



POLITIET

Politidirektoratet/Utrykningspolitiet



Politiets tilstandsanalyse for 2023

Trafikksikkerhetsarbeid

Desember 2022

Innhold

Forord	5
Sammendrag	6
1. Ulykkesutvikling	8
1.1.1. Underrapportering	9
1.1.2. Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker	9
1.1.3. Ulykkesutviklingen i Europa	9
1.2. Alder.....	10
1.3. Kjønn	11
1.4. Trafikantgrupper.....	11
1.4.1. Personbil og varebil	12
1.4.2. Motorsykel/moped	13
1.4.3. Sykkel og elsparkesykkel.....	14
1.4.4. Fotgjenger	15
1.4.5. Tungbil.....	15
1.5. Politidistrikt.....	16
1.5.1. Oslo politidistrikt	16
1.5.2. Øst politidistrikt.....	17
1.5.3. Innlandet politidistrikt	17
1.5.4. Sør-Øst politidistrikt.....	17
1.5.5. Agder politidistrikt	18
1.5.6. Sør-Vest politidistrikt	18
1.5.7. Vest politidistrikt	18
1.5.8. Møre og Romsdal politidistrikt	19
1.5.9. Trøndelag politidistrikt.....	19
1.5.10. Nordland politidistrikt	19
1.5.11. Troms politidistrikt.....	20
1.5.12. Finnmark politidistrikt.....	20
1.6. Veikategori	20
1.7. Fartssone	21
1.8. Type ulykke	22
1.9. Måned, Ukedag og Tid på døgnet	22
1.10. Årsaker.....	23
1.10.1. Skyld i ulykken	24
2. Hastighet.....	25
2.1.1. Hastighet i trafikken	25
2.1.2. Hastighet i ulykker.....	26

2.1.3. Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll	26
3. Ruspåvirket kjøring	30
3.1. Rus i trafikken	30
3.2. Rus i ulykker	31
3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring	32
3.3.1. Tid på døgnet	32
3.3.2. Sted	32
3.3.3. Alder og kjønn	33
3.3.4. Type kjøretøy	34
3.3.5. Type rus	34
3.4. Bruk av alkohol og andre rusmidler i samfunnet forøvrig	36
3.4.1. Narkotika	36
3.4.2. Alkohol	36
3.4.3. Legemidler	37
4. Uoppmerksomhet, distraksjon og tretthet	38
4.1. Uoppmerksomhet i ulykker	38
4.2. Uoppmerksomhet på veien	38
4.2.1. Effekt av nye informasjonssystemer i biler	38
4.2.2. Ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken	38
4.2.3. Reaksjoner ulovlig bruk av mobiltelefon	39
4.3. Tretthet og sovning bak rattet	40
4.3.1. Tretthet i ulykker	40
4.3.2. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene	40
5. Verneutstyr	42
5.1. Bilbelte	42
5.1.1. Bilbelte i ulykker	42
5.1.2. Bilbelte i trafikken	42
5.1.3. Reaksjoner på manglende bruk av bilbelte/sikring av barn i bil	42
5.2. Hjelm	42
5.2.1. Bruk av sykkelhjelm i trafikken	43
5.2.2. Reaksjoner på manglende hjelmbruk, moped og MC	43
5.3. Refleks	43
5.3.1. Refleks i trafikken	43
6. Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd	45
6.1. Aggressiv/farlig atferd i ulykker	45
6.2. Aggressiv/farlig atferd i trafikken	45
6.3. Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken	45
7. Trender og utviklingstrekk som påvirker trafikksikkerheten	47

7.1. Trafikkutvikling	47
7.2. Kjøretøyteknologi	47
7.3. Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)	48
7.4. Diverse	48
7.4.1. Fastlegers meldeplikt i førerkortsaker	48
7.4.2. Mange med nye førerkort	49
7.4.3. Varsling av trafikkontroller	49
8. Tabeller	50
8.1. Anmeldelser for ruspåvirket kjøring i antall og antall pr 1.000 innbyggere, fordelt på politidistrikt (kilde STRASAK)	50
8.2. Antall ulykker, drepte og skadde i trafikken 2005-2020	50
8.3. Antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper	50
8.4. Antall drepte og hardt skadde fordelt på alder og kjønn	51
8.5. Antall ulykker, drepte og skadde pr politidistrikt	51
Litteraturliste	54

Forord

I 2021 hadde vi de laveste dødstallene (80) i trafikken i Norge siden 40-årene. Den positive utviklingen så ut til å fortsette de første månedene i 2022, men antallet trafikkdrepte har dessverre økt betraktelig i år. De siste årene har Norge vært det mest trafikksikre landet i Europav målt i antall trafikkdrepte pr. million innbyggere, men vi kan ikke hvile oss på den gode utviklingen.

I Nasjonal Transportplan 2022-2033 (NTP) er nullvisjonen videreført med en ambisiøs målsetning om at ingen skal omkomme på norske veier i 2050. Politiets forpliktelser innenfor trafikksikkerhetsarbeidet er operasjonalisert i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025, hvor særlige tiltak og forventninger til politiets trafikksikkerhetsinnsats er beskrevet.

Tilstandsanalysen skal være politiets kunnskapsgrunnlag for å prioritere de riktige tiltakene for å forebygge antallet omkomne og hardt skadde i trafikken. Fortsatt er det hastighetsovertredelser, ruspåvirket kjøring og uoppmerksomhet som dominerer foranledningen til alvorlige trafikkuulykker med drepte og hardt skadde.

Politiets forebyggende kontrollvirksomhet på veien er fortsatt et av de aller viktigste tiltak for bedre trafikksikkerhet, noe som også er svært godt dokumentert gjennom forskning. Politiets nasjonale tilstandsanalyse på trafikkområdet skal brukes som beslutningsstøtte og hjelpe politiet til å jobbe enda mer kunnskapsbasert.

Årets utgave av tilstandsanalysen er bare produsert som PDF-fil, og har som tidligere hentet data for analysen og mulige nye trender fra politidistriktene, Statens vegvesen og andre trafikksikkerhetssamarbeidspartnere både nasjonalt og internasjonalt. Du finner "Politiets tilstandsanalyse for 2023 – Trafikksikkerhetsarbeid på KO:DE under tema "Trafikk".

Jeg vil takke seniorrådgiver Live Tanum Pasnin som sammen med kollegaer har utarbeidet tilstandsanalysen.

Knut Smedsrud
Sjef Utrykningspolitiet

Sammendrag

I årets tilstandsanalyse kan du lese om:

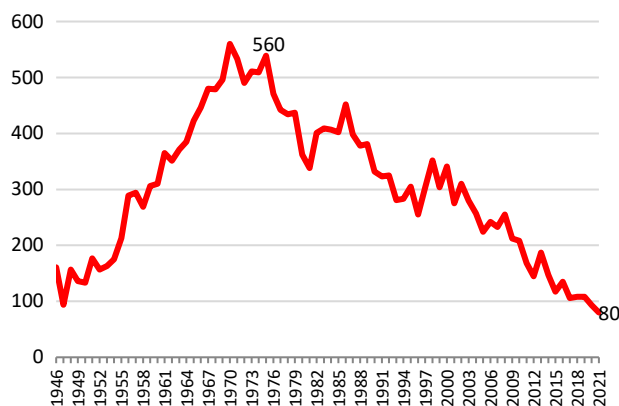
- Sterk nedgang i drepte i trafikken i 2021, men tallet vil sannsynlig øke for 2022.
- Ikke like markant nedgang i antall hardt skadde som for drepte.
- Antall drepte og hardt skadde i 2021 var 13 % over målkurven mot maks 350 drepte og hardt skadde i 2030.
- Økning i politiregistrerte personskadeulykker i 2021 (4 %) første gang siden 2012.
- I 2021 registrerte vi en spesielt stor økning i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 6-15 år.
- Flest 16- og 17-åringer som mister livet eller blir hardt skadd i trafikken. Det har vært flest drepte blant 18- og 19-åringene de siste årene, mens det har vært flest hardt skadde blant 16- og 17-åringene.
- Antallet drepte og hardt skadde på moped/MC har vært på tilnærmet samme nivå siden 2013. I perioden januar-september i år omkom 22 personer på MC. Det er det høyeste antallet på seks år.
- En analyse av dødsulykkene i perioden 2015-20 viser at ATV er den trafikantgruppen med den høyeste andelen ekstremtferd (50 %).
- Resultatene fra en dansk analyse viser at risikoen for død eller alvorlig skade er større på elsykler enn på konvensjonelle sykler.
- Risikoen for en ulykke er fem til syv ganger større med elsparkesykkel enn med sykkel.
- Å kjøre elsparkesykkel i alkoholpåvirket tilstand synes å øke med alder. For aldersgruppen 20-22 år har 42 % kjørt elsparkesykkel med promille.
- Utenlandske tunge godsbiler har omtrent dobbelt så høy risiko for å bli involvert i personskadeulykker og dødsulykker som de norske.
- Høy fart medvirket til 32 % av dødsulykkene i 2021, tilnærmet likt som gjennomsnittet for perioden 2012 - 2021 (33 %).
- Kjøring i ruspåvirket tilstand var medvirkende faktor i 14 dødsulykker i 2021 (18 %). For perioden 2012 - 2021 var andelen 22 %. Av de 14 dødsulykkene med rus har fem vært med alkohol, en med blandingsrus og åtte med annen type rus. For første gang ser vi dermed at det var flere som var påvirket av annen rus enn alkohol.
- Særlig risikofylt atferd ble vurdert som medvirkende årsak til seks av dødsulykkene i 2021.
- Tretthet var en sannsynlig medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene i 2021
- 17 drepte i bil i 2021 hadde ikke brukt bilbelte eller brukte det feil, noe som utgjorde 35 % av alle omkomne personer i bil.
- UP har gjennomgått alle dødsulykkene i perioden januar-august 2022. Etter vår vurdering fant vi blant annet at den som omkom selv i ulykken også oftest hadde størst skyld i at ulykken skjedde (70 % av ulykkene).
- Målinger fra Statens vegvesen viser at 60,1 % av trafikken overholdt fartsgrensen i 2021. Det er mer enn i 2020, men mindre enn i 2018 og 2019. Det kan antas at pandemien har hatt en liten negativ påvirkning på hastigheten på norske veier. Det er dog snakk om små endringer
- Mindre alvorlige fartsovertredelser fra manuelle kontroller har økt kraftig. I 2021 ble det utstedt 80.426 forenklede forelegg for fartsovertredelser uten prikk mot 46.920 fire år tidligere.
- UP har gjennomført en veikantelling for å undersøke alkoholpåvirket kjøring i perioden april-september 2022. 0,3 % av førerne testet positivt, noe som er betydelig høyere enn resultatet fra tilsvarende undersøkelse i 2015 og 2019. Resultatet fra begge disse var på 0,17 %.
- En oppdatert studie fra Oslo universitetssykehus av trafikkulykker i perioden 2001-2020, viser at andelen som testet positivt på alkohol eller andre stoffer representerte 40,6 % av undersøkte førere av biler og varebiler i 2001-2004 og 27,6 % av

undersøkte førere i 2017-2020. Prosentandelen som testet positivt på THC (hasj/marihuana) gikk opp fra 6,0 % i perioden 2005-2008 til 9,4 % i 2017-2020.

- Annen rus enn alkohol ble funnet i nær totredeler av politiets anmeldelser ruspåvirket kjøring i 2021
- En veikantundersøkelse gjennomført av UP i 2022 viste at 2,9 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig, hvorav 0,7 % for prating og 2,2 % for teksting/lesing. I samme undersøkelse i 2019 hadde 3,6 % brukte mobil ulovlig, fordelt på 1,8 % for prating og 1,8 % for teksting/lesing. Resultatene viste med andre ord en nedgang i ulovlig mobilbruk totalt sett, men en økning for bruk av mobiltelefon til teksting/lesing.
- I følge data fra Statens vegvesens tellepunkter gikk trafikken på norske veier ned 6,1 prosentpoeng fra 2019 til 2020. For 2021 økte trafikken med 4 prosentpoeng fra 2020 og er ikke tilbake til nivået før pandemien.

1. Ulykkesutvikling

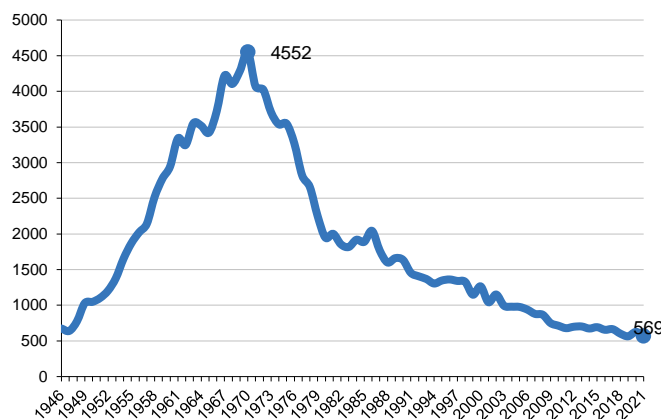
I Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 (Samferdselsedepartementet 2021) videreføres ambisjonen om at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i 2030 med maksimalt 50 drepte. I 2050 er målet at ingen skal omkomme i veitrafikken.



I 2021 omkom 80 personer i trafikken i 76 ulykker. Det er 14 % færre enn i 2020, 77 % lavere enn i år 2000 og det laveste tallet i hele etterkrigstiden. Det er derimot grunn til å anta at den reduserte trafikken, som følge av restriksjoner under koronapandemien, har vært en medvirkende årsak til de resultatene disse to årene. Foreløpige tall for de ni første månedene i 2022 viser at det var 94 omkomne i veitrafikken, hvilket er 14 flere enn i hele 2021. Det ligger med andre ord an til en kraftig økning sammenliknet med nivået de siste to årene (Statens vegvesen

2022).

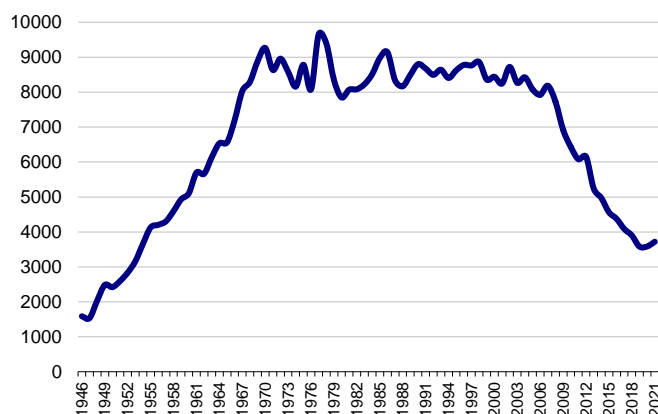
Figur 1: Antall drepte i trafikken 1946 -2021.



Antall hardt skadde i trafikken var 569, det er 9 % lavere enn i 2020 men noe høyere enn i 2019. Antall hardt skadde i trafikken viser ikke samme bratte nedadgående trend som drepte i trafikken, men det er en halvering fra 2002.

Totalt var det 649 drepte og hardt skadde i trafikken i 2021. Det er 13 % over målkurven satt i Nasjonal transportplan (NTP) mot maks 350 drepte og hardt skadde i 2030. Målet for 2021 var maksimalt 575.

Figur 2: Antall hardt skadd i trafikken 1946-2021.



Antall politiregistrerte personskadeulykker totalt i 2021 var 3.719. Det er 4 % flere enn i 2020, og representerer dermed en økning for første gang siden 2012. Fra og med 2007 har vi sett en bratt nedadgående trend for totalt antall personskadeulykker.

Figur 3: Antall politiregistrerte personskadeulykker 1946-2021.

1.1.1. Underrapportering

Et betydelig antall skadde i veitrafikken blir ikke registrert av politiet. Underrapporteringen synes å være spesielt høy når det gjelder syklistene i eneulykker. Mens de offisielle ulykkestallene de siste årene har vært rundt 600 hardt skadde per år, er det gjort beregninger som viser at det reelle tallet kan ligge på mellom 1.500 og 2.000 ulykker (Lund 2019)¹.

1.1.2. Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

Basert på beregninger av kostnader for ulike skadegrader er personskaadeulykker i trafikken anslått å ha kostet samfunnet om lag 13,2 mrd. kr i 2020 (Statens vegvesen, politiet, Helse- og omsorgsdepartementet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner 2022).

1.1.3. Ulykkesutviklingen i Europa

EU 27² har samlet redusert antallet trafikkdrepte med 31 % i løpet av tiårsperioden 2011-2021. Det var 19.823 dødsfall i trafikken på EU-veier i 2021. Nedgangen var størst mellom 2011 og 2014, med 16 %. I perioden 2015-2019 var reduksjonen på 7 %. Som følge av strenge reiserestriksjoner i Europa på grunn av Covid-19-pandemien, så vi en stor nedgang i 2020 (17 %) sammenlignet med 2019. Antall drepte i 2021 var 13 % lavere enn i 2019, men 5 % høyere enn i 2020.

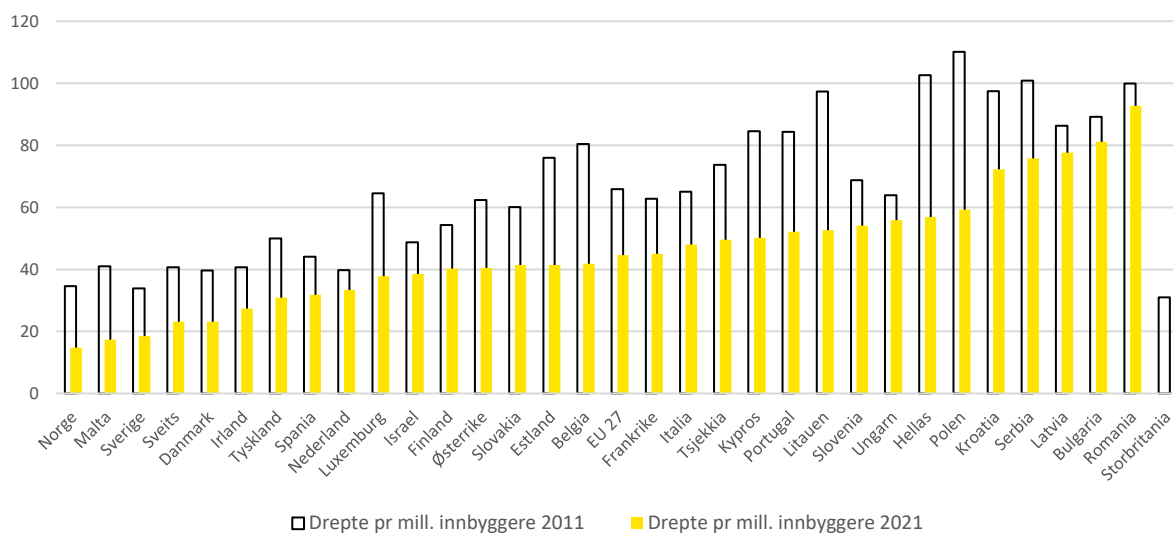
Norge har fortsatt det laveste antallet drepte i forhold til innbyggertall i Europa. I 2021 var tallet 14,8, gjennomsnittet for EU27 var 44,6 (se figur 4). Norge skiller seg også positivt ut når det gjelder antallet drepte per mrd. kjøretøy-km. I perioden 2018-2021 var det i Norge 2,08 drepte per mrd. Kjøretøy-km., mot 2,54 drepte per mrd. Kjøretøy-km. i Sverige og 3,05 drepte per mrd. Kjøretøy-km. i Storbritannia (Statens vegvesen 2022).

Når det gjelder antallet hardt skadde var reduksjonen på 18 % i perioden 2011-2021. Antallet alvorlige skader var nesten uendret frem til 2019. Som med trafikkdrepte, var det et betydelig fall i 2020 (13 %) sammenlignet med 2019. Antallet alvorlig skadde holdt seg stabilt i 2021 med en nedgang på 0,5 % sammenlignet med 2020. I følge oppdaterte estimater fra EU-kommisjonen ble 120.000 mennesker alvorlig skadet på EU27-veier i 2019³ (Carson, Jost og Meinero 2022).

¹ Regjeringens ambisjon om at summen av drepte og hardt skadde maksimalt skal være 350 i 2030, er satt med utgangspunkt i det offisielle tallet for hardt skadde. I NTP 2022-2033 er det gitt føringer om at det skal arbeides for at vi i NTP 2026-2037 skal være i stand til å sette en ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. For å få bedre oversikt over skadde i veitrafikken og for å få grunnlag for å etablere nye etappemål for antall hardt skadde basert på det reelle omfanget, skal det legges til rette for at data fra helsevesenet skal kunne benyttes i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette vil bli gjort gjennom Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk, som er etablert som et samarbeidsprosjekt mellom Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet.

² Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden.

³ basert på den felles EU-definisjonen av hva som utgjør en alvorlig veiskade - en pasient med et skadenivå på MAIS3 eller mer



Figur 4: Antall drepte pr million innbyggere i Europa 2021 og 2011, pr. land.

Svakheter i håndhevingen av trafikregler bremser utviklingen med å redusere trafikdrepte i Europa, viser en ny rapport fra European Transport Safety Council (ETSC).

https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

1.2. Alder

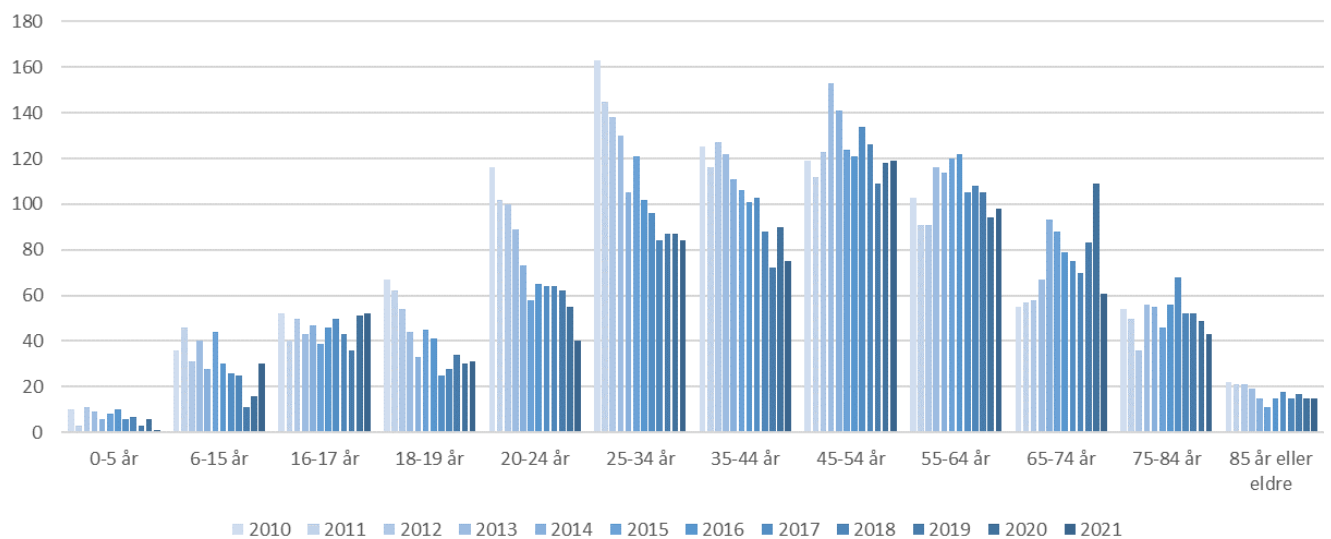
I 2021 så vi en spesielt stor økning i antall drepte og hardt skadde i aldersgruppen 6-15 år. Det var nesten en dobling sammenlignet med de to foregående årene, og er dermed tilbake på samme nivå som i årene 2016-2018. Forøvrig er det også i 2021 flest 16- og 17-åringer som mister livet eller blir hardt skadd i trafikken. I tillegg til at utviklingen for 18- og 19-åringer har vært stigende etter 2016 etter en periode med god utvikling.

Det har vært flest drepte blant 18- og 19-åringene de siste årene, mens det har vært flest hardt skadde blant 16- og 17-åringene.

Tegn til nedgang i drepte og hardt skadde for aldersgruppen 20-24 år, mens for aldersgruppen 25-64 år har antallet vært på samme nivå de tre siste årene.

Andelen av befolkningen som har fylt 65 år er økende, og denne aldersgruppen utgjør en noe større andel av de drepte og hardt skadde enn for 25-30 år siden. I 2021 så vi likevel en nedgang på 31 % sammenlignet med 2020. UPs gjennomgang av dødsulykkene i perioden januar-august 2022, fant at aldersgruppen som hadde skyld i flest ulykker var gruppen 65+ (32 %). 16 førere på 75+ ble vurdert å ha størst skyld i ulykkene de var involvert i, og fem av disse førerne hadde ikke gyldig helseattest.

Drepte og hardt skadde i aldersgruppene 18-24 og 65+ domineres av bilister, men i aldersgruppen 25-64 utgjør også motorsyklister en vesentlig andel. Størsteparten av de drepte og hardt skadde 16- og 17-åringene forulykkes på lett MC og moped. Blant de aller yngste trafikantene, under 16 år, utgjør fotgjengere en stor andel.



Figur 5: Drepte og hardt skadde 2010-2021 fordelt på aldersgrupper.

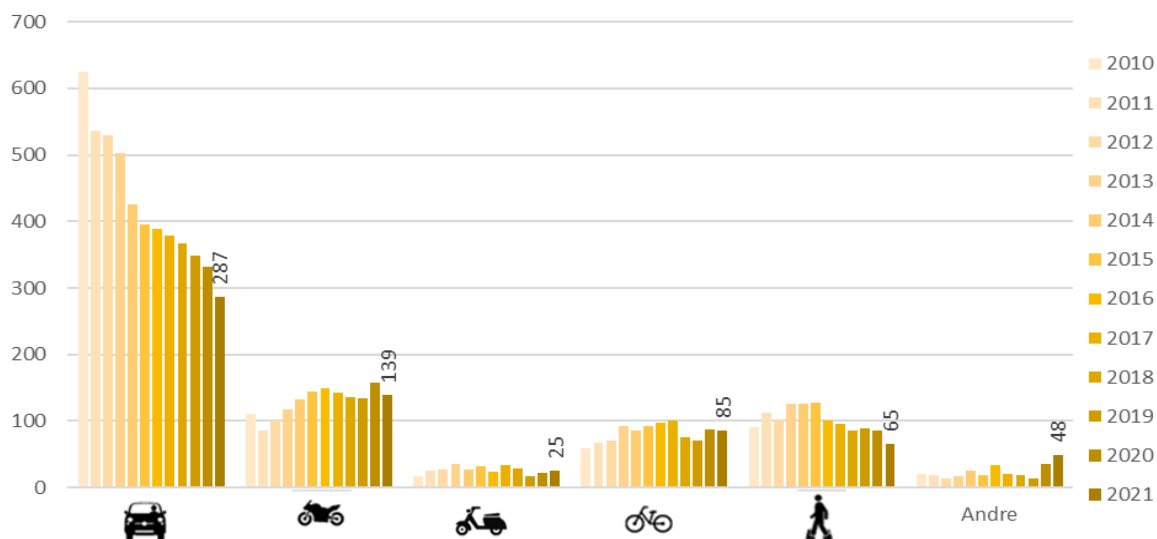
1.3. Kjønn

Av de 80 drepte på norske veier i 2021 var 16 kvinner og 64 menn. For hardt skadde var fordelingen 194 kvinner og 375 menn. Det er en høyere andel kvinner som er involvert i ulykker med lavere skadegrad. Av de drepte var 20 % kvinner, av de hardt skadde var 34 % kvinner, mens av personer som var lettere skadd var 40 % kvinner. Fordelingen har vært tilnærmet lik over tid.

Det er størst andel kvinner blant bilpassasjerer og fotgjengere, her utgjorde kvinneandelen henholdsvis 58 og 53 % av de drepte og hardt skadde i 2021. Den laveste kvinneandelen er drepte eller hardt skadde motorsyklister, på 13 %.

1.4. Trafikantgrupper

Det var nedgang i antallet drepte og hardt skadde i nesten alle trafikantgrupper fra 2020 til 2021, utenom mopedister og gruppen "andre trafikanter". Antall drepte og hardt skadde i bil følger en nedadgående trend, med mer enn en halvering sammenlignet med 2010. Ikke like god utvikling for øvrige trafikantgrupper (se figur 6).



Figur 6: Drepte og hardt skadde 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.4.1. Personbil og varebil

49 personer ble drept og 238 hardt skadd i bil i 2021: Totalt 287, hvorav 209 som bilførere og 78 som passasjerer. Bilistene utgjorde dermed 44 % av de drepte og hardt skadde. Dette er trafikantgruppen med størst positiv utvikling, og det har vært et stort fall i tallene både for bilførere og bilpassasjerer. For ti år siden ble 537 personer drept eller hardt skadd i bil, da utgjorde bilistene 63 % av de drepte og hardt skadde. Nedgangen skyldes i stor grad sikrere biler, men også at det er denne trafikantgruppen som har hatt størst trafikksikkerhetsgevinst av gjennomførte infrastrukturtiltak.

69 % av de drepte og hardt skadde bilførere var menn, mens for bilpassasjerene var det flere kvinner (60 %).

Av drepte og hardt skadde bilførere i 2021 var det spesielt mange i aldersgruppen 45-64 år (39 %). For bilpassasjerene var aldersfordelingen mer jevn.

I perioden 2017-2021 ble flest bilister drept eller hardt skadd i en møteulykke (44 %), mens 37 % ble drept eller hardt skadd i en utforkjøringsulykke.

Innlandet var, som i 2020, politidistriktet med flest drepte og hardt skadde bilister (55 i 2021), både i antall og sett i forhold til innbyggertall.

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) rapport 2021 ⁴ for ulykker med personbil og varebil finner vi at:

- 83% av drepte eller hardt skadde i personbil /varebil ble drept eller hardt skadd i 60-sone eller høyere.
- 43 % av drepte eller hardt skadde i personbil /varebil ble drept eller hardt skadd på fylkesvei, 13 % på riksvei og 33 % på en europavei.
- Flest på mandag og torsdag

⁴ <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/3014673>

- Flest på ettermiddag mellom kl. 14:00 og 16:00.
- Personbil eller varebil var innblandet i 69 % av de alvorlige ulykkene med drepte eller hardt skadde.

1.4.2. Motorsykkel/moped

I 2021 ble:

- 1 person drept og 24 hardt skadd på moped.
- 1 person drept og 28 hardt skadd på lett motorsykkel.
- 14 personer drept og 96 hardt skadd på tung motorsykkel.

Det var en nedgang i drepte og hardt skadde på MC, mens det var liten økning for mopedulykkene sammenlignet med 2020. Antallet drepte og hardt skadde på moped/MC har vært på tilnærmet samme nivå siden 2013.

Av 110 drepte og hardt skadde på tung MC i 2021 var 64 mellom 45 og 65 år (58 %) mens 21 av 29 drepte og hardt skadde på lett MC var 16-17 år (72 %). For moped var ca. halvparten av de drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16-17 år (48 %).

En stor andel av de drepte og hardt skadde på MC er menn (88 %). Andelen menn er noe lavere på moped (82 %).

Både moped og lett og tung MC har en stor andel utforkjøringsulykker, de utgjorde henholdsvis 34, 41 og 49 % siste fem år. Foruten utforkjøringsulykker er det kryssulykker som er den hyppigste forekommende ulykkestypen med henholdsvis 31, 20 og 16 %.

Det var flest drepte og hardt skadde på moped/MC i Sør-Øst politidistrikt (24).

I Statens vegvesens UAG rapport 2021 for ulykker med MC og moped finner vi at:

- 70 % av drepte eller hardt skadde på MC og moped ble drept eller hardt skadd i 60-soner eller høyere.
- 57 % av drepte eller hardt skadde på MC og moped ble drept eller hardt skadd på fylkesvei, 9 % på riksvei og 15 % på en europavei.
- Flest på lørdag og søndag
- Flest på ettermiddag mellom kl. 13:00 og 18:00.

Det er overvekt av utforkjøringsulykker, spesielt i venstre kurver og det er ofte føreren selv som utløser ulykken, fordi farten er for høy inn i kurven.

En analyse av dødsulykkene i perioden 2015-20 viser at ATV er den trafikantgruppen med den høyeste andelen ekstremtferd (50 %). Moped og lett motorsykkel har den laveste andelen med 17 og 20 %. For gruppen mellomtung og tung motorsykkel er andelen ekstremtferd opp mot 40 % (Iversen og Njå 2022).

I perioden januar-september i år omkom 22 personer på MC. Det er det høyeste antallet på seks år.

1.4.3. Sykkel og elsparkesykkel

Fire syklister ble drept og 81 hardt skadd i politirapporterte ulykker i 2021, det er færre enn i 2020, men flere enn de to foregående årene. Ingen tydelige positive utviklingstrekk for drepte og hardt skadde syklister:

- Flest menn (75 %) og flest i aldersgruppen 35-64 år (59 %), da særlig gruppen 45-54 år (26 %). De under 20 år utgjorde 8 % (gjennomsnitt siste fem år).
- Kryssulykkene dominerer (utgjorde 38 % gjennomsnitt siste fem år).
- Flest sykkelulykker i Oslo (utgjorde 29 % gjennomsnitt siste fem år).

I Statens vegvesens UAG rapport 2021 for sykkelulykker finner vi at:

- 76 % ble drept eller hardt skadd i 50-sone eller lavere.
- 47 % ble drept eller hardt skadd på kommunal vei og 40 % på fylkesvei.
- Flest på torsdag og tirsdag.
- Flest på ettermiddag mellom kl. 15:00 og 18:00.

Konfliktnivået mellom syklister og andre trafikanter er høyt⁵, særlig mht. dårlig samspill mellom bilister og syklister (Fyhri, Bjørnskau og Sørensen 2012). Regelbrudd i trafikken får sjelden konsekvenser for syklister⁶. I Norge ble det utstedt 319 bøter til syklister i 2021, 90 % av disse var for kjøring på rødt lys i Oslo pd.

Resultatene fra en dansk analyse viser at risikoen for død eller alvorlig skade er større på elsykler enn på konvensjonelle sykler, også når man tar hensyn til kjønn og alder. Risikoen for menn på elsykler er større enn for kvinner på elsykler. Alder øker egenrisikoen, både for elsykler og konvensjonelle sykler. Imidlertid ser man en større betydning av alder for elsykler, men disse resultatene er også forbundet med større usikkerhet (Janstrup og Møller 2022).

Basert på registreringene ved sykehus er det beregnet en underrapportering i politiregistrerte ulykker med elsparkesykkel på hele 98 %. Ulykkesutviklingen for små elektriske kjøretøy/elsparkesykler må sees både i forhold til omfanget av bruk, regelverksendringer og den enkelte kommunes reguleringer⁷ (Statens vegvesen 2022).

⁵ <https://www.tryggtrafikk.no/i/media/pressemeldinger/for-hoyt-konfliktniva-pa-norske-veier/>

⁶ Aftenposten 2.august 2022, Kommentar Therese Sollien [Bli med på plingfesten! \(aftenposten.no\)](https://www.aftenposten.no/bli-med-pa-plingfesten/)

⁷ Det har i flere omganger vært innstramminger og presiseringer i regelverket. I mai 2021 ble det blant annet tydeliggjort i regelverket at det er forbudt å være flere på ett kjøretøy og at fotgjengere har prioritet på fortau. I tillegg kom det nye skilt som retter seg mot bruk av småelektriske kjøretøy. Regelverksendringer 15. juni 2022 fastsatte at den alminnelige promillegrensen på 0,2 også skal gjelde for småelektriske kjøretøy. Videre ble nedre aldersgrense for bruk satt til 12 år og det ble innført hjelmpåbud for barn under 15 år. I tillegg ble småelektriske kjøretøy omklassifisert fra sykkel til motorvogn. Fra 1. september 2022 omfattes utleide kjøretøy av bilansvarsloven og må ha ansvarsforsikring. Tilsvarende gjelder fra privateide kjøretøy fra 1. januar 2023. Som et supplement til det nasjonale regelverket har også den enkelte kommune anledning til å innføre reguleringer. I Oslo er det f.eks. satt et krav om at det totalt maksimalt skal være 8000 elsparkesykler til utleie, og disse skal spres utover i ulike soner. Videre skal tilbudet om utleie være stengt mellom kl 23.00 og kl 05.00.

Tabell 1: Antall drepte og skadde på småelektriske kjøretøy (Begrepet småelektriske kjøretøy omfatter blant annet elsparkesykkel, segway, elektrisk enhjuling og hoverboard)(Statens vegvesen 2022).

	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2019	0	0	12
2020	2	2	44
2021	1	9	69

For perioden jan-oktober 2022 har det vært fem dødsulykker med omkommet person på elsparkesykkel.

Det har kommet flere TØI-rapport i 2022 som tar for seg elsparkesykkel. Her finner vi at:

- Risikoen for en ulykke er fem til syv ganger større med elsparkesykkel enn med sykkel. Det er høyere risiko blant ungdom enn blant voksne. Utleie-elsparkesykler har betydelig høyere risiko for ulykker enn egneide elsparkesykler (Fyhri, Karlsen og Bjørnskau 2022).
- Særlig høye skadetall om natten i helgene (Fearnley, Karlsen og Bjørnskau 2022).
- Kraftig økning i bruk av elsparkesykkel blant ungdom. Hele 83 % av ungdommene har tilgang til elsparkesykkel. 15 % har hatt uhell med elsparkesykkel, og de fleste ulykkene kan karakteriseres som enulykker. Manglende hjelmbruk, to personer på en sparkesykkel og høyere hastighet enn gangfart på fortau er de mest utbredte risikoatferdene. Jenter, og de mellom 16 og 17 år, har størst risiko for ulykker. Å kjøre elsparkesykkel i alkoholpåvirket tilstand synes å øke med alder. For aldersgruppen 20-22 år har 42 % kjørt elsparkesykkel med promille (Milch, et al. 2022).

1.4.4. Fotgjenger

7 fotgjengere ble drept og 58 hardt skadd i 2021. Det er hele 24 % færre enn i 2020 og det laveste tallet det siste tiåret. Fra 2015 ser vi en positiv ulykkesutvikling i drepte og hardt skadde fotgjengere i de politirapporterte ulykkene.

57 % av drepte og hardt skadde den siste femårsperioden var kvinner. Ingen tydelig aldersprofil, den varierer fra år til år. For siste fem år ser vi at det er aldersspennet 45-84 år som ligger høyest, samlet utgjorde de 53 %.

I Statens vegvesens UAG rapport 2021 for fotgjengerulykker finner vi at:

- 81% ble drept eller hardt skadd i 50-sone eller lavere.
- 42 % ble drept eller hardt skadd på fylkesvei og 35 % på kommunal vei.
- Flest på fredag.
- Flest på ettermiddag mellom kl. 12:00 og 18:00.

1.4.5. Tungbil

I Statens vegvesens UAG rapport 2021 for ulykker med lastebil og buss finner vi at:

- 79% av drepte eller hardt skadde i lastebil/buss ble drept eller hardt skadd i 60-sone eller høyere.
- 32 % av drepte eller hardt skadde i lastebil/buss ble drept eller hardt skadd på fylkesvei, 32 % på riksvei og 16 % på en europavei.
- Flest på onsdag og torsdag
- Flest på ettermiddag mellom kl. 14:00 og 17:00.
- 19 personer i lastebil eller buss ble drept eller hardt skadd. Lastebil eller buss var derimot innblandet i 75 ulykker med drepte eller hardt skadde (13%).

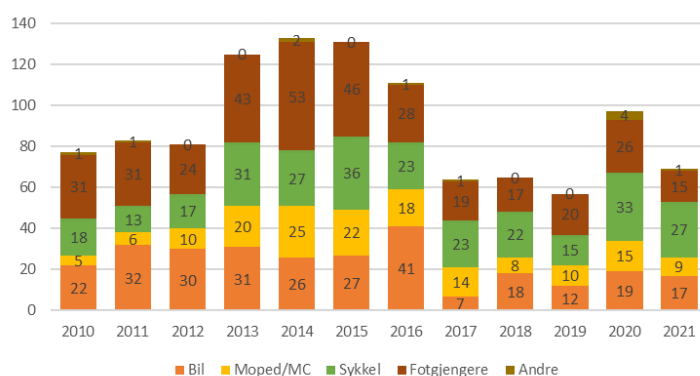
To personer i tungbil omkom i trafikken i perioden januar-august 2022. Tungbil var derimot involvert i 18 dødsulykker i denne perioden, i flesteparten av ulykkene var det annen part som hadde mest skyld i ulykken. Vi vurderte at tungbilføreren hadde mest skyld i fem av de 18 ulykkene (28 %).

Rapport fra TØI⁸ viser at risikoen for personskadeulykker med tunge godsbiler er redusert med 73 % fra 2007 til 2020. Risikoen for dødsulykker er redusert med 61 %. Hele syv av ti dødsulykker med tunge godsbiler var utløst av andre kjøretøy. Årsakene til den store nedgangen i ulykkesrisiko er elektronisk stabilitetskontroll, nedgang i fart, økt karosseri-sikkerhet hos motparten og Statens vegvesens og politiets kontroller.

Utenlandske tunge godsbiler har omtrent dobbelt så høy risiko for å bli involvert i personskadeulykker og dødsulykker som de norske. Utenlandskregistrerte tunge godsbiler har særlig høyere risiko i Vest-, Midt- og Nord-Norge. Utenlandske tungbiler har hatt en litt større reduksjon i ulykkesrisiko enn de norske når det gjelder personskadeulykker. Mulige årsaker er at tiltakene har hatt sterkere effekt på de utenlandske enn de norske og dermed økt erfaringen med og tilpasning til norske forhold (Nævestad, et al. 2022).

1.5. Politidistrikt

1.5.1. Oslo politidistrikt



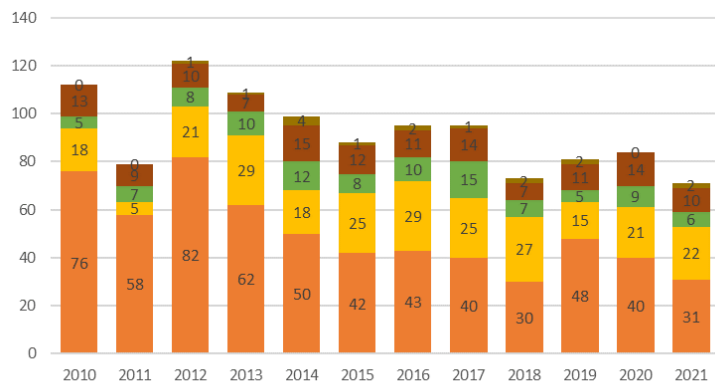
69 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Oslo i 2021, det er nesten en 30 % nedgang fra året før, men tilnærmet på samme nivå med de tre foregående årene. En stor andel forulykkes på sykkel. I tillegg er mørketallene store⁹. Tre personer ble drept i trafikken i Oslo i 2021. De drepte utgjør en mye mindre andel av de drepte og hardt skadde i Oslo enn i de øvrige politidistriktene.

Figur 7: Drepte og hardt skadde i Oslo politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

⁸ <https://www.toi.no/publikasjoner/tunge-kjoretoys-ulykkesrisiko-i-norge-article37554-8.html>

⁹ <https://www.vegvesen.no/globalassets/faq/publikasjoner/svv-rapport/svv-skadersykel-el-sparkesykelrett-240321.pdf>

1.5.2. Øst politidistrikt

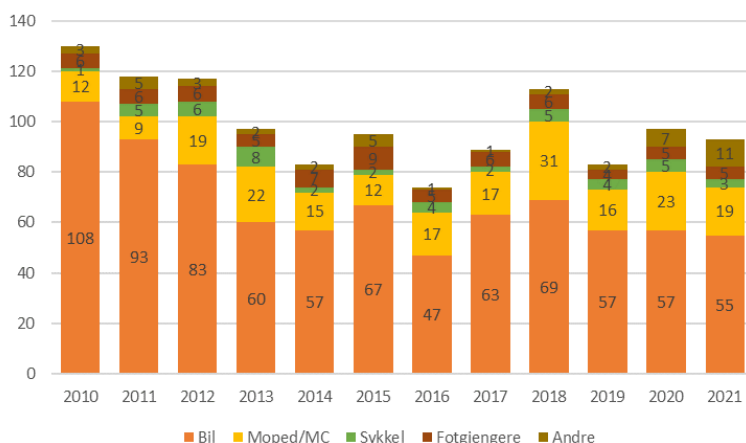


Figur 8: Drepte og hardt skadde i Øst politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

71 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Øst politidistrikt i 2021. Det er ny bunnrekord med nedgang for alle trafikantgrupper sammenlignet med 2020. Bilistene utgjorde den største trafikantgruppen, som utgjorde 44 % av de drepte og hardt skadde i 2021.

13 drepte i 2021.

1.5.3. Innlandet politidistrikt

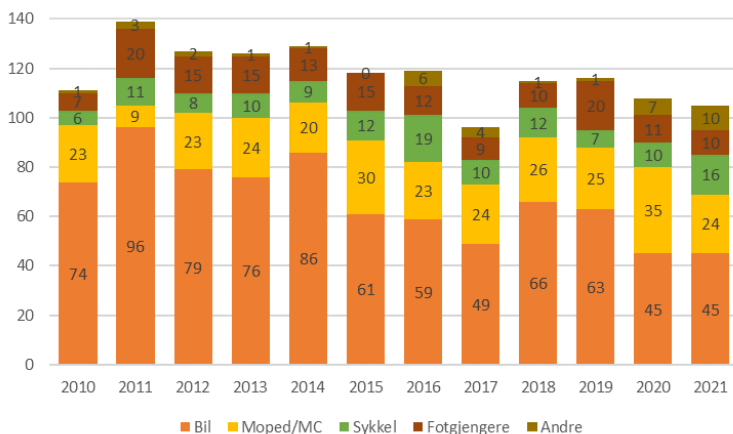


Figur 9: Drepte og hardt skadde i Innlandet politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

93 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Innlandet politidistrikt i 2021. Det er 4 færre enn i 2020, men ti flere enn i 2019. Innlandet er det politidistriktet med flest drepte og hardt skadde pr 1.000 innbygger (0,25 mot 0,12 som var gjennomsnittet for Norge). Største trafikantgruppe er bilister, disse utgjorde 59 % av de drepte og hardt skadde i 2021.

9 drepte i 2021.

1.5.4. Sør-Øst politidistrikt

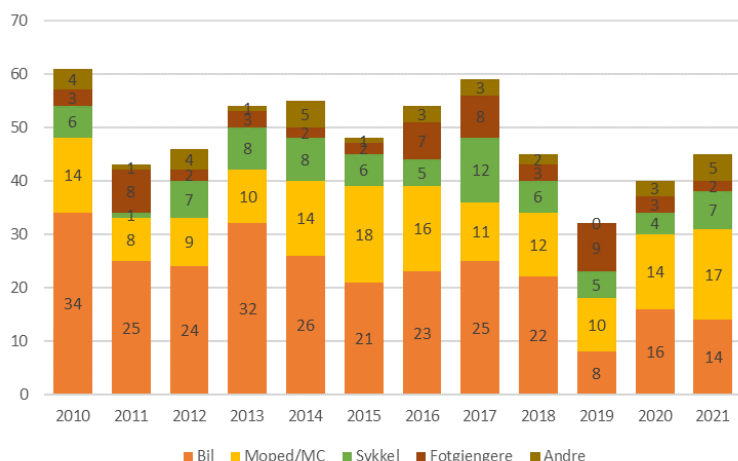


Figur 10: Drepte og hardt skadde i Sør-Øst politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

105 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Sør-Øst politidistrikt i 2021. Det følger en svakt nedadgående trend de siste ti årene, og det gjelder særlig for bilister. Andelen av de drepte og hardt skadde som sitter i bil, blir stadig mindre. I 2021 var den 42 % mot 69 % i 2011.

12 drepte i 2021.

1.5.5. Agder politidistrikt

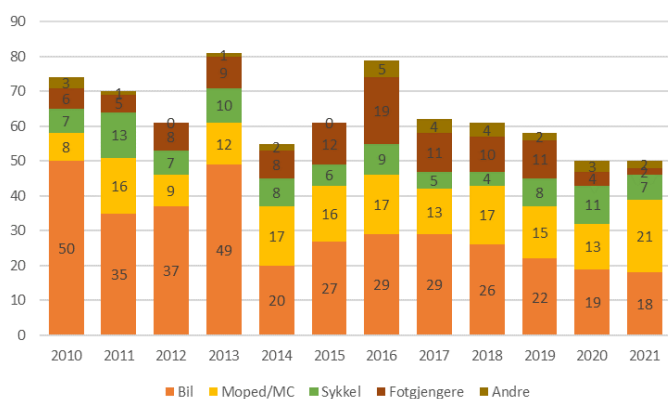


45 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Agder politidistrikt i 2021. Det er flere enn de to foregående årene, og likt med 2018. Personer på motoriserte to-hjulinger, moped og MC, utgjorde den største trafikantgruppen blant politiregistrerte ulykker med drepte og hardt skadde. I 2021 38 %.

Fem drepte i 2021.

Figur 11: Drepte og hardt skadde i Agder politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.5.6. Sør-Vest politidistrikt

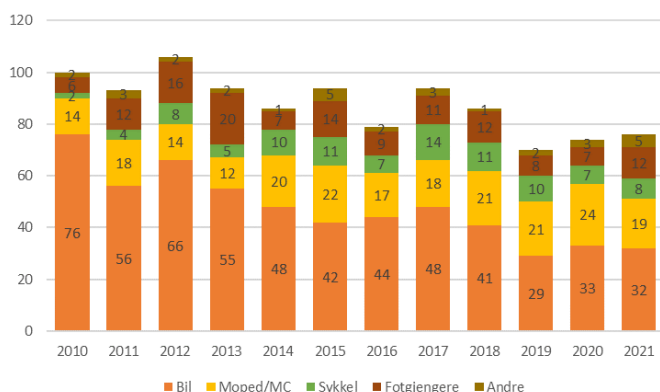


50 personer ble drept eller hardt skadd i Sør-Vest politidistrikt i 2021. Det er likt antall som i 2020. Spesielt mange var på moped/MC, de utgjorde 42 % av de drepte og hardt skadde i distriktet i 2021.

Seks drepte i 2021.

Figur 12: Drepte og hardt skadde i Sør-Vest politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.5.7. Vest politidistrikt

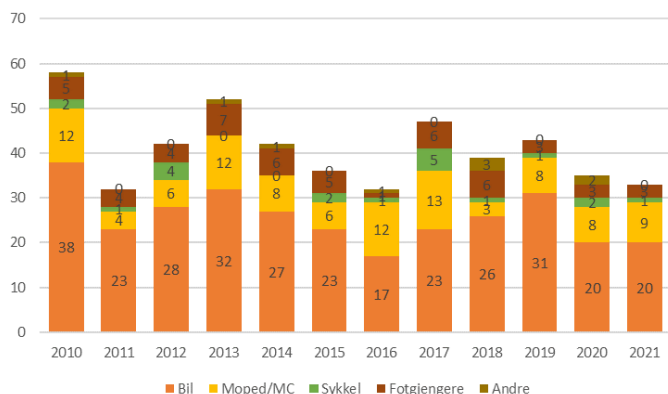


76 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Vest politidistrikt i 2021, det er til nærmest likt/noe økning fra de to foregående årene. Også her ser vi at bilistene utgjør en stadig mindre andel av de drepte og hardt skadde. 42 % i 2021 mot 76 % i 2010.

Ni drepte i 2021.

Figur 13: Drepte og hardt skadde i Vest politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.5.8. Møre og Romsdal politidistrikt

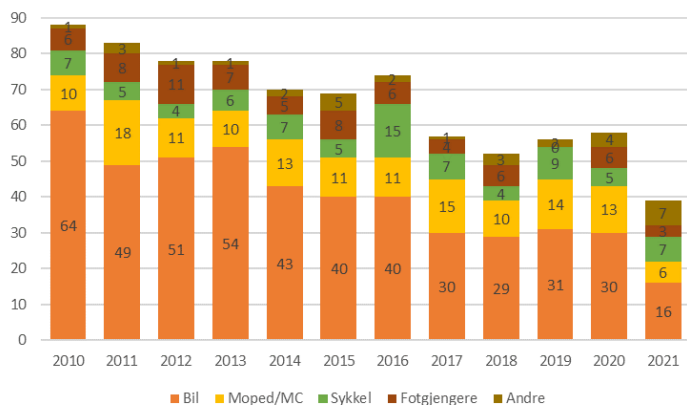


33 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Møre og Romsdal politidistrikt i 2021. Det er tilnærmet likt som i 2020, men ingen tydelig nedadgående trend for ulykker. Bilistene utgjorde 60 %.

Tre drepte i 2021.

Figur 14: Drepte og hardt skadde i Møre og Romsdal politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.5.9. Trøndelag politidistrikt

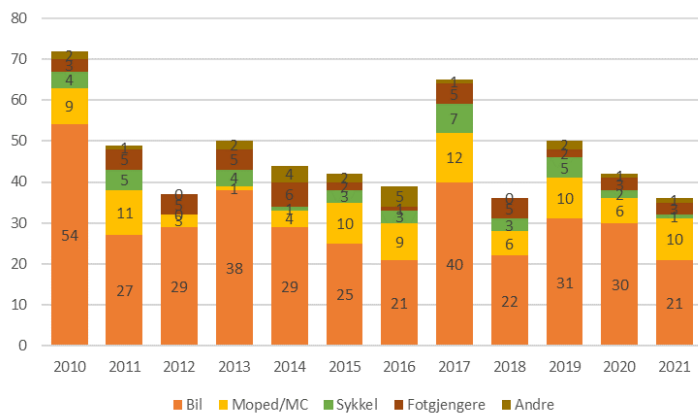


39 personer ble drept og hardt skadd i trafikken i Trøndelag politidistrikt i 2021. Følger en nedadgående trend de siste ti årene. Nedgangen er først og fremst å se for bilister.

Åtte drepte i 2021.

Figur 15: Drepte og hardt skadde i Trøndelag politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.5.10. Nordland politidistrikt

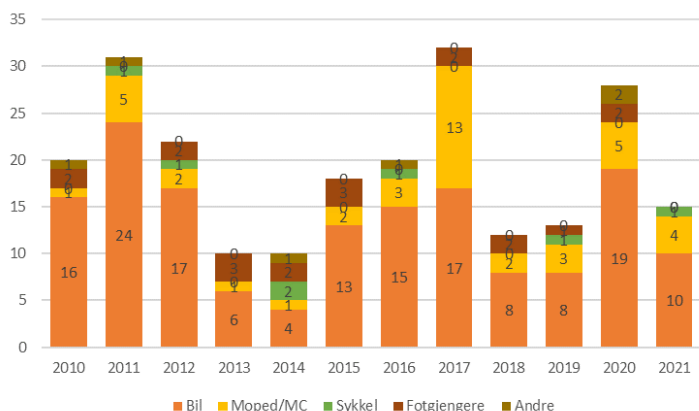


36 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Nordland politidistrikt i 2021. Vi ser ingen tydelig nedadgående utvikling, men tallet for 2021 er lavere enn de to foregående årene.

To drepte i Nordland.

Figur 16: Drepte og hardt skadde i Nordland politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.5.11. Troms politidistrikt

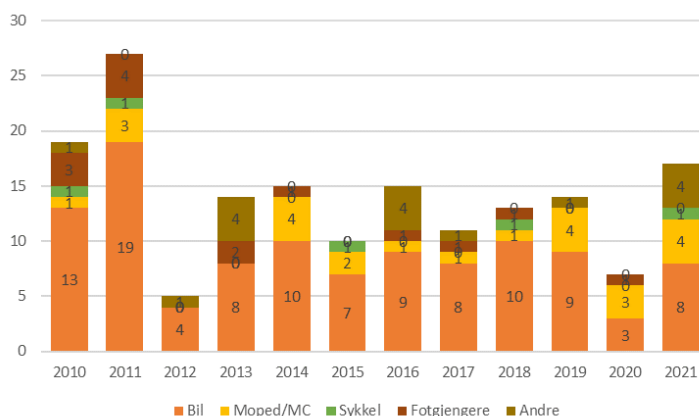


15 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Troms politidistrikt i 2021. Det er nesten en halvering sammenlignet med fjoråret, men på nivå med de to foregående årene. Det er heller ikke her noen tydelig nedadgående ulykkesutvikling.

Fire drept i 2021.

Figur 17: Drepte og hardt skadde i Troms politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.5.12. Finnmark politidistrikt



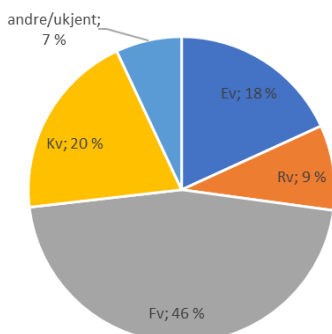
17 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken i Finnmark politidistrikt i 2021, noe som er det høyeste antallet på ti år. Vi ser ingen klar positiv ulykkesutvikling. I 2021 har over halvparten av de drepte og hardt skadde vært andre trafikantgrupper enn bilister.

Seks drept i 2021.

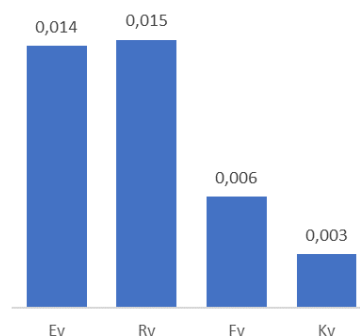
Figur 18: Drepte og hardt skadde i Finnmark politidistrikt 2010-2021 fordelt på trafikantgrupper.

1.6. Veikategori

Det er flest ulykker med drepte og hardt skadde på fylkesveinettet, mens gjennomsnittlig per kilometer er det flest ulykker med drepte og hardt skadde på Europa -og riksveinettet. Se figur 19 og 20.



Figur 20: Ulykker med drepte og hardt skadde 2021 fordelt på type vei (basert på foreløpige tall).



Figur 19: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2021 pr km, fordelt på veikategori (foreløpige tall)

Fylkesveinettet er derimot veinettet med høyest risiko (målt som drepte og hardt skadde per kjøretøykilometer). Se tabell 2.

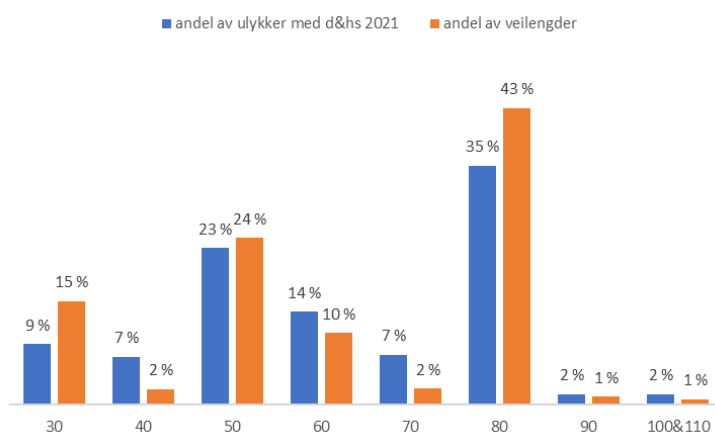
Tabell 2: Risiko for å bli drept eller hardt skadd per mrd. Kjøretøy-km. på offentlig vei fordelt på fylker og veikategori, 2018-2021 (Statens vegvesen 2022).

Fylke	Alle veger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm ^A	Riksveger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	Fylkesveger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm	Kommunale veger Drepte/hardt sk per mrd kjtkm
Viken	12,0	8,4	19,0	8,9
Oslo	13,5	4,1		37,4
Innlandet	18,2	14,6	29,3	7,7
Vestfold og Telemark	14,5	10,0	19,7	10,0
Agder	14,4	13,0	19,5	8,3
Rogaland	12,5	6,1	18,2	11,5
Vestland	17,3	16,3	21,5	9,6
Møre og Romsdal	15,0	9,5	24,0	5,9
Trøndelag	11,3	10,8	14,8	6,3
Nordland	20,6	22,6	21,2	14,4
Troms	10,7	13,8	10,1	5,5
Finnmark	19,4	20,3	20,7	14,6
Norge samlet	14,2	10,6	20,0	11,9

På riksveinettet er møteulykker den største utfordringen, med 42 % av de drepte og hardt skadde i fireårsperioden 2018-2021. Tilsvarende er utforkjøringsulykker den største utfordringen på fylkesveinettet. Kryssulykker og fotgjengerulykker skjer i stor grad innenfor tettbygd strøk.

1.7. Fartssone

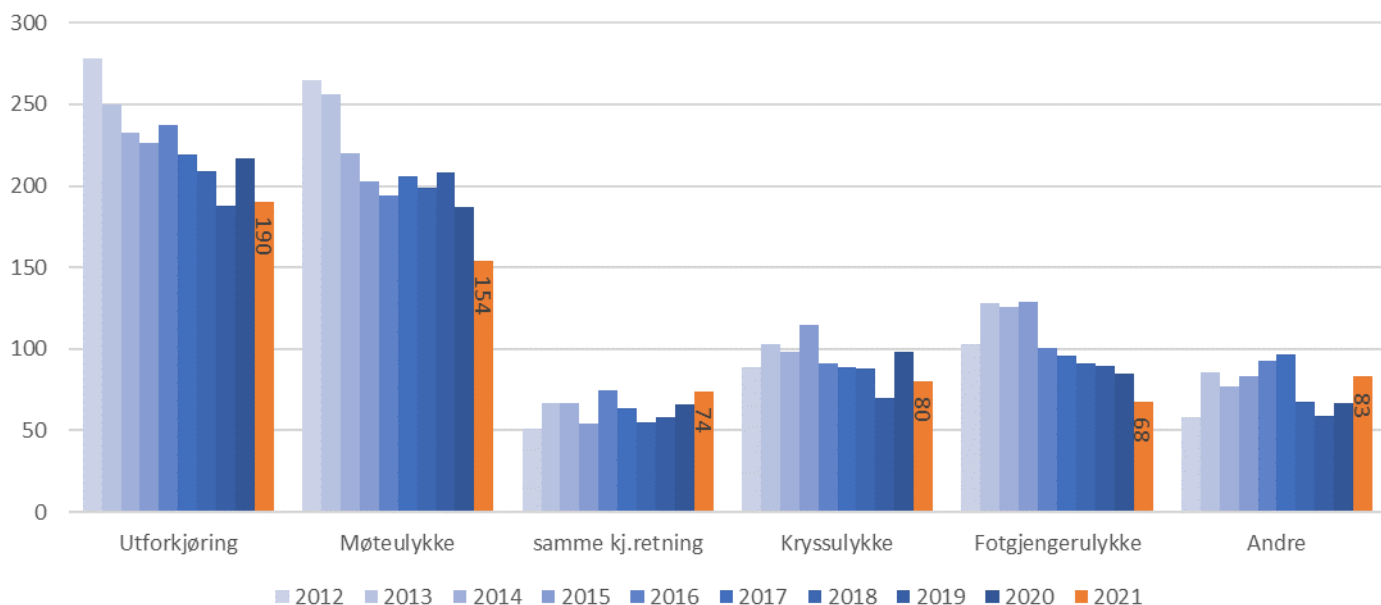
Det er flest ulykker med drepte og hardt skadde i 80-sone og 50-sone, mens gjennomsnittlig per kilometer er det flest ulykker med drepte og hardt skadde i 40- og 70-sone. 40- og 70-soner er veistrekningsområder som er særlig ulykkesutsatt og har fått nedsatt hastighetsgrense fra henholdsvis 50 og 80. 40- og 70-soner utgjør under 5% av det offentlige veinettet, men hadde 14 % av ulykkene med drepte og hardt skadde i 2021. Se figur 21.



Figur 21: Fordeling ulykker med drepte og hardt skadde 2021 (foreløpige tall) og offentlig vei på fartssoner.

1.8. Type ulykke

Antall drepte og hardt skadde i møteulykker og utforkjøringsulykker har hatt en kraftig reduksjon de siste ti årene, til dels også fotgjengerulykker. Kryssulykker, ulykker med samme kjøreretning og andre ulykker har holdt seg på samme nivå. I 2021 så vi en særlig stor nedgang i møteulykker. Det er likevel fortsatt møteulykker og utforkjøringsulykker som dominerer i de alvorligste vegtrafikkulykkene (se figur 22). Utforkjøringsulykker og ulykker i samme kjøreretning preger statistikken over ulykkene med lavere alvorlighetsgrad.

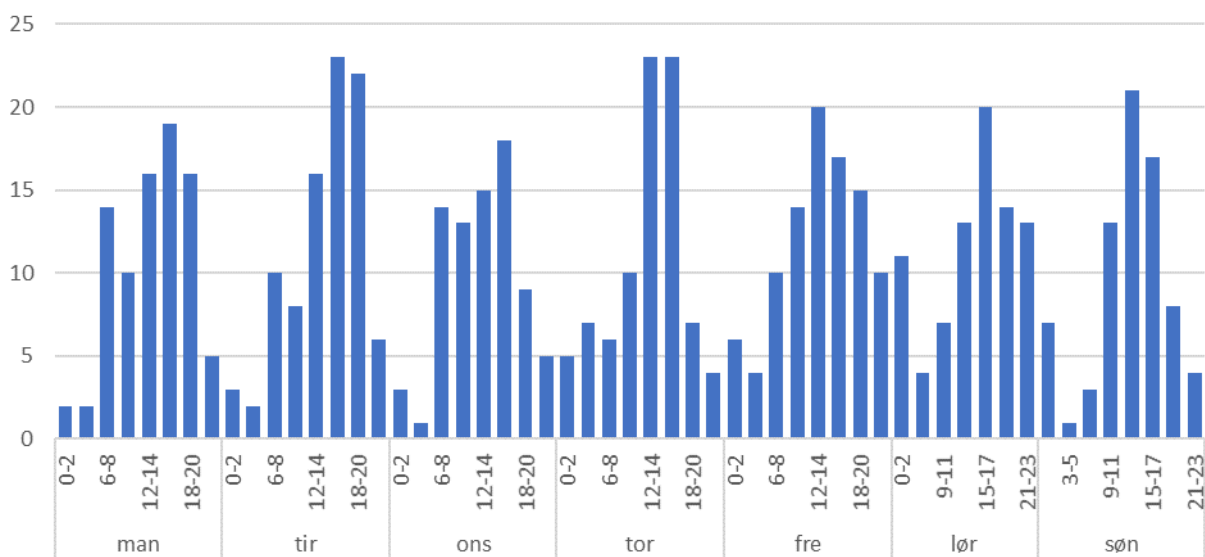


Figur 22: Antall drepte og hardt skadde fordelt på type ulykke 2012-2021.

1.9. Måned, Ukedag og Tid på døgnet

Det er i sommermånedene at flest personer blir drept eller hardt skadet i trafikken. I siste femårsperiode var det 50 % flere drepte og hardt skadde i løpet av månedene juni-august enn i årets øvrige måneder.

Det er for øvrig nokså jevn fordeling på ukedagene, noen flere på fredager. Mens vi ser en klar overvekt av ulykker i tidsrommet mellom kl. 12:00 og 18:00. Se figur 23.



Figur 23: Antall ulykker med drepte og hardt skadd 2021 fordelt på ukedag og tis på døgnet (foreløpige tall).

1.10. Årsaker

TØI-rapport basert på analyser av ulykkesanalyserapportene etter alle dødsulykkene mellom 2017 og 2020 viser at bevisste farlige lovbrudd medvirker til alvorlige ulykker i 40 % av dødsulykkene. Disse ulykkene betegnes som «utenfor nullvisjonens systemgrenser». Disse ulykkene omfatter i hovedsak ulykker hvor promillekjøring, fartsovertredelser og manglende bruk av bilbelte har medvirket til ulykken. Ulykkene utenfor systemgrensene er ofte ulykker hvor en fører som er ruset, kjører langt over fartsgrensen og/eller ikke bruker bilbelte, omkommer i en utforkjøring. Det er en betydelig sammenheng mellom de ulike medvirkende faktorene som klassifiserer ulykker som utenfor systemgrensene (Hesjevoll, et al. 2022).

Trafikksikkerhetshåndboken viser til studier som gir en klar sammenheng mellom trafikklovbrudd og trafikkulykker, som f.eks. at ulykkesrisikoen er over tredoblet blant førere som ble tatt for risikabel kjøring og omtrent doblet blant dem som ble tatt for promillekjøring. Andre eksempler er at ulykkesrisikoen øker mer enn lineært med antall mindre fartsgrenseovertridelser, eller at tidligere ulykkes-innblanding øker sannsynligheten for innblanding i nye ulykker. Disse resultatene tydet på at førere som blir tatt for forseelser har en generelt risikabel kjørestil som medfører høyere ulykkesrisiko enn blant andre førere¹⁰.

Høy fart medvirket til 32 % av dødsulykkene i 2021, tilnærmet likt som gjennomsnittet for perioden 2012 – 2021 (33 %). Kjøring i ruspåvirket tilstand var medvirkende faktor i 14 dødsulykker i 2021 (18 %). For perioden 2012 - 2021 var andelen 22 %. Manglende førerdyktighet ble vurdert til å ha medvirket til 32 dødsulykker i 2021 (42 %). For perioden 2012 – 2021 utgjorde denne faktoren 49 %. Flere forhold går innunder "manglende førerdyktighet". Manglende informasjonsinnhenting og manglende kjøreefaring var de som hyppigst ble funnet i 2021-dødsulykkene. Særlig risikofylt atferd ble vurdert som medvirkende årsak til seks av dødsulykkene i 2021.

Av andre medvirkende faktorer var tretthet en sannsynlig medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene i 2021, sykdom i 8 % av ulykkene, mens det i 15 % av dødsulykkene er

¹⁰ <https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/doc739/>

mistanke om at ulykken var et bevisst valg. Tilsvarende gjennomsnitt for perioden 2012 – 2021 var henholdsvis 15 % for tretthet, 13 % for sykdom og 7 % for mistanke om selvmord.

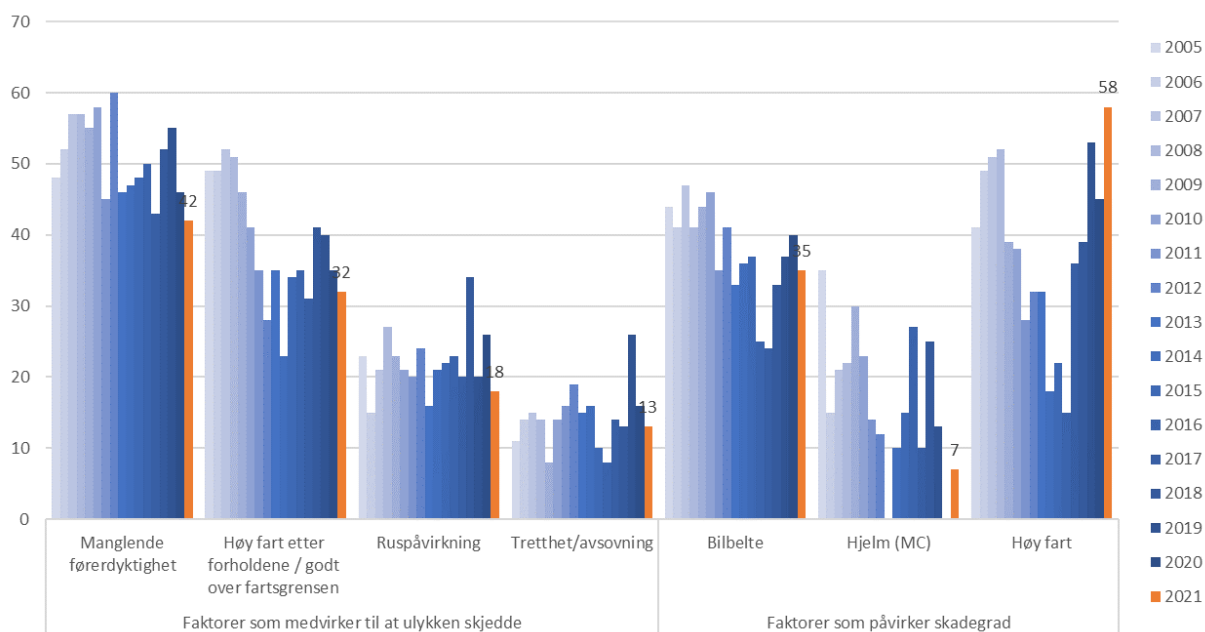
17 drepte i bil i 2021 hadde ikke brukt bilbelte eller brukte det feil, noe som utgjorde 35 % av alle omkomne personer i bil. Analysene viser at 6 av de 13 som ikke brukte bilbelte kunne ha overlevd dersom de hadde brukt det.

Samlet for perioden 2012 – 2021 var det 34 % av de drepte i bil som ikke hadde brukt bilbelte eller brukt det feil.

I 2021 var det 15 personer som omkom på motorsykkel, alle brukte hjelm, men en brukte den feil. Gjennomsnittlig andel ikke bruk/feilbruk av hjelm for perioden 2012-2021 er 11 %.

De siste årene har andelen av de drepte som ikke brukte hjelm blitt redusert.

For perioden 2012-2021 som helhet har 47 % av omkomne på moped og 45 % av omkomne på sykkel ikke brukt hjelm (Ringen 2022).



Figur 24: Faktorer som medvirket til at ulykken skjedde eller påvirket skadegraden, andel av dødsulykkene 2005-2021.

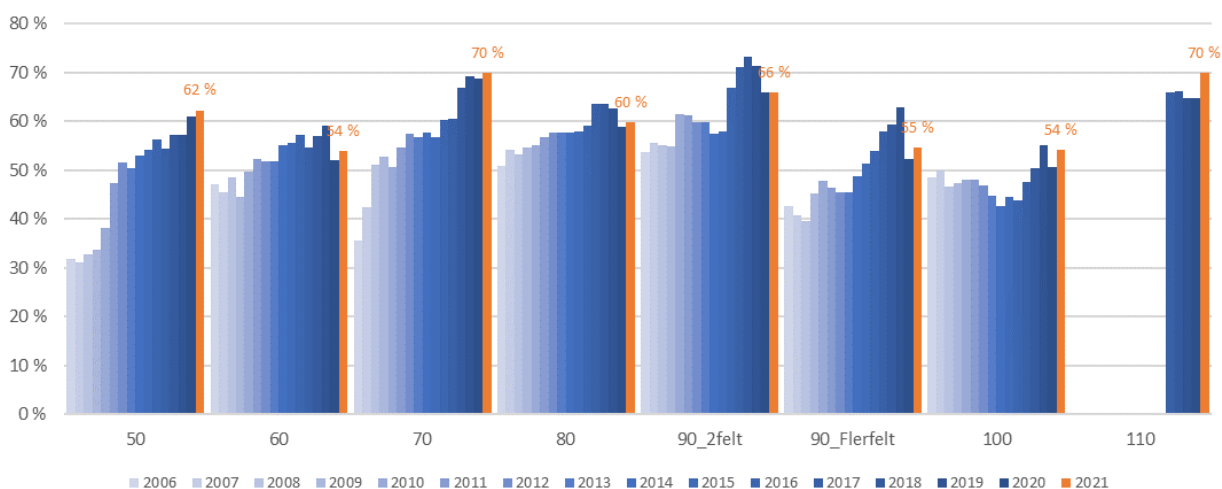
1.10.1. Skyld i ulykken

UP har gjennomgått alle dødsulykkene i perioden januar-august 2022. Vi har blant annet sett på hvilken part i ulykken som kunne bebreides mest for at ulykken skjedde. Etter vår vurdering fant vi at den som omkom selv i ulykken også oftest hadde størst skyld i at ulykken skjedde (70 % av ulykkene).

2. Hastighet

2.1.1. Hastighet i trafikken

Målinger fra Statens vegvesen viser at 60,1 % av trafikken overholdt fartsgrensen i 2021. Det er mer enn i 2020, men mindre enn i 2018 og 2019. Det kan antas at pandemien har hatt en liten negativ påvirkning på hastigheten på norske veier. Det er dog snakk om små endringer. Som vi ser av figur 25, har utviklingen vært positiv for alle fartssoner fra 2020 til 2021. For 50-, 70- og 110-sone har den positive utviklingen vært uavbrutt, mens 60-, 80-, 90- og 100-sone hadde en reduksjon i 2020 og har ikke kommet tilbake på 2019-nivå.



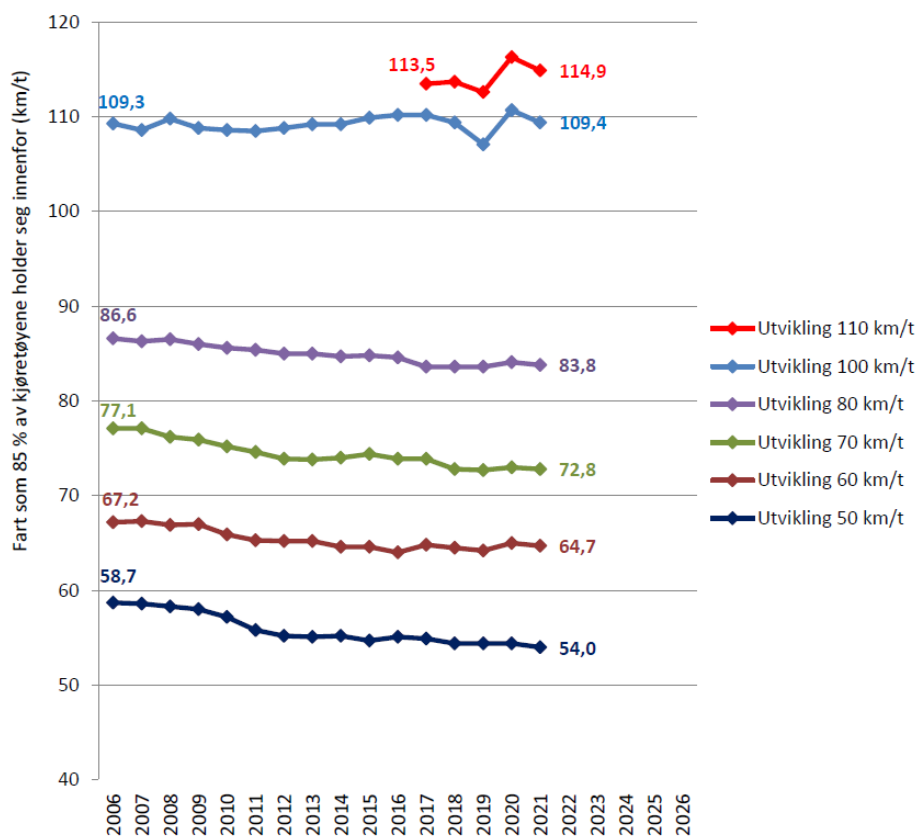
Figur 25: Andel av trafikken som overholder fartsgrensen 2006-2021.

Tabell 3 viser andelen som kjører godt over fartsgrensen. Resultatene for 2020 og 2021 er ganske like, men siden disse ligger godt mellom resultatene for 2018 og 2019, kan vi ikke konkludere med om koronapandemien er årsaken til at flere eller færre kjører godt over fartsgrensene (Statens vegvesen 2022).

Tabell 3: Andelen som kjører over fartsgrensen og med overskridelse på henholdsvis mer enn 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t (Statens vegvesen 2022).

	2018	2019	2020	2021
Andel over fartsgrensen	38,5 %	37,9 %	41,4 %	39,9 %
Andel mer enn 10 km/t over fartsgrensen	5,93 %	8,63 %	7,13 %	7,02 %
Andel mer enn 20 km/t over fartsgrensen	0,95 %	1,46 %	1,22 %	1,19 %
Andel mer enn 30 km/t over fartsgrensen	0,24 %	0,32 %	0,25 %	0,25 %

Før 2019 så vi at 85 % av kjøretøyene som kjørte i fartsgrensene 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t stadig holdt seg innenfor fartsgrensen. Imidlertid ser vi at denne positive utviklingen nå har stoppet opp. For fartsgrensene 100 km/t og 110 km/t merker vi oss en kraftig forverring fra 2019 til 2020. Dette kan skyldes at koronapandemien førte til redusert trafikk på motorveiene og at fartsvalget i mindre grad var påvirket av medtrafikanter. Det kan også skyldes mer bevisste endringer i trafikkatferden under pandemien. Fra 2020 til 2021 ser det ut til at situasjonen har nærmet seg slik det var før pandemien (se figur 26).



Figur 26: Utvikling i fart som 85 prosent av kjøretøyene holder seg innenfor ved ulike fartsgrensenivåer (Statens vegvesen 2022).

2.1.2. Hastighet i ulykker

Høy fart medvirket til 24 ulykker (32 %) i 2021. Andelen var tilnærmet lik som gjennomsnittet for perioden 2012 til 2021 (33 %). Av de 24 ulykkene har "høy fart etter forholdene" vært medvirkende i 5 ulykker, "fart over fartsgrensen" i 6 ulykker og "fart godt over fartsgrensen" i 13 ulykker.

Høy hastighet medvirket til skadeomfanget, og til at ulykken ble en dødsulykke i 58 % av trafikkulykkene (Ringen 2022).

2.1.3. Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll

Politiet har reagert mot totalt 191.423 hastighetsovertredelser i 2021. Hvorav 107.585 digitale forenklede forelegg og 2.158 forenklede forelegg på papir fra manuelle kontroller, 70.638 forenklede forelegg fra automatisk trafikkontroll (ATK) og 11.042 anmeldelser (både manuelle kontroller og ATK).

Antall avdekte fartsaker fra manuelle kontroller var noe lavere i 2021 enn i 2020, men høyere enn foregående år. Når det gjelder ATK har trenden vært nedadgående, men med høyere tall i 2021 enn i 2020. Dette til tross for økt driftstid.

6.821 førerkort ble beslaglagt på grunn av hastighetsovertredelser i løpet av 2021, 461 av disse i ATK. Førerkortbeslagene utgjorde 5,4 % og 0,6 % av farts sakene i henholdsvis manuelle kontroller og ATK. Her ser vi en reduksjon i løpet av de siste årene, i 2015 var andelen henholdsvis 7,2 % og 1 %.

Tabell 4: Statistikk fra automatisk trafikkontroll (ATK).

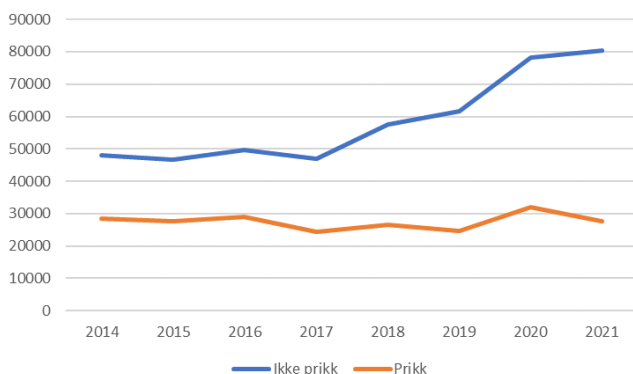
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Forenklet forelegg	97 109	95 118	90 892	90 955	86 706	85 918	73 261	71 096	65 677	70 638
Anmeldelser	4 790	4 959	5 425	5 159	5 242	4 933	4 163	4 127	3 635	3 306
hvorav førerkortbeslag	797	818	961	922	853	765	747	723	526	461
Kontrollerte	142 501 114	174 350 076	179 935 891	187 542 801	190 653 545	189 666 410	182 133 438	199 806 893	201 795 975	244 724 835
Driftstid (timer)	791 878	952 393	938 296	936 641	1 001 596	1 035 072	972 052	1 051 373	1 074 508	1 257 258

* i tillegg 1603 saker mangler avgjørelse (per 050822)

Tabell 5: Hastighetsovertredelser i manuelle kontroller 2011-2021 (kilde: kontrollstatistikken).

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Fartsovertredelser	85 012	93 579	95 749	95 972	88 347	82 322	90 522	84 139	101 136	106 098	120 059	117 640
Førerkortbeslag - Fart	6 779	5 776	6 216	6 257	5 936	5 906	6 432	5 542	5 543	5 719	7 344	6 360

Mindre alvorlige fartsovertredelser fra manuelle kontroller har økt kraftig. I 2021 ble det utstedt 80.426 forenklete forelegg for fartsovertredelser uten prikk mot 46.920 fire år tidligere.

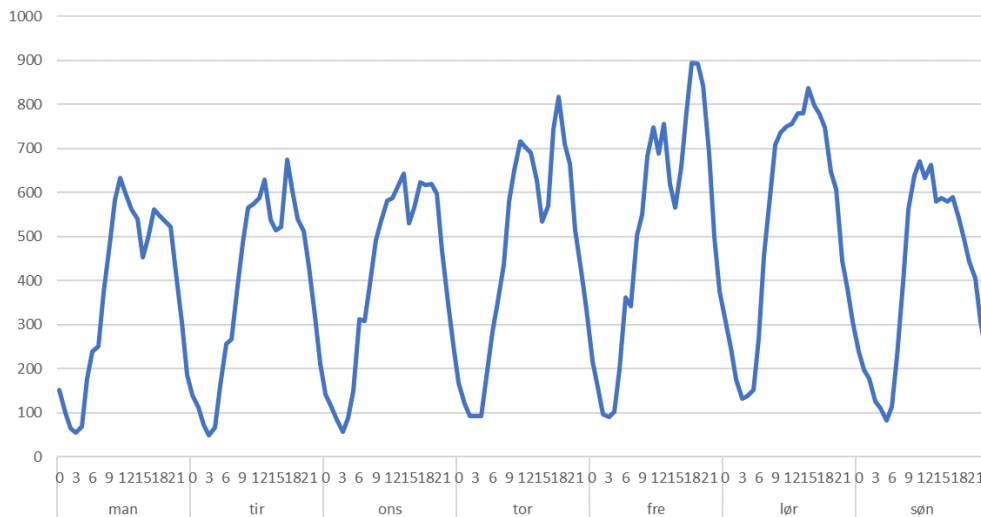


Figur 27: Forenklete forelegg utstedt for fartsovertredelser fordelt på "prikk" og "uten prikk" (kilde: Skatteetaten, Statens innkrevingssentral).

2.1.3.1. Ukedag og tid på døgnet

Det registreres få fartsovertredelser utenom en kontroll. Statistikk fra fartsovertredelser gjenspeiler først og fremst kontrollaktiviteten. ATK er, på den andre siden, aktiv kontinuerlig. Det betyr at statistikk fra ATK i stor grad viser en reel fordeling av overtredelser gjennom døgnet og ukedagene. Her vil derimot trafikkmengde forklare de store svingningene gjennom døgnet.

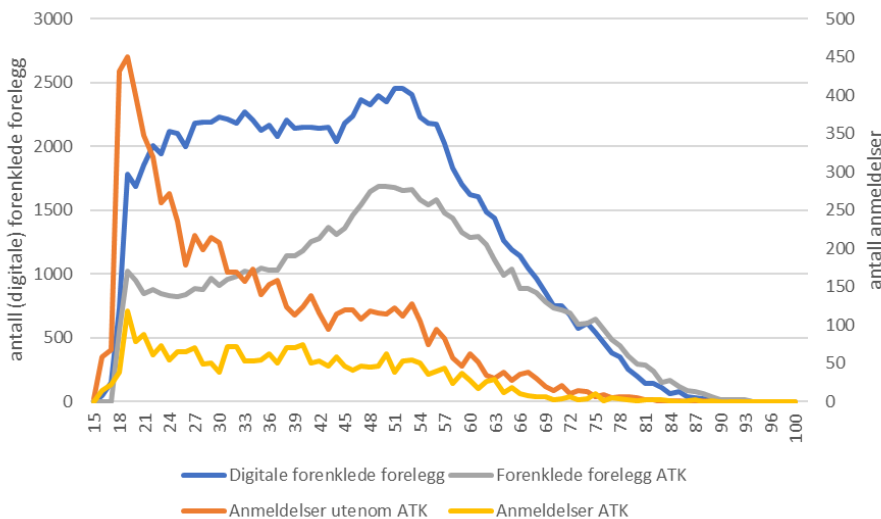
I følge eksponeringsdata hentet fra reisevaneundersøkelsen i 2018 var det mest trafikk mellom kl. 12-18 (46 %) og minst om natten mellom 00-06 (3 %). Morgen- og kveldstrafikken mellom kl. 6-12 og 18-24 utgjorde henholdsvis 34 % og 17 %. ATK-saker fordelte det seg på 34 % om morgnen (00-06), 36 % midt på dagen (12-18), 29 % på kvelden (18-00) og 8 % om natten (00-06) (se figur 28). Det er med andre ord noe overrepresentasjon av saker om natten sammenlignet med trafikkmengden.



Figur 28: Antall anmeldelser og forenklede forelegg fra ATK 2021 - fordelt på ukedag og tid på døgnet.

2.1.3.2. Kjønn og alder

I sum er det dem på rundt 50 år som får flest fartsbøter. Ser vi på de alvorligste fartsøvertredelsene er det derimot dem mellom 19-21 år som hyppigst blir tatt. Det er samme fordeling som tidligere. Fartssaker i sum gjenspeiler trafikkomfanget, der aldersgruppen 45-54 år er de som ferdes mest i trafikken som førere (Bjørnskau 2020).



Figur 29: Antall forenklede forelegg og anmeldelser for fartsøvertredelser 2021 fordelt på alder.

I følge eksponeringsdata kjører menn over dobbelt så mye bil som kvinner (Bjørnskau 2020). Vi finner derimot enda større overvekt av menn blant avdekte fartsøvertredelser. Menn sto bak henholdsvis 75 og 70 % av forenklede forelegg i manuelle kontroller og ATK, samt hele 89 % av anmeldelsene (både i ATK og utenom ATK).

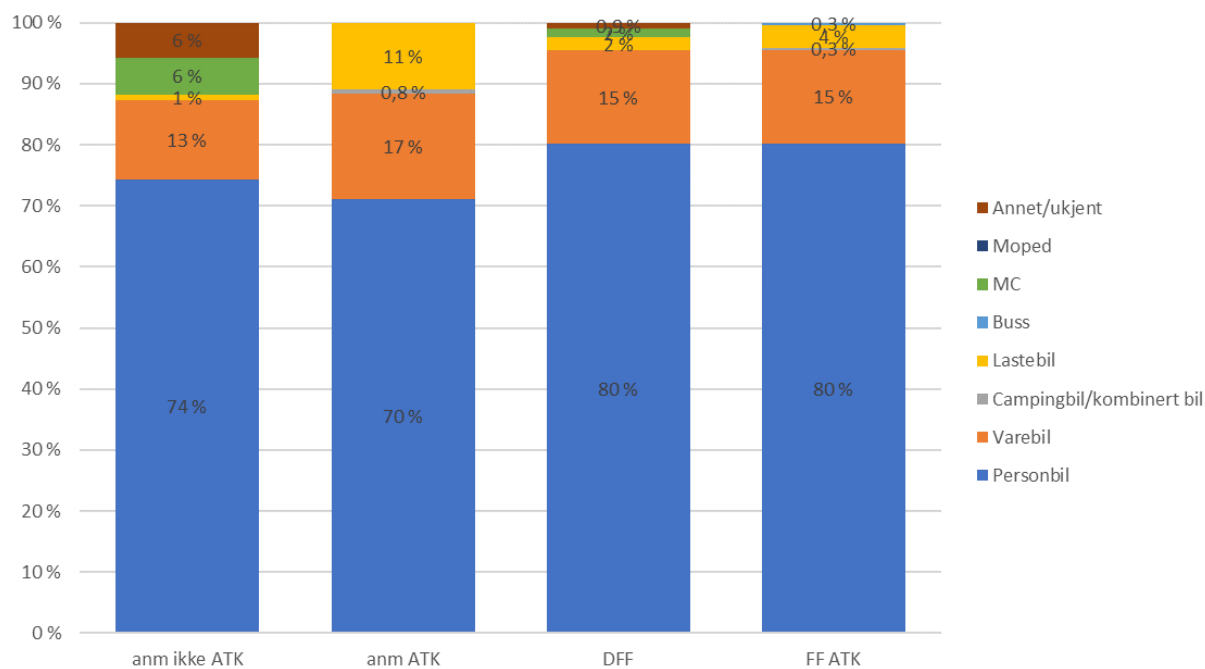
2.1.3.3. Nasjonalitet

Flest avdekte fartsøvertredelser er utført av norske statsborgere. Vi finner likevel at det er en betydelig andel fartsøvertredelsene om sommeren begått av utenlandske borgere i de nordligste fylkene. Nærmere bestemt ble en tredel av DFF for fartsøvertredelser i perioden 1.juni -15.august 2022 gitt til førere med annet enn norsk statsborgerskap.

8.649 fartsmålinger fra ATK i 2022 ble henlagt pga. fører/kjøretøy ikke var skandinavisk.

2.1.3.4. Kjøretøy

De fleste avdekte fartsovertredelsene i 2021 gikk til personbil- og varebilførere. Lastebilførere fikk henholdsvis 4 og 2 % av de forenklete foreleggene i ATK og i de manuelle kontrollen. For anmeldelser fra ATK var andelen til lastebilførere høyere, på 11 %. Motorsykler utgjorde 2 % av forenklete forelegg og 6 % av anmeldelsene - i manuelle kontrollen (se figur 30).



Figur 30: Reaksjoner for fartsovertredelser o 2021 fordelt på type kjøretøy- i prosent.

3. Ruspåvirket kjøring

3.1. Rus i trafikken

En veikantundersøkelse i regi av Oslo universitetssykehus (OUS) gjennomført i 2016/17 viste at 0,2 % av sjåførene hadde en alkoholkonsentrasjon over 0,2 promille i blodet. Anslagsvis hadde 0,7 % av sjåførene illegale stoffer i konsentrasjoner over de faste straffegrensene. 1,1 % hadde en for høy verdi av trafikkfarlige legemidler i blodet. En stor andel av dem som hadde legemidler over straffegrensene, hadde brukt dem i forskrevne doser i henhold til resept, og vil derfor ikke bli dømt for ruspåvirket kjøring. Stoffene som hyppigst ble funnet i spyttprøvene var sovemiddelet zopiklon (1,4 %), THC (1,3 %), benzodiazepiner (0,5 %) og amfetamin (0,2 %) (Furuhaugen, et al. 2018)

Basert på tall fra veikantundersøkelsen 2016/17, kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn 200.000 km med personbil der føreren er alkoholpåvirket (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner 2022).

En veikantundersøkelse gjennomført i Finnmark og i Murmansk-regionen i perioden 2014-2016¹¹ fant rusmidler i 4,2 % av spyttprøvene i Finnmark¹² og i 8,3 % av spyttprøvene i Murmansk-regionen¹³. I tillegg oppgav omtrent 19 % av sjåførene, i begge regionene, at de hadde et skadelig alkoholbruk. Det var likt blant kvinner og menn i Finnmark, mens det i Murmansk kun var menn som hadde et skadelig alkoholbruk (27,6 %). Illegale stoffer ble påvist oftest i spyttprøver fra unge menn i begge regionene. Det ble funnet mest legemidler i prøvene fra eldre sjåførere, spesielt blant kvinner i Norge og menn i Russland. Forekomsten av rusmidler i Finnmark var relativt lik forekomsten av rusmidler blant førere i andre deler av Norge. (Nyman, et al. 2019).

UP har gjennomført en veikanttelling for å undersøke alkoholpåvirket kjøring i perioden april-september 2022, undersøkelsen er gjennomført i alle UP-distrikt. Det er ikke gjennomført telling i Oslo politidistrikt. 24.684 førere ble kontrollert, 83 førere testet positivt over lovens grense, disse utgjorde 0,34 %. Omregnet vektet andel var 0,3 %, noe som er betydelig høyere enn resultatet fra tilsvarende undersøkelse i 2015 og 2019. Resultatet fra begge disse var på 0,17 %.

Størst endring så vi i tidsrommet morgen-helg. Både tellingen fra 2015 og 2019 hadde høyest andel ruspåvirkede førere i denne perioden med henholdsvis 1,08 % og 0,65 %. Andelen fra årets telling er likevel høyere med 2,16 %.

Det var en betydelig økning i andelen alkoholpåvirkede førere i UP-distrikt 1 Øst, UP-distrikt 3 Vest og UP-distrikt 5 Nord.

Videre så vi en dreining fra lave til høye fartssoner. Tidligere tellinger har vist at det var høyest andel alkoholpåvirkede førere i lave fartssoner, mens årets telling viste motsatt

¹¹ samarbeidsprosjekt mellom Helseministeriet i Murmansk Oblast og Seksjon for rusmiddelforskning ved Oslo Universitetssykehus

¹² alkohol over 0,1 promille i 0,3%, trafikkfarlige legemidler 2,3% og illegale stoffer 1,8%

¹³ alkohol over 0,1 promille 0,7%, trafikkfarlige legemidler 4,6% (kun påvist fenobarbital) og illegale stoffer 3,2%

resultat. Unntaket var natt-helg, her var det fortsatt de lave fartssonene som hadde størst andel alkoholpåvirkede førere (Utrykningspolitiet 2022).

Les mer om rusmidler og virkning på bilkjøring på helsedirektoratets nettsider¹⁴.

3.2. Rus i ulykker

I 18 % av dødsulykkene (14 ulykker) i 2021 har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor. I disse 14 ulykkene omkom 16 personer. Kategorien der rus hos den utløsende trafikantgruppen er medvirkende faktor er fordelt slik: ti personbilførere, tre mc-førere og en fotgjenger. Av de 14 dødsulykkene med rus har fem vært med alkohol, en med blandingsrus og åtte med annen type rus (Ringen 2022). For første gang ser vi dermed at det var flere som var påvirket av annen rus enn alkohol. Det samme bildet ser vi også i Storbritannia der det også er en økende andel ulykker med andre rusmidler, mens ulykker med alkohol er stabil¹⁵.

En oppdatert studie fra Oslo universitetssykehus som tar for seg påviste rusmidler i blodprøver fra motorvognførere som omkom i trafikkulykker i perioden 2001-2020, viser at andelen som testet positivt på alkohol eller andre stoffer representerte 40,6 % av undersøkte førere av biler og varebiler i 2001-2004 og 27,6 % av undersøkte førere i 2017-2020.

Prosentandelen som testet positivt på alkohol gikk ned fra 24,7 % i 2001-2004 til 15,9 % i 2017-2020.

Prosentandelen som testet positivt på THC (hasj/marihuana) gikk opp fra 6,0 % i perioden 2005-2008 til 9,4 % i 2017-2020. Økningen i andelen det ble tatt blodprøve av for undersøkelse av ruspåvirket kjøring kan bidra til å forklare noe av endringen over tid¹⁶.

Av omkomne motorsykel- og mopedførerne testet 27,1 % positivt i perioden 2001-2010 og 23,4 % i 2011-2020. Prosentandelen som testet positivt på alkohol gikk ned fra 17,4 % til 8,8 %.

For førere av andre typer kjøretøy testet 15,3 % positivt for alkohol, 5,1 % for illegale rusmidler og 1,7 % for trafikkfarlige legemidler. Mange omkomne ATV-førere hadde alkohol i blodet, men ingen omkomne førere av tunge kjøretøy (Gjerde og Frost 2022).

Studie gjennomført av Oslo universitetssykehus på rusmiddel- og legemiddelbruk i alvorlige ulykker finner at av 2708 pasienter skadd i transportulykker i to perioder mellom 2018-2020 testet 22 % positivt; 16,1% på et nivå tilsvarende 0,5 promille eller høyere. Høyst andel positive hos syklistene (29%) etterfulgt av passasjerer 24%, fotgjengere 22%, bilførere 21% og MC-førere 14%. Samlet var det 11,5% som testet positivt på alkohol, 8,8% på illegale rusmidler og 10,4 % på legemidler. Ser vi på påvirkning tilsvarende over 0,5 promille var andelen hhv 10, 4 og 6 % for alkohol, illegale rusmidler og legemidler. For MC-førere var det høyere andel på andre rusmidler enn alkohol, mens for passasjerer og syklistene var det størst andel alkohol. For bilister og fotgjengere var andelen som var påvirket av henholdsvis alkohol, illegale rusmidler og legemidler nokså lik (Jørgenrud, et al. 2022).

¹⁴ <https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forerkortveileder/midler-som-kan-pavirke-kjoreevnen-35-37>

¹⁵

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1061738/prop-osals-for-a-high-risk-offenders-drug-driving-scheme.pdf

¹⁶ Under to tredjedeler av de omkomne motorvognførere ble undersøkt for ruspåvirkning ved analyse av blodprøver i første del av studieperioden, andelen har øket over tid og er nå bortimot komplett.

3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring

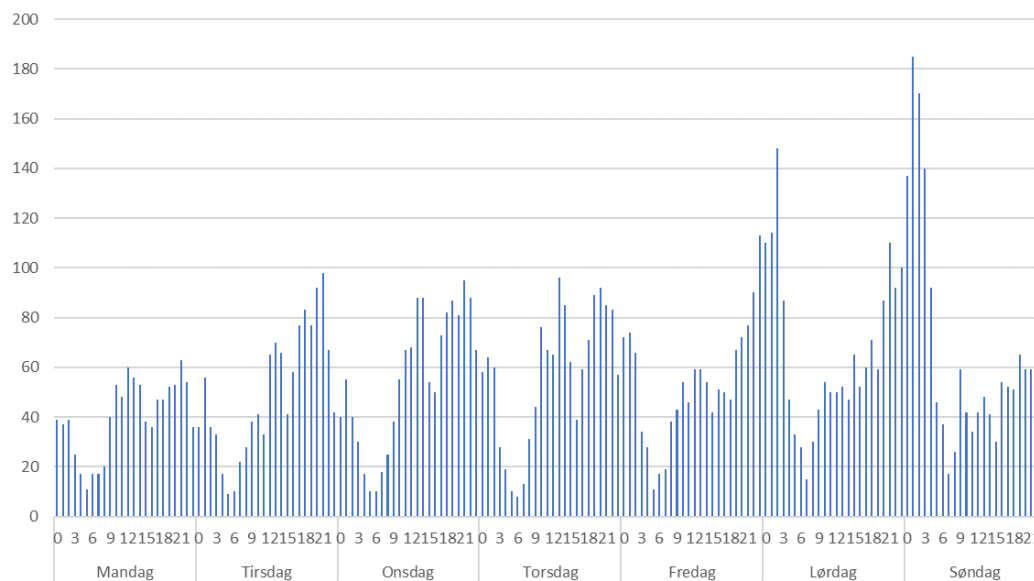
Politiet har registrert 9.754 anmeldelser for ruspåvirket kjøring i 2021, 5 % færre enn i 2020 og tilnærmet likt som i 2019. Antall rusanmeldelser har vært tilnærmet stabil med en svak økning de siste ti årene. I 2012 var det registrert 8.892 rusanmeldelser. Økningen kan til dels tilskrives økt innsats fra UP og da særlig siste år som et resultat av bruk av spytttester for å avdekke annen rus enn alkohol.

26 % av rusanmeldelsene i 2021 ble initiert av UP, som er noe lavere enn de to foregående årene. Da var andelen 28 % (2020) og 30 % (2019). Økt fokus og økte resultatkrav i enkelte politidistriktene kan også forklare redusert andel i UP.

3.3.1. Tid på døgnet

Politiet avdekker flest saker ruspåvirket kjøring lørdag og søndag. Gjennomsnittlig i 2021 ble det avdekket 30 % flere tilfeller av ruspåvirket kjøring lørdag og søndag enn de øvrige dagene. Gjennomsnittlig var det færrest saker på mandager.

Med hensyn til tid på døgnet ble det avdekket flest tilfeller av ruspåvirket kjøring natt til søndag og natt til lørdag (fra kl. 23 frem til kl. 04). Vi ser at russakene i ukedagene er jevnere fordelt over døgnet, med flest saker rundt kl. 21 og færrest saker tidlig på morgenen fra kl. 05. (se figur 31).



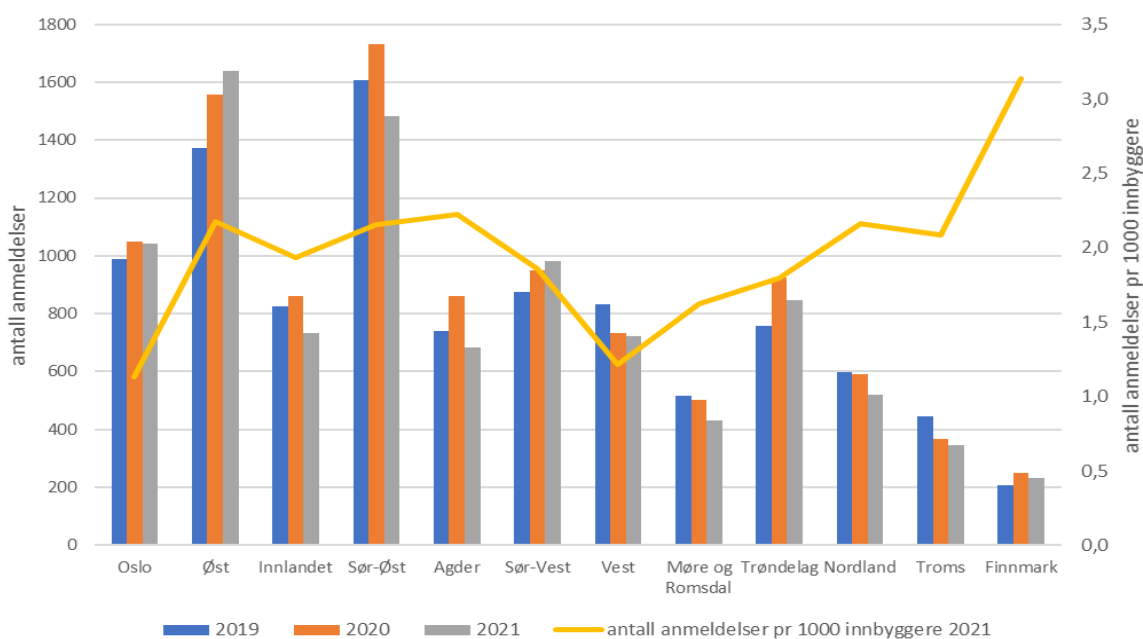
Figur 31: Antall anmeldelser ruspåvirket kjøring 2021 fordelt på ukedag og time på døgnet. Kilde: STRASAK

3.3.2. Sted

Øst politidistrikt hadde flest registrerte anmeldelser ruspåvirket kjøring i 2021, med en økning på 5 % fra 2020 og 19 % fra 2019.

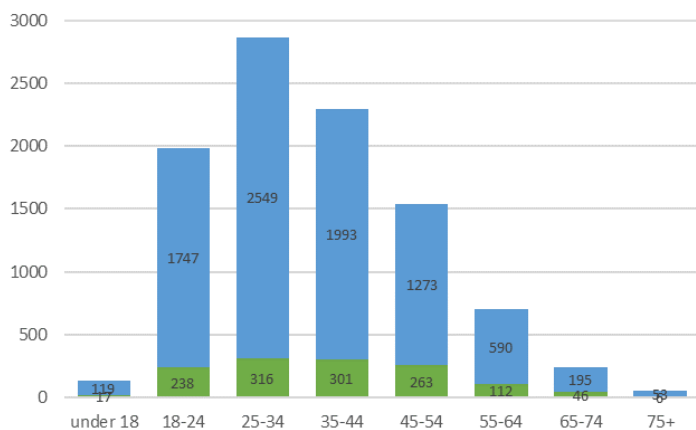
Sett i forhold til innbyggertallet var det flest anmeldelser i Finnmark pd (3,13 pr. 1.000 innbygger i 2021) og lavest i Oslo pd (1,13 pr. 1.000 innbygger). Gjennomsnittlig antall

registrerte anmeldelser for ruspåvirket kjøring pr. 1.000 innbygger for hele landet var 1,79. (se figur 32).



Figur 32: Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring 2019-2021, og antall anmeldelser pr 1.000 innbyggere for 2021, fordelt på politidistrikt. Kilde: STRASAK og SSB.

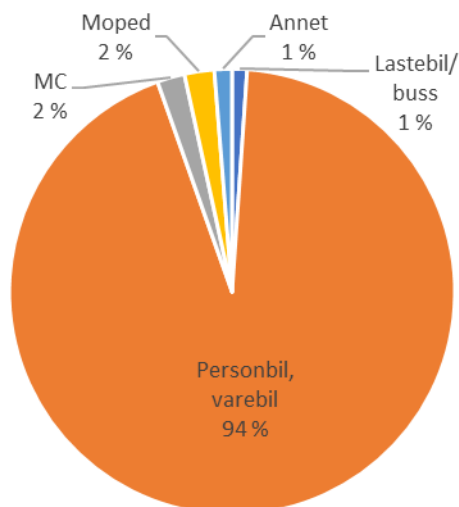
3.3.3. Alder og kjønn



Det var flest trettiåringer og 20- og 21-åringer som ble anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2021. Sjøførere i alderen 18-38 år utgjorde 60% av sakene, mens kvinnene utgjorde 13 %.

Figur 33: Antall anmeldelser ruspåvirket tilstand 2021, fordelt på alder og kjønn. Kilde: STRASAK

3.3.4. Type kjøretøy



Det var registrert kjøretøy i 7.337 anmeldelser av ruspåvirket kjøring i 2021 (det utgjør 79 % av sakene). I 293 saker var 2 eller flere kjøretøy registrert i samme sak, til sammen 7.673 kjøretøy. Figur 34 viser disse fordelt på kjøretøytype. Vi ser at personbil og varebil dominerer.

Figur 34: Fordeling type kjøretøy for registrerte kjøretøy i anmeldelser av ruspåvirket tilstand i 2021. Kilde: STRASAK

Fra 15/6-2022 er det innført forbud mot å kjøre elsparkesykkel hvis du er påvirket av alkohol eller et annet berusende eller bedøvende middel.

I følge svenske medier har svensk toll stoppet flere ruspåvirkede førere i 2022 enn i de siste årene. En tredel av dem var lastebilsjåfører. Noen av disse hadde inntatt sentralstimulerende stoffer for å holde seg våkne¹⁷.

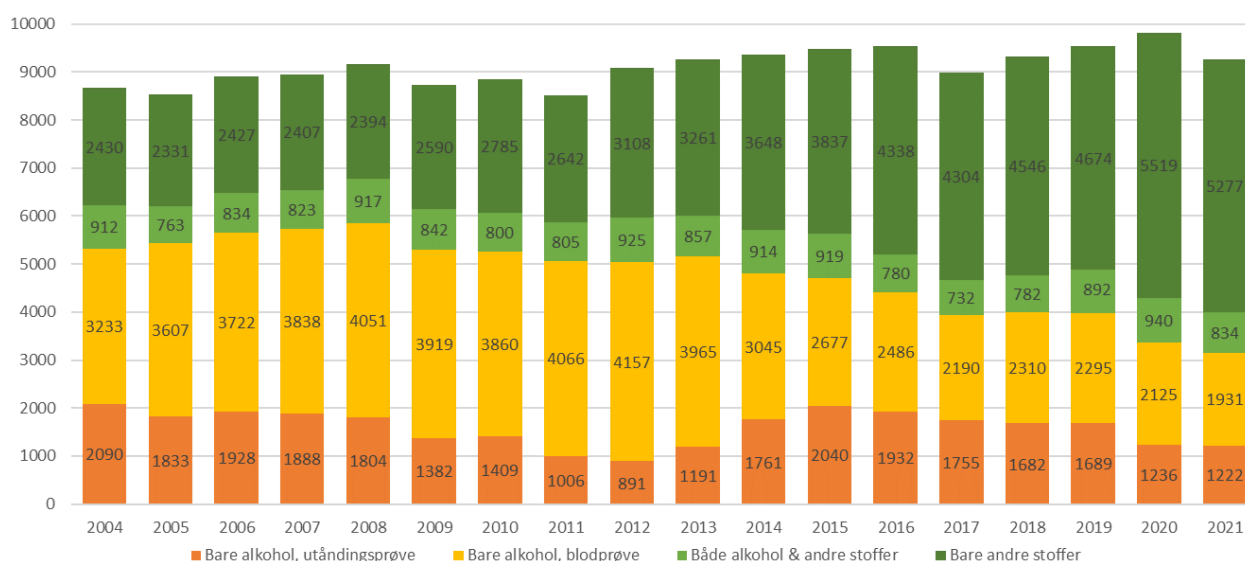
3.3.5. Type rus

Resultat fra blodprøver og utåndingsprøver viser at alkohol var avdekt alene eller sammen med annet stoff i 43 % av sakene i 2021. Det var 1 prosentpoeng lavere enn i 2020. Annen rus enn alkohol ble funnet i nær totredeler av sakene (se figur 35).

I likhet med tidligere år, påvises alkohol, THC (virkestoff i cannabis) og (met)amfetamin hyppigst i blodprøver fra mistenkte påvirkede bilførere. I 2021 ble THC og (met)amfetamin påvist i henholdsvis 3.305 og 2.727 saker, mens benzodiazepinene alprazolam, diazepam og klonazepam ble påvist i henholdsvis i 900, 743 og 606 saker.

Det var noen færre innsendte blodprøver til analyse i 2021 enn i 2020. Den største nedgangen i innsendte blodprøver var der det ble påvist (met)amfetamin, klonazepam, alkohol, diazepam og ecstasy (MDMA) (Middelkoop, Bachs og Hjelmeland 2022).

¹⁷ <https://www.vibilagare.se/nyheter/stor-okning-av-antalet-stoppade-forare-vid-granserna>

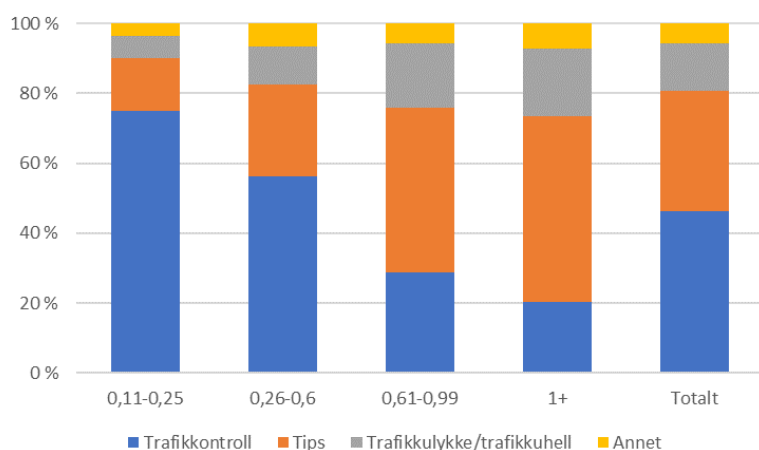


Figur 35: Antall positive bevisprøver for kjøring i ruspåvirket tilstand 2004-2021, fordelt på alkohol og annen rus. Kilde: prøveresultat fra Oslo Universitetssykehus og resultat fra utåndingsprøver fra UP.

Alkohol – Evidenser brukt som bevisinstrument

I 2021 ble det gjennomført 1.142 Evidenser-prøver med resultat over lovens grense. 19 % av disse hadde alkoholverdier på mellom 0,11 og 0,25 mg/l, mens 35 % var i intervallet 0,26 til 0,6 mg/l og 47% over 0,6 mg/l.

Under halvparten av sakene ble avdekket i trafikkontroll, mens resten ble avdekket som følge av tips, uhell/ulykke eller annet. Sakene med lav påvirkning ble stort sett avdekket i kontroll, mens sakene med høyere påvirkning i langt større grad ble avdekket som følge av tips eller et uhell (se figur 36).



Figur 36: Ruspåvirket kjøring over lovens grense 2021, saker der Evidenser ble brukt som bevisinstrument. Fordelt på alkoholnivå i mg/l og bakgrunn for hvordan forholdet ble oppdaget.

Statistikk fra Evidenser viser at det er en høyere andel førere fra andre land som mistenkes for ruspåvirket kjøring. I rusanmeldelsene fra 2021 var 81 % av de anmeldte førerne norske statsborgere mens av de mistenkt for alkoholpåvirkning som hadde blåst i Evidenser var andelen 68 %. Det gjaldt særlig påvirkede førere i aldersgruppen 33-47, her var under halvparten norske statsborgere.

3.4. Bruk av alkohol og andre rusmidler i samfunnet forøvrig

3.4.1. Narkotika

Kripos' narkotikastatistikk er en nasjonal statistikk som inneholder både toll- og politibeslag. I 2021 ble det registrert 17.126 saker. Det var 23 % færre saker enn året før. Saksnedgangen var like stor både for foreleggsaker og mer alvorlige narkotikasaker. Antallet innsendte narkotikasaker er det laveste siden årtusensskiftet.

Hovedtrender:

- Det er en stor reduksjon i antall narkotikasaker, både foreleggsaker og mer alvorlige saker. I tillegg er antallet saker det laveste siden årtusensskiftet.
- Kokain utgjør en stadig større andel av narkotikasakene. Beslaglagte mengder kokain er blant de høyeste noen gang.
- Antall amfetaminbeslag er kraftig redusert, men flere store beslag gir de største mengdene noen gang.
- Det er stor nedgang i MDMA-beslag. Både antall beslag og beslaglagte mengder er de laveste siden 2013-2014.
- Etter en stor reduksjon i hasjbeslaget i 2020, har det vært mindre nedgang for hasj enn for andre stoffer i 2021. Hasj utgjør derfor en større andel av narkotikabeslagene enn i fjor. (Kripos 2022).

Cannabis er det mest brukte illegale rusmidlet i Norge. En av fire har prøvd cannabis i løpet av livet, mens rundt 5 % oppgir å ha brukt cannabis i løpet av siste 12 månedene. Nylig cannabisbruk, siste år eller siste måned, er mest utbredt i de yngste aldersgruppene. Økningen i cannabisbruk blant de yngste har avtatt de to siste årene. Flere menn enn kvinner bruker cannabis.

De sentralstimulerende stoffene kokain, ecstasy/MDMA og amfetaminer er de mest brukte illegale rusmidlene etter cannabis. Også disse stoffene er mest utbredt blant menn og i de yngste aldersgruppene.

Bruken av sentralstimulerende stoffer blant unge voksne har vært stabilt de siste årene¹⁸.

Antall sprøytebrukere i 2019 er beregnet til ca. 8.500 personer, med et usikkerhetsintervall fra 7.100 – 10.000 personer. Situasjon var stabil i hele perioden 2004-2019. Høyrisikobruk av cannabis er beregnet til å omfatte 0,4 % av befolkningen i aldersgruppen 16-64 år. Dette tilsvarer 13.800 personer med et usikkerhetsintervall fra 8.000 til 19.500 i 2020.¹⁹

3.4.2. Alkohol

På bakgrunn av en befolkningsundersøkelse gjennomført av Statens institutt for rusmiddelforskning (SIRUS) i samarbeid med Statistisk sentralbyrå²⁰, er det beregnet en drikkefrekvens på alkohol. Deltakerne i undersøkelsen i 2021 drakk i gjennomsnitt om lag 45 ganger i løpet av ett år, mens gjennomsnittlig antall ganger de hadde drukket 6+ enheter var 8. Resultatene har vært stabile i årene 2012-21²¹.

Menn drakk oftere enn kvinner, og de drakk oftere mye per gang (6+ enheter). Gjennomsnittlig drikkefrekvens var betydelig høyere med økende alder, og andel og

¹⁸ <https://www.fhi.no/nettpub/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/?term=&h=1>

¹⁹ <https://www.fhi.no/nettpub/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/problembruk-av-narkotika/?term=&h=1>

²⁰ <https://www.fhi.no/nettpub/alkoholinorge/omsetning-og-bruk/alkoholbruk-i-den-voksne-befolkningen/?term=&h=1>

²¹ Hvor ofte man drikker 6+ enheter ved samme anledning undersøkt i perioden 2015-2021

gjennomsnittlig årsfrekvens for 6+ enheter var også høyest i de yngste aldersgruppene, men også avtakende med økende alder (ikke signifikant for gjennomsnittlig årsfrekvens for 6+). De nevnte kjønns- og aldersforskjellene i alkoholbruk har vært rimelig stabile i perioden 2012-21.

Bosted i tettbygde strøk og i Oslo var forbundet med høyere drikkefrekvens enn andre steder, og gjennomsnittlig årsfrekvens for 6+ enheter var også høyest i Oslo. Alkoholbruket varierte med sosioøkonomisk status og sivilstand. Drikkefrekvensen var høyere med økende utdanningsnivå og inntekt, og høyere blant gifte/samboende enn blant ugifte, skilte og enker/enkemenn. Sistnevnte gruppe hadde høyere andel og høyere gjennomsnittsfrekvens på inntak av 6+ enheter.

Flertallet (56 %) oppga at de vanligvis drakk 1 av 3 helgedager, mens omlag 35 % oppga at de pleide å drikke 2 av helgens dager.

Den tiendedelen av befolkningen som drikker mest, konsumerer omlag halvparten av det samlede konsumet.

Samlet sett hadde én av åtte i utvalget (13,7 %) en AUDIT-skåre²² som tilsier at de burde få rådgivning og/eller oppfølging knyttet til eget alkoholbruk. Dette er noe lavere enn hva som ble funnet i 2012-13 undersøkelsen, der andelen i kategorien 8+ var 17 %.

3.4.3. Legemidler

Over tid har det vært en jevn økning i salget av legemidler målt i definerte døgndoser (DDD). I 2021 var antall DDD 4 % høyere sammenliknet med året før²³.

²² AUDIT screeningsverktøy som ofte benyttes til å kartlegge risikofylt drikking utviklet av WHO. Består av 10 spørsmål om forbruk, avhengighet og konsekvenser av drikking, og det beregnes en skåre fra 0 til 40 der skåren brukes som indikasjon på hvilke tiltak som bør iverksettes av helsepersonell etter ulike kategorier av problembruk:
Skåre 8 -15: Enkle råd om redusering av alkoholforbruk

Skåre 16-19: Rådgivning, motiverende samtaler og oppfølging

Skåre 20-40: Henvisning til spesialisthelsetjenesten, for utredning og behandling

²³ <https://www.fhi.no/contentassets/1b4b603c4ecf410588d584d5062cc9b8/legemiddelforbruket-i-norge-20172021.pdf>

4. Uoppmerksomhet, distraksjon og tretthet

I trafikken nevnes fire former for uoppmerksomhet:

- Det visuelle (se på noe annet enn veien/trafikken).
- Det fysiske/motoriske (ta hendene fra rattet).
- Det kognitive (å ha tankene et annet sted mens man kjører).
- Det auditive (lytte til noe/noen, slik at oppmerksomheten ikke er på kjøringen).

Flere ulike former for uoppmerksomhet kan inngå i den samme aktiviteten. De fire formene er ikke gjensidig ekskluderende.

Hjernen kan ikke ha oppmerksomhet på flere ting samtidig, såkalt multitasking. Man kan flytte oppmerksomheten mellom forskjellige ting og oppgaver, men altså ikke samtidig. I hverdagslivet er ikke det nødvendigvis så farlig, men bak rattet vil det føre til at du har mindre oppmerksomhet på kjøringen²⁴.

4.1. Uoppmerksomhet i ulykker

Distraksjon knyttet til ulykker er en faktor det er knyttet stor usikkerhet til, og er på mange måter en årsak man sitter igjen med når andre faktorer er sjekket ut. Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i én dødsulykke i 2021. Dette var en fotgjenger (Ringen 2022). Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon var påpekt i to av dødsulykkene i 2020, også i disse var det bruk av mobiltelefon hos fotgjengere.²⁵

4.2. Uoppmerksomhet på veien

4.2.1. Effekt av nye informasjonssystemer i biler

Transportøkonomisk institutt (Aasvik og Rostoft 2022) har gjennomgått studier av effekten av ny teknologi når det gjelder bilføreres oppmerksomhet. Det er lagt særlig vekt på skjermer i biler. De finner at man generelt vet lite om effekten av nye informasjonssystemer i biler hva gjelder førers oppmerksomhet. Noen funn fra arbeidet:

- Større skjermer kan faktisk se ut til å gi en lavere oppmerksomhetskostnad enn mindre skjermer. Merk at brukervennlighet og utforming av brukergrensesnittene ser ut til å være viktigere enn størrelsen på skjermen.
- Eldre bilførere bruker oftere mer kapasitet på å navigere de digitale brukerflatene.
- Det er stor variasjon mellom førere og deres evne til å ta i bruk ny teknologi.

4.2.2. Ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken

En veikantundersøkelse gjennomført av UP i 2022 viste at 2,9 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig hvorav 0,7 % for prating og 2,2 % for teksting/lesing. I samme undersøkelse i 2019 hadde 3,6 % brukte mobil ulovlig fordelt på 1,8 % for prating og 1,8 % for teksting/lesing. Resultatene viste med andre ord en nedgang i ulovlig mobilbruk totalt sett, men en økning for bruk av mobiltelefon til teksting/lesing.

- Den høyeste andelen ulovlig mobilbruk var i UP-distrikt 3 Vest (4,2 %), lavest i UP-distrikt 4 Midt (1,6 %).

²⁴ <https://www.dagbladet.no/annonse/3-av-10-dodsulykker-skyldes-uoppmerksomhet-bak-rattet/71147998>

²⁵ I en sak (påkjøring bakfra) fra januar 2020 i Østfold politidistrikt, la lagmannsretten til grunn at siktedes uoppmerksomhet i perioden frem mot ulykken skyldes at hans oppmerksomhet var rettet mot telefonen, blant annet ved å skrive og sende en tekstmelding. I lagmannsretten ble tiltalte dømt til seks måneder fengsel.

- Mobilbruken var lavere for personbiler (2,6 %) enn for tungbiler (5,6 %). Resultatene for tungbil var derimot mer usikre, da de er basert på et langt lavere antall passerte kjøretøy. Tunge kjøretøy utgjorde 9 % av de passerte kjøretøyene, denne andelen var derimot høyere på motorvei (13 %).
- Det var en nedgang i ulovlig mobilbruk både for personbil og tungbil sammenlignet med tellingen i 2019, da 7,1 % av tungbilførerne brukte mobilen ulovlig. Andelen personbilførere var 3,2 %.
- Det var størst andel ulovlig mobilbruk på ettermiddagen (3,3 %) og lavest om morgenen (2,6 %). Fra tellingen i 2019 var det derimot motsatt, med mest ulovlig mobilbruk om morgenen (5,3 %) og minst om ettermiddagen (2,7 %)
- Det var mest ulovlig mobilbruk på motorvei (3,2 %), dernest på landevei (2,9 %) og minst innenfor tettbygd strøk (2,4 %). Størst nedgang for motorvei (fra 5,9 %) ved forrige telling.

Basert på de to tellingene kan man anta at ulovlig mobilbruk bak rattet er høyere blant tungbilførere. Her er resultatet nokså markant. Samtidig er tendensen lik i de to undersøkelsene. Det samme gjelder resultatene for motorvei, også her finner vi noe høyere ulovlig mobilbruk enn på øvrig vei. Hva gjelder tid på døgnet eller forskjeller mellom UP-distriktene, er det vanskeligere å se noen tydelige tendenser da resultatene fra de to undersøkelsene er motstridende (Utrykningspolitiet 2022).

En fransk observasjonsstudie har avdekt at tungbilførere bruker i gjennomsnitt 9 % av tiden bak rattet på mobiltelefonen²⁶.

4.2.3. Reaksjoner ulovlig bruk av mobiltelefon

Politiet skrev ut 13.624 digitale forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon i 2021, det er 21 % færre enn i 2020. Ulovlig mobilbruk som fører til førerkortbeslag på grunn av overskredet grense på åtte prikker, eller andre skjerpene omstendigheter, blir anmeldt. Det er ikke en egen statistikkgruppe for dette i strasak, men vi finner mobiltelefon i friteksten i 991 trafikkanmeldelser. Her ser vi dermed en kraftig økning fra 2020 da tilsvarende tall var 604. Antall prikker for ulovlig bruk av mobiltelefon økte fra to til tre 1.januar 2021, samtidig med at bøtesats økte fra 5.000 til 7.450 kr. (se tabell 6).

Tabell 6: Antall reaksjoner for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring 2017-2021.

	2017	2018	2019	2020	2021
Forenklede forelegg Ulovlig bruk av mobiltelefon ²⁷	18 141	16 950	16 365	17 746	13 884
Anmeldelser ulovlig bruk av mobiltelefon ²⁸	227	256	530	604	991

45 % av DFF for ulovlig bruk av mobiltelefon ble utstedt på fylkesveier, 25 % på europavei, 20 % på kommunale veier og 10 % på riksveier.

66 % gikk til personbilførere, 27 % til varebilførere og 5 % til lastebilførere.

Det var flest menn som fikk DFF for ulovlig bruk av mobiltelefon (70 %).

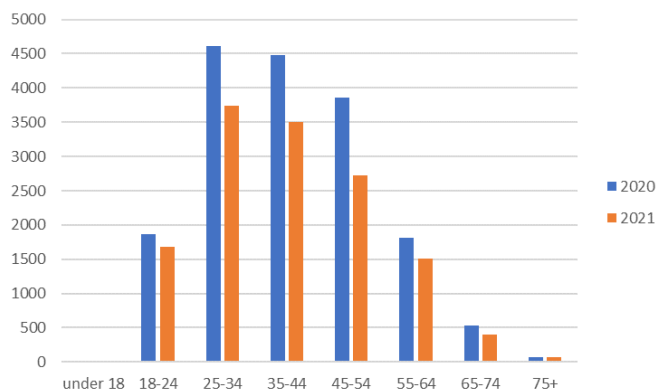
²⁶

https://www.autoroutes.fr/FCkeditor/UserFiles/File/ASFA_information_presse_observatoire_camera_embarquee_telephone_au_volant_DEF.pdf

²⁷ Kilde: Skatteetaten, Statens innkrevingsentral 2017-2018, Digitale forenklede forelegg fra og med 2020. Forenklede forelegg på papir fra Skatteetaten, Statens innkrevingsentral.

²⁸ Kilde: STRASAK, Trafikk diverse (manuelt søk).

Det ble utstedt flest DFF for ulovlig mobilbruk til aldersgruppen 25-44 år (utgjorde 53 %) (se figur 32). Her ser vi også at nedgangen fra 2020 til 2021 er størst for dem mellom 25-55 år. For de yngste og eldste er endringene minimale.



Figur 37: Antall DFF for ulovlig bruk av mobiltelefon 2020 og 2021, fordelt på alder.

Av anmeldelsene gikk flest til førere av personbil (57 %) og varebil (33 %), mens førere av lastebil, trekkvogn og buss utgjorde 8 %. Det var flest menn (87 %) og flest i aldersgruppen 25-44 år (54 %).

4.3. Tretthet og sovning bak rattet

Studie viser at fravær av lys, i tillegg til mangel på søvn, også påvirker trettheten. Kryssing av midtlinje er i hovedsak drevet av søvnbehov og redusert årvåkenhet ved det cirkadiske nadir²⁹, normalt mellom kl. 04 og 06. Kjørefeltposisjonen er imidlertid mer bestemt av lysforhold enn av søvnighet (Ahlström, et al. 2017).

4.3.1. Tretthet i ulykker

Tretthet er vurdert å ha vært en medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene (10 ulykker) i 2021. I perioden 2012 – 2021, har tretthet vært en medvirkende faktor i 15 % av dødsulykkene (Ringén 2022).

4.3.2. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Det har vært en stor nedgang i anmeldelser for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene de siste årene. Fra 2020 til 2021 var det en nedgang på 21 %, men sammenlignet med 2018 er tallet mer enn halvert (se tabell 7).

²⁹ Hos mennesker har mange av kroppens funksjoner døgnrytme eller cirkadian (gresk: cirka = omtrent, dias = dag) rytme. Eksempler er utskilling av hormoner som melatonin og kortisol, fordøyelse og søvn-våkenhet. Kroppstemperaturen følger også en cirkadian rytme. Den laveste temperaturverdien (nadir) inntreffer tidlig om morgenen, normalt mellom kl 04 og 06. Fra dette tidspunktet stiger kroppstemperaturen frem til kl 13-15 og holder seg stabilt høyt til ca. kl 20-22 da den begynner å synke ned mot nadir. Vanligvis finner søvnen sted fra ca. seks timer før til ca. to timer etter nadir for kroppstemperatur. Det er vanskeligst å holde seg våken rundt nadir. Evnen til å sovne er lav like etter nadir, noe høyere mellom kl 14 og kl 17 og avtar igjen inntil den normalt stiger mellom kl 21 og kl 01. <https://tidsskriftet.no/2009/09/tema-sovndognrytmeforstyrrelser>

Tabell 7: Antall anmeldelser for brudd på kjøre- og hviletid fordelt på statistikkgruppe. Kilde STRASAK.

	2017	2018	2019	2020	2021
Kjøre- og hviletid	2 264	2 291	1 627	1 397	1 092
ERRU-Mangler påbudt fartsskriver	52	63	81	42	47
ERRU-Mangler fartssperre		1			
ERRU-Ukentlig/14dgr kjøretid overskr. 25 pst	117	122	65	84	58
ERRU-Daglig kjøretid overskr 50 pst ellerdøgnhvil u 4,5 t	98	98	72	74	60
ERRU-Manipulasjon fartssperre			1		
ERRU-Manipulasjon av fartsskriver	15	9	9	4	2
ERRU-Forfalsket diagramskiver	4	6	1		
ERRU-Forfalsket nedlastet data fra VU/DC	5	4	1		
ERRU-Kjørt med forfalsket sjåførkort		4			
ERRU-Brukt sjåførkort tilhørende annen person	2	4		5	2
ERRU-Sjåførkort tilegnet på falske prem og/el forfalsket dok					
	2 557	2 602	1 857	1 606	1 261

Det er primært Statens vegvesen (SVV) som gjennomfører kontroller av kjøre- og hviletid. Resultatene for 2021 fra SVVs kjøre- og hviletidskontroller på vei viser at det hos 54,5 % av de kontrollerte førerne ikke ble funnet brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette er noe høyere enn i 2020, men markant lavere enn tidligere år. Førere av norskregistrert kjøretøy har en lavere andel som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene enn de utenlandske. Tallene for 2021 var henholdsvis 50,3 % mot 56,8 % (Statens vegvesen 2022).

I løpet av 2021 ble det gjort endringer i Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Flere overtredelser kan nå bli avgjort med overtredelsesgebyr, dette gjelder bl.a. flere overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

5. Verneutstyr

5.1. Bilbelte

5.1.1. Bilbelte i ulykker

Av de 48 personene som omkom i bil i 2021 var det 13 som ikke brukte bilbelte, mens fire personer brukte det feil (totalt 35 %). Analysene viser at seks av de 13 som ikke brukte bilbelte kunne ha overlevd dersom de hadde brukt det. I perioden 2012 – 2021 har 34 % av omkomne personer i bil ikke brukt bilbelte eller brukt det feil (Ringen 2022).

5.1.2. Bilbelte i trafikken

Tellinger og spørreundersøkelse gjennomført av Statens vegvesen i 2019³⁰ viste at:

- 97,4 % av førere og forsetepassasjer brukte bilbelte.
- Bilbeltebruken er systematisk lavere innenfor tettbygd strøk, enn utenfor. De siste årene har forskjellen ligget på mellom 1 og 2 prosentpoeng.
- Bilbeltebruken blant førere har vært 1-2 prosentpoeng høyere enn blant forsetepassasjerer.
- Bilbeltebruken blant baksetepassasjerer er trolig enda lavere enn forsetepassasjerenes³¹.
- Det var 86,5 % beltebruk blant førere av tungbiler.
- 71 % av busspassasjerer oppga i spørreundersøkelsene at de i «svært stor» eller «stor» grad brukte belte i buss når dette var påmontert.

Tellinger gjennomført av Trygg trafikk i 2021 (Statens vegvesen 2022) viste at:

- 82 % av barn i alderen 1-8 år var riktig sikret (dvs. 18 % feilsikring).
- 65 % av barn i alderen 1-3 år hadde bakovervendt sikring.

Merk: Feilsikring er ikke det samme som ulovlig sikring.

5.1.3. Reaksjoner på manglende bruk av bilbelte/sikring av barn i bil

Politiet har skrevet 2.268 gebyr for manglende bruk av bilbelte i 2021, det er en økning sammenlignet med 2020 og 2019, men betydelig lavere enn tidligere år (se tabell 8).

2016	14 504
2017	10 594
2018	4 252
2019	2 087
2020	2 110
2021	2 268

Tabell 8: Antall trafikkgebyr fra politiet for manglende bruk av bilbelte.

Kilde: Skatteetaten - Statens innkrevingsentral

5.2. Hjelm

I 2021 var det 15 personer som omkom på motorsykkel. Alle brukte hjelm, men en brukte den feil. Gjennomsnittlig andel som ikke bruker/bruker hjelmen feil for perioden 2012-2021 er 11 %.

³⁰ Det ble ikke gjennomført registreringer i koronaårene 2020 og 2021

³¹ Antagelse basert på spørreundersøkelser (Hesjevoll og Fyhri, Trafikksikkerhetstilstanden 2016 -Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger 2017).

Når det gjelder omkomne personer på moped og sykkel, dreier det seg hvert år om ganske små tall. Variasjonene fra år til år er dermed ganske store når det gjelder andelen som ikke har brukt hjelm. For perioden 2012-2021 som helhet har 47 % av de omkomne på moped og 45 % av de omkomne på sykkel, ikke brukt hjelm (Ringen 2022).

5.2.1. Bruk av sykkelhjelmer i trafikken

I følge tellinger gjennomført av Statens vegvesen, har det vært en økning når det gjelder bruk av sykkelhjelmer: Fra 34,8 % bruk i 2006 til 65,9 % bruk i 2019³²:

- Voksne har over tid hatt den beste utviklingen. 68 % hjelmbruk i 2019 er en økning på hele 3,8 prosentpoeng sammenliknet med 2018.
- Hjelmb Bruken er høyest blant barn (83,2 %) og lavest blant ungdom 12-17 år (45,4 %).
- Region Nord har høyest andel syklister som bruker hjelm (88 %), den lavest andelen er i Region Midt (57,6 %) (Statens vegvesen 2022).

5.2.2. Reaksjoner på manglende hjelmbbruk, moped og MC

Politiet skrev 109 gebyr for manglende hjelmbbruk i 2021. Antallet har vært jevnt nedadgående siste år (se tabell 9).

2016	360
2017	245
2018	195
2019	146
2020	124
2021	109

Tabell 9: Antall trafikkgebyr fra politiet for manglende hjelmbbruk.

Kilde: Skatteetaten - Statens innkrevingsentral

5.3. Refleks

Ulykkesanalysegruppens materiale viser at liten synlighet i trafikken er vurdert til å være en medvirkende faktor i fem dødsulykker i 2021. To av disse er manglende refleksbruk av fotgjengere i mørket. Ellers er dårlig synlighet vurdert som medvirkende faktor for at to fotgjengere og en mc-fører omkom (Ringen 2022).

Går du uten refleks vil en bilist i 50 km/t kun ha 2 sekunder på å se deg. Bruker du refleks har bilisten 10 sekunder til rådighet.

<https://www.trygqtrafikk.no/refleks/>

5.3.1. Refleks i trafikken

46 % bruker refleks når de er ute og går ifølge telling gjennomført av Trygg trafikk i 2021³³. Det er en økning på 45 % fra året før. Reflekstellingene viser at det er store forskjeller mellom de ulike fylkene (se tabell 10). Oslo har de siste fire årene ligget på bunn i de nasjonale reflekstellingene, men her ser vi en stor fremgang fra 26 % i 2020 til 35 % i 2021. Trønderne er de dårligste til å bruke refleks, med en andel på 30 % i 2021, ned fra 37 % i 2020.

Det er langs landeveien at refleksbruken øker, fra 54 % i 2020 til 56 % i 2021. Innlandet kommer best med en refleksandel på hele 86 % på landevei. Til sammenligning er det kun 31 % som bruker refleks på landeveien i Trøndelag.

³² Det ble ikke gjennomført registreringer i koronaårene 2020 og 2021

³³ <https://www.trygqtrafikk.no/ga/refleks/refleksbruk-og-synlighet/>

I sentrumsstrøk er det en liten nedgang i refleksbruken fra 37 % i 2020 til 36 % i 2021. Flinkest er vi til å bruke refleks i sentrumsstrøk i de nordligste fylkene med en andel på 57 % i Troms og Finnmark. På bunn finner vi Agder i Sør med en andel på 18 %.

Tabell 10: Andel av fotgjengere som brukte refleks i mørket³⁴.

Agder	37 %
Innlandet	65 %
Møre og Romsdal	50 %
Nordland	55 %
Oslo	35 %
Rogaland	50 %
Troms og Finnmark	61 %
Trøndelag	30 %
Vestfold og Telemark	36 %
Vestland	44 %
Viken	41 %
Landsgjennomsnitt	46 %

³⁴ <https://www.tryggttrafikk.no/qa/refleks/refleksbruk-og-synlighet/>

6. Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd

6.1. Aggressiv/farlig atferd i ulykker

Særlig risikofylt atferd ble vurdert som medvirkende årsak til seks av dødsulykkene i 2021 (Ringen 2022).

6.2. Aggressiv/farlig atferd i trafikken

En tysk studie har sett på førertyper, atferd og holdninger i trafikken. De definerer fire førergrupper:

- Risikovillige sjåførere³⁵.
- Aggressive sjåførere³⁶.
- Rolige sjåførere³⁷.
- Engstelige sjåførere³⁸.

Sannsynligheten for at både risikovillige sjåførere og aggressive sjåførere også kjører store premium-biler, enten som ønsket bil (spesielt risikovillige sjåførere) eller som eid bil (spesielt aggressive sjåførere) er problematisk. Slike biler er tyngre motoriserte og har større masse. I kollisjoner vil de kunne forårsake større skade for motparten(e). Dette må sees i lys av funnene om at det er aggressive sjåførere og risikovillige sjåførere som har større sannsynlighet for å bryte trafikkreglene. Disse sjåførene anser seg selv for å være "tryggere" sjåførere.

Samlet sett antyder denne forskningen dermed at risikovillige sjåførere og aggressive sjåførere utgjør en trafiksikkerhetstrussel av flere grunner: De kjører større og kraftigere biler, bryter trafikkreglene, skaper utrygge trafikkforhold for andre og motsetter seg lovgivningen som gjør trafikken tryggere (Haustein, Humpe og Gössling 2022).

6.3. Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken

Politiet prioriterer de lovbrudd som i størst grad påvirker trafiksikkerheten. Det gjelder særlig fartsovertredelser og ruspåvirket kjøring. For øvrig er prikkbelastningsordningen utformet slik at det skal være en sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen³⁹.

I 2021 ble det utstedt 2.104 forenklede forelegg for prikkbelastede overtredelser utenom fart, mobilbruk og manglete sikring av barn (se tabell 11). Det er kjøring på rødt lys, brudd på vikeplikt og kjøring med for kort avstand til forankjørende som er de prikkbelagte overtredelsene som hyppigst blir bøtelagt (utenom de overnevnte).

³⁵ Risky drivers

³⁶ Showy anxious-aggressive drivers

³⁷ Calm drivers

³⁸ Anxious drivers

³⁹ Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

Tabell 11: Antall forenklede forelegg utstedt for overtredelser av vtr.l. utenom hastighet, rus, mobilbruk og manglende sikring av barn 2015-2021. Kilde: Skatteetaten – Statens innkrevingsentral (SI). Fra og med 2020 tall fra digitale forenklede forelegg + forenklede forelegg på papir (Skatteetaten - SI).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
02A Kjøring i strid med fast/blinkende rødt lyssignal S §§ 23,24	1 217	1 035	866	656	607	741	731
02B Kjøring med for kort avstand til forandkjørende T §5 nr 3	919	391	343	390	301	326	325
04A Kjøring i sperreområde, gule sperrelinjer, S §22, §21 nr 4	175	203	176	137	144	159	161
05B Ulovlig forbikjøring vegkryss, bakketopp, kurve, T §12 nr 5	145	123	94	91	57	68	64
05C Ulovlig forbikjøring foran gangfelt, T §12 nr 6	13	11	11	6	6	8	15
05E Kjøring i strid med skilt, Forbikjøringsforbud, S §8	11	10	10	7	9	25	31
06A Vikeplikt, ihh til skilt Vikeplikt og Stopp, S §6	644	493	391	336	577	446	469
06B Vikeplikt, for trafikk fra høyre, T §7 nr 2	82	74	74	97	65	93	97
06C Vikeplikt, for gående i gangfelt, T §9 nr 2	240	182	143	85	84	166	100
06D Vikeplikt, ved utkjøring fra p-plass e.l. områder, T §7 nr 4	20	22	17	13	14	23	33
06E Vikeplikt, for gående/syklende ved innsvinging, T §7 nr 3	3	4	1	5	4	8	6
08A Kjøring med motorsykel endret for økt hastighet/ytelse, V§23	212	200	139	109	83	91	72
Sum	3 681	2 748	2 265	1 932	1 951	2 154	2 104

Foruten overtredelser som avgjøres i trafikken med et forenklet forelegg, er det et stort antall overtredelser som blir anmeldt. Det registreres årlig over 50.000 anmeldelser på brudd av vegtrafikkloven. Hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring utgjør bortimot 40 % av sakene. Deretter kommer trafikantene som anmeldes for manglende førerrett: 10.111 anmeldelser ble registrert for dette i 2021.

Tabell 12: Anmeldelser brudd på vtr.l. utenom ruspåvirket kjøring, og hastighetsovertredelser 2018-2021.

	2018	2019	2020	2021
PERSONSKADE (§ 3)	3 448	3328	3 350	3408
MATERIELL SKADE (§ 3)	5 426	5447	4 926	5441
KJØRETØY TEKNISK (§ 23)	845	852	960	807
OVERLATELSES MEDVIRKNING (§ 17,2. LEDD)	438	440	489	465
KJØRING UTEN GYLDIG FØRERKORT (§ 24,1.LEDD)	11 080	10469	11 660	10111
SKILT/SIGNAL/OPPMERKING (§ 5)	681	585	616	585
AVSTAND TIL FORANKJØRENDE	54	60	59	51
KJØRE- OG HVILETID	2 291	1627	1 397	1092
TRANSPORT AV FARLIG GODS (ADR)	173	161	111	146
IKKE STOPPET FOR TRAFIKKONTROLL (§ 10)	997	904	1 000	918
UAKTSOM KJØRING, MULIG FARE (§ 3)	2 556	2637	2 611	2618
PLIKTER V/TRAFIKKUHELL (§ 12)	1 315	1224	1 349	1312
BRUK AV UREGISTRERT MOTORVOGN (§ 17,1. LEDD)	665	762	832	678
USKIKKET FØRER (§ 21,1. LEDD)	182	172	174	187
OVERLAST	270	165	129	131
SIKRING AV LAST (§ 13,2. LEDD)	459	527	508	492
ERRU kabotasje	56	59	51	61
TRAFIKK, DIVERSE	1 707	1846	2 027	2227

7. Trender og utviklingstrekk som påvirker trafikksikkerheten

Spådommer om kommende år og tiår forutser en verden med mer intense globale utfordringer fra sykdom og klimaendringer til splitting forårsaket av ny teknologi og finanskriser⁴⁰. Dette er utfordringer som også kan påvirke trafikkutvikling og ulykkesutvikling, som vi også så gjennom covid-19-pandemien.

7.1. Trafikkutvikling

I følge data fra Statens vegvesens tellepunkter gikk trafikken på norske veier ned 6,1 prosentpoeng fra 2019 til 2020. For 2021 økte trafikken med 4 prosentpoeng fra 2020 og er ikke tilbake til nivået før pandemien. Nedgangen fra 2019 til 2020 var 7,4 prosentpoeng på Europa- og riksveiene og 4,7 prosentpoeng på fylkesveiene (Statens vegvesen 2022).

Per juli 2022 viste tellepunktene at det var 6,2 % mer trafikk enn på samme tidspunkt i 2021. Utviklingen for lette og tunge kjøretøy er beregnet til henholdsvis 6,9 % og 1,2 %, mens utviklingen for Europa- og riksveier og fylkesveier var henholdsvis 9 % og 3 % (Statens vegvesen 2022).

Tabell 13: Kumulativ trafikkutvikling i Norge fra 2015 til 2021 (Statens vegvesen 2022).

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2015	100,0					
2016	100,6	100,0				
2017	101,7	101,1	100,0			
2018	101,9	101,3	100,2	100,0		
2019	102,2	101,6	100,5	100,3	100,0	
2020	96,0	95,4	94,4	94,2	93,9	100,0
2021	99,4	98,8	97,8	97,6	97,3	103,6

7.2. Kjøretøyteknologi

TØI har i sin modell anslått at 98 % av alle nye personbiler i 2021 var utstyrt med AEB⁴¹, og at 39,4 % av trafikkarbeidet i 2021 ble utført med biler som hadde denne teknologien. En videreføring av trendframskrivingen viser at vi kan anta at rundt 45 % av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med AEB.

TØI har i sin modell anslått at 98 % av alle nye personbiler i 2021 var utstyrt med LDW⁴², og at 42,2 % av trafikkarbeidet i 2021 ble utført med biler som hadde denne teknologien. En videreføring av trendframskrivingen viser at vi kan anta at rundt 48 % av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med LDW.

⁴⁰ <https://forsvaretsforum.no/demonstrasjon-etterretning-medisin-og-helse/gloym-straumen-her-er-framtida/236070>

⁴¹ AEB (Automatic Emergency Brake) er førerstøttesystemer som kan regulere bilens fart ut fra avstanden til forankjørende, samt varsle føreren og bremse ned bilen når den er på kollisjonskurs med et forankjørende kjøretøy. Systemet benytter informasjon fra utenfor kjøretøyet, og er uavhengig av om føreren bremses eller ikke.

⁴² Med LDW (Lane Departure Warning) menes førerstøttesystemer som varsler føreren når kjøretøyet er i ferd med å krysse kant- eller midtlinjen i en situasjon der føreren ikke selv har til hensikt å skifte kjørefelt eller å svinge av.

TØI har i sin modell anslått at 98,0 % av alle nye personbiler i 2021 var utstyrt med fotgjenger-AEB⁴³, og at 36,8 % av trafikkarbeidet i 2021 ble utført med biler som hadde denne teknologien. En videreføring av trendframskrivingen viser at vi kan anta at rundt 43 % av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med fotgjenger-AEB. (Statens vegvesen 2022)

7.3. Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)⁴⁴

ADAS er fortsatt under utvikling. En nederlandsk studie har sett på ulykker der forskjellige typer av førerstøtte-systemer har feilet (Dutch Safety Board 2019). Rapporten peker på mange utfordringer; manglende kunnskap blant sjåførere, situasjoner der sjåførere ikke forstår hvorfor kjøretøyet reagerer eller faktisk unnlater å svare på en bestemt måte kan raskt oppstå. Automatisering gjør oss mindre våkne, risikoen for at sjåførere blir mindre våken og reagerer for sakte.

Fremskrittene innen automatisering gjør også at biler med ADAS i økende grad har blitt datamaskiner på hjul. Medfører cybersikkerhetsrisikoer og risiko for at viktige sikkerhets- og sikkerhetsoppdateringer ikke blir utført.

Erfarer at politiet ofte ikke får tilgang til dataene fra bilen og at man ikke har kunnskap om hvilke biler som er utstyrt med nøyaktig hvilken ADAS og om systemene var aktivert.

7.4. Diverse

7.4.1. Fastlegers meldeplikt i førerkortsaker

Statsforvalteren i Trøndelag har i 2022 ført tilsyn med fastlegenes håndtering av den meldeplikten de har etter helsepersonelloven § 34: Pasienters bruk av alkohol og legemidler. Tilsynets funn:

- 66 % av pasientene som var omfattet av tilsynet brukte legemidler i et for stort omfang til å kunne føre motorvogn fikk hverken muntlig kjøreforbud eller ble meldt til Statsforvalteren.
- Påvist tilfeller der det var konkludert at helsekravene ikke var oppfylt for en betydelig andel av alkoholpasientene, uten at pasientenes alkoholbruk var tilstrekkelig kartlagt. Det var også alkoholpasienter med avhengighet eller langvarig skadelig bruk, som hverken fikk muntlig kjøreforbud eller ble meldt til Statsforvalteren. Der alkoholforbruket hadde vedvart over tid, ble det verifisert med betydelig forhøyede PEth-prøver.
- Kun 27 % av fastlegene hadde skriftlige rutiner som sikret at helsekrav til førerrett ble vurdert.
- I 77 % av tilfellene ble det ikke vurdert hvorvidt pasienten hadde førerrett for høyere førerkortklasser.
- Det ble påvist manglende samhandling mellom fastleger og spesialisthelsetjenesten etter rusbehandling av pasienter.

⁴³ Fotgjenger-AEB varsler førere og setter i gang en nedbremsing av bilen ved nært forestående kollisjon med en fotgjenger (eller syklist).

⁴⁴ Systemer som hjelper sjåføreren med å utføre den primære kjøree oppgaven. ADAS observerer omgivelsene ved hjelp av sensorer og kan overta kontrollen over hastighet eller kjøreretning eller varsle sjåføreren i situasjoner som systemet anser som farlige.

7.4.2. Mange med nye førerkort

Det var et rekordhøyt antall oppkjøringer i 2021: 152.000. I løpet av siste normalår, 2019, ble det gjennomført 139.397 oppkjøringer i alle klasser.

7.4.3. Varsling av trafikkontroller

Varslinger av trafikkontroller har i den senere tid blitt mer aktualisert ved at det nå er tatt i bruk en egen enhet for varsling av bl.a. politikontroller. F.eks. er kunnskapsbasen i én enhet basert på informasjon fra andre brukere av enheten, sosiale medier, SMS-tjenester og varslingsapplikasjoner. Enheten vil varsle om bl.a. kontroller i nærheten av brukeren. Videre er det fra produsenten side gitt en "bøtegaranti". Dvs. at brukeren får dekket boten fra produsenten hvis enheten ikke har varslet om kontrollen. UP stiller spørsmål om fartsnivået blir høyere og ulykkene øker med slike varslingsenheter, og kan i verste fall bidra til at vi ikke får stanset promilleførere eller andre risikosjåfører.

8. Tabeller

8.1. Anmeldelser for ruspåvirket kjøring i antall og antall pr 1.000 innbyggere, fordelt på politidistrikt (kilde STRASAK)

	Antall anmeldelser 2019	Antall anmeldelser 2020	Antall anmeldelser 2021	Befolkning 1.jan 2021	Pr. 1000 innbyggere 2021
Oslo politidistrikt	990	1 050	1 042	920 158	1,13
Øst politidistrikt	1 371	1 558	1 638	752 345	2,18
Innlandet politidistrikt	826	860	733	379 665	1,93
Sør-Øst politidistrikt	1 606	1 732	1 484	689 711	2,15
Agder politidistrikt	739	862	683	307 071	2,22
Sør-Vest politidistrikt	876	949	981	528 229	1,86
Vest politidistrikt	831	733	721	595 009	1,21
Møre og Romsdal politidistrikt	516	502	430	265 544	1,62
Trøndelag politidistrikt	759	924	848	472 521	1,79
Nordland politidistrikt	598	591	519	240 040	2,16
Troms politidistrikt	447	367	347	166 392	2,09
Finmark politidistrikt	209	250	234	74 684	3,13
	9 783	10 393	9 662	5 391 369	1,79

8.2. Antall ulykker, drepte og skadde i trafikken 2005-2020

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antall ulykker	6 434	6 079	6 154	5 241	4 972	4 563	4 374	4 086	3 898	3 579	3 585	3 719
Drepte	208	168	145	187	147	117	135	106	108	108	93	80
Hardt skadde	714	679	699	703	674	693	656	665	602	565	627	569
Lettere skadde	7 319	7 009	6 713	5 753	5 397	4 831	4 613	4 245	4 078	3 589	3 686	3 889

8.3. Antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bil	625	537	530	503	426	395	388	379	367	349	331	287
MC/moped	127	112	127	153	159	176	173	176	164	151	180	164
Syklist	59	67	70	92	86	92	97	100	76	70	88	85
Fotgjenger	91	112	103	126	125	128	100	96	85	89	85	65
Andre	20	19	14	16	25	19	33	20	18	14	36	48
Totalt	922	847	844	890	821	810	791	771	710	673	720	649

8.4. Antall drepte og hardt skadde fordelt på alder og kjønn

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kvinner	291	273	265	312	285	263	251	247	210	242	230	210
under 18 år	37	29	24	28	30	33	23	23	23	8	16	26
18-24 år	45	49	49	37	30	35	24	21	21	35	23	22
25-34 år	36	40	33	46	35	35	35	27	16	32	15	23
35-44 år	37	31	28	41	30	30	29	31	27	19	20	22
45-54 år	36	39	37	47	37	40	29	37	32	34	34	38
55-64 år	40	28	40	48	53	34	41	28	28	38	40	36
65-74 år	29	24	25	25	39	33	32	33	36	36	45	21
75-84 år	22	23	14	28	23	19	32	36	19	28	29	15
85 år eller eldre	9	10	12	11	8	4	5	11	8	11	8	7
Uoppgitt alder	-	-	3	1	-	-	1	-	-	1	-	-
Menn	631	574	579	578	536	547	540	524	500	431	490	439
under 18 år	61	60	68	64	51	58	63	59	52	42	57	57
18-24 år	138	115	105	96	76	68	82	68	71	61	62	49
25-34 år	127	105	105	84	70	86	67	69	68	55	72	61
35-44 år	88	85	99	81	81	76	72	72	61	53	70	53
45-54 år	83	73	86	106	104	84	92	97	94	75	84	81
55-64 år	63	63	51	68	61	86	81	77	80	67	54	62
65-74 år	26	33	33	42	54	55	47	42	34	47	64	40
75-84 år	32	27	22	28	32	27	24	32	33	24	20	28
85 år eller eldre	13	11	9	8	7	7	10	7	7	6	7	8
Uoppgitt alder	-	2	1	1	-	-	2	1	-	1	-	-
Totalsum	922	847	844	890	821	810	791	771	710	673	720	649

8.5. Antall ulykker, drepte og skadde pr politidistrikt

Øst politidistriktet

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	803	28	84	937
2011	789	12	67	879
2012	812	18	104	840
2013	736	16	93	816
2014	656	22	77	763
2015	651	15	73	752
2016	554	16	79	575
2017	526	10	85	559
2018	508	9	64	561
2019	437	14	67	437
2020	421	11	73	450
2021	434	13	58	467

Oslo politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	1 061	8	69	1 089
2011	943	7	76	963
2012	934	8	73	888
2013	821	8	117	813
2014	802	5	128	811
2015	722	6	125	717
2016	668	5	106	699
2017	571	6	82	534
2018	582	7	58	633
2019	482	3	54	497
2020	536	8	89	511
2021	531	3	66	549

Innlandet politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	525	30	100	633
2011	514	29	89	593
2012	533	20	97	576
2013	442	18	79	453
2014	402	16	67	463
2015	383	17	78	452
2016	366	16	58	417
2017	323	11	78	367
2018	402	12	101	416
2019	315	12	71	311
2020	330	16	81	334
2021	351	9	84	346

Sør-Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	484	10	64	525
2011	498	13	57	586
2012	492	13	48	584
2013	430	22	59	442
2014	418	9	46	420
2015	422	9	52	437
2016	363	18	61	333
2017	363	11	51	363
2018	313	9	52	317
2019	342	6	52	332
2020	296	5	45	299
2021	316	6	44	319

Sør-Øst politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	956	26	85	1 176
2011	853	23	116	1 128
2012	929	21	106	1 100
2013	839	33	93	1 059
2014	774	32	97	895
2015	680	18	100	747
2016	701	23	96	819
2017	648	15	81	752
2018	586	19	96	649
2019	552	15	101	552
2020	537	20	88	576
2021	579	12	93	627

Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	734	23	77	901
2011	686	23	70	839
2012	669	19	87	752
2013	496	24	70	573
2014	501	12	73	535
2015	450	12	82	433
2016	444	10	69	450
2017	446	13	81	457
2018	417	15	71	425
2019	427	10	60	425
2020	417	6	68	407
2021	465	9	67	475

Agder politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	393	19	42	455
2011	382	9	34	447
2012	383	13	33	463
2013	317	10	44	360
2014	326	9	46	347
2015	289	11	37	294
2016	283	9	45	277
2017	265	5	54	290
2018	261	10	35	258
2019	224	8	24	225
2020	235	3	37	259
2021	234	5	40	253

Møre og Romsdal politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	349	8	50	313
2011	309	5	27	327
2012	320	6	36	313
2013	295	13	39	307
2014	284	7	36	282
2015	246	2	34	257
2016	229	5	27	261
2017	254	7	40	224
2018	207	6	33	200
2019	208	10	33	199
2020	179	3	32	187
2021	192	3	30	202

Trøndelag politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	580	22	66	656
2011	556	14	69	616
2012	582	8	70	646
2013	495	19	59	533
2014	434	19	51	464
2015	400	11	58	408
2016	408	14	60	410
2017	335	12	45	344
2018	315	11	41	313
2019	269	11	45	267
2020	301	6	52	302
2021	307	8	32	328

Troms politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	174	9	19	202
2011	164	15	22	185
2012	155	10	17	158
2013	109	7	9	122
2014	98	1	13	117
2015	95	5	22	84
2016	98	4	16	104
2017	108	6	26	106
2018	72	4	8	69
2019	81	3	10	91
2020	109	5	22	113
2021	73	4	8	69

Nordland politidistrikt

	Ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	297	22	42	351
2011	291	9	34	326
2012	259	9	23	286
2013	200	11	33	205
2014	218	10	30	246
2015	173	9	24	196
2016	197	9	30	213
2017	195	8	33	201
2018	182	4	32	183
2019	187	15	35	191
2020	165	9	33	181
2021	181	2	34	200

Finnmark politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	78	3	16	81
2011	94	9	18	120
2012	86	-	5	107
2013	61	6	8	70
2014	59	5	10	54
2015	52	2	8	54
2016	63	6	9	55
2017	52	2	9	48
2018	53	2	11	54
2019	55	1	13	62
2020	59	1	7	67
2021	56	6	13	54

Litteraturliste

- Aasvik, Ole, og Marianne Stølan Rostoft. 2022. *Omkamp om oppmerksomheten. TØI-rapport 1891/2022*. Transportøkonomisk institutt.
- Ahlström, Christer, Anna Anund, Carina Fors, og Torbjörn Åkerstedt. 2017. *The effect of daylight versus darkness on driver sleepiness: A driving simulator study*. Journal of Sleep Research, ISSN 0962-1105, E-ISSN 1365-2869.
- Bjørnskau, Torkel. 2020. *Risiko i trafikken 2017/18. TØI-rapport 1782/2020*. Transportøkonomisk institutt.
- Carson, Jenny, Graziella Jost, og Maria Meinero. 2022. *RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY- 16th Road Safety Performance Index Report*. ETSC.
- Dutch Safety Board. 2019. «Who is in control? Road safety and automation in road traffic.»
- Fearnley, Nils, Katrine Karlsen, og Torkel Bjørnskau. 2022. *Elsparkesykler i Norge. Hovedfunn fra spørreundersøkelse høsten 2021. TØI-rapport 1889/2022*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Furuhaugen, Håvard, Ragnhild E. G. Jamt, Galina Nilsson, Vigdis Vindenes, og Hallvard Gjerde. 2018. *Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet 2016-17*. Oslo Universitetssykehus.
- Fyhri, Aslak, Katrine Karlsen, og Torkel Bjørnskau. 2022. «Folkehelsekonsekvenser av elektriske sparkesykler for ungdom og voksne. Effekter av aktiv mobilitet og ulykker.» *TØI-rapport 1898/2022*. Transportøkonomisk institutt.
- Fyhri, Aslak, Torkel Bjørnskau, og Michael W.J. Sørensen. 2012. «Krig og fred - en spørreundersøkelse om samspill og konflikter mellom billister og syklistene.» *TØI-rapport 1246/2012*. Transportøkonomisk institutt.
- Gjerde, Hallvard, og J Frost. 2022. *Rus blant førere som omkom i trafikkulykker 2001-2020*. Oslo: Oslo universitetssykehus.
- Haustein, Sonja, Andreas Humpe, og Stefan Gössling. 2022. *Risky and anxious-aggressive drivers: A key barrier to traffic safety legislation in Germany*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.06.005>.
- Hesjevoll, Ingeborg Storesund, Fridulv Sagberg, Alena Katharina Høye, og Rune Elvik. 2022. *Dødsulykker innenfor og utenfor Nullvisjonene systemgrenser. Egenskaper ved dødsulykker i vegtrafikken og potensial for reduksjon basert på Statens vegvesens ulykkesanalyser (UAG) i perioden 2017-2020. TØI-rapport 1887/2022*. Transportøkonomisk institutt.
- Hesjevoll, Ingeborg Storesund, og Aslak Fyhri. 2017. «Trafikksikkerhetstilstanden 2016 - Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger.» *TØI-rapport 1573/2017*.
- Iversen, Tone, og Ove Njå. 2022. *Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykkel 2015-2020*. Universitetet i Stavanger.

- Janstrup, Kira Hyldekær, og Mette Møller. 2022. «Ulykker og risiko for e-cykler og k-cykler.» *Trafik & veie*, mars.
- Jørgenrud, Benedicte, Hallvard Gjerde, Camilla C. Bråthen, Stig Tore Borstrand, Leiv Arne Rosseland, og Thomas Kristiansen. 2022. *Rusmiddel- og legemiddelbruk som risikofaktor for alvorlige ulykker*. Oslo universitetssykehus.
- Kripos. 2021. «Narkotika- og dopingstatistikk.»
- Kripos. 2022. *Narkotika- og dopingstatistikk 2021*. Kripos, Avdeling for kriminalteknikk og ID, Seksjon for narkotikaanalyse.
- Kripos. 2022. «Nasjonal Drapsoversikt 2021.»
- Lund, Johan. 2019. *Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker*. Trygg trafikk.
- Middelkoop, Gerrit, Liliana Bachs, og Knut Hjelmeland. 2022. *Rusmiddelstatistikk Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2021*. Oslo universitetssykehus, Avdeling for rettsmedisinske fag. <https://oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/rettsmedisinske-fag/alkohol-og-rusmidler>.
- Milch, Vibeke, Ingunn Opheim Ellis, Kathrine Karlsen, og Aslak Fyhri. 2022. *Ungdom og bruk av elsparkesykler - En spørreundersøkelse om mobilitet og ulykkesforhold i ni norske kommuner*. Transportøkonomisk institutt.
- Nyman, Anna Armika Tussilago, Ragnhild E.G. Jamt, Galina Nilsson, Hallvard Gjerde, og Stig Tore Bogstrand. 2019. *Rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant bilførere i Finnmark fylke og Murmansk-regionen*. Oslo: Oslo universitetssykehus.
- Nævestad, Tor-Olav, Ingeborg Storesund Hesjevoll, Fridulv Sagberg, Inger Beate Hovi, og Rune Elvik. 2022. «Tunge kjøretøys ulykkesrisiko i Norge.» *TØI-rapport 1886/2022*. TOI.
- Pettersen, Siren, Gerrit Middelkoop, og Knut Hjelmeland. 2021. *Rusmiddelstatistikk. Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2020*. Oslo: Oslo universitetssykehus, Avdeling for rettsmedisinske fag.
- Ringen, Svein. 2022. *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2021*. Oslo: Statens vegvesen rapport nr 847.
- Samferdselsdepartementet. 2021. «Nasjonal transportplan 2022–2033.» Meld. St. 20 (2020–2021).
- Statens vegvesen. 2022. «Trafikksikkerhetsutviklingen 2021. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.» Statens vegvesen.
- Statens vegvesen. 2022. *Vegtrafikkindeksen 2021. Trafikkutviklinga i Noreg 1995-2021*. Statens vegvesen.
- Statens vegvesen. 2022. *Vegtrafikkindeksen. Juli 2022*. Statens vegvesen.

Statens vegvesen, Politiet, Trygg trafikk, Utdanningsdirektoratet, KS, Helsedirektoratet. 2018. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.*

Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. 2022. «NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2022–2025.»

Statens vegvesen, Transport og samfunn, transportutvikling, transportdata. 2022. *Vegtrafikkindeksen april 2022. Trafikkutviklinga i Noreg 1995-april 2022.* Statens vegvesen.

Utrykningspolitiet. 2022. *KUPP 2022. En veikantundersøkelse av alkoholpåvirning i trafikken.* Utrykningspolitiet.

Utrykningspolitiet. 2022. «Vegkantundersøkelse. Telling av ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring 2022.»

Tittel på rapport

Utgitt: Desember 2022

Utgiver: Utrykningspolitiet

ISBN: xxx

Foto: xxx