

Sluttrapportering for tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021



Statens vegvesen



POLITIET



TRYGG TRAFIKK



Helsedirektoratet



Utdannings-
direktoratet

0

Oslo, oktober 2022

Innhold

Innledning	5
Oppsummering	6
4. Risikoatferd i trafikken	7
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.2 Fart	7
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.3 RUS	9
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.4 Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn	16
Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.5 Andre tiltak for å forhindre risikoadferd	20
5. Befolkningsgrupper	21
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.2 Barn (0-14 år)	21
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.3 Ungdom og unge førere	32
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.4 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse .	39
Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot særskilte befolkningsgrupper	41
6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper	45
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.2 Gående og syklende	45
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.3 Motorsykkel og moped	50
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.4 Transport med tunge kjøretøy	53
Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper	60
7. Trafikksikre veger	62
Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.2 Møteulykker og utforkjøringsulykker	62
Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.3 Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger	67
8. Intelligente transportsystemer (ITS)	70
Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.2 Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte (selvkjørende) kjøretøy	70
Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.3 Kjøretøyteknologi	74
9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	75
Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.2 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	75
Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.3 Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert	80
10. Straff og førerett	81
Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.1 Etterforskning og straffesaksbehandling	81
Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.2 Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet	81
Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.3 Tiltak innen førerett	82

11. Bedre skadebehandling	83
Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.1 Tidlig varsling og førstehjelp	83
Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.2 Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede	83
12. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnet	84
Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.1 Behov for framtidig FoU innenfor trafikksikkerhet	84
Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.2 Videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata	85

Innledning

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* står det at det vil bli:

«... utarbeidet egne rapporter som viser hvordan vi ligger an med hensyn til gjennomføring av oppfølgingstiltakene som er beskrevet i dokumentets del II. Oppfølgingen av tiltak gjøres annet hvert år, halvveis i planperioden og etter endt planperiode.»

Denne rapporten viser status for gjennomføring av de 136 oppfølgingstiltakene i tiltaksplanen etter endt planperiode. Omtalene er hentet inn fra aktørene som er angitt i tiltaksformuleringen som ansvarlig for gjennomføring av tiltaket. Kapittelinnstillingen i rapporten følger kapittelinnstillingen i tiltaksplanen. Det innebærer at kapitlene 4-12 i det foreliggende dokumentet er en gjennomgang av utført arbeid for tiltakene beskrevet i kapitlene 4-12 i tiltaksplanen.

Hvert tiltak er plassert i en av fire kategorier, med fargekode angitt i forbindelse med tiltaksnummereringen:

- Tiltak ... *Grønt* betyr at tiltaket er gjennomført/ferdigstilt. Der hvor det er satt et tallfestet mål i tilknytning til tiltaksformuleringen, betyr *grønt* at målet er nådd.
- Tiltak ... *Gult* betyr at tiltaket er delvis gjennomført, for eksempel at det er startet opp, men ikke fullført i samsvar med intensjonen. Der hvor det er satt et tallfestet mål i tilknytning til tiltaksformuleringen, betyr *gult* at resultatet ikke ble nådd, men ligger nært opp til det som var målet.
- Tiltak ... *Rødt* betyr i de fleste tilfeller at tiltaket ikke er påbegynt. *Rødt* er imidlertid også brukt på tiltak med tallfestede mål, og der resultatet ligger betydelig lavere enn målet.
- Tiltak ... *Blått* betyr at tiltaket ble gjennomført i samsvar med intensjonen i 2018 og 2019 (dvs. at tiltaket lå an til *grønt*), men at restriksjoner som følge av koronapandemien førte til at det var ingen eller svært begrenset aktivitet i 2020 og 2021.

I beskrivelsen av de ulike tiltakene er det lagt vekt på å få fram koblinger til tiltaksplanen for 2022-2025. Dette kan for eksempel være tiltak som videreføres med samme tiltaksformulering, eller tiltak der tiltaksformuleringen i planen for 2022-2025 innebærer en videreutvikling av tiltaket i planen for 2018-2021. For å ikke skape unødvendig forvirring er alle tiltaksnummer som gjelder tiltaksplanen for 2022-2025 angitt med **blå fet skrift**.

Parallelt med den foreliggende rapporten med statusgjennomgang av tiltakene i tiltaksplanen, er det utarbeidet en egen rapport som viser hvordan vi ligger an i forhold til ambisjonen i Nasjonal transportplan når det gjelder reduksjon i drepte og hardt skadde og når det gjelder tilstandsmålene i tiltaksplanen for 2018-2021, jf. dokumentet *Trafiksikkerhetsutviklingen 2021*.

Oppsummering

Etter gjennomgangen er **88** tiltak angitt med **grønt**, **23** tiltak med **gult** og **17** tiltak med **rødt**. Videre er **8** tiltak angitt med **blått**, som indikerer at aktiviteten i 2018 og 2019 var i samsvar med intensjonen, men at restriksjoner som følge av koronapandemien førte til en kraftig redusert aktivitet i 2020 og 2021. Det er imidlertid viktig å presisere at det ligger en god del skjønn bak sorteringen av de ulike tiltakene på disse fire kategoriene. Dette gjelder i særlig grad kategorien blått. Korona-pandemien har uten tvil påvirket aktiviteten for langt flere tiltak enn de som er angitt med blått. Blått er i vår sammenheng forbeholdt tiltak som trolig hadde blitt plassert i kategorien grønt dersom det ikke hadde vært for restriksjoner grunnet koronapandemien.

De fleste av tiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* var innenfor ett av totalt 13 innsatsområder. Graden av gjennomføring varierer betydelig mellom de ulike innsatsområdene.

Klart dårligst gjennomføring har det vært for tiltakene innenfor innsatsområdet ***Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse***. Av de fire oppfølgingstiltakene innenfor dette innsatsområdet er ett tiltak angitt med rødt og tre med blått. Den store andelen med blått er en naturlig konsekvens av at det var nødvendig å ta særlige hensyn til eldre under koronapandemien. Gjennomføringen er også relativt svak innenfor innsatsområdet ***Møteulykker og utforkjøringsulykker***. Av de åtte oppfølgingstiltakene her er to angitt med grønt, tre med gult og tre med rødt. De tre tiltakene med rødt er alle tiltak der det i tiltaksformuleringen var angitt et tallfestet ambisjonsnivå, som ikke ble nådd.

Best gjennomføring har det vært for tiltakene innenfor innsatsområdene ***Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte kjøretøy*** (alle tre tiltak med grønt), ***Trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner*** (elleve med grønt, ett med gult og ett med rødt) og ***Barn (0 – 14 år)*** (femten med grønt, tre med gult og ett med blått).

Det er viktig med kontinuitet i trafiksikkerhetsarbeidet. Tiltaksplanen for 2018-2021 var derfor er viktig grunnlagsdokument ved utarbeidelse av *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*. For 84 av de 136 tiltakene i denne sluttrapporten vises det i omtalen til tiltak i tiltaksplanen for 2022-2025 som vil være en videreføring eller videreutvikling av tiltaket. Ofte er tiltaket det vises til et naturlig «neste trinn» etter at tiltaket i tiltaksplanen for 2018-2021 nå er gjennomført.

4. Risikoatferd i trafikken

Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.2 [Fart](#)

Tiltak 1 **Politiet vil styrke innsatsen for å forebygge fartslovbrudd ved å øke bruken av politiets lasere.**

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Politiet har styrket fartskontrollinnsatsen i planperioden. Målkravet er økt gjennom perioden og politiets resultatmål om årlig å avdekke 105 000 fartssaker er innfridd.

Utrykningspolitiet er politiets spydspiss i fartsinnsatsen med et hovedfokus på hovedvegnettet, og har over 90 prosent av politiets totale målkrav. Politidistriktene avdekker årlig 10 000 fartssaker med et hovedfokus på bynære områder, herunder skoleveger, boligområder etc.

Tiltak 2 **Politiet vil effektivisere arbeidet med fartskontroller, ved å gå over til digital bøtelegging, der bøter ilegges på stedet.**

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Politiet har i planperioden digitalisert arbeidsprosessene knyttet til forenklede forelegg, både for vegtrafikkovertrедelser og overtrедelser til sjøs, samt illeggelse av gebyr for overtrедelser i vegtrafikken. Dette har ført til merverdi, som blant annet sparer ressursbruk på kontrollpost og i den øvrige saksoppfølgingen, samt at teknologien bidrar til høyere kvalitet i tjenesten, herunder illeggelse av korrekt prikkbelastning på stedet.

Effektiviseringen i reaksjonssporet har ført til at politiet ytterligere kunne styrke kontrollinnsatsen på fartsområdet, og er hovedårsaken til at målkravet er økt til å avdekke 110 000 fartsovertrедelser årlig fra 2022.

Tiltak 3 **Statens vegvesen vil revidere gjeldende kriterier for streknings-ATK og punkt-ATK. Vegnettet vil bli gjennomgått med sikte på å finne fram til nye strekninger og punkter som tilfredsstillende reviderte kriteriene.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktpersoner: Jørgen Bysveen og Arild Ragnøy

Forslag til reviderte retningslinjer for etablering av Automatisk trafikkontroll (ATK) ble overlevert til Samferdselsdepartementet 1. mars 2020 og gjelder både punkt-ATK og streknings-ATK. I retningslinjene står det at ATK kun skal brukes på vegstrekninger hvor det har skjedd fartsrelaterte ulykker og hvor fartsnivået er målt og funnet for høyt. I tillegg beskrives hvilke konkrete vurderinger som skal

km/t i Statens vegvesens *NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier*. Endelige kriterier for fartsgrense 70 km/t avventer fremdeles en avklaring fra Samferdselsdepartementet.

Kriteriene var gjeldende fra 1. november 2018 og skal benyttes på riksveger, fylkesveger og private veger. De er også anbefalt brukt på kommunale veger.

For å sikre at fartsgrensene er i samsvar med kriteriene, har Statens vegvesen foretatt en gjennomgang av riksveger med fartsgrense 90 km/t uten midtrekkverk. Avvik fra fartsgrensekriteriene vil bli fulgt opp. Det er også gjort en tilsvarende gjennomgang av en rekke veger med fartsgrense 60 km/t.

Tiltak 6 Statens vegvesen vil i 2018 utrede grunnlaget for en ny fartskampanje, med tanke på iverksettelse fra 2019.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Statens vegvesen lanserte juni 2020 en ny nasjonal fartskampanje. I forkant av lanseringen ble det gjort en stor og grundig utredning for å kunne utvikle en ny fartskampanje.

Fartskampanjen handler om å overholde fartsgrensene og synliggjøre at flertallet gjør nettopp dette. Kampanjen søker å endre feilaktige normative oppfatninger om at flertallet ikke overholder fartsgrensene. Kampanjen har således en positiv innfallsvinkel og skiller seg på mange måter fra andre fartskampanjer.

Kampanjene til Statens vegvesen tar alltid i bruk flere virkemidler for å påvirke målgruppens holdninger og atferd i mer trafikksikker retning. I fartskampanjen er kommunikasjon, fartsmålinger og politiets kontroller de mest sentrale virkemidlene. Tidspunkt for kampanjeperiodene har blitt lagt tett opp til politiets kontrollvirksomhet.

Kampanjen vil bli videreført inn i neste planperiode, jf. **tiltak nr. 6** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Det legges til grunn at kampanjen skal ha en varighet på fire år.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.3 RUS](#)

Tiltak 7 Politiet skal teste alle førere som stanses i politiets trafikkontroller for ruspåvirkning.

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Det jobbes kontinuerlig med å innarbeide rutinemessig blåseprøve som en del av metoden på stoppost for alle førere som stanses i politikontroll.

Ett tiltak for å sikre bedre gjennomføring har vært å utarbeide ny nettbasert opplæring for bruk av alkometer, som blant annet inkluderer teksten i tiltaket. Denne ble tilgjengelig for alle polititjenestepersoner på politiets læringsportal, *Ransel*, i 2021.

Ved politiets rapportering etter første tertial i 2022 var det registrert en økning av antall rus-saker. Dette tiltaket og flere blåseprøver kan være en av forklaringene til dette. Samtidig er det grunn til å nevne at politiet i perioder av pandemien har iverksatt smittereduserende tiltak, som at blåsetester kun ble brukt der det forelå mistanke om ruspåvirket kjøring.

Tiltaket vil bli videreført i kommende planperiode, jf. **tiltak nr. 8** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 8 **Politiet vil øke bruken av «spyttanalyser» (i dag med analyseinstrumenter av typen Dräger DrugTest5000) for å avdekke bruk av andre rusmidler enn alkohol.**

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

I løpet av planperioden har politiet inngått ny avtale og bruker nå analyseinstrumentet WipeAlyser. Tall fra Politiets Materiell Tjeneste (PFT) dokumenterer at Utrykningspolitiet og politidistriktene har tatt i bruk over 200 instrumenter og at ytterligere 200 nå er i bestilling. Dette styrker innsatsen med å forebygge og avdekke ulovlig ruskjøring med andre rusmidler enn alkohol.

Tiltak 9 **Statens vegvesen vil vurdere å innføre krav om alkolås i alle kjøretøy som brukes til førerprøver.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Dag Terje Langnes

I følge Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) oppleves det ikke som et problem i bransjen at elever møter til undervisning/førerprøve i alkoholpåvirket tilstand. I Statens vegvesen sitt datasystem for avvikssaker (Synergi) er det for perioden 2017-2022 kun meldt om tre saker med rus i forbindelse med førerprøver.

Statens vegvesen har i planperioden vært i kontakt med blant andre Alås AS, *Frihet Fra Trafikkrus* og NTSF for innspill. Basert på blant annet disse innspillene ble det besluttet at det i planperioden 2018-2021 ikke innføres krav om alkolås i kjøretøy som brukes til førerprøver. Imidlertid åpnes det for at dette kan vurderes på ny når teknologien kan avdekke flere rusmidler, når bransjeorganisasjonene selv tar initiativ til det, eller når Statens vegvesen har egne biler til førerprøve.

Tiltak 10 MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utarbeide et nytt kunnskapsgrunnlag for et promilleprogram med alkohol som alternativ til inndragning av førerretten for promilledømte.

Ansvar: MA – Rusfri Trafikk

Kontaktperson MA – Rusfri Trafikk: Anne Beate Budalen

Kontaktperson Trygg Trafikk: Tori Grytli

Tidligere forslag til alkoholprogram for promilledømte fra 2010 og 2012 er blitt gjennomgått, og fakta er oppdatert i tråd med dagens rusproblematikk i dokumentet "*Oppdatering av forslag til alkoholprogram for promilledømte*". Det er som en del av dette arbeidet også innhentet ny kunnskap om bruk av alkoholprogram i resten av verden. Dokumentet ble våren 2021 oversendt til Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet, Statens vegvesen og Politidirektoratet, sammen med en oppfordring om å igangsette en juridisk vurdering av hvordan tiltaket kan iverksettes i Norge.

Tiltaket vil bli videreført gjennom **tiltak nr. 11** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Basert på arbeidet som er gjort i planperioden 2018-2021 vil MA – Rusfri Trafikk og Trygg Trafikk være pådrivere for å innføre et promilleprogram med alkohol.

Tiltak 11 MA – Rusfri Trafikk vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, utrede hvordan implementere alkohol som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer.

Ansvar: MA – Rusfri Trafikk

Kontaktperson MA – Rusfri trafik: Anne Beate Budalen

Kontaktperson Trygg Trafikk: Tori Grytli

Utredningen om implementering av alkohol som alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer ble ikke igangsatt i planperioden. Helse- og omsorgskomiteén og Transport- og kommunikasjonskomiteén, samt andre politikere, er informert om hva tiltaket innebærer og at det bør utredes. Dette er støttet av Allmennlegeforeningen og Den norske Legeforening.

MA – Rusfri Trafikk vil i kommende planperiode samarbeide med de øvrige aktørene i *Rusforum*, med sikte på å gjennomføre et forprosjekt som vurderer implementering av alkohol som et alternativt vilkår for førerrett for personer med alkoholproblemer, jf. **tiltak nr. 12** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 12 NHO Transport vil arbeide for en presisering av lov- og regelverk for bruk av alkoholås, og en strengere oppfølging av dette.

Ansvar: NHO Transport
Kontaktperson: Eskil Johnsrud Sæterlien

NHO Transport mener regelverket for alkoholås må innrettes for å gjøre det mulig med lengre loggføring av aktiviteten på alkoholåsen. Etter *forskrift om alkoholås, alkoholåsværksteder mv.* § 20 tredje ledd så skal ikke resultat av alkoholåsens pustepøver lagres, lastes ned eller leses. NHO Transport mener en slik bestemmelse er uheldig på flere måter. At resultatene fra en pustepøve slettes umiddelbart, vanskeliggjør mulighetene for kontroll og etterfølgelse for bedriftene i de tilfeller der det blåses positivt. Dette er viktig informasjon som "går tapt" for arbeidsgiverne. I tillegg vil det kunne skape usikkerhet for andre sjåførere, siden dokumentasjonen og dataene blir utilgjengelige.

NHO Transport har ikke fått gjennomslag for å øke mulighetene for databehandling og -lagring. Dette oppleves fortsatt som en viktig tematikk. NHO Transport vil derfor fortsette arbeidet for en presisering av lov- og regelverk for bruk av alkoholås.

Tiltak 13 Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av rusrelaterte dødsulykker.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Arbeidet med temaanalyse om rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken, basert på data fra 2005-2018, er slutført¹. Arbeidet er utført ved Oslo Universitetssykehus (OUS), avdeling for rettsmedisinske fag, på oppdrag fra Statens vegvesen. Utrykningspolitiet (UP) har vært en viktig bidragsyter i arbeidet. I tillegg til data fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) inngår også rettsmedisinske data fra analyser av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler i blodprøver fra omkomne motorvognførere.

Tiltak 14 Interesseorganisasjonen Av-og-til vil i samarbeid med politiet gjennomføre to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring.

Ansvar: Interesseorganisasjonen Av-og-til
Kontaktperson Av-og-til: Stina Katrine Bakken
Kontaktperson politiet: Kristin Bjørntvedt

Alkovettorganisasjonen Av-og-til og politiet samarbeider om to årlige holdningskampanjer mot promillekjøring. Kampanjene er koordinert opp mot politiets kontrolluker. Det er en økning i alkoholkonsumet rundt sommer og juletider, og kontrollukene har derfor hvert av årene i perioden 2018-2021 vært lagt til uke 23 og uke 50. Kampanjene består av flere tiltak og virkemidler;

¹ Gjerde H, Valen A, Frost J, Pasnin LT. Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018. Oslo: Oslo universitetssykehus; 2020.

synliggjøring av problematikken i sosiale medier og i media, en landsdekkende mobilisering av Utrykningspolitiet (UP) og utdeling av faktabasert og lettfattelig informasjonsmaterieil til bilister.

Av-og-til samarbeider med kommuner over hele landet. Mange av disse deltar også i kontrollukene, ved å være med ut på politikontroll, uttale seg i lokale mediesaker og sette fokus på temaet på stand og på andre lokale møteplasser. I tillegg er nettsiden www.avogtil.no en stadig viktigere kanal i dette arbeidet. Det er stor trafikk til nettstedet og mange søker informasjon om promillegrensen og bilkjøring.

Av-og-til når bredt ut med det holdningssskapende arbeidet, og kampanjene får god pressedekning, blant annet gjennom TV- og radioinnslag. I 2018 og 2019 ble det bestilt mye materieil til utdeling under kampanjene (f.eks. 80 000 flyers, 334 kg drops, 22 300 parkeringsbillettholdere og 10 000 isskrapere i 2018). På grunn av koronapandemien ble det ikke delt ut materieil i 2020 og 2021. De to årlige holdningskampanjene mot ruspåvirket kjøring vil bli videreført i kommende planperiode, jf. **tiltak nr. 13** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

I 2019 lanserte Av-og-til en promillekalkulator, som skal være et nyttig verktøy for de som vil undersøke om de har ventet lenge nok etter alkoholinntaket før de setter seg bak rattet. Kalkulatoren er mye i bruk, spesielt på utfartsdager, og det har i perioden 2019-2021 blitt fullført rundt 740 000 tester ved hjelp av promillekalkulatoren.

Mange hører på radio i bilen. Av-og-til har derfor produsert en radioreklame som gikk på P4. Den handlet om dagen derpå promille, og hadde budskapet: *Er du i tvil, ikke kjør bil.*

Av-og-til bruker case-historier for å vise menneskene bak tallene i ulykkesstatistikken, og hvordan promille i trafikken påvirker livene til alle som blir berørt. Det er laget nettsaker med intervju av to personer - en som har kjørt i ruspåvirket tilstand, og som havnet i en bilulykke. Den andre er en mamma som mistet datteren sin da datteren satt på med en ruspåvirket sjåfør. Disse nettsakene hadde rundt 85 000 unike sidevisninger.

På sosiale medier ble det delt to forskjellige filmer med et klart alkovettbudskap, «*Er du i tvil, ikke kjør bil*». Lenken til promillekalkulatoren ble lagt ved filmene, slik at målgruppen enkelt kunne klikke seg inn på den. Promillekalkulatoren ble også sponset opp på Facebook og Instagram i ruskontrollukene og på typiske utfartsdager.

I 2020 var det 30 år siden den alkoholfrie drinken *Olsen Driver* kom – drinken som er oppkalt etter tidligere UP-sjef Leif N. Olsen. I den forbindelse ble det laget en hyllest til denne drinken i form av en film som ble delt i sosiale medier.

Av-og-til har også gjennomført undersøkelser i samarbeid med Respons Analyse for å kartlegge nordmenns holdninger og handlinger når det gjelder promillekjøring. Resultatene brukes i pressearbeid og nettsaker.

Av-og-til har, sammen med MA – Rusfri trafikk, gått bredt ut i store nasjonale medier med en advarsel mot Facebook-grupper som varsler om trafikkontroller. Av-og-til har også deltatt aktivt i den offentlige debatten knyttet til promillegrense ved bruk av el-sparkesykkel.

Tiltak 15 **MA-Ungdom vil videreføre tiltaket DeathTrip og synliggjøre dette gjennom *DeathTrip on the Road*.**

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste (nytt organisasjonsnavn)
Kontaktperson: Stig Eid Sandstad

Det er hvert år ca. 1 000 elever fra videregående skoler som deltar i *DeathTrip*, og det kommer inn ca. 100 kampanjer. Det har i planperioden vært en dreining fra at elevene produserer materiell til tradisjonelle kanaler, til at stadig mer av kampanjeinnholdet lages for sosiale medier og digitale produkter. Ung i trafikken arrangerer et kick off ved hver av samarbeidsskolene. Her vektlegges viktigheten av å produsere en god kampanje. Konkurransen får god mediedekning.

Elevenes *DeathTrip*-kampanjer har blitt synliggjort gjennom *DeathTrip on the road*. Dette er en vandreutstilling som i 2018 og 2019 ble tatt med til store deler av Norge og på mange ulike festivaler og arrangementer. I 2020 og 2021 var imidlertid ikke dette mulig grunnet koronapandemien. I stedet ble kampanjene eksponert i andre kanaler, som sosiale medier, Google AdGrants annonseringer og gjennom innholdsproduksjon på nettside og søkemotoroptimalisering (SEO).

Tiltaket vil bli videreført som **tiltak nr. 14** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 16 **MA-Ungdom vil iverksette et eget undervisningsopplegg for ungdom om rus og trafikk.**

Ansvar: Ung i trafikken – ingen venner å miste (nytt organisasjonsnavn)
Kontaktperson: Stig Eid Sandstad

Undervisningsopplegget *Rus i trafikken* er blitt ferdig utviklet og ligger gratis ute på nettsidene til Ung i trafikken (www.ungitrafikken.no). Dette omfatter både et E-læringskurs og en tilhørende lærerveileder. Lærere ved trafikkskoler og i valgfaget *trafikk* på ungdomsskolen har blitt oppfordret til å ta i bruk undervisningsopplegget på de deler av undervisningen der dette er relevant. Lærerveiledningen har også blitt distribuert gjennom materiellplattformen Subjectaid.no. Undervisningsopplegget har årlig blitt oppdatert med nye tall og statistikker.

Tiltaket videreføres og videreutvikles gjennom **tiltak nr. 15** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 17 **Politiet vil vurdere bruk av modellen «*bekymringssamtaler*» i samarbeid med rusetaten i kommunen for rådgivning og behandling for gjengangere.**

Ansvar: Politiet
Kontaktperson: Runar Karlsen

Politiet har avventet ny bestemmelse i lov om kommunale helse- og omsorgstjenester om etablering av rådgivende enheter i alle kommuner. Loven trådte i kraft 1. juli 2022. Helsedirektoratet vil kontakte Politidirektoratet for å utarbeide nødvendige rutiner og prosedyrer for dette arbeidet.

Tiltak 18 **Kriminalomsorgen vil fortsette sin innsats mot tilbakefall til ruspåvirket kjøring gjennom straffereaksjonen «Program mot ruspåvirket kjøring».**

Ansvar: Kriminalomsorgen

Kontaktperson: Eli Myhrvold

Tallene for *Program mot ruspåvirket kjøring* har vært forholdsvis stabile i tiltaksperioden, med 388 iverksatte saker i 2018, 366 iverksatte saker i 2019, 362 iverksatte saker i 2020 og 372 iverksatte saker i 2021. Kriminalomsorgen er avhengig av at påtalemyndigheten rekvirerer personundersøkelser og at domstolen idømmer programmet. På bakgrunn av dette ba Kriminalomsorgsdirektoratet i oppdragsbrevet til kriminalomsorgsregionene og enhetene for 2020 om at det ble iverksatt tiltak for å informere påtalemyndighet og domstoler, med sikte på at tiltalte i målgruppen blir idømt denne reaksjonen. Perioden med pandemi har nok dessverre vanskeliggjort og forsinket dette informasjonsarbeidet.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det i **tiltak nr. 16** lagt til grunn at det, gjennom informasjonsutveksling med påtalemyndighet og domstol, skal arbeides for at en høyere andel av de som dømmes for ruspåvirket kjøring blir idømt *Program mot ruspåvirket kjøring*.

Tiltak 19 **Kriminalomsorgen vil gjennom programmet «På vei» arbeide for å gi straffedømte etter vegtrafikkloven et strukturert innhold i straffegjennomføringen for å forebygge tilbakefall.**

Ansvar: Kriminalomsorgen

Kontaktperson: Eli Myhrvold

Dette programmet har i liten grad blitt gjennomført i tiltaksperioden. I 2019 ble det for eksempel kun gjennomført ett program med fire deltakere, og på grunn av pandemien har det både vært vanskelig å kurse nye programinstruktører og å drive grupper. Kriminalomsorgen har foreløpig ingen spesifikke planer for programmet videre.

Tiltak 20 **Politiet vil ta initiativ til å etablere et «Samhandlingsforum for rusfri trafikk» i samarbeid med Helsedirektoratet, Statens vegvesen, MA - Rusfri Trafikk og andre relevante aktører. Forumet skal være en møteplass for å diskutere strategi, behov for samordning og gjennomføring av tiltak.**

Ansvar: Politiet

Kontaktperson politiet: Olav Markussen

Kontaktperson Helsedirektoratet: Jens Guslund

Kontaktpersoner Statens vegvesen: Bente Lyse og Marit Moss-Iversen

Kontaktperson MA - Rusfri Trafikk: Anne Beate Budalen

Samhandlingsforum for rusfri trafikk ble etablert i 2018. Første møte ble avholdt 31. oktober 2018, og det er til nå avholdt syv møter.

Forumet har, foruten politiet, deltagelse fra Kriminalomsorgen, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Oslo Universitetssykehus, MA - Rusfri Trafikk, Trygg Trafikk, Trafikkforum og Trafikkskoleforbundet.

På møtene diskuteres status og videre framdrift for tiltaksplanens tiltak på rusområdet. Andre tema på dagsorden er kunnskapsformidling og diskusjon om mulige nye tiltak og satsinger for å bekjempe ruspåvirket kjøring. Rusforumet har bidratt aktivt i innspill til tiltak på rusområdet til *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Forumet vil bli videreført i planperioden 2022-2025.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.4 [Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn](#)

Tiltak 21 Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse om feil bruk av bilbelte.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Bjarte Skaugset

Arbeidet er ikke igangsatt, og tiltaket er videreført til *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*, som **tiltak nr. 23**.

Tiltak 22 Helsedirektoratet vil, i samarbeid med Statens vegvesen, utarbeide nye retningslinjer for legerklæring om bilbeltefritak av medisinske grunner.

Ansvar: Helsedirektoratet

Kontaktperson Helsedirektoratet: Helga Katharina Haug

Helsedirektoratet har utarbeidet nye retningslinjer i samarbeid med Statens vegvesen. Disse innebærer at kravene til å skrive legerklæringer som fritar for bruk av bilbelte skjerpes.

Retningslinjene ble publisert på hjemmesiden til Helsedirektoratet desember 2021, og er tatt inn i Førerkortveilederen (IS-2541).

Tiltak 23 Norges Taxiforbund vil gjennomføre kampanjer der formålet er å øke bilbeltebruken blant taxipassasjerene.

Ansvar: Norges Taxiforbund

Kontaktperson: Hanne Skåle Thowsen

Det er ikke gjennomført kampanjer for å øke bilbeltebruken som angitt i tiltaket. Bilene som brukes i

drosjedrift er stort sett utstyrt med setefølere som gjør at det piper hvis man sitter i setet uten bilbelte, noe som fører til at de aller fleste bruker bilbelte i drosje. Norges Taxiforbund vurderer derfor at effekten av en slik kampanje vil være for liten til å forsvare kostnadene.

Tiltak 24 Statens vegvesen vil videreføre bussbelte-kampanjen i samarbeid med NHO-Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson Statens vegvesen: Bjarte Skaugset

Statens vegvesen har over flere år hatt et samarbeid med NHO Transport, Norsk Transportarbeiderforbund (nå Fellesforbundet) og Yrkestrafikkforbundet om økt bruk av belte i buss. I tillegg er flere større busselskaper involvert i arbeidet. Samarbeidet har bestått i utveksling av informasjon, bruk av kampanjemateriell og gjennomføring av beltekontroller av passasjerer og sjåførere. Tiltakene har blitt gjennomført som to årlige kampanjeuker, en på våren og en på høsten. Det ble utviklet nytt kampanjemateriell i 2019.

I tilknytning til kampanjeaktiviteten har det blitt gjennomført spørreundersøkelser for å kartlegge bruken av belte blant busspassasjerer. Andelen som oppga at de i «svært stor» eller i «stor» grad bruker belte i buss når dette er påmontert, lå høsten 2019 på 70 prosent. I en tilsvarende undersøkelse fra 2021 svarer 71 prosent at de i «svært stor» eller i «stor» grad bruker belte i buss. Det er også gjennomført kvalitative undersøkelser for å få vite mer om holdninger til beltebruk i buss. Tallene for selvrapporert beltebruk i buss tilsier at dette har vært et viktig innsatsområde. Dette støttes også av at det ved de landsomfattende kontrollukene blir gitt gebyr til et stort antall passasjerer.

Samarbeidet har vart gjennom hele planperioden, men under koronapandemien ble antall busspassasjerer betydelig redusert. På grunn av pandemien har det ikke blitt gjennomført kontroller av beltebruk i buss i form av kampanjeuker etter 2019. Statens vegvesen har orientert samarbeidspartnerne om situasjonen, og kampanjemateriell har vært tilgjengelig for bruk for samarbeidspartnerne. Imidlertid har Statens vegvesen under koronapandemien, i mindre skala, gjennomført informasjonstiltak om beltebruk i buss, om bruk av bilbelte generelt og om riktig bruk av bilbelte.

Mot slutten av planperioden ble det utredet om det fortsatt skal være en nasjonal trafikksikkerhetskampanje med fokus på beltebruk i buss. Statens vegvesen konkluderte med at det fortsatt er for mange som ikke bruker belte i buss, og at innsatsen derfor vil fortsette inn i neste planperiode. Tiltaket inngår som **tiltak nr. 24** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 25 Trygg Trafikk vil gjennomføre en årlig kampanje om bakovervendt sikring av barn i bil (1-3 år) med etterfølgende tellinger.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Trygg Trafikk har i løpet av planperioden gjennomført kampanjene «*Tryggest bakovervendt*» og «*Alt var ikke bedre før*», som begge omhandler bakovervendt sikring av barn i alderen fra 1 til og med 3

år. Grunnet koronapandemien ble noen av planene endret, og kampanjen «*Tryggest bakovervendt*» ble ikke gjennomført i 2020 og 2021. Pandemien satte også en stopper for tellinger i 2020, men ble gjennomført i samarbeid med politiet i 2021. Tellingene i 2021 viste at 65 prosent av alle barn fra 1 til og med 3 år satt bakovervendt i bil.

I 2022 utvikler Trygg Trafikk materiell til helsestasjonene, hvor bakovervendt sikring og muligheten for å sitte lenge bakovervendt er hovedfokuset. I tillegg vil *Bilstolvelgeren.no* bli markedsført i løpet av året. Her oppfordres foreldre til å velge bakovervendt sikring.

En videreføring av innsatsen for å øke andelen barn som sikres bakovervendt i bil inngår i **iltakene nr. 25 og 26** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 26 Trygg Trafikk vil informere om riktig sikring av barn i bil (4-7 år).

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Trygg Trafikk har i planperioden hatt flere kampanjer som har tatt for seg riktig sikring av barn i alderen 4-7 år («*#Voksenpoeng*» og «*Alt var ikke bedre før*»). I 2021 gjennomførte Trygg Trafikk i samarbeid med politiet kontroller av riktig sikring av barn i alderen 1-8 år. Kontrollene viste at 18 prosent satt feilsikret. 14 prosent av barna brukte beltet feil (for eksempel slakke eller tvinnede belter, belte feilplassert på skulder eller belte for høyt på magen). De øvrige 4 prosentene fordeler seg på bruk av feil utstyr, feil montering og feil plassering.

Trygg Trafikk vil i 2022 ha 2 perioder med gjenbruk av kampanjen «*#Voksenpoeng*» i sosiale medier. Dette vil bli støttet opp med annonser i sosiale medier og podcaster.

Informasjon om riktig sikring av barn i bil inngår i **iltak nr. 25** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 27 Trygg Trafikk vil videreutvikle informasjonstjenesten om sikring av barn i bil.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Silje Kristine Hansen

Trygg Trafikk har i planperioden brukt betydelige ressurser på å besvare henvendelser fra publikum når det gjelder sikring av barn i bil. Totalt i planperioden er om lag 2 500 e-poster besvart. Videre har det vært om lag 300 telefoner i året og gjennomsnittlig 8 henvendelser via Facebook i uka.

Nettsider om barn i bil oppdateres kontinuerlig for å gi foresatte informasjon og anbefalinger om riktig sikring.

Tiltak 28 Trygg Trafikk vil avholde kurs for helsesøstre og/eller politi om sikring av barn i bil i alle landets fylker minst annet hvert år.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Knut Skjetne

Det er i perioden 2018-2021 gjennomført kurs eller annen relevant opplæring om sikring av barn i bil i alle fylker. Før koronapandemien ble kursene gjennomført på vanlig måte. Etter pandemiutbruddet i 2020 ble tiltaket gjennomført digitalt.

Helsestasjonene i kommunene får tilsendt Trygg Trafikk sitt E-læringskurs gjennom KS sin læringsportal. I tillegg har Trygg Trafikk laget en digital veileder om sikring av barn i bil som brukes til å lære opp politiet i forbindelse med kontrollvirksomheten og tellingene av barn i bil-sikring i mars hvert år.

Det har i perioden vært en økende etterspørsel etter informasjon om sikring av barn i bil som følge av økt flyktningestrøm til Norge. Trygg Trafikk dekker denne etterspørselen i fylkene ved at det holdes kurs og blir delt ut informasjonsmateriell om riktig sikring av barn i bil på asylmottak og i introduksjonsprogrammet for nye flykninger til Norge. I 2022 er det startet et arbeid med å produsere digitale opplæringsvideoer på en rekke språk til bruk i dette opplæringsarbeidet. Disse videoene produseres i Nordland fylke, med midler bevilget av Samferdselsdepartementet. Materiellet ferdigstilles høsten 2022 og vil bli tilgjengelig i alle fylker.

Tiltaket vil bli videreført i planperioden 2022-2025, jf. [tiltak nr. 27](#) i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 29 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for at barn er lovmessig sikret under skoletransport.

Ansvar: Fylkeskommunene og Oslo kommune
Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Alle fylkeskommunene melder om at det er gjennomført aktivitet knyttet til tiltaket.

Aktiviteter som går igjen i mange fylker er at det stilles krav om setebelter gjennom bussanbudene samt at det gjennomføres kampanjer med fokus på å gi skoleelever gode holdninger mht. beltebruk i buss. Andre aktiviteter som inngår i tilbakemeldingene fra enkeltstående fylker er:

- Info om sikring av barn i bil og buss sendes til alle 1.klassinger ved skolestart (Rogaland).
- Krav om alkolås i kjøretøy som frakter skolebarn (Vestfold og Telemark).
- Digitale undervisningsopplegg er utviklet og tatt i bruk for grunnskole og videregående skole (Vestland).

Tiltaket er videreført som [tiltak nr. 28](#) i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 4.5 [Andre tiltak for å forhindre risikoadferd](#)

Tiltak 30 Statens vegvesen vil gjennomføre en nasjonal trafikksikkerhetskampanje om oppmerksomhet i trafikken. Denne vil starte opp i 2018 og gå over flere år.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Statens vegvesen lanserte i juni 2018 en ny kampanje om temaet uoppmerksomhet i trafikken. Kampanjen har hatt et bredt og helhetlig fokus på problemet distraksjon og uoppmerksomhet, og er ikke kun begrenset til mobilbruk, slik kampanjer om uoppmerksomhet ofte er.

Ved lanseringen i 2018 var målet for kampanjen å sette uoppmerksomhet i trafikken på dagsorden og å etablere kjennskap til budskapet og ikke minst vise bredden i problemet. Målet i 2019 var å sette spesifikt fokus på kognitiv uoppmerksomhet. Kampanjen har hele tiden gitt tips og råd til handlingsstrategier for å bedre oppmerksomhetsnivået hos sjåførere og skape bevissthet om egen atferd. Fokus på handlingsstrategier ble ytterligere styrket i 2020 og 2021. Da ble målgruppen bedrifter også inkludert, blant annet gjennom materiell i LinkedIn.

Det er blant annet blitt produsert filmer, radiospotter, innholdsartikler (content) og innhold til sosiale medier. Det har også blitt laget materiell som er plassert nær kjøresituasjon, eksempelvis på bensinstasjoner. Videre er det delt ut isskraper med budskapet påtrykket, samt en-til-en kommunikasjon av budskapet. Hovedfilmene har mottatt internasjonale priser i Global Road Safety Film Festival i kategorien distraksjon.

Kampanjen har hatt en varighet på fire år. Gjennom kampanjeperioden har det blitt gjennomført kontinuerlig måling og evaluering, i tråd med Statens vegvesen sin overordnede kampanjestrategi. Evalueringene fram til nå viser god måloppnåelse; kampanjen har nådd ut og blitt godt mottatt. Dette skyldes både selve konseptet, kampanjematerialet og mediemiksen.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det som **tiltak nr. 31** lagt til grunn at Statens vegvesen skal videreføre den nasjonale trafikksikkerhetskampanjen om oppmerksomhet i trafikken.

5. Befolkningsgrupper

Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.2 [Barn \(0-14 år\)](#)

Tiltak 31 Trygg Trafikk vil i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for barnehagen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet, utarbeide støttemateriell for trafikkopplæring i tråd med *rammeplan for barnehagen*.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner Trygg Trafikk: Marie Louise Simonsen Zangenberg og Kenneth Minde

Kontaktpersoner (andre): Lars Nordmo (Utdanningsdirektoratet), Marianne Fehn (FUB) og Marte Gausvik Musland (Senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet)

Trygg Trafikk har utarbeidet støttemateriell for trafikkopplæring i tråd med *rammeplan for barnehagen*. Dette ble gjort i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for barnehagen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet.

Det ble utarbeidet en filmserie med sju episoder, ett til hvert fagområde i rammeplan for barnehagen. Filmene følger en barnehage på tur og viser hvordan ansatte i barnehagen kan arbeide med trafikkopplæring og rammeplanens mål når de er ute på tur med barna. Til hver episode er det utarbeidet en støtteressurs med forslag til før- og etterarbeid, samt nyttige tips på selve turen.

Det er også utarbeidet en filmserie med *Øisteins trafikkblyant*, med sju episoder som tar for seg de trafikale utfordringene som barnehagen møter ute på tur. Det ble også utarbeidet et aktivitetshefte delt inn i rammeplanens sju kapitler. Heftet er illustrert av Øistein Kristiansen, og er distribuert gratis til over 30 000 barnehagebarn i løpet av 2020-2021.

Tiltak 32 Trygg Trafikk vil videreutvikle kursinnholdet for barnehagelærerutdanningen i tråd med *rammeplan for barnehagen* og tilhørende forskrifter, og tilby kurs ved alle studiesteder med barnehagelærerutdanning.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Marie Louise Simonsen Zangenberg

Trygg Trafikk har avholdt kurs ved flere av landets barnehagelærerutdanninger, der deltakerne har fått en innføring i trafikkrelaterte tema det er viktig for barnehagelærere å ha kompetanse om. Kursinnholdet er videreutviklet i tråd med *rammeplan for barnehagen*. Det har både vært avholdt digitale og fysiske kurs.

Kursene har blitt evaluert, og tilbakemeldingene fra studenter og studieledere er jevnt over svært gode. Det har imidlertid vært et dilemma at flere av studiestedene av ulike årsaker ikke åpner for kursene, og at de ikke gjøres obligatoriske. Dette innebærer at mange studenter ikke har fått dette tilbudet. Trygg Trafikk har jobbet systematisk for å nå inn på flere studiesteder og er nå i en prosess for å finne nye metoder for å komme inn.

Mange barnehagelærerstudenter og ansatte ved studiestedene er ikke kjent med at rammeplanen for barnehagen omtaler trafikk, og heller ikke med personalets ansvar for barns sikkerhet i trafikken. I kursene kobles dette sammen. Det viser seg å være en øyeåpner for mange studenter. På Trygg Trafikk sine nettsider og på *Barnastrafikkclubb.no* er det lagt ut informasjon om trafikk i rammeplanens fagområder.

Trygg Trafikk vil fortsette å videreutvikle kursene, basert på tilbakemeldinger fra studieledere, studentene selv og egne ansatte i fylkene. Det er behov for drahjelp fra myndighetsnivå for å sikre at studentene får den kompetanse de trenger innenfor temaet trafikksikkerhet i barnehagen. Trygg Trafikk vil jobbe videre med å få innpass på studiesteder de enda ikke har kommet inn på. Det vises til **tiltak nr. 39** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 33 Trygg Trafikk vil videreutvikle *Barnas Trafikkclubb* og tilby kurs og nettverksmøter for barnehageansatte i tråd med *rammeplan for barnehagen*.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Marie Louise Simonsen Zangenberg

Trygg Trafikk videreutvikler kontinuerlig innholdet i *Barnas Trafikkclubb* i tråd med rammeplan for barnehagen. Dette vil også bli videreført i kommende planperiode, jf. **tiltak nr. 37** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Kurs for barnehageansatte er populære kurs, og gjennomføres i alle fylker. Kurset ble revidert i 2017-2018 i et bredt internt samarbeid i Trygg Trafikk. Det har vært stor etterspørsel etter kurset og til tider har det vært en utfordring å svare ut behovet i kommunene. Kursene har fra 10 til 60 deltakere. De evalueres, og deltakernes tilbakemeldinger er jevnt over svært gode. Det har lenge vært et ønske om å nå ut til *hele* barnehagens personale. Det lar seg ikke gjøre når kurset avholdes i barnehagens åpningstid, fordi de fleste av personalet må være til stede i barnehagen sammen med barna. I noen tilfeller er det derfor gjennomført kveldskurs, f.eks. på et felles personalmøte for hele eller deler av kommunen.

Trygg Trafikk har utviklet et nettbasert kurs for barnehageansatte som barnehagen selv gjennomfører. Styrer eller annen ansvarlig person i barnehagen får opplæring på felles teams-møter med Trygg Trafikk i forkant av selve gjennomføringen av kurset i egen barnehage. På denne måten nås det ut til alle ansatte med den samme kunnskapen. Kurset er utviklet i e-læringsverktøyet Articulate Rise og er enkelt å ta i bruk. Tilbakemeldinger viser at innholdet i dette kurset er veldig bra, men at det krever mye tid av leder og resten av personalet. Derfor er det nå igangsatt et arbeid med å lage en kortversjon som styrer eller annen ansvarlig person enkelt kan ta i bruk på for eksempel et personalmøte eller plandag/plankveld.

Trygg Trafikk vil framover fortsette å jobbe systematisk med å nå ut til ansatte i barnehager med relevant kompetanse om trafikksikkerhet. I dette arbeidet er det viktig å ha tett dialog med relevante samarbeidspartnere og ansatte i barnehagesektoren. Det vises til **tiltak nr. 38** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 34 **NAF vil fortsette distribusjon av *NAFFENS trafikkboks* til storbarns-avdelingene i landets barnehager.**

Ansvar: NAF

Kontaktperson: Marianne Søyhagen

NAF har i løpet av planperioden delt ut til sammen 1 058 *NAFFEN bokser* til barnehager rundt i landet. Det gis svært gode tilbakemeldinger på produktet og flere avdelinger har måttet bestille nye på grunn av slitasje.

Det er også spesialgrupper i skolen som bestiller og bruker *NAFFEN boksen* i sin undervisning.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 40** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 35 **Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnsopplæringen og Nasjonalt senter for mat, helse og fysisk aktivitet ved Høgskulen på Vestlandet, utarbeide støttemateriell for helhetlig trafikkopplæring i skolen i tråd med nye læreplaner.**

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson Trygg Trafikk: Ida Neergaard

Kontaktperson Utdanningsdirektoratet: Reidunn Aarre Mathiessen

I perioden 2018-2021 har Trygg Trafikk videreutviklet og fornyet sitt materiell i tråd med nye læreplaner. For småskolen, 1.-4. trinn, har nytt innhold blitt digitalisert og lagt inn på nettsiden *barnastrafikkclubb.no*. Siden er nå blitt en læringsressurs som favner fra barnehage til og med 4. trinn.

Trygg Trafikk har utviklet og fått laget en helt ny filmserie til småskoletrinnet, "*Trym og Madikken – midt i trafikken*". Til filmserien hører lærerveiledning, samtale spørsmål og øveoppgaver som lærer og elever skal gjøre sammen. Filmserien tar opp trafikktemaene oppmerksomhet, bruk av sikkerhetsutstyr som sykkelhjelme, reflekser og belte, og å være fotgjenger i trafikken. I tillegg har Trygg Trafikk laget en filmserie i samarbeid med *Øisteins trafikkblyant*, som også ligger åpent og gratis tilgjengelig på samme nettside. Denne filmserien vektlegger bruk av tegning og kreativitet som uttrykksform og metode for læring.

Det er også mye av det andre innholdet på *barnastrafikkclubb.no* som kan brukes i arbeidet med de yngste elevene og i overgangen fra barnehage til skole.

Å kunne tilby skolene oppdatert og kunnskapsbasert materiell som kan bidra til en helhetlig og systematisk trafikkopplæring, er et kontinuerlig arbeid og en kjerneoppgave for Trygg Trafikk. Det aller meste av materialet som tilbys skolene er nå digitalt, og opplæringsmateriell på digitale flater stiller andre krav til jevnlig oppdateringer og fornyelse. Det har også vist seg at pandemiperioden med hjemmeskole har gjort at behovet for digitalt materiell har blitt større i skolene.

Trygg Trafikk vil fortsette med å markedsføre og tilby skolene materialet gjennom direkte kontakt med skolene, i kurs og gjennom bruk av annonser og sosiale medier.

Tiltaket vil bli videreført i kommende planperiode, jf. **tiltak nr. 41** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 36 Trygg Trafikk vil tilby kurs, nettverksmøter og oppfølging for skoleansatte og samtidig videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ida Neergaard

Trygg Trafikk har i planperioden videreutviklet kurstilbudet og innholdet i kursene i tråd med nye læreplaner, med støtte fra Finans Norge.

Trygg Trafikk tilbyr kurs om trafikksikkerhet og trafikkopplæring til lærere som skal gjennomføre trafikkopplæring på sykkel. I tillegg tilbys nettverksmøter for lærere som underviser i valgfaget *trafikk*. Kursene og nettverksmøtene arrangeres og gjennomføres i et samarbeid mellom Trygg Trafikks hovedkontor og organisasjonens fylkeskontorer.

Erfaringer fra koronapandemien viser et tydelig behov for å kunne tilby kursene digitalt, i tillegg til at det er ønskelig at det fortsatt avholdes fysiske kurs. Det er derfor brukt ressurser på å videreutvikle innholdet i kursene, slik at de lar seg gjennomføre både som webinar, selvstudium og som digitale kurs med kursholder.

Oppdatering av kursinnhold og oppfølging av skoleansatte er et kontinuerlig arbeid som har prioritet i Trygg Trafikk og som inngår i organisasjonens kjerneoppgaver.

Tiltak 37 Trygg Trafikk vil tilby kurs ved alle studiesteder med lærerutdanning og videreutvikle kursinnholdet i tråd med nye læreplaner for 5-årig grunnskolelærerutdanning 1-7 og 5-10.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Ida Neergaard

Trygg Trafikk tilbyr via fylkeskontorene oppdaterte kurs til grunnskolelærerutdanningene i hele landet. Det er imidlertid en stor utfordring å få innpass i utdanningsløpet, og Trygg Trafikk er derfor ikke til stede ved alle studiesteder som har grunnskolelærerutdanning hvert år. Muligheten for å få innpass oppleves som avhengig av hvem man kommer i kontakt med ved utdanningene og hvordan universitetene mener det passer inn i studieløpet. Koronapandemien gjorde at det ikke var mulig å gjennomføre fysiske kurs i 2020 og 2021, men det ble holdt digitale kurs for studenter på noen av studiestedene i 2020.

Trygg Trafikk vil også i kommende planperiode videreutvikle kursinnholdet i grunnskolelærerutdanningen, og tilby digitale og fysiske kurs til studiestedene, jf. **tiltak nr. 45** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. I dette ligger også å drive et systematisk pådriver- og innsalgsarbeid.

Tiltak 38 **NAF vil, i faglig samarbeid med Syklistenes Landsforening, videreføre *Sikker på sykkel* – et ferdighetstreningsprogram for barn mellom 10 og 12 år (4. - 6. klasse).**

Ansvar: NAF

Kontaktperson NAF: Marianne Søyhagen

Kontaktperson SLF: Emil Rensvala

Kunnskapsdelen av *Sikker på sykkel* ble i løpet av planperioden en integrert del av *Sykkeldyktig.no*, jf. omtale under tiltak nr. 40. *Sikker på sykkel* ble videreført som en ferdighetskonkurranse arrangert av NAF sine lokalavdelinger.

Samarbeidet med Syklistenes Landsforening har vært positivt og bidratt til at *Sikker på sykkel* er videreutviklet.

Over 40 000 barn deltok i *Sikker på sykkel* i 2019. Med bakgrunn i pandemien ble dessverre alle distriktsfinaler og landsfinalen for 2020 og 2021 avlyst.

Tiltak 39 **Syklistenes Landsforening vil gjennom ordningen *Sykkelvennlig skole* bistå skolene i å gjøre det attraktivt og trafikksikkert for elevene å sykle til skolen.**

Ansvar: Syklistenes Landsforening

Kontaktperson: Emil Rensvala

Sykkelvennlig skole er en rådgivningsordning for å hjelpe skolene til å få flere barn til å velge sykkel på skolevegen – i tråd med det nasjonale målet om at åtte av ti barn skal gå eller sykle til skolen. Ordningen gir et skreddersydd opplegg for skolene for å bidra til aktiv, helsefremmende, trafikksikker og klima- og miljøvennlig transport for landets grunnskoleelever.

Følgende elementer vektlegges i ordningen:

- At skolene gjennomfører sykkelopplæring i tråd med læreplanene ved bruk av den nye sykkelopplæringsportalen for skolene – *sykkeldyktig.no* (NAF, Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening).
- At skolene aktivt fremmer sykling, setter seg mål for sykkelandel og jobber strategisk mot målene.
- At skolene (gjerne i samarbeid med kommunene) sikrer tilstrekkelig kapasitet og kvalitet på sykkelparkeringen.

I tillegg er det aktuelt å vurdere skolens nærområde o.l.

Våren 2018 gjennomførte Syklistenes Landsforening prosjektet *Sykkelvennlig skole/SykkelSMART*, i samarbeid med Gjensidigestiftelsen og Ungt Entreprenørskap Finnmark. Elever fra sjetten trinn i Vadsø og Alta deltok. Dette var en videreføring av et større samarbeid med Ungt Entreprenørskap i tre ulike fylker i 2017. I løpet av en uke jobbet elevene i Vadsø og Alta fram løsninger på utfordringer på egen skoleveg.

I 2018 ble det videre jobbet med å utvikle og publisere ressurser rettet mot sykling med barn på Syklistenes Landsforening sine nettsider. Det har ikke vært utadrettet aktivitet innenfor prosjektet

Sykkelvennlig skole i perioden 2019-2021 grunnet mangel på ekstern finansiering og utfordringer koblet til koronapandemien, men det har vært jobbet med å utvikle konseptet med tanke på en relansering i en noe annen form.

I 2022 lanserer Syklistenes Landsforening *Aktive barnehagereiser*, et nytt trafikksikkerhetstiltak rettet mot yngre barn. Målet med prosjektet er å utvikle, teste og evaluere et nytt og sammenhengende holdningspåvirkende tiltak for barnehage og skoler. I et første trinn vil prosjektet rettes mot barnehager, men det arbeides også med utvikling av et lignende konsept rettet mot barneskoler. Det planlegges også for gjennomføring av et antall sykkeldager med sykkelfiks, synlig syklist og informasjonsutdeling på åtte skoler i Nordre Follo i 2022.

Tiltak 40 **Trygg Trafikk, NAF, Norges Cykleforbund og Syklistenes Landsforening vil etablere et samhandlingsforum for å sikre god samordning og klare ansvarsforhold mellom sykkelopplæring og ferdighetstrening på sykkel i skolen.**

Ansvar: NAF, Norges Cykleforbund, Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk

Kontaktperson NAF: Marianne Søyhagen

Kontaktperson NCF: Eystein Stokstad

Kontaktperson SLF: Emil Rensvala

Kontaktperson Trygg Trafikk: Ida Neergaard

Aktørene har i planperioden etablert et samarbeid om trafikkopplæring på sykkel. Norges Cykleforbund gikk imidlertid ut av samarbeidet i 2021.

Opplæringsmaterieell fra de ulike aktørene er samordnet i den nye digitale læringsplattformen *sykkeldyktig.no*. Det har blitt lagt ned mye tid og ressurser i å bygge opp læringsplattformen, som tilbyr skolene et helhetlig og kunnskapsbasert innhold i tråd med læreplanene.

Med støtte fra Samferdselsdepartementet er det laget en omfattende læringsplattform, der hovedmålgruppen er lærere i grunnskolen som underviser elever på 4.-7.trinn. Den økonomiske støtten gjorde det mulig å tilby et gratis og helhetlig innhold basert på filmer, med tilhørende teorioppgaver, diskusjonsverktøy, teoriprøver, lærerveiledninger og forslag til praktisk ferdighetstrening.

Sykkeldyktig.no ble lansert i februar 2020, rett før pandemien og hjemmeskoleperioden. Dette var et gunstig tidspunkt å kunne tilby skolene et digitalt sykkelopplæringsmaterieell og bidro til en god start med tanke på å ta innholdet i bruk. Siden oppstarten har over 70 000 elever vært inne på *sykkeldyktig.no* i skoletiden.

Det største og viktigste innholds- og utviklingsarbeidet er ferdigstilt til sykkelsesongen 2022, og arbeidet de nærmeste årene vil i hovedsak dreie seg om teknisk drift og vedlikehold av læringsplattformen, samt videre markedsføring. Det vises til **tiltak nr. 42** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 41 **Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene skal gjennomføre fysiske tiltak for å motvirke ulykker med barn og unge på skoleveg.**

Ansvar: Statens vegvesen, fylkeskommunene og storbykommunene

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Statens vegvesen sin innsats har i hovedsak vært knyttet til etablering av anlegg for gående og syklende. Dette er også omtalt under tiltak nr. 70. Ved bygging av gang- og sykkelanlegg er skoleveger høyt prioritert. Det er også gjennomført en rekke mindre tiltak for å sikre skoleveger, blant annet sikring av gangfelt og fartsreducerende tiltak.

Alle fylkeskommunene har meddelt at de har gjennomført tiltak. Dette er tiltak som i stor grad er knyttet til fylkenes investeringsprogram for fylkesvegnettet, der sikker skoleveg er en viktig prioritet. Mange fylkeskommuner har i tillegg egne tilskuddsordninger med mulighet for kommunene å søke om midler til tiltak som sikrer barns skoleveg. Sikker skoleveg knyttes også til etablering av *hertesoner*, som i mange fylker er en betydelig satsing. Andre aktiviteter, som inngår i tilbakemeldingene fra enkeltstående fylker, er:

- Iverksettelse av tiltak ved videregående skoler, basert på tidligere gjennomført kartlegging av fysiske forhold ved alle videregående skoler i fylket (Rogaland).
- Gjennomføring av *trafikksikkerhetsdager* i fem kommuner, der tema var sikker skoleveg (Troms og Finnmark).

Alle de syv storbykommunene som har bidratt i arbeidet med tiltaksplanen har gjennomført tiltak. I tilbakemeldingene nevnes *hertesoner*, utbedring/oppstramming av kryss, innsnevring av kjøreareal, nye fortau/fortausutvidelse, fartsdempende tiltak, utbedring av snarveger, intensivbelysning av gangfelt, bygging av gang- og sykkelveg, etablering av opphøyd sykkelfelt og gjennomføring av barnetråkkundersøkelser. Spesielt trekkes fram at Oslo kommune i planperioden har innført målkrav om gjennomføring av minimum 100 trafikksikkerhetstiltak per år.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 48** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 42 **Statens vegvesen vil oppdatere publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde – eksempler og aktuelle tiltak*.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Rita Helen Aarvold

Det er behov for mer kunnskap om hva som er trafikksikre skoleveger. Publikasjonen *Trafikkløsninger i skolens nærområde* er gammel, og det er behov for å oppdatere denne.

Publikasjonen er nå gjennomgått, og det foreligger et revidert utkast. Det har vært planer om å sende denne på høring, først internt i Statens vegvesen og deretter eksternt. Dette er foreløpig ikke gjennomført.

Tiltak 43 Fylkeskommunene skal støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Alle fylkeskommunene har meldt inn at de har gjennomført dette tiltaket. Tradisjonelt har denne type tiltak utgjort størstedelen av porteføljen til fylkenes trafikksikkerhetsutvalg (FTU).

Mange fylkeskommuner har kanalisert mye av dette arbeidet gjennom ulike former for tilskuddsordninger. I tillegg pågår mye aktivitet i et utstrakt samarbeid med Trygg Trafikk. Andre aktiviteter, som inngår i tilbakemeldingene fra enkeltstående fylker, er:

- Aktivitet i regi av *Nullvisjonen Agder og Trafoen/18 pluss (Agder)*.
- Årlige informasjonsmøter for frivillige lag og foreninger, der det orienteres om ulike tilskuddsordninger (Nordland).
- Samarbeid med Finnmark fotballkrets (Troms og Finnmark).

Tiltaket er videreført, med en noe justert formulering, som **tiltak nr. 49** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 44 Storbykommunene skal støtte og oppmuntre skoler og frivillige organisasjoner til å sikre skoleveger og nærmiljø, og skape gode holdninger hos barn og unge.

Ansvar: Storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Alle storbykommunene melder at det er gjennomført aktiviteter i tilknytning til dette tiltaket. I Bærum, Oslo, Bergen og Trondheim er etablering av *hertesoner* rundt skoler nevnt som en viktig aktivitet. For øvrig nevnes blant annet samarbeidsprosjekter med idretten (Bærum), arbeid gjennom deltakelse i *Nullvisjonsprosjektet i Agder* (Kristiansand) og samarbeid med skoler og frivillige organisasjoner om lokale prioriteringer (Tromsø).

Tiltaket er videreført, i noe omformulert form, som **tiltak nr. 50** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 45 Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, stimulere skoler til å ta i bruk kartleggingsverktøyet *Trygghetsvandring*, som skal bidra til å redusere fare for personskade, blant annet knyttet til trafikkforholdene i nærmiljøet.

Ansvar: Skadeforebyggende forum
Kontaktperson Skadeforebyggende forum: Eva J. Vaagland
Kontaktperson Trygg Trafikk: Tori Grytli

Kartleggingsverktøyet *Trygghetsvandring* finnes tilgjengelig i digital versjon på egen nettside, www.trygghetsvandring.no. Det er også utarbeidet guider og sjekklister som blir benyttet av kommuner og organisasjoner, både i forhold til forebyggende sikkerhetsarbeid generelt og i forhold til trafiksikkerhet. Metoden er tatt i bruk av kommuner, velforeninger og organisasjoner. Bærum kommune har sett på sikkerhet og tilgjengelighet for rullestoler og myke trafikanter rundt eldresenter. Nordre Follo kommune har brukt trygghetsvandring som metode flere steder, bl.a. i forhold til trygge veger til skoler/barnehager. *Trafikksikre kommuner* viser til *Trygghetsvandring* som et nyttig verktøy i det lokale arbeidet.

Kartleggingsverktøyet er en del av Skadeforebyggende forum sitt faste tilbud til kommuner og organisasjoner og blir presentert i relevante sammenhenger. Det videre utviklingsarbeidet er dessverre ikke kommet så langt som ønskelig da det det har vært nødvendig å revurdere planer og tiltak i forbindelse med pandemien. Det vil bli fulgt opp videre.

Tiltak 46 Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet vil videreutvikle *Hjertesone-prosjektet* og dele gode eksempler.

Ansvar: Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Miljøagentene, Syklistenes Landsforening og politiet
Kontaktperson Trygg Trafikk: Ida Neergaard
Kontaktperson Statens vegvesen: Rita Aarvold
Kontaktperson Helsedirektoratet: Øystein Tveite
Kontaktperson Foreldreutvalget for grunnopplæringen: Asle Sandnes
Kontaktperson Miljøagentene: Kaspar Tjeldflaat Steudel
Kontaktperson Syklistenes Landsforening: Emil Rensvala

Det konkrete arbeidet med å etablere *Hjertesoner* skjer lokalt ute i kommunene og skolene. Det er disse som må «eie» tiltakene knyttet til sine *Hjertesoner*, mens de samarbeidende aktørene som står bak prosjektet, bidrar med informasjon, rådgiving og støtte i arbeidet.

Aktørene har i planperioden arbeidet med å videreutvikle og forbedre informasjonen om *Hjertesone*. De har samlet informasjon i form av tekst, brosjyrer, film, maler og eksempelskoler på nettsiden hjertesone.no. Informasjonen om *Hjertesone* er delt via direkte kontakt med skoler, FAU (foreldre) og kommuner, i lokale *Hjertesone*-workshoper og i sosiale medier. Etablering av *Hjertesone* som en del av arbeidet med trygge skoleveger for elevene har også vært hovedtema i pressemeldinger og medieoppslag ved skolestart.

Hjertesone er ikke en sertifiserings- eller godkjenningsordning. Det er opp til skolene og kommunene selv å definere arbeidet. Det foreligger derfor ikke et konkret tall på hvor mange *Hjertesoneskoler* som finnes. En kartlegging av trafikkopplæringens innhold og omfang i grunnskolen, som ble gjennomført i overgangen 2021/2022, viser imidlertid at kjennskapen til *Hjertesone* har økt relativt kraftig, fra 17 prosent i 2017 til 50 prosent i 2021/2022. Halvparten av skolene har altså hørt om *Hjertesone* og av disse har 24 prosent etablert det. Ytterligere 24 prosent oppgir at de har planer om å etablere *Hjertesone*. Det er i hovedsak kommunene og skolene som tar initiativ til å etablere *Hjertesone*, og av de som har etablert det oppgir 30 prosent at det fører til at flere går eller sykler til skolen.

Omtalen av *Hjertesone* i *Barnas transportplan* har gitt arbeidet et politisk og økonomisk løft, noe som bidrar til å sette aktive og trygge skoleveger på agendaen i mange kommuner og skoler.

Aktørene vil fortsette arbeidet med å påvirke, være støttespillere og dele informasjon som bidrar til enda flere gode *Hjertesoner* for skoleelevene. Det vises til **tiltak nr. 52** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 47 **Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Barneombudet, revidere brosjyren "Særlig farlig skolevei" og formidle den til alle landets kommuner og til transportselskaper som organiserer skoletransport.**

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson Trygg Trafikk: Ida Neergaard

En revidert utgave av veilederen "*Særlig farlig eller vanskelig skolevei*" ble ferdigstilt i 2021. Trygg Trafikk har hatt hovedansvaret for arbeidet. Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen og Barneombudet har gitt innspill og bidratt til å kvalitetssikre innholdet.

Brosjyren er en veileder for foreldre og saksbehandlere i arbeidet med å vurdere retten til skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skoleveg. Bakgrunnen for arbeidet er at det brukes mye tid og ressurser hos foreldre, skoler, kommunale saksbehandlere, fylkeskommuner, statsforvaltere og transportselskaper i arbeidet med vurderinger og søknader om retten til gratis skoleskyss. Trygg Trafikk får også mange henvendelser om dette, og hensikten med veilederen er å gi utfyllende informasjon rundt de sentrale momentene som skal ligge til grunn i vurderingen. Målsettingen er at både foreldre og saksbehandlere skal ha nytte av veilederen i sine vurderinger knyttet til trafiksikkerhet. Det er sammensatt og komplisert å vurdere hvilke forhold ved skolevegen som kan utgjøre en særlig fare eller risiko, siden barn som oppholder seg i trafikken alltid vil være utsatt for en viss fare og risiko.

Bakgrunn for innhold og revidering er ellers opplæringsloven, Utdanningsdirektoratets rundskriv "*Retten til skyss – Udir – 2 – 2019*", forskrift til opplæringsloven, Grunnloven, Barnekonvensjonen, forvaltningsloven og forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler.

Kommunal Landspensjonskasse (KLP) har bidratt økonomisk og praktisk med revidering, opptrykk og utsending av veilederen. Ved ferdigstillelse ble den sendt ut i trykt format til alle landets kommuner og statsforvaltere. I tillegg kan veilederen lastes ned fra Trygg Trafikks nettside.

Tiltak 48 Trygg Trafikk vil bistå barnehager med faglige anbefalinger og maler til rutiner og planer for trafiksikkerhet, gjennom blant annet arbeidet med *Trafiksikker kommune* og *Barnas Trafikklubb* og gjennom kursvirksomhet.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ida Neergaard

Trygg Trafikk bistår barnehager på flere nivåer.

Påvirkningen gjennom godkjenningsordningene *Trafiksikker kommune* og *Trafiksikker barnehage* skjer på et overordnet nivå, ved at kommuner og barnehager omtaler trafiksikkerhet i sine planverk, og setter det på agendaen i sitt daglige arbeid.

Filmserien "*Barnehagen på tur i trafikken*" er beregnet for de ansatte i barnehagene. Serien er publisert på *barnastrafikklubb.no* og består av seks episoder i tråd med *Rammeplan for barnehagen*. Filmene viser hvordan barnehagene kan jobbe med trafikk og trafiksikkerhet i de ulike fagområdene i rammeplanen. Filmserien er laget med støtte fra Utdanningsdirektoratet.

Gjennom å holde digitale og fysiske kurs for ansatte i barnehager når Trygg Trafikk ut med anbefalinger og råd om arbeidet med trafikk og trafiksikkerhet. Kursene omhandler blant annet voksne som rollemodeller i trafikken, sikring av barn, trafiksikkerhet på turer med barna, barnehagens årsplanarbeid, foreldresamarbeid og pedagogisk innhold i *barnastrafikklubb.no*.

Å bistå barnehagene i arbeidet med trafiksikkerhet er et kontinuerlig arbeid. I kommende planperiode vil Trygg Trafikk videreutvikle *Barnas Trafikklubb* samt videreutvikle og avholde kurs for barnehageansatte, jf. **tiltak nr. 37 og 38** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 49 Trygg Trafikk vil bistå skoler med faglige anbefalinger og gode eksempler på rutiner og planer for trafiksikkerhet gjennom blant annet arbeidet med *Trafiksikker kommune* og gjennom kursvirksomhet.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ida Neergaard

Trygg Trafikk bistår skoler først og fremst på et overordnet nivå, gjennom godkjenningsordningene *Trafiksikker kommune* og *Trafiksikker skole*. Dette systematiske arbeidet bidrar vi til at kommuner og skoler omtaler trafikkopplæring og trafiksikkerhet i sine planverk, og at skoler gjennomfører trafikkopplæring og setter trafiksikkerhet på agendaen.

Trygg Trafikk bidrar gjennom opplæringsmateriell og kursvirksomhet til et kunnskapsbasert innhold i undervisningen, blant annet ved å vise til gode eksempler og å gi råd til hvordan skolene kan arbeide for å ivareta trafikksikkerheten til barn og unge.

Å bistå skolene i arbeidet med trafikksikkerhet er et kontinuerlig arbeid for Trygg Trafikk.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.3 [Ungdom og unge førere](#)

Tiltak 50 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, videreutvikle og distribuere læringsressurser til valgfaget *trafikk*.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson Trygg Trafikk: Amad Nasir

Kontaktperson Statens vegvesen: Christina Eriksen

I forbindelse med revisjon av *Kunnskapsløftet* i 2020 fikk valgfaget *trafikk* ny læreplan. Det spesielle med dette valgfaget er at det styres av både trafikkopplæringsforskriften (Statens vegvesen) og opplæringsloven (Kunnskapsdepartementet), noe som krever at skolene setter seg godt inn i begge forskriftene. Trygg Trafikk har i samarbeid med Statens vegvesen en viktig rolle i å formidle hva regelverket sier.

Trygg Trafikk ledet læreplanarbeidet for Utdanningsdirektoratet. Et digitalt læreverk, *Nettskolen*, ble lansert i september 2020. En annen digital læringsressurs fra Trygg Trafikk er *Underveis* (se tiltak nr. 51). Undervisningsopplegget i *Nettskolen* kan kombineres med *Underveis*. I forkant av at valgfaget *trafikk* ble opprettet i 2013, var det mye kontakt mellom Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Kontakten ble gjenopprettet i 2020, og Trygg Trafikk har de to siste årene samarbeidet med Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet og Norges Trafikkskoleforbund, samt noen ungdomsskolelærere, for å sikre samordning og for å skape bedre forståelse av regelverket.

Valgfaget *trafikk* ble evaluert i 2018 med positive resultater, og det er grunn til å anta at dette fortsatt stemmer. Trygg Trafikk har regelmessig kontakt med valgfaglærerne, primært gjennom fysiske og digitale nettverksmøter. Lærerne gir tilbakemeldinger om at samarbeidet fungerer godt, og at nettverksmøtene bidrar til faglig utvikling, nettverksbygging og erfaringsdeling.

Trygg Trafikk sine læringsressurser gir rom for valgfrihet, tilpasning og variasjon i undervisningen. *Nettskolen* vil bli videreutviklet med mer innhold, og en veiledende temaplan skal ferdigstilles. Temaplanen vil ta utgangspunkt i *Kunnskapsløftet 2020*, og skal hjelpe skolene med å systematisere arbeidet med faget gjennom skoleåret.

Tiltaket kan sees i sammenheng med **tiltak nr. 54** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*, der det legges til grunn at «Trygg Trafikk vil tilby kompetanseheving for lærere i valgfaget *trafikk* i alle landets fylker, fysisk og digitalt».

Tiltak 51 Trygg Trafikk vil hvert år produsere og distribuere trafikkmagasinet *Underveis* til elever på 10. trinn.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktperson: Zoey Line Barstad

Underveis var tidligere et 24 siders magasin distribuert til ungdomsskolen. I 2020 ble *Underveis* digitalisert, og er i dag en digital lærebok bestående av 5 kapitler fordelt på 31 emner. *Underveis* retter seg primært mot elever i ungdomsskolen, men kan i tillegg brukes for yngre og eldre elever. *Underveis* er knyttet til overordnet del og læreplanmål i flere fag, med filmer, fakta, fokusoppgaver og kapittelkonkurranser, tematisert rundt risikoområdene. Emnene har en variert og pedagogisk oppbygging, som bidrar til motivasjon til deltakelse, refleksjon og egenvurdering.

Besvarelsene i konkurranser i de ulike kapitlene i *Underveis* gir Trygg Trafikk verdifull innsikt i elevers kunnskapsnivå, verdier og ferdigheter, som igjen danner grunnlaget for innholdsutviklingen.

Underveis finansieres av de mindre skadeforsikringsselskapene gjennom Finans Norge.

Trygg Trafikk tar sikte på å tilrettelegge innhold i *Underveis*, som bidrar til målrettet underveisvurdering i relevante fag, både for elever i ungdomsskole og videregående skole. *Underveis* oppdateres etter årstider og skoleruta. Videreutvikling av *Underveis* inngår i **tiltak nr. 56** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 52 Trygg Trafikk vil utvikle og igangsette tiltak rettet mot ungdom i videregående skoler basert på ung-til-ung formidling samt erfaringer fra trafikksikkerhetskonkurransen *#Er du sikker?*, RLA (*Real Life Auto*) og andre læringsressurser.

Ansvar: Trygg Trafikk
Kontaktpersoner: Zoey Line Barstad, Magnus Jordheim og Amad Nasir

I perioden 2018-2022 har Trygg Trafikk arbeidet med utvikling av tverrfaglige læringsressurser til videregående skoler. Trygg Trafikk har deltatt på samlinger for avgangselever flere steder i landet og lært mye om de problemstillinger elever i videregående skoler erfarer.

Trygg Trafikk har publisert *Planleggeren* til bruk i ungdomsskolen og videregående skole, en interaktiv tjeneste for å reflektere over og planlegge egne valg i trafikken.

I tillegg til podkast om øvelseskjøring, har Trygg Trafikk sluppet podkastserien *Utrygg Trafikk*, spesielt rettet mot elever i videregående skole.

I 2021 laget Trygg Trafikk en digital pilot, *digi russetog*, i samarbeid med Vestland fylkeskommune og vestrussen, som en erstatning for fysisk russerebus. *Digi russetog* består av elevgrupper som har meldt seg på digitale vogner, som inneholder fakta og temaer rundt risikoområder, aktiviteter og konkurranseoppgaver. Konkurransen hadde *ung-til-ung fokus*, ni premiekategorier og over 2 800 påmeldte. Det ble laget live tv-sending fra finalen, som ble gjennomført ved Amalie Skram

videregående skole. Kunnskap, innhold og erfaringer fra *digi russetog* tas med i det videre utviklingsarbeidet.

Trygg Trafikk har etablert prosjektet *Videregående utvikling* som danner rammen for prosjektene der målgruppen er elever fra 16 år og oppover. Med fagfornyelsen på plass, utvikles nettbaserte læringsressurser knyttet til **tiltak nr. 57** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*, som gjelder samordning og styrking av ungdomsinnsatsen. Ressursene tilbyr også relevante kompetansemålforslag i fagene.

Tiltak 53 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil gjennomføre tiltak for å påvirke til god trafikksikkerhetsatferd hos ungdom i videregående skole.

Ansvar: Fylkeskommunene og Oslo kommune

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Alle fylkeskommunene melder at de har gjennomført aktivitet knyttet til dette tiltaket. Aktiviteten er i stor grad unik for det enkelte fylket, med tilpasning til stedlige forhold. For å vise bredden i gjennomføring av tiltaket er det nedenfor plukket ut 1 – 2 aktiviteter per fylke:

- Piloten «SparkZ» ble gjennomført på enkelte videregående skoler i 2021, for trygg bruk av elsparkesykkel (Viken).
- Tiltaket «Sett grenser – Si ifra» er gjennomført på VG2 på alle videregående skoler i fylket (Innlandet).
- Det har vært gjennomført digitale trafikk- og helseseminarer for videregående skole (Vestfold og Telemark).
- Bruk av TS-ambassadører i videregående skoler (Agder).
- Samarbeid med trafikksikkerhetshallen på Forus. «Ung på hjul» gjennomført for videregående skole i samarbeid med Trygg Trafikk, Røde kors, hjelpetjenesten og politiet. (Rogaland)
- Videregående skoler oppfordres til å delta i kampanjen/konkurransen *#Er du sikker* i regi av Trygg Trafikk (Vestland).
- Fylkeskommunen støtter tiltakene «Trafikktrygging i fotball- og handballmiljø» og «Trafikktrygging og sosiale medium» (Møre og Romsdal).
- Trygt hjem for en 50-lapp for ungdom som vil ta taxi hjem etter kl. 22.00 i helgene (Trøndelag).
- Bruk av MIND-senteret og MIND-prosessen (Nordland).
- Med støtte fra FTU gjennomfører Finnmark fotballkrets trafikksikkerhetsopplæring for avgangselever ved videregående skoler. Samarbeid med konfliktrådet i Finnmark om å sende unge trafikkdømte til TRAF0en i Kristiansand. (Troms og Finnmark)

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 62** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltaket er imidlertid noe omformulert, samt at Oslo kommune ikke lenger inngår i tiltaket.

Tiltak 54 Fylkeskommunene og Oslo kommune vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og andre samarbeidspartnere, arbeide aktivt med trafikksikkerhet i russetiden.

Ansvar: Fylkeskommunene og Oslo kommune

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Kontaktperson Oslo kommune: Mangler

Kontaktperson Statens vegvesen: Mette Bakken

Alle fylkeskommunene melder at de har gjennomført aktivitet knyttet til dette tiltaket. Aktivitetene varierer imidlertid mye fra fylke til fylke. Nedenfor er det plukket ut én aktivitet fra hvert fylke:

- Ulike former for dagssamlinger for russen på høsten (Viken).
- Det gjennomføres temadager for russen ved alle videregående skoler (Innlandet).
- Det har vært gjennomført digitale trafikk- og helseseminarer ved alle videregående skoler (Vestfold og Telemark).
- TS-ambassadører på videregående skoler (Agder).
- Verdiseminar for russepresidentene og elevrådsledere avholdes i samarbeid med Trygg Trafikk, politiet og Statens vegvesen (Rogaland).
- Fylkeskommunen koordinerer en samarbeidsgruppe for russefeiringa, der blant andre hovedrussestyre/russeråd, politiet, helsesykepleiertjenesten, opplæringsavdelingen i fylkeskommunen, rektorer, Statens vegvesen og Trygg Trafikk deltar (Vestland).
- Utdeling av «*edrunøkkel*» i samband med russebilkontroller på trafikkstasjonene (Møre og Romsdal).
- Tilbud om *RussBuss-reisekort* til avgangselever i Trondheim/omegn (Trøndelag).
- Gratis buss til alle russ i russetiden (Nordland).
- Fylkeskommunen gir økonomisk støtte til Finnmark fotballkrets som organiserer russebilkontroller sammen med Statens vegvesen (Troms og Finnmark).

Statens vegvesen tilbyr hvert år gratis teknisk kontroll av russebiler og -busser. Som dokumentasjon på at en bil eller buss er godkjent i kontrollen, brukes det et spesielt merke som festes innvendig og nederst til venstre på frontruten. Det er frivillig for russen å være med på oblatordningen. Statens vegvesen gjennomfører også utekontroller av russekjøretøy under russetiden.

I samarbeid med fylkeskommunene, har Statens vegvesen også deltatt på informasjonsmøter og trafikksikkerhetsdager for russen på videregående skoler.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 61** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Formuleringen er imidlertid endret til å omfatte alle avgangselever ved videregående skole, og ikke bare russ.

Tiltak 55 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, Trafikkforum og andre relevante samarbeidspartnere innenfor trafiksikkerhet, etablere et samarbeidsforum som skal utarbeide forslag til forpliktende tiltak rettet mot trafikklærere, elever og foresatte for å bidra til økt øvelseskjøring før førerprøven.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson Statens vegvesen: Christina Eriksen

Det ble i 2020 etablert et samarbeidsforum bestående av Norges Trafikkskoleforbund (tidligere Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund), Trafikkforum, OsloMet, Nord universitet, Trygg Trafikk, NAF og Statens vegvesen. Før oppstartsmøtet, som ble gjennomført i oktober 2020, ble det utarbeidet en prosjekt- og framdriftsplan.

I perioden fra oktober 2020 til november 2021 utarbeidet samarbeidsforumet en tiltaksliste med totalt 16 tiltak. For hvert av tiltakene er mål, innhold, målgruppe og oppstartstidspunkt beskrevet. Hver organisasjon har ansvar for 1-3 tiltak. Tiltakene er besluttet og forankret i de respektive organisasjonene, og de har forpliktet seg til å gjennomføre dem.

Samarbeidsforumet videreføres i planperioden 2022-2025.

Tiltak 56 Trafikkforum vil i perioden gjennomføre undersøkelser i fører- opplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.

Ansvar: Trafikkforum

Kontaktperson: Stig Anders Ohrvik

I *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017* ble «Innsatsen for å få trafikkskolene til å gjennomføre opplæringen slik den er tenkt» definert som et viktig tiltak. I dette tiltaket lå en slags erkjennelse av at føreropplæringen ikke alltid blir gjennomført helt i tråd med intensjonene, og at ansvaret for dette i stor grad ble plassert hos trafikkskolene.

I arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* tok derfor Trafikkforum initiativ til å gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.

På bakgrunn av dette har Trafikkforum, i samarbeid med studenter ved mastergradsstudiet i samfunnsvitenskap ved Nord universitet i Bodø, gjennomført en undersøkelse for å kartlegge trafikklærernes holdninger til øvelseskjøring, og i tillegg avdekke årsaker til eventuelle ulike holdninger i bransjen.

Undersøkelsen, som består av en kvalitativ og en kvantitativ del, viser at trafikklærerne i hovedsak støtter opp om den norske føreropplæringsmodellen. De fleste trafikklærerne støtter opp om at elevene bør gjennomføre opplæring ved trafikkskole tidlig, slik at de er i stand til å gjennomføre mye selvstendig øving med høy beslutningskvalitet etterpå. Dette er også det rådet de fleste trafikklærerne gir elever og foresatte. Undersøkelsen viser videre at mange av de trafikklærerne som ikke deler dette synet, likevel veileder elever og foresatte i tråd med intensjonene i føreropplærings-

modellen. Flere av trafikklærerne sier at de skulle ønske andre aktører ga tydeligere og mer konsistente råd til elever og foresatte om føreropplæring, øvelseskjøring og mengdetrening.

Tiltak 57 **Statens vegvesen vil utarbeide nye krav til etterutdanning samt innføre en regodkjenningsordning for trafikklærere.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Torkel Nødtvedt

Behovet for etterutdanning for trafikklærere i Norge er beskrevet i to rapporter; *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge*, (SINTEF-rapport A25225, 2013) og *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005*, (Statens vegvesen, rapport nr. 348, 2015). På bakgrunn av det dokumenterte behovet ble det igangsatt et arbeid med å skaffe lov hjemmel for etterutdanning. I april 2020 kom en slik hjemmel på plass.

I 2020 rammet Koronapandemien landet, og dette medførte betydelige utfordringer med førerprøveavviklingen. Det ble lagt ned et omfattende arbeid i å organisere førerprøvene så effektivt som mulig og samtidig ivareta smittevernet. Også på generell basis har arbeidsbelastningen for Opplæringsseksjonen vært betydelig i denne perioden, og det har vært nødvendig å prioritere arbeidet med løpende oppgaver og saksbehandling. Tiltaket videreføres derfor til neste planperiode, som **tiltak nr. 66** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 58 **Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Statens vegvesen, politiet og Friomsorgen, gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister føreretten i prøveperioden.**

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson Trygg Trafikk: Bård Morten Johansen

Kontaktpersoner (andre): Lars-Inge Haslie (Statens vegvesen), Anders Sjøtrø (Utrykningspolitiet) og Snorre Wold (Friomsorgen)

Tiltaket er et samarbeidsprosjekt mellom sentrale aktører på nasjonalt nivå. Selve forsøket pågår i Trøndelag, og målet er å finne ut om en kombinasjon av kursprogram og atferdsregistrator kan bidra til å påvirke atferden hos de som har fått inndratt føreretten i prøveperioden, slik at risikoen for ulykker blir redusert. Forsøket er et forskningsprosjekt som utføres i samarbeid med SINTEF og Nord universitet.

Målgruppen er unge førere i alderen 18-21 år som har fått inndratt føreretten i prøveperioden på grunn av andre forhold enn kjøring i ruspåvirket tilstand. Atferdsregistratoren kan sammenliknes med en «elektronisk fotlenke» i bil. Deltakerne i forsøket bruker atferdsregistrator i egen bil i kombinasjon med kurs, som verktøy til å endre egne vaner spesielt knyttet til fartsvalg.

I 2018 og 2019 ble det gjennomført en pilot for å danne grunnlag for praktisk gjennomføring. En rekke avklaringer ble gjort; forskningsdesign, valg av atferdsregistrator og implementering i

friomsorgens kursprogram. En fokusgruppetest i målgruppen viste god motivasjon for å delta i tiltaket.

De juridiske og forvaltningsmessige utfordringene ble grundig utredet i forkant av selve forsøket. Før årsskiftet 2019 sendte SINTEF en søknad til Samferdselsdepartementet om dispensasjon fra *tapsforskriften*. Svaret ble avgjørende for hvordan forsøket kunne gjennomføres i praksis. Dispensasjon kunne ikke gis med hjemmel i tapsforskriften. Dette betyr at det uten forskriftsendring ikke er mulig å redusere inndragningstiden i "bytte" med kjøring med atferdsregistrator. Kjøring med atferdsregistrator ble derfor gjennomført mot slutten av gjennomføringsperioden hvor kandidatene fortsatt var underlagt friomsorgens program, men tapstiden var over.

Praktiske forsøk med kandidater startet i januar 2021. Nasjonale helseråd i forbindelse med pandemien la store begrensninger på gjennomføringen, men fem kandidater gjennomførte perioden med kurs og atferdsregistrator.

Tiltaket videreføres som **tiltak nr. 63** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Det planlegges for gjennomføring med totalt ca. 30 kandidater, som rekrutteres fra Trøndelag politidistrikt over en periode på ett år. Tilgangen på kandidater bestemmer hastigheten på gjennomføringen. Prosjektet vil i 2022 samarbeide med domstolene for om mulig å få programmet inn som en del av vilkårene i enkeltdommer i denne typen saker. Så snart det nødvendige antallet kandidater har fullført vil det bli igangsatt evaluering med tanke på mulige varige effekter hos målgruppen.

Tiltak 59 Trygg Trafikk vil etablere et samarbeidsforum for offentlige og private aktører som arbeider for å redusere ulykkene blant unge bilførere.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner: Magnus Jordheim og Bård Morten Johansen

Trygg Trafikk planla å gjennomføre en kartlegging ved hjelp av en undersøkelse, for å avklare hvem som ønsket å delta i samarbeidsforumet, og for å gi potensielle deltakere anledning til å komme med innspill vedrørende omfang, form og temaer for samarbeidet. Arbeidet hadde ikke startet ved inngangen til koronapandemien. På grunn av pandemien, samt kapasitetsproblemer, er samarbeidsforumet ikke etablert.

Tiltak 60 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med *Kjør for livet*, legge til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Knut Skjetne

Kjør for livet endret i 2021 navn til *Drive for Life* (DFL). DFL er et tilpasset aktivitetstilbud for bilinteresserte og risikoutsatte bilførere opp til 24 år. Det har i planperioden vært høy aktivitet og det er utført mye godt holdningsskapende arbeid overfor målgruppen.

Et hovedtrekk er at DFL i planperioden har utviklet seg til å bli en selvstendig virksomhet, som selv søker midler, og som gjennomfører tiltak med sin egen organisering. For detaljert innsikt i tiltak nr. 60 henvises derfor til DFL sine egne årsrapporter.

Samarbeidet mellom Trygg Trafikk og DFL har vært godt og er preget av et høyt engasjement for å skape gode holdninger hos utsatt ungdom. Trygg Trafikk har blant annet holdt foredrag på DFL sin landssamling, og bidrar til gjennomføring av prosjektet «isbanekjøring». Videre har Trygg Trafikk bidratt inn i arbeidet på lokalt nivå, både i Trøndelag, Innlandet og Agder:

- **Trøndelag** er DFL sitt «hjemfylke», med en omfattende satsning på risikoutsatt ungdom. Midlene bevilges direkte fra Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Trygg Trafikk støtter tiltaket gjennom deltakelse i FTU.
- I **Innlandet** samarbeider Trygg Trafikk med DFL i følgende åtte kommuner: Lillehammer, Vestre Toten, Åsnes, Nord-Aurdal, Østre Toten, Grue, Gjøvik og Søndre Land. I første del av perioden var det finansiering via Gjensidigestiftelsens midler til Trygg Trafikk Hedmark og Oppland, mens DFL siste år selv har søkt stiftelsen om midler.
- I **Agder** har det i planperioden vært drevet én DFL-klubb, som Trygg Trafikk har støttet i gjennomføringen, og vært pådriver for å sikre finansiering fra fylkeskommunen.

DFL utarbeider egne årsrapporter. I tillegg utarbeides rapporter til Samferdselsdepartementet og Gjensidigestiftelsen samt til fylkeskommuner og kommuner hvor de mottar økonomisk støtte og gjennomfører tiltak.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.4 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse](#)

Tiltak 61 **Pensjonistforbundet vil organisere og avholde trafikksikkerhetskurs rettet mot eldre forgjengere, basert på materiale utarbeidet av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil sørge for faglig oppdatering og tilrettelegging av eksisterende kursmateriell.**

Ansvar: Pensjonistforbundet og Statens vegvesen

Kontaktpersoner Pensjonistforbundet: Jan Davidsen og Arnfinn Ihle

Kontaktperson Statens vegvesen: Torkel Barlaup Nødtvedt

I 2019 ble det igangsatt et arbeid med opplæring av kursholdere i Innlandet fylke. Dette var et samarbeid mellom pensjonistforeningen i fylket og Statens vegvesen. Imidlertid måtte arbeidet settes på vent som følge av koronapandemien, og utsatt gjentatte ganger på grunn av smittevernregler med særskilte bestemmelser for målgruppen (eldre).

Tiltaket er videreført til neste planperiode, jf. **tiltak nr. 71** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 62 **Statens vegvesen vil arbeide for å øke deltakelsen på oppfriskningskurset *Bilfører 65+*, med et mål om at antall deltakere per år skal tilsvare 30 prosent av 70-årskullet med førerkort.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Øyvind Lund og Mette Bakken

Bilfører 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 2020 lå deltakelsen på 20 prosent av 70-årskullet med førerkort.

Statens vegvesen har stått for månedlig utsendelse av infobrev til 70-årskullet, og har gjennomført sentral opplæring av kursholdere. Statens vegvesen sine regioner har hatt som oppgave å organisere kursene og sørge for at de ble gjennomført. Etter omorganiseringen 1. januar 2020 ble dette ansvaret lagt til forvaltningsområdene på Trafikant- og kjøretøydivisjonen.

Infobrevene blir distribuert gjennom Digipost. For de som ikke har, eller har reservert seg mot bruk av Digipost, blir brevene distribuert gjennom Altinn printtjeneste (brevpost).

I 2019 gjennomførte 6824 personer *Bilfører 65+* kurs. For januar og februar 2020 ble det sendt ut 9297 infobrev, av disse har 654 personer gjennomført kurs. Den lave deltakelsen i 2020 skyldes Koronapandemien, som medførte at alle kurs ble stanset 15. mars 2020. Det har etter denne datoen og fram til planperiodens slutt ikke vært arrangert *Bilfører 65+* kurs i regi av Statens vegvesen.

Målet for kursdeltakelse er på 30 prosent av utsendte brev. Dette målet er ikke nådd. Imidlertid videreføres tiltaket i kommende planperiode med samme ambisjonsnivå som i planperioden 2018-2021, jf. **tiltak nr. 69** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 63 **NAF vil videreføre tilbudet om oppfriskingskurs for seniorbilisten.**

Ansvar: NAF

Kontaktperson: Marianne Søyhagen

Det er 33 lokalavdelinger, fordelt over hele landet, som tilbyr *NAF Senior Trafikkurs*. Boken *Den erfarne sjåfør* (Trafikkforum Servicesenter) deles ut til alle deltagere på kursene. Det var i årene 2018 og 2019 mellom 2 500 og 3 000 kursdeltagere årlig. I 2020 og 2021 ble det ikke gjennomført kurs grunnet pandemien.

Det var planlagt en samling for både nye- og eksisterende veiledere i 2020, men på grunn av pandemien ble denne avlyst.

Tiltak 64 Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 oppgradere 40 kollektivknutepunkt og 370² holdeplasser utenom de ni største byområdene til universell utforming.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Liv Øvstedal

Ambisjonsnivået for oppgradering av kollektivknutepunkt og holdeplasser til universell utforming er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023. Tiltaksformuleringen omfatter innsats gjennom hele seksårsperioden, hvilket betyr sluttrapportering først om to år.

Over halvparten av de statlige midlene til kollektivtrafikktiltak og universell utforming i perioden ble i handlingsprogrammet knyttet til oppgradering av holdeplasser og knutepunkt. Tiltak for universell utforming som er en del av byvekstavtalene og *store prosjekter* kommer i tillegg.

Begrepet kollektivknutepunkt omfatter kollektivterminaler og bussholdeplasser med omstigningsfunksjon. I årene 2018-2021 ble 14 kollektivknutepunkt oppgradert til universell utforming (2 i 2018, 9 i 2019, 3 i 2020 og 0 i 2021). Dette gir en måloppnåelse på 35 prosent etter de fire første årene av handlingsprogrammets seksårsperiode.

I perioden 2018-2021 ble 151 holdeplasser oppgradert til universell utforming (33 i 2018, 62 i 2019, 40 i 2020 og 16 i 2021). Dette inkluderer oppgraderinger og nybygde holdeplasser som del av større vegprosjekter. Resultatet gir en måloppnåelse på 41 prosent etter fire år av handlingsprogrammets seksårsperiode 2018-2023.

Måloppnåelsen etter fire år viser at innsatsen for oppgradering til universell utforming må økes betydelig dersom ambisjonsnivået i Statens vegvesen sitt handlingsprogram skal nås.

I perioden 2010-2021 er det etablert minst 840 holdeplasser med universell utforming, av totalt minst 7700 holdeplasser for buss langs riksveg og europaveg. I samme periode er mer enn 50 knutepunkt oppgradert for å tilfredsstille kravene til universell utforming.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 5.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot særskilte befolkningsgrupper](#)

Tiltak 65 Trygg Trafikk vil ta initiativ til å etablere et faglig nettverk som har som formål å fremme og samordne trafikksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Jørn Bremtun

Nettverket ble etablert høsten 2019. Deltakerne har informert hverandre om relevante tiltak, aktiviteter og materiell som finnes. Formålet er å sikre et godt og koordinert arbeid knyttet til

² I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* er det oppgitt at målet er å oppgradere 380 holdeplasser til universell utforming. Dette er dessverre feil. Det korrekte tallet er 370, som er hentet direkte fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram.

trafikksikkerhet og innvandrere. Følgende organisasjoner har deltatt: Kompetanse Norge, Røde Kors Møre og Romsdal, Norges Trafikkskoleforbund, Oslo Met, Trafikkforum, Nasjonalt senter for flerkulturell opplæring (NAFO), Utrykningspolitiet, Norske Kvinners Sanitetsforening, Statens vegvesen, NAF og Trygg Trafikk.

Det har blitt gjennomført totalt fem møter i perioden, hvorav ett fagseminar om trafikkopplæring i regi av Statens vegvesen. Koronapandemien førte til at ett møte ble avlyst i 2020, mens det ble gjennomført tre møter i 2021. Deltakerne i nettverket gir uttrykk for at møtene er nyttige, og at flere tiltak bør samordnes og iverksettes. Det er besluttet at nettverket skal videreføres i planperioden 2022-2025.

Nettverket har utover å foreta en kartlegging og drøfting av eksisterende tiltak, også sett nærmere på hvor innsatsen bør rettes. Følgende områder ble identifisert:

1. Behov for et oppdatert kunnskapsgrunnlag om innvandreres ulykkesrisiko, inkludert hvilke eventuelle trafikksikkerhetsutfordringer som er knyttet til innvandrere.
2. Etablere en felles begrepsoversikt til bruk i opplæring av innvandrere og generelt. Det er fra flere påpekt at begreper og forklaringer varierer og at dette skaper pedagogiske utfordringer i opplæring og kommunikasjon med personer som ikke har norsk som morsmål. Antallet innarbeidede synonyme kompliserer, eksempelvis «stans» versus «stopp».
3. Få trafikksikkerhet inn i opplæringsordningen for innvandrere – dvs. for asylsøkere i mottak og nyankomne innvandrere med fast opphold.
4. Behov for videre koordinering av innsatsen på dette området, uavhengig av framtidig tiltaksorganisering. Målet er å sikre at kunnskap deles, problemstillinger fanges opp og at aktørene informerer, og ved behov koordinerer og samhandler om trafikksikkerhetstiltak rettet mot innvandrere.

Punkt 1 og 2 blir fulgt opp som henholdsvis **tiltak nr. 167 og 168** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 66 **Statens vegvesen vil utvikle et 45 minutters grunnleggende kurs om trafikksikkerhet, med sikte på at det skal inngå som pensum i ordningen «Informasjon for voksne asylsøkere i mottak».**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner Statens vegvesen: Ingvild Merete Amble, Sigurd Løtveit og Dag Terje Langnes

Kontaktperson UDI: Bente Astad

Det er utarbeidet et undervisningsopplegg for bruk i asylmottak og voksenopplæring. Dette ble testet ut på Voksenopplæringen i Bærum høsten 2018, der det i løpet av en uke var fire grupper som gjennomførte kurset.

Kursopplegget og materialet ble presentert og gjennomgått for Voksenopplæringen i Oslo november 2019, med ca. 20 lærere til stede. Materialet er også presentert for UDI.

Statens vegvesen har igangsatt et arbeid med å oppdatere kursmaterialet.

Tiltak 67 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Kompetanse Norge, utarbeide et undervisningsopplegg om trafiksikkerhet tilpasset opplæring i *norsk og samfunnskunnskap for nyankomne innvandrere*. Undervisningsopplegget tilbys alle kommuner som gir slik opplæring.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Bjørn-Ivar Vasaasen (nå Innlandet fylkeskommune), Sigurd Løtveit og Dag Terje Langnes

FTU- sekretariatet i tidligere Oppland fylke v/Statens vegvesen har utarbeidet en veileder for lærere som skal gi trafiksikkerhetsopplæring til innvandrere som følger kommunalt introduksjonsprogram³. Veilederen inneholder relevante temaer innenfor trafiksikkerhet, samt forslag til undervisningsopplegg. Den har blitt presentert på et seminar for lærere ved voksenopplæringssettene i Oppland og er i tillegg distribuert til alle kommuner i Oppland.

Det er blitt sendt ut en henvendelse til kommunene i Oppland, der det ble bedt om tilbakemeldinger på veilederen. Tilbakemeldingsprosenten var lav, men de tilbakemeldingene som ble gitt tilsier at veilederen egner seg godt til trafiksikkerhetsopplæring i introduksjonsprogrammet. Noen kommuner skrev at de hadde tatt den i bruk, mens andre opplyste at de gjerne ønsket å gjøre det.

Veilederen er blitt vurdert av Kompetanse Norge, som har vurdert innholdet til å være tilpasset voksne innvandrere, og at den har en god og praktisk rettet formidlingsmåte. Kompetanse Norge anbefaler likevel at det i tillegg lages en læringsressurs som har deltakerne i norskopplæringen som målgruppe, og ikke kun lærerne. Anbefalingen fra Kompetanse Norge ble formidlet i møtet i «Faglig nettverk» (jf. tiltak 65) hos Trygg Trafikk, 23. september 2019.

De nye læreplanene i norsk og samfunnskunnskap for voksne innvandrere, gjeldende fra 1. august 2021, gir i mindre grad enn tidligere rom for å innpasse et opplegg i samsvar med veilederen som en del av undervisningen.

Tiltak 68 Røde kors vil i 2018 utrede muligheten for at *HABIL* skal utvides til å bli et landsdekkende prosjekt.

Ansvar: Røde Kors

Kontaktperson: Carina Nørve

Røde kors har ikke lyktes med å finne alternative kilder til finansiering av *HABIL* etter at støtten fra Gjensidigestiftelsen opphørte i 2019. Det har derfor vært begrensede muligheter for å etablere *HABIL* som et landsdekkende prosjekt. Manglende finansiering resulterte også i at drift av *HABIL* i Ålesund opphørte i 2020.

³ Grunnleggende trafiksikkerhetsopplæring for innvandrere (Oppland fylkeskommune, Lillehammer læringscenter, Trygg Trafikk og Statens vegvesen).

Imidlertid er interessen for *HABIL* stor, og Røde kors får fremdeles henvendelser fra kommunale instanser og frivillige organisasjoner i hele landet, som ønsker å etablere liknende tiltak for minoritetsspråklige. Behovet for denne type tiltak er forholdsvis lett å kunne dokumentere.

I Møre og Romsdal har det i planperioden vært drift av *HABIL* i Langevåg (Sula kommune), Volda, Åndalsnes (Rauma kommune), Vestnes og Ålesund. I tillegg hadde Molde og Herøy oppstart av prosjektet 1/1-2022.

En ny modell for drift av *HABIL* er vedtatt av distriktsstyret i Møre og Romsdal Røde Kors. Den nye modellen skal ansvarliggjøre aktivitetsstedene/kommunene i større grad enn tidligere.

Tiltak 69 **Trygg Trafikk vil videreutvikle og oversette læringsressurser til 6 språk (tigrinja, arabisk, pashto, dari, kurmanji og engelsk), og formidle ressursene til kommuner med nyankomne elever i mottak og grunnskole.**

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ida Neergaard

Trygg Trafikk har utviklet tospråklige læringsressurser for elever på til sammen sju språk; arabisk, tigrinja, pashto, dari, kurmandji, somali og engelsk. Læringsressursene er lagt ut på Trygg Trafikk sin nettside⁴.

Ved å bruke disse læringsressursene kan elever som er nye i Norge lære om trafikksikkerhet og øke sin risikoforståelse, samtidig som de lærer norsk. Det er Samferdselsdepartementet som har finansiert læringsressursene gjennom tilskuddsordningen til lokale tiltak for trafikksikkerhet.

Ressursene er tematisk inndelt med illustrasjoner, og har fagtekster tilpasset ulike nivåer. I tillegg inngår refleksjonsoppgaver og videoer dubbet på språkene. Ressursene kan brukes av lærere for å forklare sentrale trafikkord på elevens morsmål, av tospråklige lærere, av elevene selv og av foreldre som ønsker å hjelpe til.

Læringsressursene ble laget og oversatt før fagfornyelsen og innføring av nye læreplaner i grunnskolen fra høsten 2020. Det er derfor allerede behov for å gjennomgå innholdet med tanke på en mulig revisjon. Plan for dette er ikke lagt.

⁴ Se <https://pafleresprak.tryggtrafikk.no/portal>

6. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.2 [Gående og syklende](#)

Tiltak 70 Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge i størrelsesorden 165 km riksveg for gående og syklende, hvorav om lag 55 km i byer og tettsteder.

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Torstein Bremset

Basert på Statens vegvesen sin årsrapportering ble det tilrettelagt for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet på:

- 24,6 km i 2018
- 59,7 km i 2019
- 58,3 km i 2020
- 6,7 km⁵ i 2021

Dette gir til sammen 149,3 km tilrettelegging i fireårsperioden, hvilket er mindre enn målsettingen om 165 km.

Det er i byer og tettsteder det er flest gående og syklende, og også der potensialet for flere gående og syklende er størst. 53,6 km av totalt 149,3 km var innenfor byer og tettsteder. Dette er tett oppunder målsettingen om 55 km.

I tiltaksplanen for 2022-2025 er det satt en ny ambisjon for tilrettelegging for gående og syklende i tilknytning til riksvegnettet de kommende årene. Målet er hentet fra Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for 2022-2027, og gjelder derfor for seksårsperioden 2022-2027, jf. **tiltak nr. 74**.

Tiltak 71 Fylkeskommunene vil i perioden 2018-2021 til sammen tilrettelegge om lag 230 km fylkesveg for gående og syklende i planperioden, hvorav om lag 100 km i byer og tettsteder.

Ansvar: Fylkeskommunene
Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Basert på innrapportering fra fylkeskommunene ble det tilrettelagt for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet på:

- 61,7 km i 2018
- 55,3 km i 2019
- 53,8 km i 2020
- 34,1 km i 2021

⁵ Hvorav 1,5 km innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier.

Dette gir til sammen 204,9 km tilrettelegging i fireårsperioden, hvilket er mindre enn målsettingen om 230 km.

Av de totalt 204,9 km med tilrettelegging er 116 km tilrettelagt innenfor byer og tettsteder, hvilket er mer enn målsettingen på 100 km.

I tiltaksplanen for 2022-2025 er det satt en ny ambisjon for omfanget av tilrettelegging for gående og syklende i tilknytning til fylkesvegnettet, gjeldende for den kommende fireårsperioden, jf. **tiltak nr. 73**.

Tiltak 72 **Storbykommunene skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger.**

Ansvar: Storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Alle storbykommunene har gjennomført tiltaket. Nedenfor følger et utvalg av aktiviteter, basert på kommunenes tilbakemeldinger:

- **Bærum:** Økt driftsstandard på hovedsykkelruter, tidlig feiing av sykkelvegnettet og oppgradert gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau.
- **Oslo:** Følger opp egen sykkelstrategi og plan for sykkelvegnettet. 70 km kommunal veg har i perioden 2018-2021 blitt tilrettelagt eller fått kvalitetsforbedring for syklistene. I vinterhalvåret har 120 km sykkelveg fått vinterdrift for å gjøre det tryggere og mer framkommelig å sykle om vinteren.
- **Stavanger:** Fysisk tilrettelegging gjennomføres på bakgrunn av årsplan, sykkelstrategi 2019-2030 og trafikksikkerhetsplan 2021-2024.
- **Bergen:** Ny sykkelstrategi gjeldende for perioden 2020-2030. Videre er det for første gang utarbeidet en egen gåstrategi, også den gjeldende for 2020-2030.
- **Trondheim:** Bygging av nye fortau og utvidelse av eksisterende. Forsterket vinterdrift og barvegstrategi på hovedsykkelruter.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 75** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. I **tiltak nr. 75** er det presisert at innsatsen også skal rette seg mot singleulykker i tilknytning til mikromobilitet og fallulykker for gående.

Tiltak 73 **Statens vegvesen vil fullføre arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Torstein Bremset

Målet om å gjennomføre sykkelveginspeksjoner av alle statlige sykkelruter innen utgangen av 2019 har sin opprinnelse i *Nasjonal transportplan 2010-2019*. Dette målet har så vært gjentatt i Statens vegvesens handlingsprogrammer, og status har blitt rapportert i etatens årsrapporter.

Målet ble ikke nådd. I perioden fra 2010 til utgangen av 2019 ble 45,4 prosent av det totale sykkelvegnettet langs riksveg inspisert og utbedret. 80,8 prosent av sykkelvegnettet ble inspisert. For perioden etter 2019 foreligger det ikke nasjonale mål for sykkelveginspeksjoner.

Vegtilsynet leverte i 2020 en tilsynsrapport om Statens vegvesens arbeid med sykkelveginspeksjoner. (Tilsynsrapport sak 2019-31). Vegtilsynet fant seks avvik. Deres konklusjon er at undersøkelsen har vist at Statens vegvesens system for inspeksjon av sykkelruter er mangelfullt, men at systemet følges for de delene av systemet der prosesser og prosedyrer foreligger. De skriver videre at tilsynet har vist at Statens vegvesen ikke har evaluert om systemet for inspeksjon av sykkelruter er tilstrekkelig og effektivt.

Tiltak 74 **Statens vegvesen vil analysere ulykker med gående og syklende i signalregulerte kryss og gangfelt.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Trude Schistad

Tiltaket er ikke gjennomført som planlagt, på grunn av kapasitetsutfordringer etter omorganiseringen av Statens vegvesen.

Statens vegvesen fikk imidlertid i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å vurdere hvordan kryss og gangfelt blir regulert i signalregulerte kryss. Denne henvendelsen ble svart ut i brev datert 12/10-2021 om «*Vurdering av sekundærkonflikter i trafikksignalanlegg*» (dok. nr. 20/35274-3). Her ble det gjort en grundig gjennomgang av ulike løsninger, og konsekvenser av disse. Vurdering av kriteriene for sekundærkonflikter følges opp i arbeidet med å revidere vegnormal *N303 Trafikksignalanlegg*.

Tiltak 75 **Fylkeskommunene vil, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelme og refleks.**

Ansvar: Fylkeskommunene
Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Alle fylkeskommunene har gjennomført aktivitet knyttet til dette tiltaket. Mange av aktivitetene foregår i nært samarbeid med Trygg Trafikk.

Det arbeides for økt bruk av sykkelhjelmer og fotgjengerrefleks gjennom trafikkopplæring i skolen (teaterforestillinger, bruk av konkurranser, refleksdemonstrasjoner, bruk av sykkeltryk.no m.m.) I mange fylker bidrar fylkeskommunen i markeringen av *Den nasjonale refleksdagen* (se nærmere omtale under tiltak nr. 79).

Tiltaket vil bli videreført som **tiltak nr. 82** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 76 Trygg Trafikk vil i løpet av planperioden gjennomføre en sykkelhjelmerkampanje.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ann-Helen Hansen

I perioden 2017-2022 har Trygg Trafikk, med støtte fra forsikringsselskapet Tryg, gjennomført to digitale kampanjer om bruk av sykkelhjelmer. Den første kampanjen, kalt «*Verre er det ikke*», gikk over tre år, der filmer ble spredd gjennom aktiv bruk av sosiale medier. Den andre kampanjen, kalt «*Erre så farlig a*», ble lansert i 2021 og er tenkt videreført i neste planperiode, jf. **tiltak nr. 80** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 77 Syklistenes Landsforening vil hver høst gjennomføre den publikumsrettede kampanjen «*synlig syklist*».

Ansvar: Syklistenes Landsforening

Kontaktperson: Olav Fjeld Kraugerud

Synlig syklist er en årlig nasjonal høstkampanje som handler om å se og bli sett i trafikken. Syklistenes Landsforening (SLF) deler ut lykter og reflekser mange steder i landet, i perioden tett rundt *stillklokka-dagen*. Før aksjonsperioden jobbes det både sentralt og i lokallag med å etablere samarbeid med fylkeskommuner, ordførere, bypakker og ansatte i sykkelbyene, med mål om flest mulig aksjoner, samt finansiell støtte til innkjøp av lykter og refleksbånd.

I 2018 ble det investert mer midler, personalressurser og frivillig innsats i *Synlig syklist* enn tidligere. Et 20-talls aksjoner ble holdt over det ganske land, hvor nær 4 000 lykter ble delt ut. Det ble også utarbeidet og delt ut 5 000 infoflyers, reflekser, samt utarbeidet og distribuert en digital/trykt minirapport. I alt 13 lokallag var engasjert under aksjonene, fra Mandal i sør til Alta i nord. I tillegg samarbeidet SLF med Akershus fylkeskommune om kjøp og utdeling av lykter i fem koordinerte aksjoner i Akershus.

I løpet av aksjonsperioden i 2019 ble det gjennomført 28 lykteaksjoner. 11 lokallag var involvert. Kampanjen omfattet også fire fylkeskommunale samarbeid og 16 kommunale aksjoner. Det ble kjøpt inn nærmere 10 000 lykter til utdelingene, noe som er ny rekord for foreningen. Satsingen resulterte også i bred presseomtale.

I 2020 snudde koronapandemien kampanjearbeidet til SLF på hodet. FN-dagen *Verdens sykkeldag* 3. juni ble utsatt og holdningskampanjen *Synlig syklist* ble endret. Kampanjene er foreningens synligste aktiviteter i bybildet, men også i riks- og landsdekkende media. Arrangementene ble flyttet til en

storfeiring i Europeisk mobilitetsuke med hovedvekten av aktiviteter den 22. september–*Verdens bilfrie dag*. Under uken gjennomførte SLF hele 40 arrangementer sammen med lokallag eller i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner.

I 2021 fortsatte den positive utviklingen for *Synlig syklist*, og SLF gjennomførte nærmere 50 aksjoner, 6 fylkeskommunale- og 22 kommunale samarbeid. I Trøndelag ble aksjonen utvidet med også å inneholde sykkelverksted ved barneskoler i Innherred. Det er også gjennomført et lyktetelleprosjekt i samarbeid med TØI for å kvantifisere lyktebruken i Oslo før og etter lykteutdelingen.

Tilsagn på midler til *Synlig syklist* for 2022 antyder enda flere aksjoner enn i 2021, noe som implisitt tyder på at aksjonene i 2021 har blitt vurdert som nyttige av finansieringskildene.

Synlig syklist vil bli videreført som **tiltak nr. 81** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 78 Syklistenes Landsforening vil gjennomføre sykkelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn og andre aktuelle målgrupper.

Ansvar: Syklistenes Landsforening

Kontaktperson: Sigrid Amalie Romestrand

Sykelkurs for barn i asylmottak

Det ble i deler av 2018 og 2019 avholdt sju sykkelaktiviteter for barn på ulike asylmottak i østlandsområdet, med støtte fra Utlendingsdirektoratet. Sykkelaktivitetene ble gjennomført i samarbeid med asylmottakene Hvalsmoen, Hobøl og Mysebu. Formålet med tiltaket var å spre sykkelglede, skape aktivitet og tilby ferdighetstrening til barn og unge som bor i mottakene.

Kurset har ikke mottatt støtte siden 2018 og er i skrivende stund uten aktivitet, men vil kunne tas opp igjen ved ekstern finansiering.

Sykelkurs for kvinner med minoritetsbakgrunn

Med støtte fra Miljødirektoratet ble det i 2018 arrangert nærmere 25 sykkel- og instruktørkurs med omkring 270 deltakere totalt. I 2019 ble det avholdt om lag 25 kurs. I tillegg deltok Syklistenes Landsforening (SLF) med sykkelopplæringstilbud på arrangementer som *Friluftslivets dag* på Sognsvann og stand på Youngstorget med Norsk Friluftsliv. Det ble ikke avholdt egne instruktørkurs i 2019. Om lag 233 deltakere deltok på sykkelkursene dette året. SLF avholder kursene i samarbeid med Røde Kors, MIRA-senteret, Norske Kvinners Sanitetsforening, Friluftssenteret i Gamle Oslo, Norsk Friluftsliv, Bymiljøetaten i Oslo kommune, frisklivssentraler, voksenopplæringscentre og Oslo Bysykel. Nytt for høsten 2019 var en rekke sykkelkurs ved Rosenhoff Voksenopplæring.

Kurset mottok støtte fra Miljødirektoratet også i 2020, men det var lenge uvisst når de praktiske kursene kunne starte opp igjen på grunn av koronapandemien. I 2021 ble ingen kurs avholdt, men på *Flerkulturell Friluftsfest* på Sognsvann i Oslo var det mulig å melde sin interesse for deltakelse på framtidig kurs. I 2022 er kurstilbudet igjen startet opp og flere kurs er planlagt i løpet av tidlig sommer og høst.

Elsykelkurs for deg over 60 – et nytt tilbud fra 2019

I 2018 kartla SLF, med støtte fra Oslo kommune, behov og etterspørsel for elsykelkurs i målgruppen 60 år og oppover. Kartleggingen viste at det var mange som ønsket et slikt kurs. På bakgrunn av

behovskartleggingen ønsket SLF å utvikle et elsykkelkurs for å styrke mobiliteten, trafikksikkerheten og helsen til de over 60 år. I 2019 fikk organisasjonen innvilget søknad om støtte fra Oslo kommune til å utvikle et elsykkelkurs for eldre og avholde ett kurs i bydel Sagene. Kurset består av to deler, én del med teori om trafikkregler for syklistene o.l. og én praktisk del med ferdighetstrening.

Det ble i 2021 tilbakeført tilskudd fra 2020, da det ikke var mulig å holde kurs. Det ble bare gjennomført ett kurs i oktober 2021, grunnet pandemirestriksjoner og smittevern hensyn. For å sikre et kurstilbud under pandemien utviklet SLF et digitalt elsykkelkurs for de som er eldre enn 60 år. Dette er publisert på forenings nettside. Kurset består av spørsmål og et antall videoer, og omhandler trafikkregler, hvordan bli kjent med sykkelen, og tips og triks for å håndtere en elsykkel. Kurset ligger tilgjengelig for alle på www.syklistforeningen.no.

Tiltak 79 Trygg Trafikk vil markere den årlige *refleksdagen* lokalt og nasjonalt.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Ann-Helen Hansen

Trygg Trafikk har hvert år i planperioden markert *refleksdagen* med en nasjonal digital kampanje, *årets refleksdesign*, PR og lokale arrangement. Den digitale kampanjen «*Mørket kommer*» har pågått hver høst rundt *refleksdagen*. Kampanjen er produsert med støtte fra forsikringsselskapet Fremtind og innholdet har blitt oppdatert hvert år. *Årets refleksdesign* og pressemeldinger har bidratt til en ytterligere nasjonal markering av *refleksdagen*. Lokalt har *refleksdagen* blitt markert med lokale aktiviteter og presseutspill fra fylkeskontorene i Trygg Trafikk. *Refleksdagen* har hvert år blitt fulgt opp med nasjonale reflekstillinger, for å kartlegge bruken av refleks.

Tiltaket vil bli videreført i neste planperiode, jf. **tiltak nr. 83** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.3 [Motersykkel og moped](#)

Tiltak 80 NAF MC vil utvide kurstilbudet «*Sikker på MC*», med et mål om at 20 av klubbene tilsluttet NAF MC skal arrangere kurset i perioden 2018-2021.

Ansvar: NAF

Kontaktperson: Jan Harry Svendsen

NAF MC har i løpet av planperioden økt antallet klubber fra 23 til 25. På grunn av pandemien har det likevel ikke vært den ønskede utviklingen når det gjelder *Sikker på MC*. På det meste var det 16 klubber som gjennomførte kurs, men antallet er nå nede i 13. Denne utviklingen skyldes mangel på veiledere i klubbene, som følge av at det under koronapandemien ikke var mulig å gjennomføre opplæring av nye veiledere.

Kurskonseptet er i perioden videreutviklet og forbedret. Eksisterende veiledere er oppdatert gjennom digitale samlinger, men for å drive opplæring av nye veiledere må det i tillegg kunne

gjennomføres fysiske samlinger.

NAF MC har tilbudt mellom 60 og 100 *Sikker på MC* kurs årlig. Dette kommer i tillegg til andre kurs og fellesturer.

Sikker på MC har fått svært gode tilbakemeldinger fra deltagerne, og kurset antas å ha stor nytteverdi. Tiltaket vil derfor bli videreført i kommende planperiode, jf. **tiltak nr. 98** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 81 **Statens vegvesen vil legge til rette for å gjennomføre årlige Trafikksikkerhetsdager for motorsykel, fortrinnsvis forankret i de fylkesvise MC-foraene.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Lars-Inge Haslie

Fram til *Regionreformen* trådte i kraft 1. januar 2020 var det Statens vegvesen sine fylkesavdelinger som hadde ansvaret for å finansiere *Trafikksikkerhetsdager* for motorsyklister i fylkene. I tillegg har etaten gjerne deltatt direkte i programmet med sine motorsykelekspertter (TS-koordinator/motorsykel-sensor), f.eks. gjennom å demonstrere vegvesenets kjøregård eller gjennom å ha en trafikksikkerhetsstand der man presenterer vegvesenets ulike motorsykkeltiltak (MC-strategien, UAG-arbeidet m.m.).

Regionreformen har medført endringer i ansvarsdeling mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene med hensyn til utførelse av ulike oppgaver. Det å gjennomføre fylkesvise *Trafikksikkerhetsdager* for motorsykel er blant arbeidsoppgavene der ansvaret nå naturlig ligger hos fylkeskommunene. Tilbakemeldinger fra fylkeskommunene viser at det i enkelte fylker er gjennomført slike *Trafikksikkerhetsdager* i regi av fylkeskommunen.

Erfaring viser at det er de mest dedikerte og erfarne motorsykkelførerne som utgjør et stort flertall blant deltakerne på slike arrangementer. Det er derfor behov for en bredere tilnærming for også å nå andre grupper av motorsykkeltjører. Tiltaket er blant annet derfor ikke direkte videreført som oppfølgingstiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Imidlertid er det lagt til grunn at Norsk MC-forhandlerforening (NMCF) sine medlemmer skal legge til rette for trafikksikkerhetsarrangementer hos de av medlemmene som har kapasitet og lokaliteter til å gjøre dette. Arrangementene vil bli gjennomført i samarbeid med NMCU (jf. **tiltak nr. 91** i tiltaksplanen for 2022-2025).

Tiltak 82 **Statens vegvesen vil initiere etablering av trafikksikkerhetsteam med motorsykkelleksperter som kan brukes til bevisstgjøring og dialog rundt sikker kjøring med lett motorsykkel og moped.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Lars-Inge Haslie

Det er gjort forsøk på å gjennomføre samling ved tre videregående skoler, én i Østfold og to i Trøndelag. Initiativet ble tatt godt imot av skoleledelsen og invitasjon til frivillig samling om motorsykkelsikkerhet ble distribuert til elevene. Det var ingen respons fra elevene på noen av skolene. Det ble konkludert med at tiltaket ikke engasjerer elevene til å møte, og at trafikksikkerhetsbudskapet må kommuniseres til målgruppen på en annen måte, f.eks. med sosiale medier som plattform.

Basert på erfaringene er det besluttet at tiltaket ikke vil bli videreført.

Tiltak 83 **NMCU vil beskrive og iverksette et tiltak rettet mot eldre MC-førere (65+).**

Ansvar: NMCU

Kontaktperson: Bård Vikestad

NMCUs tekniske komité (TSK) har undersøkt når førere over 50 år tok førerkort for MC. Det viser seg at det ofte er førere med «gammelt» førerkort som har høyest potensial for å feile i trafikken. NMCU har derfor, gjennom samlinger (bransjedager) med MC-forhandlere, påpekt viktigheten av å gjøre eldre MC-førere oppmerksom på at det finnes oppfriskningskurs beregnet på både erfarne og uerfarne MC-førere.

NMCU har også, gjennom egne og eksterne kurstilbydere samt arrangementer, påpekt viktigheten av frivillig førerutvikling. Her er det fokusert på eldre førere samt det faktum at mange ulykker skjer i sving.

NMCU har i perioden forsøkt å kartlegge et eventuelt behov for «65+ kurs» på MC. Målet med et kursopplegg vil være at deltakerne skal få hjelp til å takle utfordringer som spesielt eldre førere måtte ha, og derav kunne kjøre MC på en trafikksikker måte. For å være sikker på at et eventuelt kursopplegg for denne målgruppen treffer rett, har NMCU i perioden gjennomført en spørreundersøkelse, som har gitt et grunnlag å jobbe videre med. Spørsmålene var fokusert rundt alder på fører, erfaring osv.

NMCU ser imidlertid behov for å innhente ytterligere kunnskap og for en mer presis problemformulering og spørsmålstilling. Behovet for ytterligere kunnskapsinnhenting gjelder særlig MC-førere i alderen 45 – 54 år, som er den aldersgruppen med flest alvorlige ulykker med tung MC. Dette inngår i **tiltak nr. 97** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*: «NMCU vil, i samarbeid med Statens vegvesen, iverksette tiltak rettet mot motorsykkelførere i aldersgruppen 45-54 år, på bakgrunn av særskilte analyser av målgruppens ulykkesrisiko».

Tiltak 84 NMCU vil, i nært samarbeid med MC-forhandlerne, ta ansvar for at motorsyklistene og mopedførerne får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og kjøreutstyr.

Ansvar: NMCU

Kontaktperson: Bård Vikestad

De aller fleste norske motorsyklister bruker nesten alltid fullt kjøreutstyr, selv på korte turer. Dette gjelder både førere og passasjerer. Imidlertid viste *Temaanalyse av dødsulykker på MC 2005-2014* at det var flere ulykker der hjelmen falt av i sammenstøtet, fordi den ikke passet eller fordi feste-anordningen røk.

NMCU laget høsten 2019 en enkel brosjyre som tar for seg bruk og vedlikehold av motorsykelhjelmen. Det var lagt planer for å presentere denne gjennom klubb-besøk, arrangementer og om mulig på skoler. Dessverre gjorde koronapandemien at omfanget av tiltakene ble noe begrenset.

NMCU har, i samarbeid med fagforhandlere og deres organisasjon NMCF, benyttet bransjedager og andre aktuelle arenaer til å framheve viktigheten av å velge riktig hjelm, samt riktig bruk og vedlikehold av denne. NMCU har også satt fokus på hjelmens alder, da en motorsykelhjelmen som brukes regelmessig har en generell levetid på rundt tre til fem år. Videre har NMCU brukt egne samlinger, klubb-besøk og *Trafikksikkerhetsdager* til å fokusere på viktigheten av riktig bruk og vedlikehold av kjøreutstyr og motorsykelhjelmen.

Tiltaket vil bli videreført som **tiltak nr. 96** i *Nasjonal tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.4 Transport med tunge kjøretøy](#)

Tiltak 85 Statens vegvesen vil iverksette et system for risikoklassifisering av transportforetak. Systemet skal bidra til mer målrettede kontroller av tunge kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Tron Ersvik

Statens vegvesen tok i 2019 i bruk et risikoklassifiseringssystem for å kunne målrette kontroll av tunge kjøretøy. Utvelgelsen skjer ved at data fra risikoklassifiseringssystemet overføres til skilt-gjenkjenningssystemet (ANPR) for å velge ut kjøretøy som tilhører foretak med dårlig risikoprofil. Imidlertid mangler fortsatt nødvendige forskriftsendringer i yrkestransportforskriften for å etablere et register over hvilke kjøretøy det enkelte foretak disponerer.

Det er laget en selvbetjeningsløsning hvor foretakene kan hente ut egen risikoprofil, men denne er ikke satt ut i produksjon ennå. Dette skyldes at det i forbindelse med *Mobilitetspakken* fra EU er gjort noen endringer som det er ønskelig å få på plass før løsningen blir satt i produksjon. Planen er at selvbetjeningsløsningen skal være satt i produksjon i løpet av 2022.

Tiltak 86 Statens vegvesen vil utrede lovhjemler for mer effektive reaksjonshjemler på kontrollområdet.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Anna Berntzen og Roy Harald Holm

Statens vegvesen gjennomførte i 2019 en høring for å styrke vegtrafikkloven § 36 b om tilbakehold av kjøretøy for å sikre betaling av bot eller overtredelsesgebyr, samt innføring av tilsvarende bestemmelse i yrkestransportloven. Lovendringsforslagene ble vedtatt høsten 2020.

I desember 2018 leverte Statens vegvesen en rapport til Samferdselsdepartementet med en vurdering av hvilke overtredelser av vegtrafikklovgivningen som kan illegges overtredelsesgebyr framfor straff. Dette vil gi en mer effektiv saksgang både for kontrollmyndighetene og for påtaleapparatet. I september 2020 ble første del av *overtredelsegebyrprosjektet* etablert gjennom ny forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikkloven. Nytt her var gebyrlegging av kjøre- og hviletidsovertredelser. Del to av oppdraget omfatter gebyrlegging av kabotasjeovertredelser. Dette medfører behov for endringer i yrkestransportloven og innføring av ny overtredelsesgebyrforskrift med hjemmel i yrkestransportloven. Høringsoppsummering av lovproposisjon til Stortinget og ny gebyrforskrift er oversendt Samferdselsdepartementet.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurderer Statens vegvesen løpende tiltak for å hindre at førere unnlater å stanse for trafikk kontroll. Blant tiltakene er økt bruk av kamerateknologi og bedre skilting inn til kontrollplass. Statens vegvesen bruker i dag automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR) og annen teknologi som hjelpemiddel for å effektivisere kontrollene. Lengre lagringstid av passeringsdata og bruk av denne informasjonen til flere kontrollområder, vil være tiltak som ytterligere kan effektivisere kontrollene. I **tiltak nr. 106** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på vei 2022-2025* er det lagt til grunn at det i den kommende planperioden skal jobbes for «å få på plass en egen forskrift om utvidet lagringstid ved behandling av personopplysninger til målretting og gjennomføring av kontroll».

Statens vegvesen sendte høsten 2021 forslag til høringsnotat og forskrift om bruk av elektroniske kontrollverktøy for målretting og gjennomføring av kontroll og behandling av personopplysninger til Samferdselsdepartementet.

Det er nødvendig med tilpasninger i lover og forskrifter for gjennomføring av EUs *Mobilitetspakke*. Implementering av *Mobilitetspakke del 1* (sosial del) ble påbegynt mot slutten av planperioden. Statens vegvesen sendte sommeren 2021 forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven på høring. Høringsoppsummering og utarbeidelse av lovendringen ble utført i departementet. Det er også nødvendig med tilpasninger i forskrift om kjøre- og hviletid og i yrkestransportforskriften. Høring av forskriftsendringer ble sendt ut 20. desember 2021.

Endringer i vegtrafikkloven som omhandler hjemmel for forbud mot manipulasjon av fartsskriver blir tatt inn som en del av arbeidet med *Mobilitetspakken*.

Tiltak 87 **Statens vegvesen vil, i samarbeid med Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og politiet, utarbeide en felles handlingsplan for operativt samarbeid og etablere regionale tverretatlige samarbeidsgrupper.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner Statens vegvesen: Kamilla Mjøs og Roy Harald Holm

Samarbeidet mellom kontroll- og tilsynsetatene ble formalisert i desember 2017. Det ble utarbeidet en handlingsplan og strategi for samarbeidet, både regionalt og sentralt. Det overordnede målet for samarbeidet er å anvende etatenes samlede ressurser innen tilsyns- og kontrollarbeidet mest mulig målrettet og effektivt. Sentrale føringer og prioriteringer skal følges opp regionalt, samtidig som det regionale samarbeidet får et eget handlingsrom og prioritet i det operasjonelle samarbeidet.

Både på sentralt og regionalt nivå gjennomføres det minst to koordineringsmøter hvert år. I de sentrale møtene vurderer etatene innrapporterte resultater fra regionene og setter føringer for det videre arbeidet. I de regionale møtene kartlegger etatene aktuelle temaer og/eller objekter for kontrollene i regionen for å sørge for å ivareta lokale prioriteringer.

Hvert år gjennomføres det minst tre regionale samarbeidskontroller i periodene januar-mars, april-juni og september-november. Ved disse møtene/kontrollene deltar minst Statens vegvesen, politiet og Arbeidstilsynet. Regionale samarbeidskontroller oppleves positivt ved at det gir muligheten for en bredere bruk av hjemler for kontroll/tilsyn og muligheten for å avdekke flere forhold. Samarbeidet øker kompetansen i de respektive etatene, gir bedre slagkraft og det knyttes gode kontakter på tvers av etatene, som er nyttig i det daglige arbeidet.

Statens vegvesen har, i tillegg til det som er beskrevet over, også en rekke andre temabaserte kontrollaktiviteter med en eller flere av de øvrige kontrolletatene. Eksempler på dette er kontroll av drosje, lastsikring (avrenning) m.v.

Flere av kontrolletatene har vært gjennom relativt omfattende organisatoriske endringer de siste årene. Dette har medført noe utskifting av personell som representerer de ulike etatene. Pandemien har også medført at en har hatt færre felleskontroller i 2020/2021 enn det som var planlagt.

Det er påbegynt et arbeid med å lage en felles veileder for praktisk gjennomføring av samarbeidskontroller, samt bedre retningslinjer for deling av informasjon mellom etatene. En gjennomgående tilbakemelding fra samarbeidskontrollene er at det er en stor usikkerhet om hvor langt en kan gå i å dele kontrollinformasjon mellom kontrolletatene. Statens vegvesen imøteser en klargjøring av dette forholdet gjennom pågående forskriftsarbeid om deling av taushetsbelagte opplysninger og behandling av personopplysninger.

Tiltaket vil bli videreført i kommende planperiode, som **tiltak nr. 105** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 88 **Arbeidstilsynet vil i 2018 teste et internettbasert verktøy for gjennomføring av risikovurdering i blant annet transportbransjen.**

Ansvar: Arbeidstilsynet
Kontaktperson: Morten Lien

Arbeidstilsynet har, i samarbeid med partene i arbeidslivet, utviklet risikovurderingsverktøyet «*Risikohjelpen*» for noen bransjer, inkludert deler av transportnæringen. Verktøyet ble lansert våren 2019 for containertransport, dyretransport og turbil.

En undersøkelse blant testbrukere viste at de var fornøyde med verktøyet, og at *Risikohjelpen* gjør det enklere å gjennomføre risikovurderinger av arbeidsmiljøet i virksomhetene.

Arbeidstilsynet ønsker på sikt å utvide *Risikohjelpen* til å gjelde flere deler av transportbransjen.

Tiltak 89 **Arbeidstilsynet vil i perioden 2018-2019 gjennomføre veiledning og tilsyn rettet mot bestillere av transporttjenester sin utøvelse av informasjons- og «påse»-plikt.**

Ansvar: Arbeidstilsynet
Kontaktperson: Morten Lien

I perioden 2018-2021 ble det gjennomført flere veiledningstiltak, både av Arbeidstilsynet alene, i det tverretatlige samarbeidet og i regi av *Treparts bransjeprogram for transport*. Videre ble det i planperioden gjennomført 800 tilsyn med oppdragsgivere (bestillere og hovedleverandører) av gods-transport og persontransport med turbuss, hvor informasjons- og *påseplikt* var tema.

Tiltak 90 **Arbeidstilsynet vil øke bevisstheten om meldeplikten blant transportvirksomheter ved å informere om dette i forbindelse med aktivitet rettet mot transportnæringen.**

Ansvar: Arbeidstilsynet
Kontaktperson: Morten Lien

Det er ikke gjennomført konkrete tiltak for å øke bevisstheten om meldeplikten, men det har blitt informert om dette i tilsyn hvor internkontroll (f.eks. avvikssystem) har vært tema. Likeledes i presentasjoner for bransjen hvor ulykkesforebygging har vært naturlig tema.

Tiltak 91 **Arbeidstilsynet vil legge til rette for enklere innmelding av alvorlige arbeidsulykker gjennom digitale løsninger.**

Ansvar: Arbeidstilsynet

Kontaktperson: Morten Lien

Arbeidstilsynet har samarbeidet med blant andre NAV, Petroleumstilsynet, Statens arbeidsmiljøinstitutt og Statistisk sentralbyrå om en felles digital løsning for innmelding av yrkes-/arbeidsskader. En slik løsning vil kunne gi fordeler knyttet til effektivitet, forenkling, personvern og datakvalitet, sammenlignet med dagens systemer for skademelding.

Arbeidstilsynet har utarbeidet et forslag til løsning, men det har stoppet opp på grunn av manglende finansiering.

Tiltak 92 **Arbeidstilsynet vil samarbeide med politiet om bedre varsling mellom politiets operasjonssentraler og Arbeidstilsynets regioner når alvorlige arbeidsulykker har inntruffet.**

Ansvar: Arbeidstilsynet

Kontaktperson Arbeidstilsynet: Morten Lien

Arbeidstilsynet har både nasjonale og lokale samarbeidsavtaler med politiet, og samarbeidet om varsling av alvorlige arbeidsulykker vurderes i det store og hele til å fungere godt. Samtidig erfarer Arbeidstilsynet tidvis at politiet ikke viderefremmer varsel om alvorlige arbeidsulykker i trafikken, fordi de ikke oppfatter dette som arbeidsulykker.

Arbeidstilsynet har i skrivende stund (mai 2022) revidert malen for samarbeidsavtaler med politiet, og er i ferd med å få politidistriktene til å signere de nye avtalene. Tematikken i tiltak nr. 92 er ikke eksplisitt omtalt i malen, men temaet kan tas opp i samarbeidsmøter og saksmøter som avtalen omtaler at skal gjennomføres.

Tiltak 93 **Statens vegvesen vil se på muligheten for å utvikle konkrete tiltak for å påvirke trafikksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Roar Olsen og Anne Mette Bjerkan

Statens vegvesen har tidligere jobbet regionalt med trafikksikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter, gjennom å holde foredrag i virksomheter der det utøves mye transportarbeid. Fokuset i dette arbeidet har vært å innlemme sikkerhet som en viktig del av risikoanalysen. Statens vegvesen har også arbeidet med enkelte virksomheter for å gjøre trafikksikkerhet til en viktig del av virksomhetenes arbeid i arbeidsmiljøutvalgene (AMU).

Transportøkonomisk Institutt (TØI) har, på oppdrag fra Statens vegvesen, utviklet en trinnvis tilnærming til arbeidet med sikkerhetskultur og sikkerhetsstyring i transportbedrifter, kalt «sikkerhetsstigen». *Sikkerhetsstigen* er utviklet med utgangspunkt i godstransportbedrifter, men

antas å ha stor overføringsverdi til andre virksomheter der det utføres mye transport. Målsettingen med arbeidet er at virksomhetene skal bli sikkerhetsertifisert.

Det ligger et betydelig potensial i å utvikle en god sikkerhetskultur i virksomheter der ansatte tilbringer en god del av arbeidstiden på vegen. Tiltak nr. 93 er derfor videreført i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*, i form av mer konkrete tiltaksformuleringer (**tiltak nr. 152 og 153**).

Tiltak nr. 152 innebærer at Statens vegvesen vil igangsette et arbeid for å operasjonalisere de tre første trinnene i *sikkerhetsstigen*. Dette gjelder (1) Ledere og ansattes engasjement for trafiksikkerhet, (2) Oppfølging av sjåførenes kjørestil, bilbeltebruk og fart og (3) Fokus på arbeidsrelaterte faktorerens betydning for trafiksikkerhet. Formålet er å bidra med et hjelpemiddel til virksomheter som ønsker å systematisere arbeidet med trafiksikkerhet. Det siste trinnet i *sikkerhetsstigen*, (4) Innføring av et system for sikkerhetsledelse, inngår ikke i **tiltak nr. 152**. Dette har sammenheng med at det ofte vil være utfordrende å innføre et overordnet system for sikkerhetsledelse i små bedrifter.

Som en videre del av arbeidet med å konkretisere *sikkerhetsstigen*, vil det bli utarbeidet en plan for hvordan en virksomhets arbeid med trafiksikkerhet kan inngå i virksomhetens helhetlige og systematiske HMS-arbeid. **Tiltak nr. 153** er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Trygg Trafikk, og gjelder konkret veiledningsmaterieell til bruk i lærlingebedrifters HMS-arbeid. Intensjonen vil være å påvirke til at trafiksikkerhet innarbeides som tema i bedriftenes AMU, og at lærlingene gjennom bedriftenes HMS-arbeid påvirkes til trafiksikker atferd. I dette arbeidet vil de fylkeskommunale opplæringskontorene være sentrale, da disse rekrutterer, planlegger, koordinerer og gjennomfører fagopplæringen i samarbeid med virksomhetene.

Det er behov for nye og bedre data, både av forekomst av arbeidsrelaterte trafikkulykker og arbeidsrelaterte risikofaktorer. Dette fordi kunnskap om forekomst av arbeidsrelaterte trafikkulykker og årsaker er en forutsetning for forebygging. Et økt samarbeid mellom myndigheter og relevante aktører vil kunne bidra til en slik systematisk dataregistrering.

Tiltak 94 **Statens vegvesen vil videreføre Trygg Trailer.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Trine Giskås

Trygg Trailer var et prosjekt i Statens vegvesen i perioden 2014-2017, og ble deretter tatt inn som en ordinær arbeidsoppgave. *Trygg Trailer* er et samarbeid mellom Statens vegvesen og bedrifter som er kjøpere av transporttjenester. Statens vegvesen gir bedriftene informasjon om vinterdekk, kjettingkrav og lastsikringsutstyr. Statens vegvesen har også utarbeidet informasjonsmaterieell på flere språk, som medlemsbedriftene distribuerer til terminalarbeidere, transportører og sjåførere. Transportører som kommer til bedriftene med vogntog som ikke er godt nok rustet, kan bli nektet last.

Trygg Trailer hadde redusert aktivitet i 2020 og 2021 grunnet koronapandemien, men vil bli startet igjen for fullt fra høsten 2022.

Det legges til grunn at *Trygg Trailer* vil bli videreført og videreutviklet i kommende planperiode, jf. **tiltak nr. 103** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 95 **Statens vegvesen vil oppdatere og utvikle informasjonsbrosjyren *Truckers Guide*.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Trine Giskås

Trucker`s Guide er en informasjonsbrosjyre som Statens vegvesen har gitt ut siden tidlig på 2000-tallet. I *Trucker`s Guide* finnes blant annet tips til kjøring på vinteren, informasjon om dekk og kjettinger og en del lover og bestemmelser som gjelder for å drive transport i Norge. *Trucker`s Guide* er oversatt til ni ulike språk (engelsk, tysk, polsk, finsk, litauisk, russisk, rumensk, kroatisk og bulgarsk), og den er bygget opp slik at det samme står på omtrent samme plass på hvert språk. Guiden blir blant annet brukt av utekontrollen i Statens vegvesen som et verktøy for å kommunisere med sjåførere som ikke forstår norsk eller engelsk.

Trucker`s Guide må revideres med jevne mellomrom. Det skilles mellom en liten og en full revisjon. En liten revisjon vil være små endringer på grunn av endringer i regelverk. Eksempelvis nye krav til vinterdekk. En full revisjon innebærer å se på hele guiden og vurdere om det er nytt stoff som skal inn eller gammelt som skal ut. Ved en full revisjon vil det også gjøres vurderinger i forhold til språk. Det ble gjennomført en full revisjon i 2019. Våren 2021 ble det gjort en oppdatering for å få inn nye krav til vinterdekk.

Trucker`s Guide vil bli oppdatert også i kommende planperiode. Oppdatering av *Trucker`s Guide* inngår som en del av **tiltak nr. 103** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 96 **Statens vegvesen vil gjennomføre en temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende og blindsoner på store kjøretøy.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Svein Ringen

Temaanalysen er gjennomført. Ferdig rapport er datert september 2019⁶.

Tiltak 97 **Statens vegvesen vil utarbeide informasjon om risiko knyttet til blindsoner og gående/syklende og om aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere denne risikoen.**

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Ikke utnevnt

Det er ikke utført arbeid knyttet til dette tiltaket. Tiltaket vil bli utført i planperioden 2022-2025 (jf. **tiltak nr. 109** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*).

⁶ Temaanalyse: Blindsonelykker – Dødsulykker med myke trafikanter i blindsoner til store kjøretøy 2005-2016 (Statens vegvesens rapporter nr. 414 (sept. 2019)).

Tiltak 98 NLF vil videreføre trafikksikkerhetskampanjen *Venner på veien*, som informerer om blant annet lastebilers blindsoner.

Ansvar: Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Kontaktperson: Jens Olaf Rud

Venner på veien er en kampanje som retter seg mot barn i 1. og 2. klasse. Målet er å lære barna mer om hvordan de skal forholde seg til store lastebiler i trafikken. Undervisningen foregår i to deler. Del 1 foregår i klasserom, mens del 2 foregår i skolegården.

I planperioden 2018-2021 gjennomførte over 7 000 elever programmet, fordelt på 2 452 i 2018, 2 611 i 2019, 686 i 2020 og 1 285 i 2021. Det relativt lave antallet i 2020 og 2021 skyldes begrensninger knyttet til koronapandemien.

Venner på veien har nå blitt et begrep i hele Norge. Skoler, kommuner og fylkeskommuner samt offentlige etater henvender seg direkte til NLF for å få en gjennomgang av opplegget. Siden starten her 12 976 elever fått besøk av *Venner på veien*, fordelt på 266 skoler.

Tiltaket vil bli videreført som **tiltak nr. 46** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 6.5 Andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper](#)

Tiltak 99 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Lastebileierforbund, NHO Transport, NHO Logistikk og Transport, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, arbeide med sikte på at det blir etablert frivillig etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Arvid Mytting

Tiltaket ble ikke påbegynt i planperioden 2018-2021. Imidlertid legges det til grunn at tiltaket vil bli gjennomført i kommende planperiode, jf. **tiltak nr. 108** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Det vurderes at tiltaket kan inngå som en del av handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren.

Tiltak 100

Statens vegvesen vil, i samarbeid med Norges Taxiforbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet, utarbeide et opplegg for yrkesmessig kompetanseheving for taxisjåfører.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner Statens vegvesen: Christina Eriksen og Lars Inge Haslie

Førereksamen for drosjesjåfører ble iverksatt 1. november 2020, med teoretisk og praktisk prøve. Statens vegvesen har fra samme tidspunkt vært godkjenningsmyndighet for å vurdere yrkeskvalifikasjoner for borgere fra andre EØS-land, og saksbehandlet søknader om godkjenning.

7. Trafikksikre veger

Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.2 [Møteulykker og utforkjøringsulykker](#)

Tiltak 101 I planperioden 2018-2021 vil i størrelsesorden 192 km firefelts riksveg med midtdeler bli åpnet for trafikk, hvorav om lag 76 km er finansiert innenfor Statens vegvesens budsjetter og om lag 116 km innenfor prosjektporteføljen til Nye veier AS.

Ansvar: Statens vegvesen og Nye Veier AS

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Kontaktperson Nye Veier AS: Tone Strandli

Statens vegvesen

I perioden 2018-2021 ble det åpnet til sammen 78,7 km firefelts riksveg med finansiering innenfor Statens vegvesens budsjetter. Dette gjelder:

- E18 Bommestad – Sky i Vestfold og Telemark, 6,7 km (2018)
- Rv 509 Sømmevågen – Sola skole i Rogaland, 1,0 km (2018)
- Rv 110 Ørebekk – Simo i Viken, 1,3 km (2019)
- E16 Sandvika – Wøyen i Viken, 3,5 km (2019)
- Rv 13 Ryfast (gjelder Ryfylketunnelen) i Rogaland, 14,5 km (2019)
- E6 Jaktøya – Sentervegen i Trøndelag, 8,2 km (2019)
- Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset i Nordland, 5,4 km (2019)
- E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika i Troms og Finnmark, 0,5 km (2019)
- E39 Eiganestunnelen i Rogaland, 5,0 km (2020)
- Rv 13 Ryfast (gjelder Hundvågtunnelen) i Rogaland, 5,7 km (2020)
- E134 Damåsen – Saggrenda i Viken (firefelts veg på ca. 9 km av prosjektet) (2020)
- Rv 3/rv 25 Løten – Elverum i Innlandet (OPS-prosjekt – firefelts veg på 16,5 km av prosjektet) (2020)
- E18 Varoddbrua i Agder, 1,2 km (2021)

Nye Veier

I perioden 2018-2021 ble det åpnet til sammen 88,6 km firefelts riksveg innenfor Nye Veier sin prosjektportefølje. Dette gjelder følgende strekninger:

- E18 Tvedestrand – Arendal i Agder, 22,1 km (2019).
- E6 Kolomoen – Kåterud i Innlandet, 12 km (2019).
- E18 Rugtvedt – Dørdal i Vestfold og Telemark, 16,5 km (2019).
- E6 Kåterud – Moelv i Innlandet, 31 km (2020)
- E39 Dølekrysset – Mandalskrysset (del av prosjektet Mandal øst – Mandal by), 7 km (2021)

Samlet resultat var at 167,3 km firefelts riksveg ble åpnet for trafikk i perioden 2018-2021, hvilket er ca. 25 km mindre enn ambisjonen lagt til grunn i tiltaksformuleringen (192 km). Når det gjelder Statens vegvesen var antall km omtrent som forutsatt, mens det var noe lavere enn forutsatt for Nye Veier.

Videreføring av tiltaket, med ambisjonsnivå for perioden 2022-2027, inngår i **tiltak nr. 110** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 102 Statens vegvesen vil i perioden 2018-2021 bygge midtrekkverk på om lag 40 km to- og trefelts riksveg.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

I perioden 2018-2021 ble det åpnet til sammen 30,5 km to- og trefelts riksveg med midtrekkverk, med finansiering innenfor Statens vegvesens budsjetter. Dette gjelder prosjektene:

- Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand i Vestfold og Telemark (2018)
- E6 Vassmarka – Ronglan i Trøndelag (2018)
- E134 Mjøndalen – Langebru i Viken (2020)
- E134 Damåsen – Saggrenda i Viken (en kortere strekning med to-/trefelts veg med midtrekkverk) (2020)
- Rv 3/rv 25 Løten – Elverum i Innlandet (OPS-prosjekt, to-/trefelts veg med midtrekkverk på ca. 10 km) (2020)
- E6 Vinåsliene – Korporals bru i Trøndelag (2020)

Resultatet tilsvarer kun rundt 75 prosent av ambisjonen lagt til grunn i tiltaksformuleringen.

Tiltaket omfatter kun prosjekter som finansieres innenfor rammene til Statens vegvesen. Imidlertid ble det i 2021 også åpnet en ca. 6 km lang strekning med midtrekkverk på to-/trefelts veg innenfor prosjektporteføljen til Nye Veier. Det gjelder strekningen mellom Mandalskrysset og Imekrysset, som inngår i prosjektet E39 Mandal øst – Mandal by. Den aktuelle strekningen er i dag en del av E39, men vil bli omklassifisert til fylkesveg når ny E39 blir videreført vest for Mandalskrysset.

Videreføring av tiltaket, med ambisjonsnivå for perioden 2022-2027, inngår i **tiltak nr. 110** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 103 Statens vegvesen vil etablere forsterket midtoppmerking på alle riksveger som oppfyller gjeldende kriterier, senest neste gang strekningen reasfalteres.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Opplysninger om antall km riksveg der det etableres forsterket midtoppmerking hentes fra Statens vegvesen sin årsrapportering. I perioden 2018-2021 ble det etablert forsterket midtoppmerking på til sammen om lag 535 km riksveg (om lag 165 km i 2018, om lag 165 km i 2019, om lag 105 km i 2020 og om lag 100 km i 2021). Vi regner at det per 1. januar 2022 var om lag 2 300 km riksveg med forsterket midtoppmerking.

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

Tiltaket videreføres som **tiltak nr. 111** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 104 **Fylkeskommunene vil, med bistand fra Statens vegvesen, gjennomgå fylkesvegnettet og plukke ut strekninger som er egnet for etablering av forsterket midtoppmerking ut fra gjeldende kriterier. Fylkeskommunene vil etablere forsterket midtoppmerking på disse strekningene når de blir reasfaltert.**

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

To viktige kriterier for etablering av forsterket midtoppmerking er at fartsgrensen skal være ≥ 70 km/t og at asfaltert vegbredde skal være $\geq 7,5$ meter (jf. tiltak nr. 103). Vinteren/våren 2019 gjorde Statens vegvesen et uttak fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), som viste hvilke fylkesvegstrekkinger som oppfylte disse kriteriene. Det ble laget fylkesvise lister med tilhørende kartframstillinger som viste strekningene, og disse ble sendt til fylkeskommunene. Uttaket viste at mellom 850 og 900 km av fylkesvegnettet har fartsgrense ≥ 70 km/t og asfaltert bredde $\geq 7,5$ meter.

Strekningene på de fylkesvise listene vil i utgangspunktet være egnet for etablering av forsterket midtoppmerking, forutsatt at hensynet til fotgjengere og syklistene er tilstrekkelig ivaretatt⁷. Tiltaksformuleringen innebærer at strekninger på det fylkeskommunale vegnettet som tilfredsstillende kriteriene, både når det gjelder fartsgrense, asfaltert bredde og hensynet til gående og syklende, skal få forsterket midtoppmerking når de blir reasfaltert.

Fylkeskommunene har meldt inn at de har etablert forsterket midtoppmerking på 145,1 km fylkesveg i planperioden 2018-2021 (82,2 km i 2018, 28,4 km i 2019, 31,4 km i 2020 og 3,1 km i 2021). Tallene i parentes viser at innsatsen er klart avtagende. Det er kun 16-17 prosent av det som ble plukket ut av Statens vegvesen som «potensielt egnet» som foreløpig har fått forsterket midtoppmerking.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 112** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

⁷ Statens vegvesen sine kriterier for etablering av forsterket midtoppmerking på eksisterende veg med hensyn til gående og syklende er at potensialet for antall gående og syklende i et normaldøgn ikke skal overstige 50 og at strekningen ikke skal være skoleveg.

Tiltak 105 Statens vegvesen vil i perioden 2018-2023 gjennomføre tiltak på 1500 km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere for å tilfredsstille *minstestandarden* i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Sigurd Løtveit

Den såkalte «*minstestandarden*» innebærer at gjeldende krav er oppfylt når det gjelder utforming og omfang av siderekker, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver og utbedring av sideterreng der det ikke er siderekker. Ambisjonen om at det skal gjennomføres tiltak som gir *minstestandard* på 1500 km riksveg er hentet fra Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-2023.

For årene 2018-2020 inngikk en oversikt over antall km der det er gjennomført tiltak i samsvar med *minstestandarden* som en del av Statens vegvesen sin årsrapportering. Totalt for disse tre årene ble det gjennomført nødvendige tiltak på til sammen 397 km av riksvegnettet (74 km i 2018, 139 km i 2019 og 184 km i 2020). Dette omfatter både nye veganlegg og veger der utbedring har skjedd etter trafiksikkerhetsinspeksjon. Det foreligger ingen rapportering for gjennomføring av tiltaket i 2021. Imidlertid viser resultatene for de tre første årene av seksårsperioden 2018-2023 at vi er klart på etterskudd. Dersom vi skal klare ambisjonen i tiltaksformuleringen må antall km som får *minstestandarden* nær tredobles i perioden 2021-2023 sammenliknet med perioden 2018-2020.

Tiltaket videreføres som **tiltak nr. 113** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*. Imidlertid er det her ikke satt noen ambisjon for antall km som skal gis *minstestandard* i planperioden.

Tiltak 106 Fylkeskommunene vil igangsette et systematisk arbeid med sikte på at fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal tilfredsstille *minstestandarden* i NTP mht. utforkjøring.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Minstestandarden med hensyn til utforkjøring er beskrevet under tiltak nr. 105.

I fireårsperioden 2018-2021 ble 59 prosent av de som ble drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker drept eller hardt skadd på fylkesveger, mens 25 prosent ble drept eller hardt skadd på riksveger. Alvorlige utforkjøringsulykker er således en atskillig større utfordring på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet.

Fylkeskommunene har meldt inn at de i planperioden 2018-2021 har gjennomført nødvendige tiltak for å oppnå *minstestandard* med hensyn til utforkjøring på til sammen 417,8 km fylkesveg (113,9 km i 2018, 130,4 km i 2019, 83,8 km i 2020 og 89,7 km i 2021). Det må imidlertid presiseres at det er atskillig usikkerhet knyttet til denne innrapporteringen.

Det systematiske arbeidet for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet vil bli videreført som **tiltak nr. 114** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*. Det er imidlertid i tiltaksformuleringen åpnet for at dette ikke nødvendigvis må være knyttet til den såkalte *minstestandarden* som ble lagt til grunn for tiltaket i planperioden 2018-2021.

Tiltak 107 Statens vegvesen vil utføre en temaanalyse der det blir sett nærmere på utforkjøringsulykker på motorveger.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Trude Schistad

En tidligere gjennomgang av riksvegulykkene i Region øst viste at det var mange utforkjøringsulykker på motorvegnettet. For eksempel ble det på E6 Oslo – Svinesund registrert 166 personskadeulykker ved utforkjøringer i perioden 2006-2010, med 6 drepte og 16 alvorlig skadde. Det er høy trafikk på strekningen og risikoen for den enkelte trafikant er lav, men på grunn av omfanget var det ønskelig å se nærmere på problemet med utgangspunkt i E6 Oslo – Svinesund. Det er utarbeidet et forprosjekt med en gjennomgang av de alvorligste ulykkene på strekningen.

En nyere analyse av ulykkene i Region øst (2011-2016), viste at utforkjøringsulykkene på strekningen var redusert med ca. 30 prosent. Situasjonen var mindre alvorlig enn det som var utgangspunktet for å foreslå tiltaket. Problemstillingen var likevel fortsatt relevant. Og det ble foreslått å utvide analysen til å gjelde motorvegnettet generelt.

Arbeidet ble ikke fullført i planperioden. Det er imidlertid videreført som **tiltak nr. 115** i tiltaksplanen for 2022-2025, der det legges til grunn at det skal gjennomføres en temaanalyse av utforkjøringsulykker på motorvegene, med fokus på rekkverk, sikkerhetsutstyr og sikkerhetssoner. Resultatet fra arbeidet vil være et viktig bidrag i arbeidet med normaler for vegens sideterreng.

Tiltak 108 Trafikksikkerhetsforeningen vil gjennomføre en kurs- og skoleringsplan for arbeidstakere som monterer rekkverk, og vil arbeide for å få en sertifiseringsordning for monteringsarbeidet.

Ansvar: Trafikksikkerhetsforeningen

Kontaktperson: Geirr Tangstad-Holdal

Trafikksikkerhetsforeningen har i 2020 og 2021 arrangert til sammen 20 kurs, hvorav de fleste har vært online-kurs. I tillegg har det blitt arrangert ett webinar i forbindelse med ny vegnormal *N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr*. Til sammen har rundt 500 personer tatt disse kursene.

Kurspakken består i dag av fire moduler: Modul 1 Felles (rekkverksnormalen), Modul 2 Stål veg- og brurekkverk, Modul 3 Betong veg- og brurekkverk og Modul 4 For prosjekterende og byggherre. Det avholdes multiple choice tester, som må være bestått for å få tilsendt kompetansebevis.

Trafikksikkerhetsforeningen og Statens vegvesen gjennomførte i 2021 en evaluering av undervisningen og de fire modulene. Evalueringen har bidratt til å justere den enkelte modul og tilpasse det faglige innholdet til de forskjellige prosessene involvert i montering og vedlikehold av rekkverk.

Flere byggherrer har innført krav om kompetanse ved utlysning av kontrakter som innebærer oppføring og/eller vedlikehold av rekkverk. Trafikksikkerhetsforeningen jobber for at disse kravene skal innføres på alle prosjekter der det utføres arbeid med rekkverk, uavhengig av vegkategori.

Tiltaket er videreført i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* som **tiltak nr. 116**.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 7.3 Andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger](#)

Tiltak 109 Statens vegvesen vil innen 2020/2021 utbedre tunneler over 500 meter på TEN-T vegnettet i samsvar med tunnelsikkerhetsforskriften og de resterende riksvegtunnelene med lengde over 500 meter vil i hovedsak være ferdig utbedret innen 2022/2023.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Corinne Chiodini

Målet for utbedring av tunneler på TEN-T vegnettet ble ikke nådd. På slutten av 2021 gjenstod det å oppgradere 50 tunneler på TEN-T vegnettet og 75 tunneler på de øvrige delene av riksvegnett. Dette skyldes i hovedsak at forfall må utbedres samtidig som tunnelene blir oppgradert i henhold til krav i tunnelsikkerhetsforskriften, at krav i elektroforskriftene medfører mer utskifting og ombygging enn opprinnelig vurdert og at arbeidsvarsling er svært krevende, både når det gjelder tilgang til ressurser, kostnader, krav til oppetid og sikkerhet for trafikanter.

Tunneler på TEN-T vegnettet er høyest prioritert, da dette er knyttet til oppfylging av Norges forpliktelser ovenfor EFTAs overvåkingsorgan (ESA). I Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022-2027 er det lagt opp til at om lag halvparten av de gjenstående tunnelene på TEN-T vegnettet blir utbedret innen planperiodens slutt. De øvrige tunnelene på TEN-T vegnettet vil bli erstattet gjennom vegprosjekter som innebærer omlegging av vegtraséen. ESA er orientert om prioriteringene i gjennomføringsplanen.

I Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022-2027 er det lagt til grunn at utbedring av riksvegtunneler som ikke inngår i TEN-T vegnettet i hovedsak vil skje etter planperiodens slutt.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 178** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 110 Statens vegvesen vil evaluere oppfølgingen av krav i vegsikkerhetsforskriften.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Yngvild Munch-Olsen

Det er ikke gjennomført en egen evaluering av oppfølgingen av krav i vegsikkerhetsforskriften. Årsaken er at EU vedtok et revidert veginfrastrukturdirektiv i 2019, og Statens vegvesen prioriterte

da arbeidet med å endre forskriften og vurdere hvordan nye bestemmelser skulle følges opp. Det ble imidlertid utarbeidet et statusnotat som viste at kravene i forskriften var blitt fulgt opp.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det i **tiltak nr. 117** lagt til grunn at Statens vegvesen vil tilpasse og innrette sitt arbeid til kravene i den reviderte vegsikkerhetsforskriften.

Tiltak 111 **Statens vegvesen vil årlig gjennomføre minimum 100 skiltmyndighetskontroller av arbeidsvarsling per region.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Fred Anton Mykland

Det foreligger ikke en samlet oversikt over nøyaktig antall utførte kontroller i årene 2018 og 2019, fordelt på den enkelte region. Men det er rimelig å anta at det samlede kontrollnivået ikke lå på mer enn ca. 250 kontroller per år. Dette skyldes de mange store prosessene som pågikk i Statens vegvesen, herunder forberedelse til regionreformen og ny organisering av etaten.

For året 2020 ble resultatet langt under måltallet, grunnet innføring og implementering av regionreformen, og at man gikk inn i ny organisering av vegvesenet. I forbindelse med regionreformen gikk mange medarbeidere innenfor arbeidsvarslingsfeltet over til fylkeskommunen, mens ansvaret og oppgavene fortsatt lå hos Statens vegvesen. Dette medførte svært lav bemanning på dette området over hele landet, og man måtte i 2020 og delvis inn i 2021 prioritere behandling av søknader framfor kontroller. Det ble gjennomført flere kontroller i 2021, men måltallet på 500 kontroller ble ikke nådd.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* er det lagt til grunn en ytterligere opptrapping av innsatsen til skiltmyndighetskontroller, jf. **tiltak nr. 173**, der ambisjonen er at Statens vegvesen hvert år skal gjennomføre minimum 750 kontroller av arbeidsvarsling, fordelt på etatens geografiske transportenheter og det nasjonale kontrollteamet.

Tiltak 112 **Statens vegvesen vil utarbeide en erfaringsrapport, med en beskrivelse av ulike tiltak etaten har gjennomført for å forhindre påkjørsel av vilt, og de erfaringene som er gjort.**

Ansvar: Statens vegvesen
Kontaktperson: Henrik Wildenschild

Erfaringsrapport fra gjennomførte tiltak forelå i februar 2022⁸.

Det er siden 2014 utført tre ulike forsøk i egenregi i Statens vegvesen for å redusere antallet elgpåkjørsler:

- Elektroniske viltskremmere (Deer Deter) på fire teststrekninger i Nord-Norge.

⁸ Rapport nr. 803 i Statens vegvesens rapportserie med tittelen «Statens vegvesen sine forsøk for å redusere antallet viltpåkjørsler – Erfaringsrapport fra forsøk utført 2014-2021». Rapporten kan lastes ned her: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmliui/handle/11250/2985804>

- Blå reflekser på fire teststrekninger i Nord-Norge.
- Varsel med gulblink i Nord-Norge (de permanente skiltene var på fire teststrekninger).

Det er i tillegg gjennomført et forsøk med syv teststrekninger som Statens vegvesen har vært med å finansiere, men som er blitt utført av Norsk Hjortesenter i samarbeid med IMSA Knowledge Company AS (IMSA). I sistnevnte forsøk var det også brukt gulblink for å varsle sjåførene om stor fare for hjort.

Konklusjonen fra de fire forsøkene viser at ingen av dem har noen signifikant effekt. Hverken dyrene eller sjåførene endrer nok atferd og/eller fart til at det fører til signifikant færre påkjørsler av elg og hjort. Fartsmålinger utført i ett av Statens vegvesen sine forsøk viser at gjennomsnittsfarten kun går ned med ca. 1 km/t når gult varselblink varsler om stor elgfare.

Funnene som er gjort i Norge samsvarer stort sett med funn som er gjort i andre land i samme periode. Summen av konklusjonene gjør at Statens vegvesen har anbefalt et nytt oppfølgingstiltak i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025* som lyder: «Statens vegvesen vil ta initiativ til å gjennomføre et prøveprosjekt med variable fartsgrenser på et utvalg strekninger med mange viltpåkjørsler, der fartsgrensen settes midlertidig ned i perioder med særlig stor viltfare (**tiltak nr. 174**).»

Rapporten anbefaler også at det gjennomføres mer presis bruk av eksisterende viltfareskilt, ved at de for eksempel dekkes til i lengre perioder av året hvor det ikke er fare for vilt. Alternativt kan man vurdere å bruke et underskilt som forklarer sjåførene hvilken periode skiltet varsler for. Det er også behov for en oppdatering av skiltenes plassering, som i større grad samstemmer med hvor påkjørslene faktisk skjer. I dag finnes det gode data med stedslokasjon på hvor påkjørslene inntreffer.

Rapporten omtaler også nytte-kostvurderinger og om man bør sette en verdi i kroner på et dyreliv i samfunnsøkonomiske analyser.

8. Intelligente transportsystemer (ITS)

Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.2 [Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte \(selvkjørende\) kjøretøy](#)

Tiltak 113 Statens vegvesen vil heve kvaliteten på vegtrafikksentralene for effektiv håndtering av hendelser på vegnettet (VTS 2020).

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Christian Røkke

Et såkalt *Hendelsesbasert toppsystem* (HBT) er i full produksjon på alle fem vegtrafikksentraler (VTS`er). Formålet er at HBT skal gi en mer effektiv håndtering av hendelser, inkl. varsling av vegeiere/entreprenører og bedre dokumentasjon.

Ny kvalitetssikringsprosess «*Hendeshåndtering på vegtrafikksentralen*» ble implementert januar 2022. Det er videre etablert en tjenestemodell for VTS sine tjenester og påbegynt arbeid med ny driftsmodell for bedre ressursutnyttelse.

HBT forvaltes og videreutvikles mot integrasjon med trafikkstyringssystemer. Det gjøres en «Proof of concept» på hvordan trafikkstyring kan omsettes som en del av hendeshåndteringen i løsningen. Kvalitetssikringsprosessen «*Hendeshåndtering på vegtrafikksentralen*» vil bli revidert høsten 2022.

Håndtering av hendelser på tvers av geografiske VTS`er skal piloteres høsten 2022. Dette er en del av arbeidet med nasjonal driftsmodell som vil fortsette i 2023.

Tiltaket må sees i sammenheng med [tiltak nr. 126](#) i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 114 Statens vegvesen vil gjennomføre piloter for å få grunnlag for valg av teknologi med positiv trafiksikkerhetseffekt.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Martin Andreas Fredriksen

I Statens vegvesens ITS program er det gjennomført følgende ITS piloter relatert til trafiksikkerhet:

Informasjon til trafikant (Pågår fortsatt)

- Varsling til trafikanter om kødannelse som skaper trafikkfarlige situasjoner med fare for påkjørsler bakfra i høy hastighet på avkjøringsrampe fra motorvegen ved Patterødkrysset. I tillegg testes varsling av kjøring mot kjøreretningen.
- ITS G5 stasjoner for kommunikasjon mellom vegkantutstyr og testmonterte sender/mottakere i testkjøretøy.

Trafikkstyring ved simulering

- Simuleringsverktøyet gir støtte til VTSene for valg av trafikkikkert vegnett for omdirigering av trafikk ved hendelser i trafikken, samt varsling til trafikanter om utsettelse av reiser inntil vegen åpner igjen.

Tunnelsikkerhet

- Klassifisering og oversikt over kjøretøy i tunnel for informasjon til VTS og nødetater ved brann eller alvorlige hendelser i sanntid uten innsamling av persondata.
- Maskinlæring av magnetsensorsystem.

Smart kontrollstasjon (pågår fortsatt)

- Prosjektet ser på automatisert utvelgelse av risikokjøretøy til kontroll, for å øke treffprosenten. Dette er satt i produksjon ved Bergen trafikkstasjon i Åsane.
- Automatiseringen bruker teknologi som ANPR kamera for avlesning av registreringsnummer og merking av farlig last (ADR), vektslynger (WIM), DSRC, akustisk piggdekk-/kjettingsensor, termokamera (VHD), oppslag mot risikoklassifiseringslister og trafikkstyring med LED variable skilt.

Digital trafikkstyring (pågår fortsatt)

- Teste bruk av Geofence soner i forbindelse med redusert fartsgrense ved skoler.
- Ettermontering av utstyr tilsvarende ISA i bil som får informasjon om soner fra Geofence, samt test med nye testbiler fra Volvo, hvor bilen selv tilpasser hastighet.

Deteksjon og varsling av hendelser (implementering pågår)

- Prosjektet ser på deteksjon og varsling av avvikende/farlige hendelser på kritiske vegstrekninger. Disse strekningene kan være værutsatte strekninger (fjelloverganger) e.l. som ved en avvikende hendelse skaper uønskede trafikksituasjoner.
- Sensorteknologi som utprøves i denne piloten: Lidar, magnetsensor, videokamera, optisk fiber, friksjonsmåling og værstasjon.

Tilrettelegging for selvkjøring

- Teste ut muligheter for eliminering av menneskelig feil ved bruk av selvkjørende busser. Test av deteksjon av sykkel i blindsoner (avsluttet og kjøres videre i et EU-prosjekt). Pilot med selvrapportering med mobilapp fra syklistene på farlige geografiske områder.
- Selvkjørende busser og data fra lokal sensorikk. Vurdering av 3D- og termokamera for identifikasjon, bevegelsesprediksjon og varsling for syklistene.

Tilrettelegging for selvkjøring

- Mer målrettede drifts- og vedlikeholdstiltak som potensielt kan gi bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter.
- Små selvkjørende vedlikeholdskjøretøy.

Dataplattform (pågår fortsatt)

- Tilby plattform for utveksling av trafiksikkerhetsmeldinger (SRTI).

Skredvarsling (pågår fortsatt)

- Deteksjon og varsling av skred for vegstengning og omkjøringsalternativer.
- Sammenhengen mellom målinger av foto fra drone, Doppler radar, satellittdata og IR deteksjon lyd.

Digitale fjelloverganger (delvis implementert)

- Monitorering av reisetid, beslutningssystem for vegstengninger og behov for vedlikehold av vinterveg.

- Værstasjoner, tellepunkter, selvrapporering fra kjøretøy med påmontert utstyr, maskinlæring for prediksjon, knytning mot dataplattform og oppetid på veg.

Tilrettelegging for automatiserte transport

- Tilrettelegging for sikre og effektive vegstrekninger for næringstransport.
- TruckTrain demo platooning med selvrapporering fra tunge kjøretøy med påmontert utstyr på E6 mellom Saltfjellet og Narvik.

Selvrapporering fra tunge kjøretøy (pågår fortsatt)

- Automatisert utvelgelse av risikokjøretøy til kontroll for å øke treffprosent på kontrollvirksomheten.
- Kommunikasjon med baksystem til tungbilprodusent der Statens vegvesen inngår avtale med firma som ønsker å dele data.

Felles europeisk dataplattform (implementering pågår)

Tilrettelegging for framtidens transportsystem og C-ITS der en oversetter sanntids trafikkinformasjon mellom Datex og ETSI standardene. Dette vil tilrettelegge for bedre informasjon direkte ut til trafikantene. C-ITS tjenester knyttes sammen med eksisterende Datex-relaterte systemer for en mer effektiv dataflyt ut til sluttbruker.

Kjøretøy som sensor (pågår fortsatt)

Pilotprosjekt på datafangst fra Statens vegvesen sine Polestar biler. Mottar friksjonsmålinger for å kunne viderefremde denne informasjonen til drift og vedlikehold.

Arbeidet med å gjennomføre piloter vil bli videreført som **tiltak nr. 130** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 115 Statens vegvesen vil bidra i det internasjonale regelverksarbeidet og arbeide for at trafikksikkerheten ivaretas i regelverket knyttet til automatiserte kjøretøy.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Stein-Helge Mundal (tekniske krav) og Thomas Tangvik Magnussen (trafikkregler)

Tekniske krav

Under organisasjonen *The United Nations Economic Commission for Europe* (UNECE), i divisjon for *Sustainable Transport*, er Norge med på to avtaler sammen med 55 andre land, hvorav enkelte utenfor Europa. Forslag til reguleringer av kjøretøytekniske krav avstemmes og vedtas i *World Forum for the harmonization of vehicle regulations* (WP29). Utvikling av regelverk for automatiserte kjøretøy foregår i ekspertgruppen *Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles* (GRVA).

Forslag til regulering av første steg (Automatiseringsnivå 3), ble vedtatt og gyldig i mars 2021 som UN Reg. 157. Dette gjelder for kjøretøygruppe M1 (personbil) og på veger med fartsgrense opp til 60 km/t som ikke har fotgjengere, syklist og kryssende trafikk. Det jobbes videre for å utvide reguleringen for høyere hastigheter, filskiftfunksjon og flere kjøretøykategorier i 2022. Samtidig har EU-kommisjonen (DG-GROW) jobbet med et tillegg til sikkerhetsforordningen under ramme-forordningen for typegodkjenning, som definerer tekniske krav for typegodkjenning av kjøretøy med automatiske systemer (Automatiseringsnivå 4 i små-serie produksjon). Denne forordningen (EU)

2022/1426 ble vedtatt i august 2022. Det vil bli jobbet videre for at den også skal omfatte full-serie produksjon og flere bruksområder.

Trafikkregler

Harmoniserte trafikkregler reguleres av *Wien konvensjonen om vegtrafikk*. Dette er en internasjonal traktat som gir regler om internasjonal vegtrafikk, for å ivareta trafikksikkerhet gjennom standardiserte trafikkregler. Konvensjonen forvaltes av *Global Forum for Road Traffic Safety* (UNECE/WP1). Statens vegvesen deltar på møter i UNECE/WP1 sammen med Samferdselsdepartementet.

Et grunnleggende krav i *Wien konvensjonen* er at et hvert kjøretøy som er i bevegelse skal ha en sjåfør (som er en person), og sjåføren skal alltid ha full kontroll over kjøretøyet. Denne bestemmelsen har vært ansett som et hinder for automatisert kjøring. Det har imidlertid blitt fastslått at det er tillatt med testing av automatisert kjøring etter nasjonale regler. UNECE/WP 1 har nedsatt en ekspertgruppe for automatisert kjøring, som har utarbeidet *Resolution on the Deployment of Highly and Fully Automated Vehicles in Road Traffic*.

Sommeren 2022 ble det vedtatt endringer i Wien-konvensjonen. Hovedregelen om at et hvert kjøretøy i bevegelse skal ha en sjåfør anses nå for å være oppfylt for kjøring med et automatisk system dersom to vilkår er oppfylt:

1. Kjøretøyet føres av et automatisk system som oppfyller nasjonale tekniske krav og et hvilket som helst anvendelig internasjonalt regelverk som omhandler kjøretøy, utstyr og deler som kan tilpasses og brukes på kjøretøy.
2. Nasjonalt regelverk som regulerer bruk av kjøretøy i trafikk.

Virkeområdet for denne bestemmelsen er begrenset til den staten hvor den relevante tekniske reguleringen og nasjonale lovgivning om bruk av kjøretøy i trafikk gjelder. Det betyr at dersom et land tillater automatisert kjøring, så er ikke andre land som har ratifisert konvensjonen forpliktet til å gjøre det samme.

Konvensjonen åpner dermed opp for at nasjonalstatene selv kan bestemme hva de ønsker å tillate av automatisert kjøring på sitt territorium i nasjonal lovgivning. Denne bestemmelsen åpner altså for at en nasjonalstat kan lage nasjonale bestemmelser om tekniske krav til godkjenning av et automatisk system, og tillate at det brukes i sin nasjonale vegtrafikklovgivning. I EU/EØS finnes det i prinsippet ikke nasjonale tekniske regler for krav til godkjenning av kjøretøy. Dette er regulert av EU-direktiver og forordninger. EUs direktiver og forordninger er igjen basert på tekniske krav fra UNECEs kjøretøytekniske regelverk.

Dersom det finnes et godkjent automatisk system etter det tekniske regelverket, kan vi endre vår nasjonale vegtrafikklovgivning, slik at bruk av system for automatisert kjøring som oppfyller tekniske krav til kjøretøy kan brukes i trafikken i Norge uten at Wien-konvensjonen hindrer dette.

I tillegg er det nedsatt en arbeidsgruppe under UNECE WP 1 som skal vurdere behovet for og eventuelt foreslå endringer i Wien-konvensjonen for å tillate automatisert kjøring i internasjonal trafikk.

Tiltaket videreføres gjennom **tiltak nr. 138** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 8.3 [Kjøretøyteknologi](#)

Tiltak 116 I samsvar med *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet*, vil Statens vegvesen bidra til å framskaffe et bedre kunnskapsgrunnlag om trafikksikkerhetseffekter av avgiftspolitikken.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Arild Ragnøy, Stein-Helge Mundal og Sigve Aasebø

I Granavolden-plattformen sto det at «Regjeringen vil starte arbeidet med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025». Dette hadde sammenheng med at elektrifiseringen av bilparken ikke bidrar i tilstrekkelig grad til avgiftsprovenyet, og at avgiftssystemet derfor må legges vesentlig om.

Våren 2019 ble det oppnevnt en interdepartemental arbeidsgruppe ledet av Finansdepartementet, som fikk i oppdrag å utarbeide et faglig grunnlag for regjeringens arbeid med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025. Innledningsvis i arbeidet ble ulike høringsinstanser bedt om innspill til hvilke temaer som burde behandles i en bred utredning om bærekraftige bilavgifter etter 2025. Dette skulle omfatte avgifter på både eie, bruk og kjøp av personbiler.

I tillegg til klima og miljøaspekter er trafikksikkerhet ett av de temaene som dette arbeidet ble foreslått å inneholde. Samferdselsdepartementet etterspurte i den sammenheng vurderinger fra Statens vegvesen om hvorledes trafikksikkerhetsaspektet i et nytt avgiftssystem kan ivaretas (forutsatt salg av nullutslippskjøretøyer).

Statens vegvesen besvarte oppdraget i desember 2019. Svaret ga en gjennomgang av ulike komponenter/egenskaper ved kjøretøyene som kan påvirkes gjennom avgiftssystemer, og som er av betydning for trafikksikkerheten. Følgende ble trukket fram:

- Vekt (påvirker utfallet av ulykker)
- Teknologinivå (førerstøttesystemer med dokumentert trafikksikkerhetseffekt)
- Kompatibilitet (kollisjonsikkerhet og aggressivitet)

Et annet viktig aspekt er mulighetene til å identifisere hvilke trafikksikkerhetsfremmende komponenter et kjøretøy har. Slike opplysninger må foreligge ved registrering av kjøretøyet som grunnlag for beregning av spesifikke engangsavgifter, eller også for beregning av en kilometer-avhengig avgift i et vegprisingssystem. Per i dag foreligger ikke disse opplysningene som en del av registreringspapirene for det enkelte kjøretøy. Imidlertid arbeider EU med forslag om obligatorisk registrering av slike opplysninger etter 2025.

For å kunne stimulere til valg eller bruk av mest mulig trafikksikre kjøretøy i framtiden er det avgjørende viktig at kunnskapen rundt trafikksikkerhetseffekt og kjøretøyers egenskaper følges opp og videreutvikles. Med dagens høye nivå og hurtige tempo i utvikling av kjøretøy er det derfor en forutsetning at Statens vegvesen har anledning til å følge utviklingen nøye gjennom eget arbeid og/eller gjennom muligheten til å finansiere slik aktivitet. Spesielt vil det være viktig å følge trafikksikkerhetsutviklingen i sammenheng med drivlinjer (elektrisk eller tradisjonell motor), utstyr i kjøretøy og annet utstyr som kan påvirke trafikksikkerheten.

9. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.2 [Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner](#)

Tiltak 117 Trygg Trafikk vil utarbeide anbefalinger for hvordan føringene i *Barnas Transportplan* kan følges opp på regionalt og lokalt nivå.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktpersoner: Miriam Kvanvik og Harald Heieraas

Barnas transportplan inngår som et eget kapittel i *Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029*. Trygg Trafikk har i flere ulike sammenhenger formidlet trafikksikkerhetsrelaterte føringer i *Barnas transportplan* til fylker og kommuner. Føringene legger blant annet premisser for strukturen til «eksempelplanen» for en kommunal trafikksikkerhetsplan, som er sendt til alle kommuner som skal utarbeide eller rullere sin trafikksikkerhetsplan. *Barnas transportplan* er i innledningen beskrevet som en av de nasjonale føringene som kommunene bør vie ekstra oppmerksomhet.

Trygg Trafikk har informert om *Barnas transportplan* i alle fylker, blant annet i forbindelse med innspill til regionale planer og i møter i fylkenes trafikksikkerhetsutvalg. Føringene i *Barnas transportplan* er også godt integrert i Trygg Trafikk sitt eget planverk og årsrapporter, som er distribuert til organisasjonens medlemmer, samt omtalt i mediasammenhenger.

Tiltak 118 Storbykommunene vil oppfordre *Barn og unges kommunestyre/ Ungdommens bystyre/Ungdomsrådet* til å arbeide aktivt med trafikksikkerhet for barn og unge.

Ansvar: Storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Tiltaket er gjennomført i fem av de syv storbykommunene. Manglende gjennomføring gjelder Oslo og Stavanger.

Tiltaket vil bli videreført som en del av **tiltak nr. 142** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. **Tiltak nr. 142** omfatter imidlertid også de andre lovpålagte medvirkningsorganene, dvs. eldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse.

Tiltak 119 Fylkeskommunene vil oppfordre *Ungdommens fylkesting* og andre relevante medvirkningsarenaer til å arbeide aktivt med trafikksikkerhetsarbeid som er rettet mot ungdom.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Tiltaket er gjennomført i alle fylker.

Tiltaket vil bli videreført som en del av **tiltak nr. 145** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. **Tiltak nr. 145** omfatter imidlertid også de andre lovpålagte medvirkningsorganene, dvs. eldrerådet og råd for personer med funksjonsnedsettelse.

Tiltak 120 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Trygg Trafikk og fylkeskommunene, revidere *Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner*.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Kontaktpersoner Trygg Trafikk: Harald Heierås og Anders Havnal

Kontaktperson fylkeskommunene: Bjørn Ivar Vasaasen (Innlandet)

Det er besluttet at revidert veileder ikke skal inngå i Statens vegvesen sin håndbokserie, men at det skal være et felles dokument som Statens vegvesen, Trygg Trafikk og fylkeskommunene står bak.

Det ble opprettet en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Innlandet fylkeskommune, Bærum kommune og Gran kommune, og et oppstartsmøte ble avholdt januar 2000. Arbeidet har imidlertid av ulike årsaker stoppet opp, og må restarteres. Tiltaket inngår i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025* som **tiltak nr. 141**.

Tiltak 121 Fylkeskommunene vil arbeide for at alle kommuner skal ha kommunale trafikksikkerhetsplaner.

Ansvar: Fylkeskommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Alle fylkeskommunene har meldt inn at de har gjennomført dette tiltaket.

Flere av fylkeskommunene har satt som krav for sine tilskuddsordninger at kommunen må ha en godkjent trafikksikkerhetsplan for å få tilskudd. Dette blir da et insentiv for kommunene til å ha oppdaterte planer, og på den måten prioritere trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

I dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2021* er det redegjort for utviklingen i antall kommuner med gyldig trafikksikkerhetsplan. Per 31. desember 2021 hadde 222 av landets 356 kommuner en operativ trafikksikkerhetsplan som var gyldig for 2021.

Tiltaket er videreført, i en noe omformulert form, som **tiltak nr. 140** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. **Tiltak nr. 140** angir som et mål at minst 300 kommuner skal ha en gyldig trafikksikkerhetsplan per 1. januar 2026.

Tiltak 122 Fylkeskommunene vil etablere en møteplass for erfaringsdeling og «best practice» for det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Ansvar: Fylkeskommunene

Kontaktperson fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Kontaktperson Statens vegvesen: Sigurd Løtveit

Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum ble etablert høsten 2018. Det har blitt avholdt møter i forumet hver høst (Teams-møte i 2020, fysiske møter i 2018, 2019 og 2021). Tanken har vært å samle ledere og sentrale medarbeidere innenfor trafikksikkerhet i alle fylkeskommunene, i tillegg til deltakelse fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Deltakelsen på møtene har blitt gradvis bedre. Det har imidlertid vært liten deltakelse fra ledere i fylkeskommunene. Møtene har likevel vært en god arena for informasjonsutveksling og interne diskusjoner om det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Mange av FTU-sekretærene sitter mye alene i sitt arbeid, og *Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsforum* har dekket et behov for erfaringsutveksling. Forumet har også vært et godt møtepunkt med tanke på å tydeliggjøre og sette fokus på de fylkeskommunale oppfølgingstiltakene i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*.

Tiltaket vil bli videreført som **tiltak nr. 146** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 123 Fylkeskommunene og storbykommunene vil tilrettelegge for aktivt samarbeid mellom etater og organisasjoner for å forene krefter og arbeide målrettet med trafikksikkerhet på regionalt og lokalt nivå.

Ansvar: Fylkeskommunene og storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Fylkeskommunenes arbeid med dette tiltaket er nært knyttet til vegtrafikklovens § 40 a, der det står at: «*Fylkeskommunene har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*».

Mange av fylkeskommunene trekker fram fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som et sentralt møteforum for trafikksikkerhetsarbeid på dette nivået. Flere fylkeskommuner arrangerer også årlige trafikksikkerhetskonferanser med bred deltakelse fra ulike aktører.

Det er gitt tilbakemelding om aktivitet fra seks av de syv storbykommunene. Manglende tilbakemelding om aktivitet gjelder Tromsø. Nedenfor følger utdrag fra storbykommunenes tilbakemeldinger:

- Bærum: Dialogmøter med Viken fylkeskommune, kampanjer i samarbeid med Syklistenes Landsforening, samarbeid med folkehelse og "Trygge lokalsamfunn", årlige møter med Bærum velforbund og utdeling av reflekser og informasjon for flyktninger i introduksjonsprogram.
- Oslo: Kommunen koordinerer trafiksikkerhetsarbeidet gjennom Oslo trafiksikkerhetsutvalg, der en rekke offentlige etater og frivillige organisasjoner deltar.
- Kristiansand: Trygg Trafikk og *Nullvisjonen Agder* deltar ved utarbeidelse av ny trafiksikkerhetsplan.
- Stavanger: En samarbeidsgruppe for trafiksikkerhet, bestående av representanter fra Statens vegvesen, fylkeskommunen, kommunen, Stavanger parkering og politiet, har hatt et aktivt og godt samarbeid med månedlige møter i mange år.
- Bergen: Samarbeid mellom staten, fylket og kommunene i regi av *Bymiljøløftet*.
- Trondheim: Arbeid for å fremme trafiksikkerhetsopplæring for 5. trinn med spesielt fokus på sykling.

Tiltak 124

Fylkeskommunene og storbykommunene vil utarbeide planer og/eller strategier for trafiksikkerhet med god involvering og politisk forankring, og koble arbeidet til relevante nasjonale planer.

Ansvar: Fylkeskommunene og storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

Viken har meldt at de har satt arbeidet på vent som følge av vedtaket om oppløsning av fylkeskommunen. Alle de øvrige fylkeskommunene har enten en egen trafiksikkerhetsplan eller tatt inn trafiksikkerhet som en sentral del av andre styringsdokumenter i det regionale planverket.

Alle de syv storbykommunene har og/eller er inne i en prosess med utarbeidelse av kommunal trafiksikkerhetsplan.

Den delen av tiltaket som gjelder fylkeskommunene er videreført som **tiltak nr. 144** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*. Storbykommunene inngår ikke i **tiltak nr. 144**.

Tiltak 125

Fylkeskommunene og storbykommunene vil bidra til at trafiksikkerhet er tema i areal- og transportplaner for byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler/byvekstavtaler, og at det fastlegges mål, strategier og tiltak for trafiksikkerhet.

Ansvar: Fylkeskommunene og storbykommunene

Koordinator for innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene: Marianne Eklo, Trøndelag

Koordinator for innhenting av opplysninger fra storbykommunene: Elin Horntvedt Gullbrå, Bergen

I alle de fire gjeldende byvekstavtalene (for henholdsvis Oslo-området, Nord Jæren, Bergensområdet og Trondheimsområdet) inngår formuleringer med ambisjon knyttet til utvikling i antall drepte og hardt skadde. Dette antas også å ville være tilfelle dersom det inngås byvekstavtaler for de øvrige

fem byområdene der dette er aktuelt (dvs. Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø). Slike formuleringer i byvekstavtalene gir trafikksikkerhetsarbeidet i storbyområdene en viktig forankring, og forplikter de involverte fylkeskommunene/storbykommunene.

Både fylkeskommuner og storbykommunene arbeider aktivt for at trafikksikkerhet skal være tema i areal- og transportplaner. Kommunene har som lokal planmyndighet et særskilt ansvar for at trafikksikkerhet er ivaretatt i reguleringsplaner for det enkelte prosjekt.

Den del av tiltaket som gjelder storbykommunene er videreført som **tiltak nr. 150** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Fylkeskommunene inngår ikke i **tiltak nr. 150**.

Tiltak 126 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med fylkeskommunene, arbeide for at det per 1/1-2022 skal være 125 kommuner som er godkjent som *Trafikksikker kommune* og at allerede godkjente kommuner blir regodkjent.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Harald Heieraas

Godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune* har generert stor aktivitet i mange kommuner. Per 1. januar 2022 var det 130 *Trafikksikre kommuner* pluss en *Trafikksikker bydel*. Med andre ord ble målet i tiltaket nådd med god margin. Imidlertid er engasjementet ulik i ulike deler av landet. I Vestfold og Telemark er samtlige 23 kommuner godkjent, mens Møre og Romsdal kun har én *Trafikksikker kommune*. En opplisting av alle godkjente kommuner per 1. juli 2022 er vist i vedlegg 3 i dokumentet *Trafikksikkerhetsutviklingen 2021*.

En godkjenning som *Trafikksikker kommune* varer i tre år før kommunen må regodkjennes. Per 1. juli 2022 var til sammen 57 kommuner regodkjent.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 143** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*, med et mål om at det skal være minst 200 godkjente kommuner per 1. januar 2026.

Tiltak 127 Trygg Trafikk vil bidra til at fylkeskommuner kan godkjennes som *Trafikksikker fylkeskommune*.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Harald Heieraas

Trygg Trafikk har utarbeidet et sett med kriterier for *Trafikksikre fylkeskommuner*. Disse er kort oppsummert i faktaboks 19.2 på side 141 i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*. Per 1. juli 2022 var fire fylker godkjent som *Trafikksikker fylkeskommune*; Agder, Vestfold og Telemark, Trøndelag og Nordland.

Tiltaket er videreført i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*, men med en noe justert formulering (jf. **tiltak nr. 147**). Det er en ambisjon at flest mulig fylkeskommuner skal godkjennes i planperioden.

Tiltak 128 Skadeforebyggende forum vil, i samarbeid med Trygg Trafikk, bidra til at kommuner som godkjennes som *Trygge lokalsamfunn* ivaretar trafiksikkerhet, fortrinnsvis gjennom godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*.

Ansvar: Skadeforebyggende forum

Kontaktperson: Eva J. Vaagland

Folkehelseloven pålegger norske kommuner å forebygge skader og ulykker. *Trygge lokalsamfunn* er en godt utprøvd modell og metode for dette arbeidet. Systematisk forebygging gir færre skader, tryggere innbyggere og reduserte kostnader for helse og rehabilitering. Modellen kjennetegnes av politisk forankring, samarbeid på tvers av sektorer og profesjoner, samspill med lokale krefter og livsløpsperspektiv.

Skadeforebyggende forum samarbeider med kommuner over hele landet. Alle kommuner som deltar i arbeidet, blir orientert om godkjenningsordningen *Trafikksikker kommune*. Mange av disse kommunene er allerede godkjente som *Trafikksikker kommune*, eller blir det i forbindelse med arbeidet med *Trygge lokalsamfunn*. I det nye temaheftet om *Trygge lokalsamfunn* og i det nye informasjonsmateriellet på nett vises til Trygg Trafikk og *Trafikksikker kommune*. Ett eksempel på samarbeidstiltak er *trafikksikkerhetsdagen* i Nordre Follo, som satte ulykkesrisikoen med el-sparkesykler på dagsorden. Her deltok både Skadeforebyggende forum og Trygg Trafikk.

Tiltak 129 Trygg Trafikk vil, i samarbeid med Kommunenes Sentralforbund (KS) og Statens vegvesen, utarbeide et nettbasert innføringskurs om trafiksikkerhet for ansatte i kommuner og fylkeskommuner.

Ansvar: Trygg Trafikk

Kontaktperson: Harald Heieraas

E-læringskurset ble ferdig utviklet og lansert på læringsplattformen til KS-læring våren 2020. Målgruppe for kurset er ansatte i kommuner og fylkeskommuner. Trygg Trafikk har gjennom godkjenningsordningene *Trafikksikker kommune* og *Trafikksikker fylkeskommune* anbefalt kurset som en naturlig del av kommunenes og fylkeskommunenes HMS-arbeid. Etter innspill fra kommuner som har tatt i bruk kurset, ble det i 2021 foretatt noen oppdateringer. Om lag 1 000 ansatte har gjennomført kurset per 31. desember 2021.

[Oppfølging av tiltakene i kapittel 9.3 Andre områder der organisatoriske tiltak vil bli prioritert](#)

Ingen oppfølgingstiltak.

10. Straff og førerett

Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.1 [Etterforskning og straffesaksbehandling](#)

Tiltak 130 **Politiet vil gjennom prosjektet *etterforskningsløftet* heve kvalitet og effektivitet i etterforskningen av trafikklovbrudd og alvorlige vegtrafikkulykker.**

Ansvar: Politiet

Kontaktperson: Runar Karlsen

Etterforskning og straffesaksbehandling med høy kvalitet fører til bedre forebygging av lovbrudd og at flere trafikklovbrudd blir oppklart og med riktig reaksjon. Politiet er derfor opptatt av å ferdigstille flest mulig saker på stedet i umiddelbar tilknytning til lovbrudd og ulykker, slik at sakene raskt kan avgjøres av påtalemyndigheten.

Politidirektoratet utarbeidet i 2016 en egen handlingsplan for løft av etterforskningsfeltet. *Etterforskningsløftet* er et systemløft, som har bidratt til at etterforskningen har blitt bedre i alle ledd, men ikke nødvendigvis at nivået på etterforskning er hevet i alle faser innenfor det enkelte fagområdet.

Dødsulykker i trafikken og andre alvorlige trafikkulykker, samt bevisst farlig atferd, er blant riksadvokatens høyest prioriterte saksområder. Dette følger av riksadvokatens årlige prioriteringskrav til politiet og statsadvokatene om straffesaksbehandlingen.

Riksadvokaten har dessuten gitt ut nytt revidert trafikkrundskriv. Rundskriv nr. 2/2021 ajourfører og erstatter rundskriv nr. 3/2009 med vedlegg om standardiserte bøtesatser ved vegtrafikkover-tredelser. Endringer i bøtesatsene sikrer riktig og lik reaksjonsfastsettelse av like trafikklovbrudd i alle politidistrikt.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.2 [Tiltak rettet mot førere med særlig høy risikovillighet](#)

Ingen oppfølgingstiltak.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 10.3 [Tiltak innen førerett](#)

Tiltak 131 **Helsedirektoratet, politiet og Statens vegvesen vil foreslå endringer i de ulike aktørenes roller og samhandling i førerkortsaker, blant annet med hensyn til helseattest og digital datautveksling.**

Ansvar: Helsedirektoratet, politiet og Statens vegvesen

Kontaktperson Helsedirektoratet: Helga Katharina Haug

Kontaktperson Politiet: Runar Karlsen

Kontaktperson Statens vegvesen: Synnøve Vebostad

En prosjektgruppe med medlemmer fra Helsedirektoratet, Statens vegvesen og politiet leverte i desember 2019 en rapport til de berørte departementene med forslag til hvordan en framtidig organisering av forvaltningen i saker om førerett og helse bør gjennomføres. Forslaget går blant annet ut på å overføre myndigheten til å fatte vedtak om inndragning i føreretts helsesaker fra politiet til Statens vegvesen. Prosjektgruppen er en del av programmet "*Digital førerettsforvaltning*".

Det er nå opp til departementene å følge opp saken. Arbeidet er foreløpig fryst, med en plan om å ta det opp igjen høsten 2022.

11. Bedre skadebehandling

Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.1 [Tidlig varsling og førstehjelp](#)

Tiltak 132 HelseDirektoratet skal lede og koordinere den nasjonale førstehjelps-satsingen «*Sammen redder vi liv*» som er en nasjonal dugnad for livslang førstehjelpsopplæring av befolkningen.

Ansvar: HelseDirektoratet

Kontaktperson: Hedda Bie

Førstehjelpskurset *Trafikalt Grunnkurs Førstehjelp* (TGF) er en obligatorisk del av kjøreskoleopplæringen i Norge. Nasjonal kompetansetjeneste for traumatologi (NKT-Traume) ble i 2017 bedt om å gjennomføre en utredning av gjeldende kurskonsept og komme med faglige innspill. Kunnskapsrapporten ble levert til HelseDirektoratet i 2018, der det blant annet ble anbefalt at det utarbeides et digitalt læringsverktøy som skal være applikasjonsbasert og kunne nås via pc, smarttelefon og nettbrett.

Førstehjelp i førerkortopplæringen (TGF) ble etablert som et delprosjekt i førstehjelpssatsingen "*Sammen redder vi liv*" under ledelse av NKT-Traume i samarbeid med Norsk Førstehjelpsråd. Målgrupper for prosjektet er kjøreskoleelever og kjøreskolelærere (førstehjelpsinstruktører). Målet er å mobilisere disse til å bli en viktig akuttmedisinsk ressurs, som kan bistå ved en alvorlig trafikkulykke før helsetjenesten ankommer skadestedet.

I løpet av perioden er et revidert undervisningsprogram for TGF utarbeidet og pilotert, sammen med et digitalt læringsverktøy (applikasjon) *Først på skadestedet*. Applikasjonen er et tillegg til praktisk opplæring og kan lastes ned gratis fra distribusjonskanaler for applikasjoner til smarttelefoner.

Ny veiledning og opplæring for kjøreskolelærerne er utarbeidet og det har vært arbeidet med et system for å sikre god kommunikasjon og faglig oppdatering av instruktører i regi av Norsk Førstehjelpsråd.

Tiltaket er videreført som **tiltak nr. 166** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 11.2 [Systematisk bruk av registerdata fra den akuttmedisinske kjede](#)

Ingen oppfølgingstiltak.

12. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.1 [Behov for framtidig FoU innenfor trafiksikkerhet](#)

Tiltak 133 Statens vegvesen vil, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, lede et tverretatlig forum for å vurdere framtidig forskningsbehov innen trafiksikkerhet. Forumet vil ha representanter fra Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Statens Havarikommisjon for transport og eventuelt andre aktører etter behov.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Guro Ranæs og Arild Ragnøy

Samferdselsdepartementet ga høsten 2017 Statens vegvesen i oppdrag å opprette og lede et tverretatlig råd med hensikt å koordinere forskningsinnsats på tvers av etater og mellom ulike aktører. Oppdraget er forankret i Meld. St. 40 (2015-2016) *Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

Rådet er opprettet og det ble tidlig i planperioden avholdt to møter der representanter fra Statens vegvesen, Utdanningsdirektoratet, Utrykningspolitiet, Helsedirektoratet og Statens Havarikommisjon for transport deltok. På møtene ble det utvekslet informasjon om pågående og framtidig innsats innenfor de enkelte etaters trafiksikkerhetsarbeid og diskutert områder med behov for ytterligere forskning. Det ble videre diskutert mulig koordinering av innsatsen, og at dette kan gi økt kvalitet og en mer målrettet innsats.

Det har ikke vært aktivitet i forumet i siste del av planperioden. Dette skyldes at det har framkommet et klart behov for å justere deltakelsen og mandatet, for på den måten å fange opp de organisatoriske endringene som følger av *Regionreformen* og opprettelse av Nye Veier.

Forumet vil bli videreført i neste planperiode, men basert på et justert mandat, jf. **tiltak nr. 155** i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025*. Det legges til grunn at forumet vil ha et overordnet fokus på kunnskapsbehovet framfor diskusjon om enkeltstående FoU-prosjekter.

Oppfølging av tiltakene i kapittel 12.2 [Videreutvikling av registrering og bruk av ulykkesdata](#)

Tiltak 134 Statens vegvesen vil revidere STRAKS-registeret. Registeret skal legges over på ny teknologisk plattform og datakvaliteten og datasikkerheten skal forbedres.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Thea Merete Vesterås

Det nye trafikkulykkesregisteret til Statens vegvesen (TRULS) gikk i produksjon 21. september 2020. Løsningen gir økt datakvalitet og tilfredsstillende sikring av sensitive personopplysninger. Statens vegvesen lanserte samtidig det nye web-baserte statistikkverktøyet TRINE der offentlig tilgjengelige data fra ulykkesregisteret tilgjengeliggjøres for publikum.

I 2021 ble det jobbet med videreutvikling av trafikkulykkesregisteret, i tillegg til å gi fylkeskommuner og andre offentlige forvaltningsorgan tilgang.

Tiltak 135 Statens vegvesen vil, i samarbeid med Helsedirektoratet og politiet, utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktperson: Anne Mette Bjerkan

Statens vegvesen har søkt og fått tilgang til data fra *Nasjonalt Traumeregister (NTR)* i perioden 2015-2020. Datamaterialet fra NTR skal brukes til å forbedre skadestatistikken, både med hensyn til antall skadetilfeller i en vegtrafikkulykke og for å sikre at riktige skadegrader er registrert inn i det offisielle ulykkesregisteret TRULS. Dette arbeidet skal etter planen ferdigstilles i løpet av 2022.

Underrapportering av skader i vegtrafikkulykker er en betydelig utfordring i trafikksikkerhetsarbeidet. For å få bedre oversikt over skadde i vegtrafikken og for å få grunnlag for å etablere nye etappemål for hardt skadde basert på det reelle omfanget, ble det i 2022 etablert et samarbeidsprosjekt mellom Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet; *Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk*. Formålet er å etablere et system for å samle data basert på skaderegistreringer i helsetjenesten. Det skal registreres data fra ti sykehus, geografisk fordelt i hele landet. I tillegg skal det hentes inn data fra syv kommunale legevakter. Samlet vil disse registreringene dekke om lag 50 prosent av alle skadde i vegtrafikkulykker som behandles i helsevesenet. Sammen med statistikk fra de sykehusene som ikke er med i *Fyrtårnprosjektet*, vil man få en tilnærmet komplett oversikt over hardt skadde i vegtrafikkulykker samt et representativt utvalg av lettere skadde. Statens vegvesen vil være en viktig bidragsyter i dette arbeidet. *Fyrtårnprosjektet* inngår som **tiltak nr. 158** i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025*.

Tiltak 136 Statens vegvesen vil omorganisere ulykkesanalysearbeidet, med sikte på å gjøre analysearbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt.

Ansvar: Statens vegvesen

Kontaktpersoner: Guro Raner og Mona Tveraaen

Statens vegvesens Ulykkesanalysegruppe (UAG) ble fra 1. januar 2019 lagt om fra regionale analysegrupper til en samlet, nasjonal analysegruppe. Dette innebar både organisatoriske og metodiske endringer med tanke på å gjøre arbeidet mer profesjonelt, enhetlig og effektivt. Den 6. mars 2020 ble også Ulykkesanalysegruppens arbeid hjemlet i vegtrafikkloven.

Tiltak nr. 160 i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025* kan sees på som en naturlig videreføring av dette tiltaket.

