



POLITIET
UTRYKNINGSPOLITIET

Politidirektoratet/Utrykningspolitiet



ÅPEN

Politiets tilstandsanalyse for 2026

Trafikksikkerhetsarbeid

Januar 2026

Innhold

Forord	5
Sammendrag	6
1. Ulykker i trafikken	9
1.1. Politiregistrerte personskadeulykker	9
1.1.1. Sted	11
1.1.2. Tid	13
1.1.3. Ulykkestype	14
1.1.4. Kjønn, alder og statsborgerskap	15
1.1.5. Trafikantgrupper	17
1.1.6. Årsaker	20
1.2. Trafikkulykker/skader registrert i andre registre	22
1.2.1. Trafikkulykker registrert som personskader i pasientregisteret	22
1.2.2. Trafikkskader registrert i nasjonalt traumeregister	23
1.2.3. Skademeldinger til forsikringsselskapene	23
1.2.4. Viltulykker	23
2. Hastighet	24
2.1. Hastighet i ulykker	24
2.2. Hastighet i trafikken	24
2.3. Avdekte hastighetsoverskridelser	25
2.3.1. Sted	26
2.3.2. Alvorlighetsgrad	26
2.3.3. Tid	27
2.3.4. Kjønn, Alder og nasjonalitet	27
2.3.5. Type kjøretøy	28
3. Ruspåvirket kjøring	30
3.1. Rus i ulykker	30
3.2. Rus i trafikken	30
3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring	30
3.3.1. Tid	30
3.3.2. Sted - politidistrikt	32
3.3.3. Kjønn, alder, kjøretøy, sivilstand og nasjonalitet	33
3.3.4. Type rus	34
3.4. Rus og medikamentbruk i samfunnet for øvrig	34
3.4.1. Narkotika	34
3.4.2. Alkohol	35
3.4.3. Legemidler	35

4. Uoppmerksomhet	36
4.1. Uoppmerksomhet i ulykker	36
4.1.1. Mobilbruk	36
4.1.2. Sovning i ulykker	36
4.2. Uoppmerksomhet i trafikken	36
4.2.1. Mobilbruk i trafikken	37
4.3. Overtredelser	37
4.3.1. Ulovlig mobilbruk	37
4.3.2. Overtredelser av kjøre-hviletidsbestemmelsene	38
5. Aggressiv eller farlig atferd i trafikken	40
5.1. Aggressiv eller farlig atferd i ulykker	40
5.2. Aggressiv eller farlig atferd i trafikken	40
5.3. Overtredelser aggressiv eller farlig atferd	40
5.3.1. Trimming	42
5.3.2. Kjøring uten gyldig førerkort	42
6. Verneutstyr	43
6.1. Verneutstyr i ulykker	43
6.1.1. Bilbelte	43
6.1.2. Hjelme	44
6.2. Verneutstyr i trafikken	44
6.2.1. Bilbelte	44
6.2.2. Sikring av barn i bil	45
6.2.3. Hjelme MC, moped, ATV	45
6.2.4. Sykkelhjelme	45
6.2.5. Refleks	46
6.3. Reaksjoner manglende/veil bruk av verneutstyr	46
6.3.1. Bilbelte	46
6.3.2. Sikring av barn i bil	46
6.3.3. Hjelme	47
7. Trender og utviklingstrekk	48
7.1. Befolkning	48
7.2. Førerkort	48
7.3. Kjøretøy	48
7.4. Trafikkutvikling	48
7.5. Digitalisering og teknologiutvikling	49
7.6. Diverse	49
8. Vedlegg	50
9. Referanser	53

Forord

Trafikksikkerhetsarbeidet er et langsiktig arbeid, og i 2024 kunne Norge markere en stor milepæl: Norge ble for tiende år på rad kåret til Europas mest trafikksikre land. Prestasjonen ble anerkjent gjennom tildelingen av ETSCS Pin Award for Outstanding Traffic Safety Work, en pris som også politiet har en viktig aksje i. Et bevis på at vårt kontinuerlige arbeid og engasjement for trafikksikkerhet gir resultater.

I de første månedene av 2025 ser vi dessverre en økning i antallet trafikkdrepte. Til tross for det er det viktig at vi fortsetter vår innsats. Vi må holde oppe den prioriterte kontrollaktiviteten.

Det gode grunnlaget som denne årlige tilstandsanalyse beskriver, viser at farts-, rus- og uoppmerksomhetskontroller fortsatt er viktige bidrag i vårt arbeid for å redusere ulykker og tap av liv på veiene. Vi vet at disse tiltakene virker, og derfor er det en klar forventning at politiet i 2026 og videre i den nye tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei opprettholder et høyt aktivitetsnivå.

Jeg oppfordrer alle i politiet til å bruke rapporten som et solid grunnlag i både den operative kontrollvirksomheten og i vår kommunikasjon med media og andre samarbeidspartnere.

Knut Smedsrud

Sjef Utrykningspolitiet

Sammendrag

Trafikkulykker utgjør et betydelig samfunnsproblem, med årlige kostnader på rundt 30 milliarder kroner. I 2024 mistet 87 personer livet og 578 personer ble hardt skadd i trafikken. Det innebærer total 665 alvorlig skadde eller drept.

De fleste alvorlige ulykkene skjer på fylkesveier, men målt per kilometer vei er risikoen høyest på Europa- og riksveier. Sommermånedene og ettermiddagstimene peker seg ut som perioder med flest alvorlige ulykker. Utforkjørings- og møteulykker dominerer, mens andelen kryssulykker har økt. Utforkjøringsulykker skjer oftest i den lyse årstiden, mens fotgjengerulykker forekommer hyppigst i mørketiden.

Risikoen er særlig høy for motorsyklister, unge bilførere og brukere av elsparkesykkel. Menn er overrepresentert blant de drept og hardt skadde, mens kjønnsfordelingen er jevnere for lettere skadde. I Nordland og Troms har andelen trafikkdrepte de siste fem årene vært betydelig høyere enn både andelen skadde og andelen trafikk.

Omtrent halvparten av dødsulykkene er arbeidsrelaterte.

Manglende førerdyktighet, høy fart og ruspåvirkning og manglende bilbeltebruk er de viktigste medvirkende faktorene til dødsulykkene. Ulike kombinasjoner av rus, fart og manglende verneutstyr var til stede i om lag 60 prosent av dødsulykkene.

Hastighet

Høy fart var medvirkende i 35 % av dødsulykkene i 2024, og kun 61,9 % av bilistene holdt fartsgrensen – godt under målet på 72 % innen 2026. Etterlevelsen var best på tofeltsveier med 90-sone og svakest på flerfeltsveier med 90-sone. Antallet reaksjoner for fartsovertredelser var 193 507, en nedgang fra tidligere år. Finnmark hadde flest reaksjoner per innbygger fra manuelle kontroller, mens Oslo hadde flest saker fra automatisk trafikkontroll (ATK). Utenlandske førere stod for sju prosent av forenklede forelegg, men hele 30 prosent av anmeldelsene, særlig i nord om sommeren.

Rus

I 2024 var ruspåvirkning en sannsynlig medvirkende faktor i 29 % av dødsulykkene, en økning fra gjennomsnittet på 23 % de siste ti årene. Alkohol sto for halvparten av tilfellene.

Veikantundersøkelser viser at andelen alkoholpåvirkede sjåfører over lovlig grense ligger på rundt 0,18 %. Høyest andel alkoholpåvirkede førere på morgenene i helgene. Veikantundersøkelse fra 2016/17 viste at 0,7 % hadde illegale stoffer, og 1,1 % hadde trafikkfarlige legemidler over straffegrensene i blodet.

I 2024 ble det registrert 10 834 anmeldelser for ruspåvirket kjøring (lavere enn 2022–23, men høyere enn før 2022). Flest anmeldelser i Sør-Øst politidistrikt, mens Finnmark hadde høyest antall per innbygger. Alkohol alene utgjorde 39 % av blod- og utåndingsprøver, andre rusmidler 52 % og prøver med både alkohol og andre rusmidler 9 %. Av andre rusmidler var det THC og amfetamin/metamfetamin som var de hyppigst påviste stoffene i blodprøver.

Omsetningen av alkohol har gått ned siden 2021, men er fortsatt høyere enn før pandemien. Bruk av illegale stoffer, særlig cannabis og kokain blant unge voksne, har økt. Legemiddelbruk har økt de siste ti årene, men bruken av benzodiazepiner har gått ned, særlig blant eldre.

Verneutstyr

I 2024 brukte 38 % av de omkomne i bil, tungbil og buss i 2024 ikke bilbelte eller brukte det feil, en betydelig høyere andel enn i 2023 (18 %) og høyere enn gjennomsnitt siste ti år (31 %). Over halvparten kunne trolig overlevd med korrekt beltebruk.

Ny temaanalyse fra TØI viser at rundt 25 % av drepte i bil 2017-2023 ikke brukte bilbelte og 5 % brukte det feil. Andelen uten bilbelte varierte mellom 20 % i region Midt og 37 % i region Sør. De som omkom uten bilbelte var i hovedsak friske, unge og risikovillige – ulykken var ofte en utforkjøringsulykke på lavtrafikkerte tofeltsveger utenfor tettsteder på kveld- og nattestid.

Andelen omkomne bilførere uten bilbelte gikk ned fra 44 % i 2005-2012 til 28 % i 2017-2023. Blant omkomne i tungbiler har andelen uten bilbelte gått ned fra 64 til 33 %. Manglende bilbelte for førere i bil var 28 %, for passasjerer varierte andelen på de ulike sitteplassene, lavest andel uten bilbelte i midtsete bak (71 %).

Bilbeltebruk hadde liten nedgang fra 2023 til 2024 ifølge Statens vegvesens' veikanttelling, fra 97,1 til 96,9 % for personbiler og fra 89,3 til 86,2 % for lastebiler. For buss oppgir rundt 70 % at de bruker bilbelte.

To dødsulykker med MC skyldtes manglende eller feil hjelmbruk. Ingen av de ti omkomne på sykkel/elsparkesykkel brukte hjelm.

Det var en nedgang i bruk av sykkelhjelmer, fra 67 % til 65 %. Vi har ikke tall på hjelmbruk for elsparkesykkel, men det er få som bruker hjelm.

Uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet ble vurdert som medvirkende i 26 % av dødsulykkene i 2024, og 6 % av dødsulykkene var relatert til mobilbruk.

Tretthet og sovning kan også føre til uoppmerksomhet. I 2024 ble tretthet og sovning vurdert som en medvirkende faktor i 6 % av dødsulykkene.

I veikantundersøkelsen i 2024 ble 2,4 % av førerne observert med mobilbruk under kjøring (hvorav 0,47 % for prating og 1,96 % for teksting/lesing), en nedgang fra tilsvarende undersøkelser i 2022 og 2019 der andelen var henholdsvis 2,9 og 3,6 %. Flest observasjoner på ulovlig mobilbruk ble registrert blant tungbilførere og på motorveier.

Vi ser en nedadgående trend i antall reaksjoner for ulovlig mobilbruk siden 2020. I 2024 ble registrert 6 583 reaksjoner for ulovlig bruk av mobiltelefon, 10 % nedgang fra 2023.

Aggressiv og farlig atferd

Særlig risikofylt atferd var medvirkende i 10 % av dødsulykker i 2024, en økning fra tidligere år. Et særlig problem er Street meet-arrangementer, der unge bilentusiaster samles for ulovlig kjøring med høy fart, spinning, dragrace og farlig nærhet til publikum. Fenomenet forsterkes av sosiale medier og vurderes som trussel mot trafikksikkerheten i tillegg til å være et ordensproblem.

Det ble skrevet ut over 1 700 forenklede forelegg for andre alvorlige (prikkbelagte) overtredelser utenom hastighet, ulovlig mobilbruk og manglende sikring av barn. Kjøring på rødt lys, brudd på vikeplikt og kort avstand til forankjørende var de overtredelsene med flest forenklede forelegg.

Foruten trafikklovbrudd avgjort med forenklet forelegg, registreres over 50 000 anmeldelser årlig. Fart og ruspåvirket kjøring utgjorde 43 % av anmeldelsene i 2024. 2 482 anmeldelser ble registrert for brudd på veitrafikklovens §3 (utenom tilfeller der det skjedde en ulykke).

Andre utfordringer er trimming av kjøretøy, særlig mopeder, MC og småkjøretøy, samt kjøring uten gyldig førerkort, som i 2024 utgjorde over 10 000 tilfeller – mange gjentatt av de samme personene.

Trender og utviklingstrekk som kan påvirke trafikksikkerheten

På lengre sikt vil demografiske endringer, sentralisering, klimaendringer, økende elbilandel digitalisering og teknologisk utvikling påvirke trafikksikkerheten. Endringer i transportvaner, handlevaner samt økende delingsmobilitet har også betydning for sikkerheten på norske veier.

1. Ulykker i trafikken

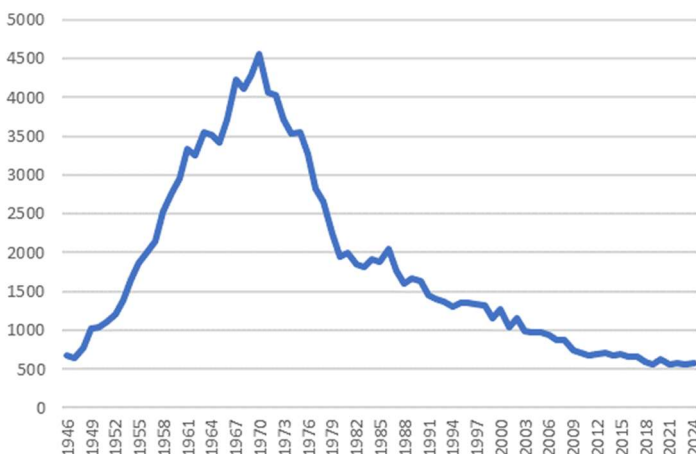
Veitrafikkulykker er et betydelig samfunnsproblem med store menneskelige lidelser og høye samfunnskostnader. Basert på statistikk for de siste årene ligger de årlige samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker i Norge på i størrelsesorden 30 mrd. kr (2024-kr). Dette omfatter både kostnader ved personskade og materielle skader (Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2022-2036).

1.1. Politiregistrerte personskadeulykker



Figur 1 Antall drepte i trafikken 1946-2024

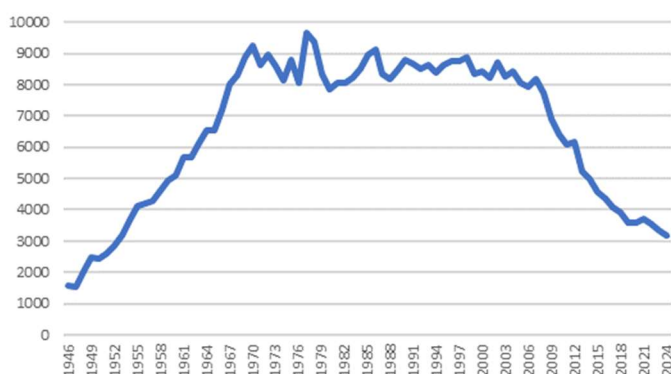
Den offisielle ulykkesstatistikken
Den offisielle ulykkesstatistikken er basert på politiregistrerte trafikkulykker. Den viste at 87 personer ble drept i trafikken i 2024, det er en nedgang fra 2022 og 2023 da henholdsvis 116 og 110 personer ble drept. Merk at det er en økning sammenlignet med 2021 da 80 personer ble drept.



Figur 2 Antall hardt skadde i trafikken 1946-2024.

Antall registrerte hardt skadde i trafikken i 2024 var 578. Det er ti flere enn i 2023 og samme antall som i 2022. Antall drepte og hardt skadde utgjorde dermed 665, som er en nedgang på 2 % fra 2023, men hele 33 % over målet på 500 for 2024, ifølge regjeringens ambisjon for utvikling av drepte og hardt skadde (Meld. St. (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033).

Det er store mørketall i den offisielle ulykkesstatistikken på skadde i trafikken. I 2017 ble det registrert 1 774 hardt skadde i Nasjonalt traumeregister (Lund, 2024), det er nesten tre ganger så mange som ble registrert i den offisielle statistikken i 2017.

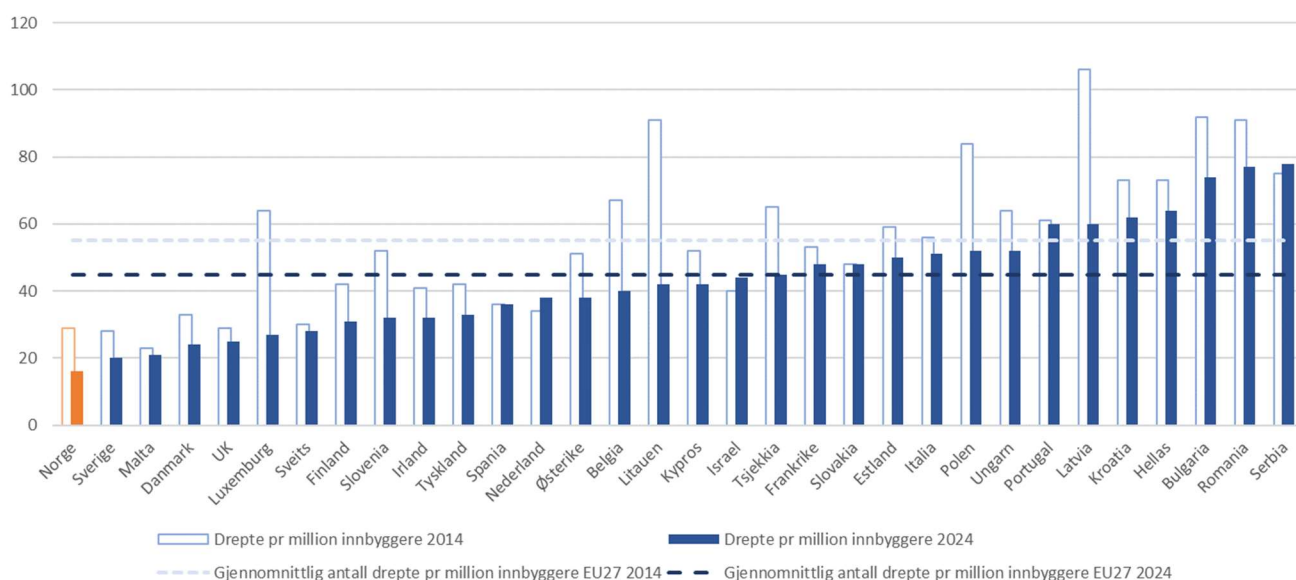


Antall personskadeulykker i den offisielle statistikken i 2024 var 3 166, som var 6 % færre enn i 2023. Med unntak av pandemiårene har vi sett en betydelig nedadgående trend i ulykkestallene de siste årene, med bortimot en halvering i tallene på 13 år. Se tall i vedlegg.

Figur 3 Antall politiregistrerte personskadeulykker i trafikken 1946-2024.

Norge ble i 2025 tildelt pris fra Det europeiske transportsikkerhetsrådet (ETSC) for innsatsen i trafiksikkerhetsarbeidet¹. Norge ble også i 2024 rangert som nummer én i Europa med færrest drepte i trafikken sett i forhold til innbyggertall - 16 per million innbyggere (se figur 4). En plassering Norge har hatt siden 2015.

I EU omkom 20 400 personer i trafikkulykker. I tillegg ble omtrent 1 291 000 personer registrert som skadde, hvorav 141 000 ble alvorlig skadet. Som i Norge er det også her underrapportering i de offisielle tallene, særlig i ulykker der motorkjøretøy ikke er involvert. Mellom 2013 og 2023 ble antallet hardt skadde i EU redusert med 13 %, mens drepte hadde en reduksjon på 16 % (Carson, Jost, & Meiner, 2025). Til sammenligning hadde Norge i samme periode en nedgang på 41 % i antall drepte og 19 % i antall hardt skadde.



Figur 4 Antall drepte i trafikken pr million innbyggere i europa, 2014 og 2024, pr land.

¹ <https://etsc.eu/norway-wins-2025-etsc-pin-award-for-outstanding-road-safety-progress/> (lest (270625))

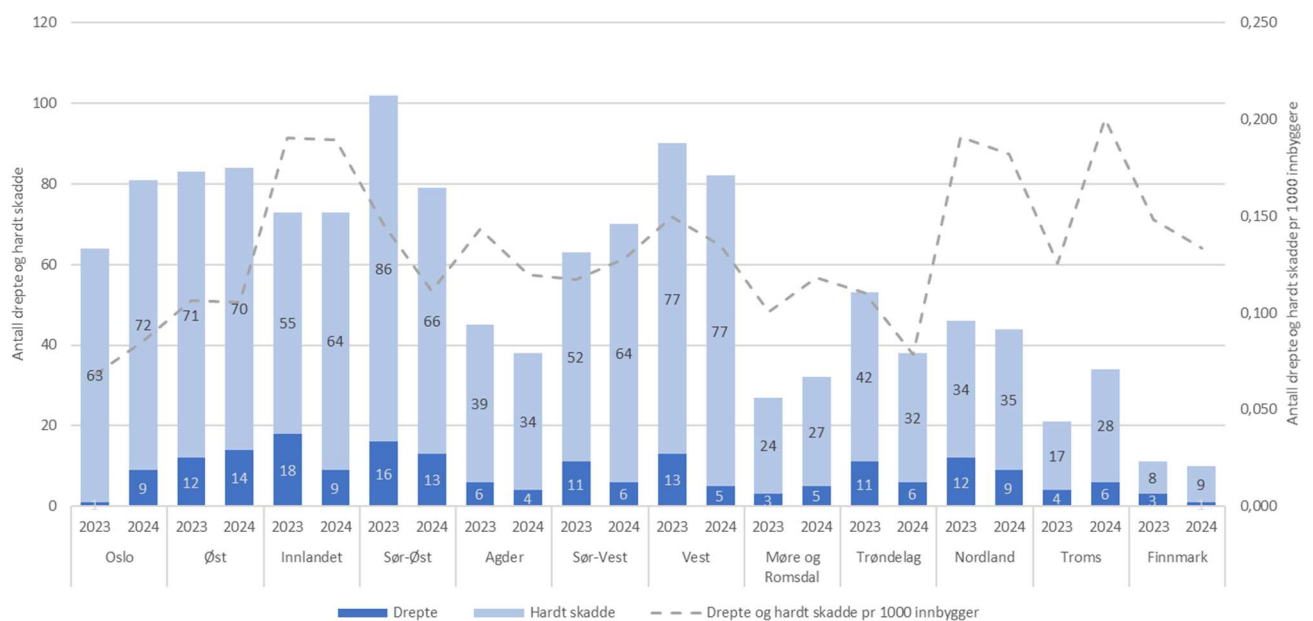
1.1.1. Sted

1.1.1.1. Politidistrikt

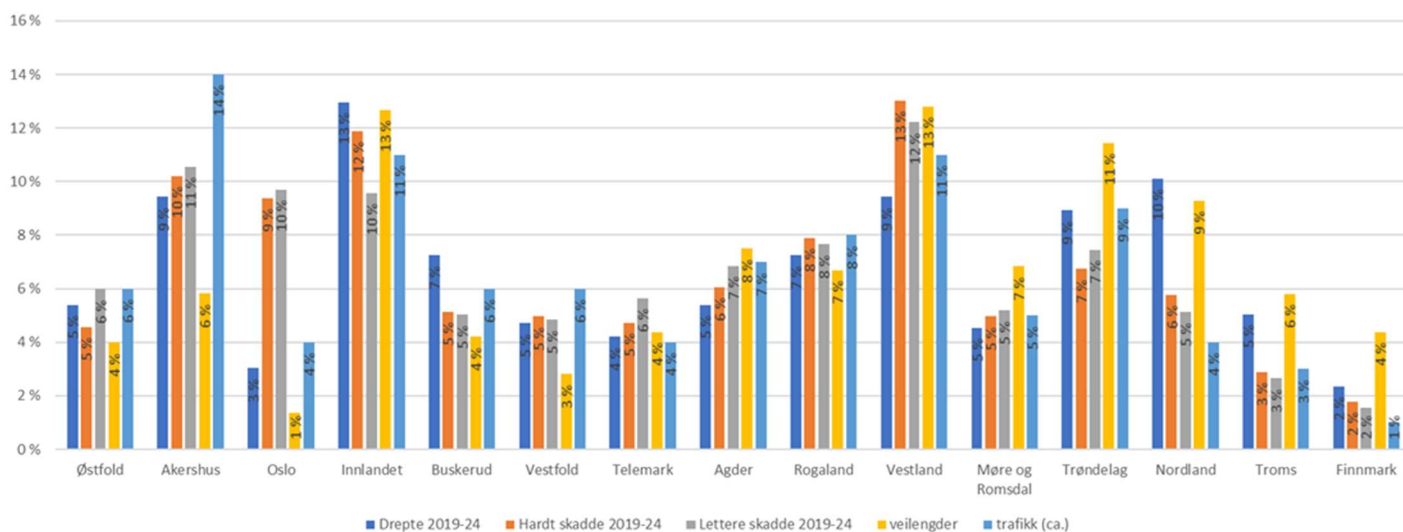
Sør-Øst og Trøndelag politidistrikter hadde størst nedgang i antall drepte og hardt skadde i 2024 sammenlignet med 2023, mens Troms og Oslo hadde størst økning. Sør-Øst utmerket seg med spesielt lave tall sammenlignet med forrige tiårsperiode (se vedlegg).

Målt per 1000 innbyggere hadde Trøndelag politidistrikt lavest antall drepte og hardt skadde i 2024, mens Troms hadde høyest. Nordland og Innlandet lå også høyt (se figur 5). Forskjellene mellom politidistriktene kan delvis forklares med variasjoner i gjennomfartstrafikk.

Figur 6 viser fordeling av drepte, skadde, veilengder offentlig vei og trafikk per fylke. Vi ser at søylene er tilnærmet like for mange av fylkene, mens vi ser at i Nordland og Troms var andelen av de drepte betydelig høyere enn andelen skadde og andelen av trafikken. I Vestland var det motsatt: Her var andelen av de skadde og andelen av trafikken høyere enn andelen av de drepte. I Oslo ser vi at andelen av de skadde var vesentlig høyere enn andelen av drepte og andelen av trafikken.



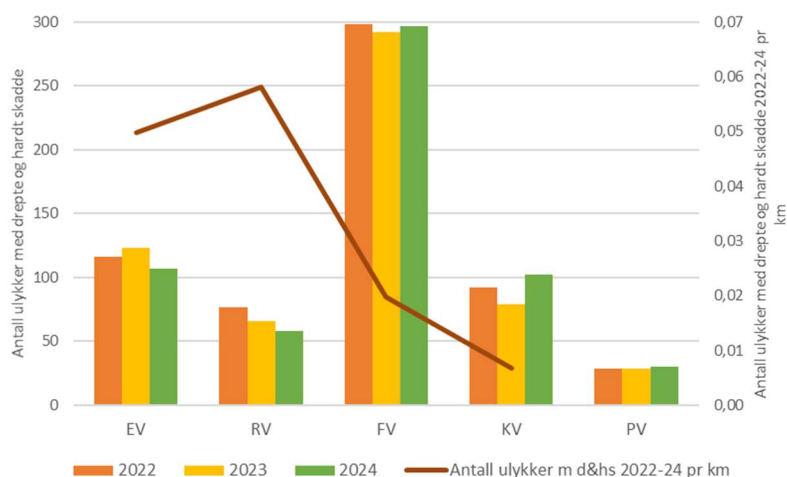
Figur 5 Antall og antall pr 1000 innbyggere drepte og hardt skadde i trafikken 2023 og 2024 pr politidistrikt.



Figur 6 Antall drepte og skadde 2019-2024, veilengder (offentlig vei), trafikk (hentet fra UAG-rapporten for 2024).

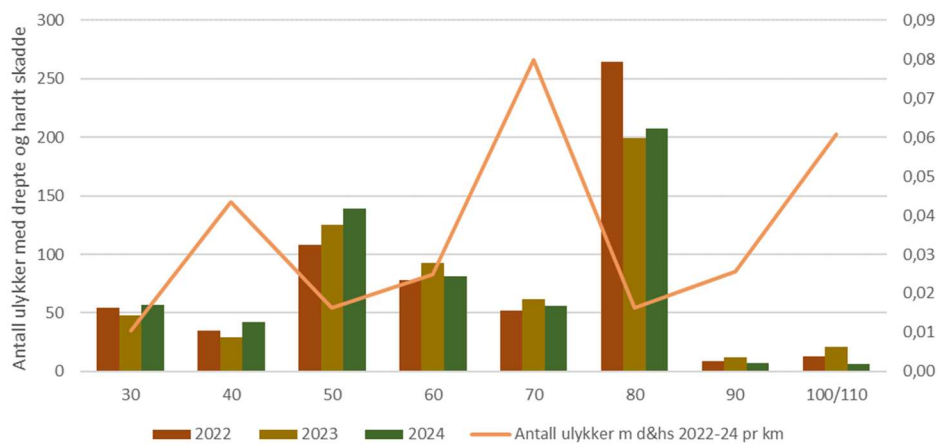
1.1.1.2. Veikategori og fartsgrense

Opp mot halvparten av de politirapporterte alvorlige trafikkuulykkene skjer på fylkesvei. Fylkesveiene utgjør bortimot halvparten av offentlig veinett slik at ulykker målt pr km ligger nær gjennomsnittet for offentlig vei. Mens for Europa- og riksvei er gjennomsnittlig antall alvorlige ulykker pr km over dobbelt så høyt som gjennomsnittet for offentlig vei.



Figur 7 Ulykker med drepte og hardt skadde i trafikken, i antall og antall pr km vei, 2022-2024, fordelt på veikategori.

Mye av det offentlige veinettet er 80-soner (43 %) og 50-soner (24 %). Av øvrige fartssoner er det 30 og 60-soner som er mest vanlig. De utgjør henholdsvis 16 og 11 % av offentlig veinett. Vi finner da også flest ulykker med drepte og hardt skadde i 80-sone og 50-sone. Målt i ulykker per km vei finner vi flest i 70-sone og i 100/110-soner (se figur under).



Figur 8 Ulykker med drepte og hardt skadde i trafikken, i antall og antall pr km vei, 2022-2024, fordelt på fartssoner.

1.1.2. Tid

1.1.2.1. Måned

	2020	2021	2022	2023	2024
Jan	39	23	40	31	30
Feb	32	19	36	32	18
Mar	40	20	35	23	31
Apr	50	42	52	45	38
Mai	59	59	66	68	76
Jun	71	69	77	92	77
Jul	69	68	58	57	70
Aug	75	85	76	56	69
Sep	53	73	49	73	71
Okt	57	48	46	47	43
Nov	48	46	57	37	47
Des	55	36	27	37	33
Totalt	648	588	619	598	603

Sommermånedene, og månedene rett før og etter, er den perioden av året med flest alvorlige trafikkulykker, mens vintermånedene har færrest. Antallet alvorlige ulykker i sommermånedene er opp mot dobbelt så høyt, enkelte år mer enn dobbelt så høyt, sammenlignet med vintermånedene.

Figur 9 Antall ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på måned 2020-2024.

Fotgjengerulykker skiller seg ut med betydelig flere alvorlige ulykker i vinter- og mørketiden, mens utforkjøringsulykker har klart lavere tall i samme periode. I 2020–2024 var gjennomsnittet 27 drepte eller hardt skadde fotgjengere i april–september, mot 50 i oktober–mars. For utforkjøringsulykker var tallene 156 i april–september og 59 i oktober–mars. Kryssulykker fulgte samme mønster som utforkjøringsulykker, med flest i den lyse årstiden, mens møteulykker var jevnere fordelt gjennom året.

1.1.2.2. Ukedag og tid på døgnet

Ulykkesstatistikken for 2022-2024 viser at det var flest alvorlige ulykker på ettermiddagen, med topp kl. 16 og færrest ulykker i nattetimene rundt kl. 04-05. Vi ser at denne fordelingen var lik fra år til år, og at fordelingen på døgnet var lik gjennom uken, både hverdager og helgedager. Ulykkestallene henger i stor grad sammen med trafikkmønsteret – og da særlig ettermiddagstrafikken på grunn av reise til og fra jobb eller skole, samt fritids-, besøks- og handleiser som også skjer på ettermiddag.

Fordelingen av alvorlige ulykker på ukedager var derimot nokså jevnt, og vi ser at det varierer fra år til år hvilke dager som har flest/færrest alvorlige ulykker.

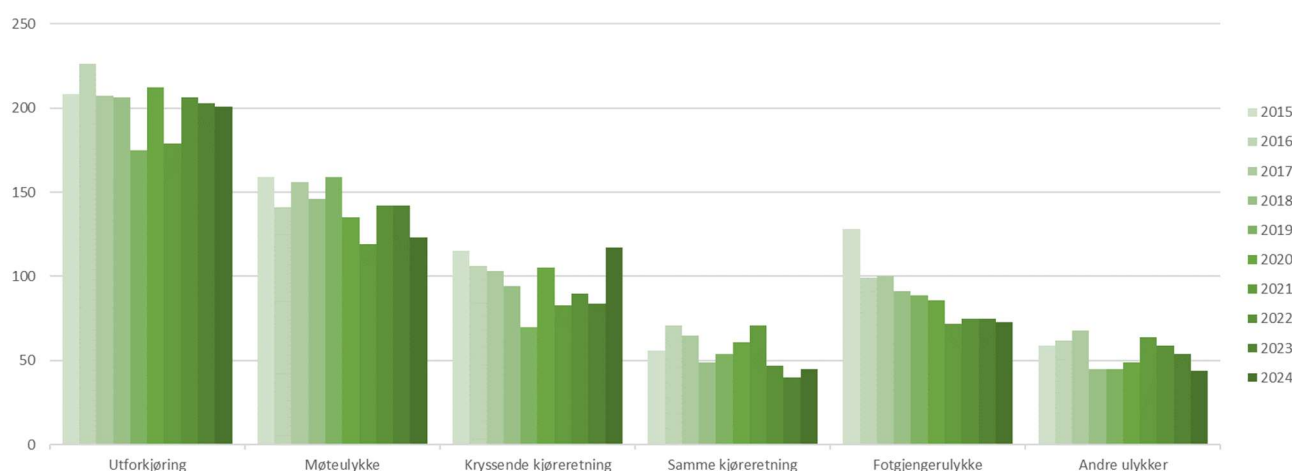
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Totalt
0	11	8	10	12	11	13	16	81
1	4	5	2		1	12	10	34
2	3	3	2	3	1	6	12	30
3	1	3	3	4	3	4	9	27
4	1	3	1	3	2	5	6	21
5	4	2	4	3	1	3	5	22
6	11	8	8	10	7	2	4	50
7	13	16	18	12	16	5	2	82
8	9	11	15	11	11	3	3	63
9	9	11	14	9	8	7	5	63
10	11	11	7	8	11	17	7	72
11	10	7	8	11	8	10	10	64
12	24	14	10	11	21	13	9	102
13	12	14	20	16	23	16	11	112
14	20	19	10	16	20	23	18	126
15	30	30	14	22	24	22	19	161
16	14	32	30	24	26	18	22	166
17	23	16	17	18	19	17	14	124
18	19	9	13	19	14	9	13	96
19	9	16	16	5	18	16	13	93
20	12	10	12	9	8	13	11	75
21	8	8	6	7	12	7	10	58
22	8	5	7	6	7	8	9	50
23	3	5	2	5	15	8	2	40
Totalt	269	266	250	246	288	260	241	1820

Figur 10 Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2022-2024 fordelt på ukedag og tid på døgnet.

1.1.3. Ulykkestype

De politiregistrerte ulykkene med drepte og hardt skadde domineres av utforkjøringsulykker og møteulykker. For utforkjøringsulykker ser vi ingen tegn til nedgang, mens møteulykkene har gått noe ned de siste ti årene. I 2024 var det spesielt mange kryssulykker, nesten like mange som møteulykkene dette året.

Av ulykkene kodet under *Andre ulykker* finner vi for eksempel en del velt-ulykker og ulykker der dyr er involvert.



Figur 11 Ulykker med drepte og hardt skadde i trafikken fordelt på ulykkeskategori.

1.1.4. Kjønn, alder og statsborgerskap

1.1.4.1. Kjønn

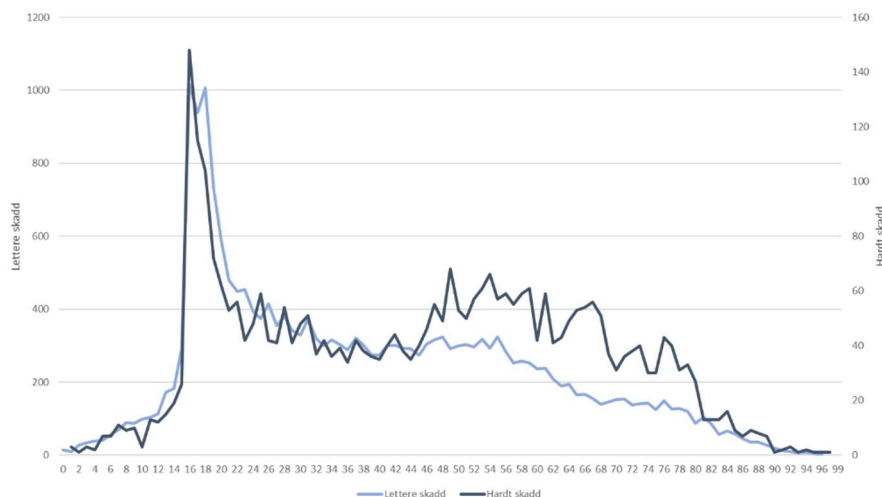
I 2024 mistet 21 kvinner og 66 menn livet i trafikken. Av de hardt skadde var 198 kvinner og 380 menn. Kvinner utgjorde dermed 24 % av de drepte og 34 % av de hardt skadde. For lettere skadde var andelen kvinner 40 %. Det er små endring over tid, vi ser med andre ord de samme forskjellene mellom skadegrad og kvinneandel for de siste fem årene: Den var henholdsvis 23, 35 og 40 % for drepte, hardt skadde og lettere skadde.

Eksponeringsstall hentet fra TØI viser at av 35 % av bilførere i trafikken i 2022 var kvinner (Bjørnskau, Høye, Ellis, & Grue, 2024, s. 35). Ut fra disse tallene kan vi si at kvinner er underrepresentert blant de drepte, men overrepresentert blant lettere skadde.

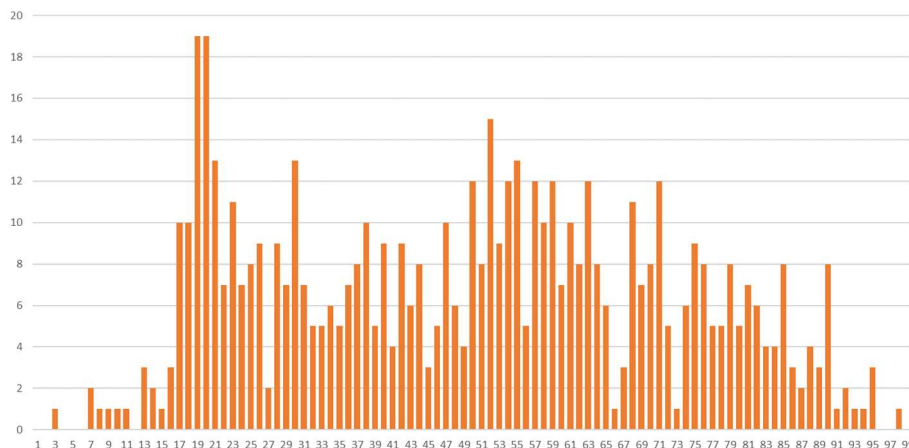
1.1.4.2. Alder

Aldersfordeling blant personer drept eller skadd i politiregistrerte trafikkulykker i perioden 2019-2024 viser at de drepte har en jevnere fordeling på alder enn dem som er skadd. Flere forhold kan forklare dette: kroppens reduserte tåleevne med økende alder, trafikkesponering som er høyest i aldersgruppen 45-55 år (Bjørnskau, Høye, Ellis, & Grue, 2024), samt risikovillighet i trafikken blant unge.

Det er en tydelig overrepresentasjon av 18-19 åringer blant de drepte i trafikken. Blant de hardt skadde ser vi flest i aldersgruppen 16-17 år, mens aldersgruppen 16-19 år dominerer blant de lettere skadde (figur 12 og 13). For 16-17-åringer utgjør ulykker med lett MC og moped en stor andel, mens personbil dominerer for 18-19-åringer. En mulig forklaring er at ulykkene med 16-17-åringer var med lavere hastighet, kanskje særlig der moped er involvert og således har fått lavere skadegrad enn ulykkene der 18-19-åringene var involvert.



Figur 12 Hardt skadde og lettere skadde i trafikken 2019--2024, fordelt på alder.



Figur 13 Drepte i trafikken 2019-2024, fordelt på alder.

1.1.4.3. Statsborgerskap

Vi har ikke opplysninger om statsborgerskap for drepte og hardt skadde, men politiet registrerte at 14 320 personer var involvert i trafikkulykker i 2024. Av disse hadde 83 % norsk statsborgerskap og 16 % utenlandsk, hvorav 10,6 % var bosatt i Norge og 5,5 % ikke hadde norsk personnummer. Andelene varierer mellom politidistrikter og sesong, noe som henger sammen med turisme og befolkningssammensetning. I Oslo, Øst og Sør-Vest politidistrikter hadde 13 % av de involverte utenlandsk statsborgerskap med norsk personnummer, i tråd med en høy bosatt andel utlendinger². I Finnmark var 28 % av de ulykkesinvolverte i sommermånedene utenlandske turister uten norsk personnummer (14 % for hele året). Politiet i Nord rapporterer om økt ulykkesinnblanding blant turister, noe som støttes av en vekst i leiebilmarkedet, særlig i Nord³. Omfanget av utenlandske turister på norske veier er derimot ukjent (Dybedal & Landa-Mata, 2022).

Tabell 1 Antall personer involvert i personskadeulykker og materiellskadeulykker i 2024 fordelt på politidistrikt og statsborgerskap.

	Norsk statsborger	Utenlandsk statsborger uten personnr.	Utenlandsk statsborger med personnr.	Ukjent	Totalsum
Oslo politidistrikt	2 026	112	340	52	2 530
Øst politidistrikt	1 547	79	244	25	1 895
Innlandet politidistrikt	911	89	120	12	1 132
Sør-Øst politidistrikt	1 996	87	219	28	2 330
Agder politidistrikt	695	23	67	1	786
Sør-Vest politidistrikt	932	53	148	14	1 147
Vest politidistrikt	1 118	90	104	16	1 328
Møre og Romsdal politidistrikt	533	38	69	6	646
Trøndelag politidistrikt	936	35	100	10	1 081
Nordland politidistrikt	596	104	51	10	761
Troms politidistrikt	373	50	46	3	472
Finnmark politidistrikt	162	28	13	3	206
Svalbard	6				6
Totalsum	11 831	788	1 521	180	14 320

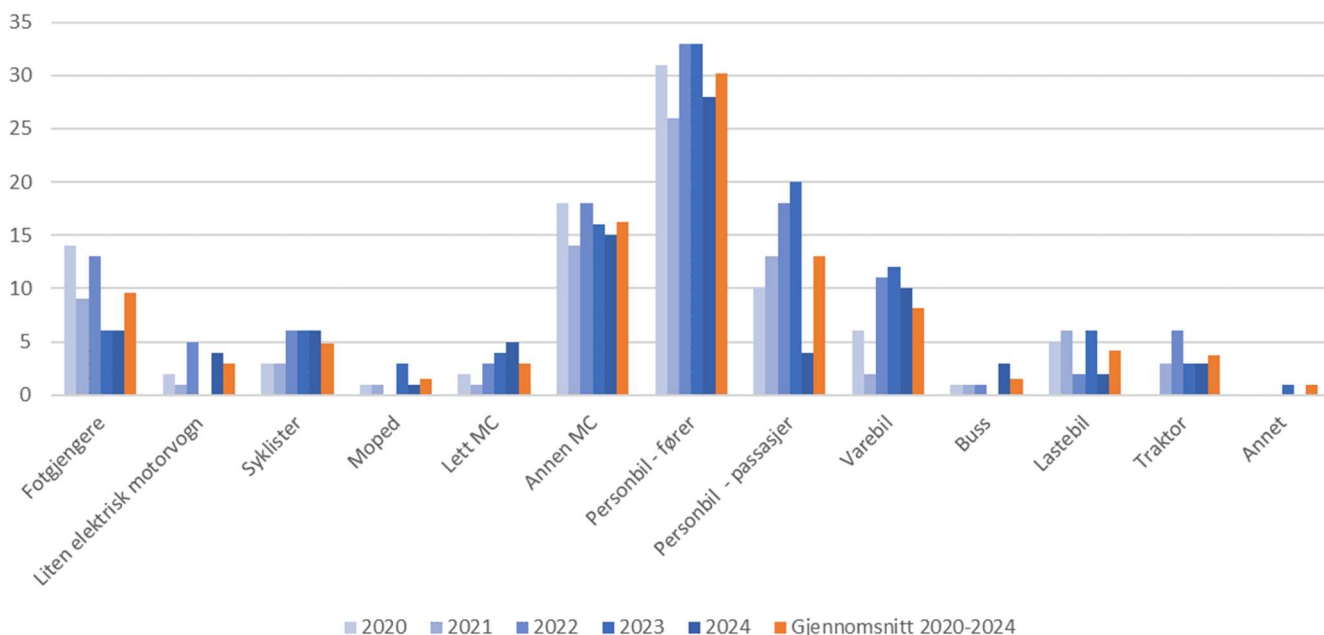
² 11,6 % av befolkningen per 1.januar 2025 hadde utenlandsk statsborgerskap. Fylkene med høyest andel var Oslo, Akershus, Buskerud, Rogaland og Finnmark.

<https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/befolkning> (lest 210825).

³ <https://travelnews.no/leiebil/hit-reiste-turistene-i-2024/> (lest 210825)

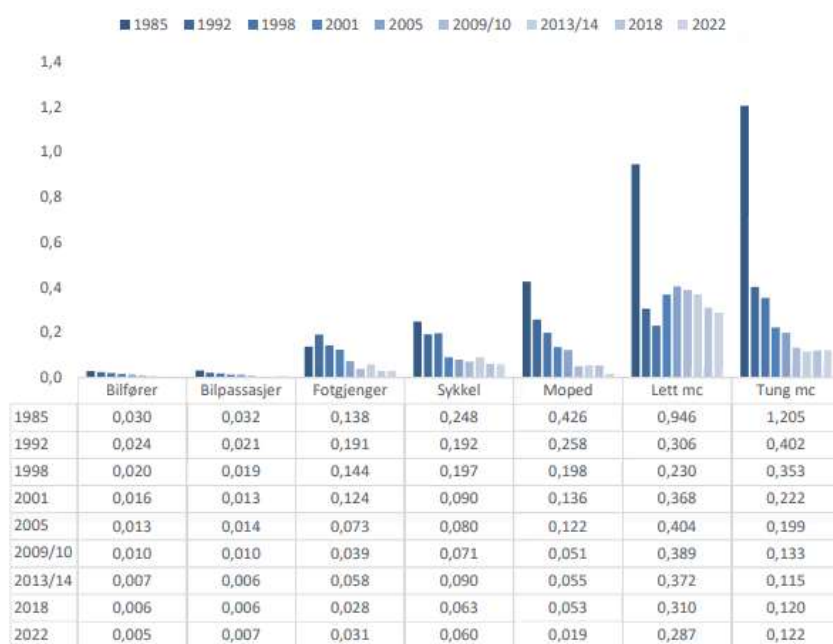
1.1.5. Trafikantgrupper

I 2024 ble 42 personer drept i bil eller varebil. Det er en vesentlig nedgang sammenlignet med de to foregående årene, men tilnærmet likt som i 2021. Personbil/varebil utgjorde 53 % av de drepte i løpet av siste femårsperiode. 20 personer omkom på MC i 2024, dette antallet har vært relativt stabilt over mange år. MC utgjorde 20 % av de drepte den siste femårsperioden. Fotgjengere utgjorde 10 % og syklister, herunder elsparkesykkel, 7 % av de drepte i femårsperioden.



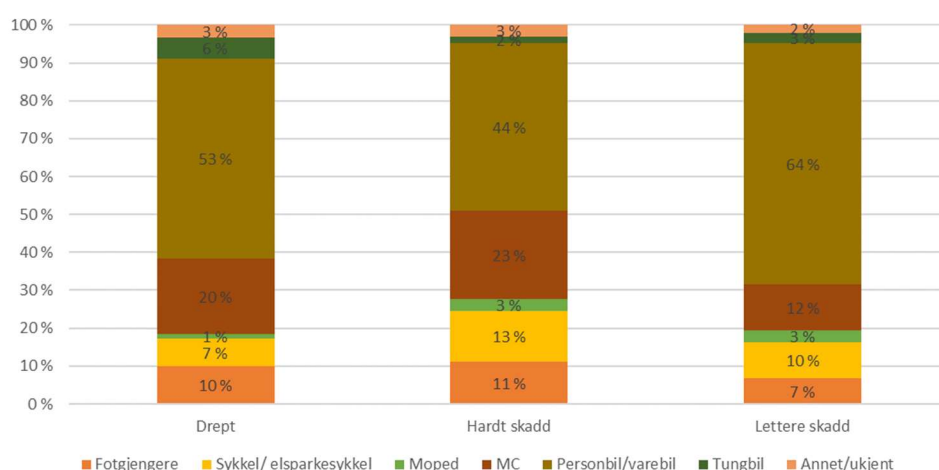
Figur 14 Drepte i trafikken fordelt på trafikantgrupper.

Førere av lett MC er, ifølge beregninger, den trafikantgruppen med høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken (se figur 15)



Figur 15 Drepte eller hardt skadde per million personkm. (Bjørnskau, Høye, Ellis, & Grue, 2024, s. 8).

Fordelingen mellom trafikantgrupper varierer med skadegrad (figur 14), men tallene er usikre på grunn av betydelig underrapportering. Data fra traumeregisteret (Lund, 2024) viser at underrapporteringen er ulik mellom trafikantgruppene. For hardt skadde viser registeret høyere andeler for bil (54 %) og sykkel (21 %), og lavere for moped/MC (15 %) og fotgjengere (7 %), sammenlignet med offisiell statistikk. Dette tilsier at reelle tall kan være nær dobbelt så høye for MC/moped og fotgjengere, over tre ganger så høye for bil og nær fem ganger så høy for syklister. Underrapporteringen er enda større for lettere skadde, og dette bør tas i betraktning ved lesning av kapitlene om trafikantgrupper, som bygger på nullvisjonsulykker (drepte og hardt skadde).



Figur 16 Drepte og skadde i trafikken 2020-2024 fordelt på skadegrad og trafikantgruppe.

Halvparten av dødsulykkene i trafikken i Norge er arbeidsrelaterte: 38 % involverer sjåførere i arbeid, mens 11 % involverer personer som kjører til/fra jobb (Nævestad, Blom, & Storesund Hesjevoll, 2024).

1.1.5.1. Personbil/varebil

Personbil utgjør den største trafikantgruppen blant de drepte i trafikken. I 2024 omkom 28 personbilførere og fire passasjerer, mens 148 førere og 80 passasjerer ble hardt skadd. Tallene har vært relativt stabile de siste fem årene, med unntak av 2024 hvor antallet omkomne passasjerer var lavere enn tidligere (gjennomsnittet 13 i perioden 2020-2024).

Ti personer omkom i varebil i 2024, og 18 ble hardt skadd. Antallet drepte i varebil har de siste tre årene ligget mellom 10-12 per år, mot et årlig gjennomsnitt på 4,1 i perioden 2014-2021. Antallet hardt skadde har variert mellom 18 og 27 i perioden.

1.1.5.2. Tungbil (lastebil og buss)

Sammenlignet med andre trafikantgrupper er det få drepte og hardt skadde i tungbil. I 2024 var det to personer i lastebil og tre i buss som omkom i trafikken, mens det var henholdsvis ni og null som ble hardt skadd, til sammen 14 personer. Gjennomsnittet for 2020-2024 var 15,2. Kjønnssfordelingen er lik mellom kjønnene for buss og overvekt av menn for lastebil.

Tungbil er derimot involvert i langt flere alvorlige trafikkulykker der andre trafikanter dør eller blir hardt skadde. I 2024 var tungbil involvert i hele 20 ulykker med drepte og 52 ulykker med hardt skadde, det utgjorde 24 % av dødsulykkene og 10 % av ulykkene med hardt skadde.

Spørreundersøkelser gjennomført av studenter ved Nord universitet viser at mange tungbilførere opplever stress og tidspress i arbeidsdagen⁴⁵.

1.1.5.3. MC/moped/ATV

I 2024 omkom fem personer på lett MC, 15 på tung MC og én på moped. Antall hardt skadde var henholdsvis 38, 107 og 13. Tallene har vært stabile, men lett MC-ulykker har økt de siste to årene, med henholdsvis 43 og 40 drepte og hardt skadde, mot et gjennomsnitt på 24,6 i perioden 2000–2022. De fleste drepte og hardt skadde på lett MC er unge gutter (75 % var 16–17 år i perioden 2020–25). For tung MC var det flest menn i 50-årene som omkom eller ble hardt skadd, men også unge og eldre menn er utsatt.

En TØI-analyse viser at MC- og mopedulykker var mer alvorlige enn andre trafikkulykker, og utviklingen over tid i ulykker og skader har ikke vært like heldig som for personbil (2010–2022). Tung MC var oftere årsaken til ulykken enn personbilen. For dødsulykkene med tung MC er det flere ulykkesmekanismer som opptrer oftere enn for dødsulykkene med personbil. Dette gjelder høy fart, manglende førerdyktighet eller kompetanse, kjøring i gruppe, og erfaring med kjøretøyet, risikoatferd og plassering i kjørebanelen. På den annen side er følgende faktorer sjeldnere til stede i ulykker med tung MC enn i ulykker med personbil: helse, trøtthet og distraksjon (Høye, Hesjevoll, & Enger, 2024).

ATV og UTV er ikke definert som egne kjøretøygrupper, de fremkommer derfor ikke i ulykkesstatistikken. I UPs gjennomgang av dødsulykkene fant vi to ulykker med ATV/UTV i 2023 og én i 2024.

En studie fra Nord universitet⁶, i tillegg til politiets egne erfaringer, viser at det er høy risiko knyttet til å kjøre ATV/UTV (velter lett, føreropplæring ikke tilpasset ATV/UTV, manglende hjelmforbud, enkel å modifisere til økt hastighet). Utfordringene gjelder særlig bygde-Norge, og ATV/UTV knyttes ofte til landbruksdrift. Mange 16-åringer (særlig gutter) anskaffer slike i stedet for moped/lett MC og bruker ATV/UTV på en fornuftig måte, men man ser også samlinger med ATV/UTV med risikoatferd og uvettig bruk. Dette er ofte drevet av gruppepress og sosiale normer ved at ungdommer er mer tilbøyelige til å ta risiko når de er sammen med venner, og dette forsterkes av en generell tendens blant unge menn til å undervurdere risiko og overvurdere egne ferdigheter. Politiet mottar klager fra mindre byer og tettsteder der ATV/UTV utgjør både et stort ordensproblem og en risikoutfordring f.eks. med høye hastigheter. Politiet (bl.a. i Innlandet og Trøndelag) melder også om stadige ulykker med ATV/UTV i utmark (som ikke blir definert som en trafikkulykke) og ulykker med ATV/UTV på vei som ikke blir rapportert til politiet.

1.1.5.4. Sykkel og liten elektrisk motorvogn

I 2024 omkom seks personer på sykkel og fire på elsparkesykkel. Antall hardt skadd var henholdsvis 63 og 21, totalt 94. Gjennomsnittet for de siste fem årene var 85,6. De fleste var menn (74 %). På sykkel var det flest i aldersgruppen 50–60 år, mens for elsparkesykkel var den største aldersgruppen mellom 10 og 40 år. Ingen under 20 år har omkommet på elsparkesykkel, men siden 2022 har 17 personer under 20 år blitt hardt skadet, 14 av disse var under 16 år og to under 12 år.

⁴ <https://www.nord.no/aktuelt/tunge-hviletider>

⁵ <https://www.nord.no/aktuelt/stress-blant-bussjaforer>

⁶ <https://www.nord.no/aktuelt/ungdom-og-atv-er-en-farlig-kombinasjon>

Risikoen for å bli skadet i en ulykke med elsparkesykkel er ti ganger høyere enn med vanlig sykkel⁷.

Privateide elsparkesykler var involvert i fire av fem dødsulykker i 2022, og to av fire i 2024 - begge modifisert for å øke hastigheten. Elsparkesykler har en lovlig hastighetsgrense på 20 km/t, men denne kan lett endres, og enkelte sykler når hastigheter på opptil 100 km/t.

Politiet rapporterer om stadig flere tilfeller av ekstremhastigheter og risikoatferd. I Vestfold har ungdom blitt dømt for ulovlig bruk basert på innlegg på sosiale medier. Mange ulovlig modifiserte elsparkesykler har blitt beslaglagt, og politiet opplever at foreldre ofte er uvitende om at syklene er modifiserte.

Ruspåvirkning, flere på en sykkel og manglende hjelmbruk er andre utfordringer knyttet til bruk av elsparkesykler. I tillegg til at mange barn og unge har liten trafikkforståelse, for eksempel når det gjelder vikeplikt og blindsoner.

I 2025 har Oslo kommune økt antallet utleiesparkesykler⁸, noe som har ført til en økning i elsparkesykkelykker. Dette tyder på at økt tilgjengelighet kan føre til flere ulykker. Særlig er sykkelbud utsatt ifølge en studie fra 2025 (Uhlving, Blom, Nævestad, & George, 2025)

Det totale antallet elsparkesykler, og økningen i antallet, er derimot ukjent. Det er pålagt å tegne ansvarsforsikring for private elsparkesykler, men ifølge forsikringsselskapene er det bare et mindretall som har tegnet slik forsikring⁹.

1.1.5.5. Fotgjenger

I 2024 ble 6 fotgjengere drept i trafikken og 66 ble hardt skadd. Det er tilnærmet samme tall som i 2023 og gjennomsnittet for siste fem år. Fotgjengere drept eller hardt skadd i trafikken i femårsperioden 2020-2024 hadde en kvinneandel på 58 % og med høyest overvekt blant aldersgruppen 50-60-åringer.

De fleste av fotgjengerulykkene skjer i 50-sone eller lavere (78 %).

1.1.6. Årsaker

Statens vegvesens dybdeanalyse av alle dødsulykkene på veien i 2024 (Ringén jr, 2025) fant at trafikantforhold medvirket til 91 % av dødsulykkene i 2024. Tilsvarende var kjøretøyforhold medvirkende i 26 %, veiforhold i 29 % og ytre forhold (f.eks. føreforhold) i 13 % av dødsulykkene.

Av trafikantforhold er dette de viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde:

- 44 %: Manglende førerdyktighet (herunder var det manglende informasjonsinnhenting som dominerte).
- 35 %: Høy fart etter forholdene eller fart over fartsgrensen.
- 29 %: Kjøring i ruspåvirket tilstand.

⁷ <https://www.tryggtrafikk.no/fakta-og-rad/elsparkesykkel/el-sparkesykkel-og-ulykker/> (lest 140725)

⁸ <https://www.vg.no/nyheter/i/gw2dea/el-sykkelulykker-oeker-igjen> (lest 140725)

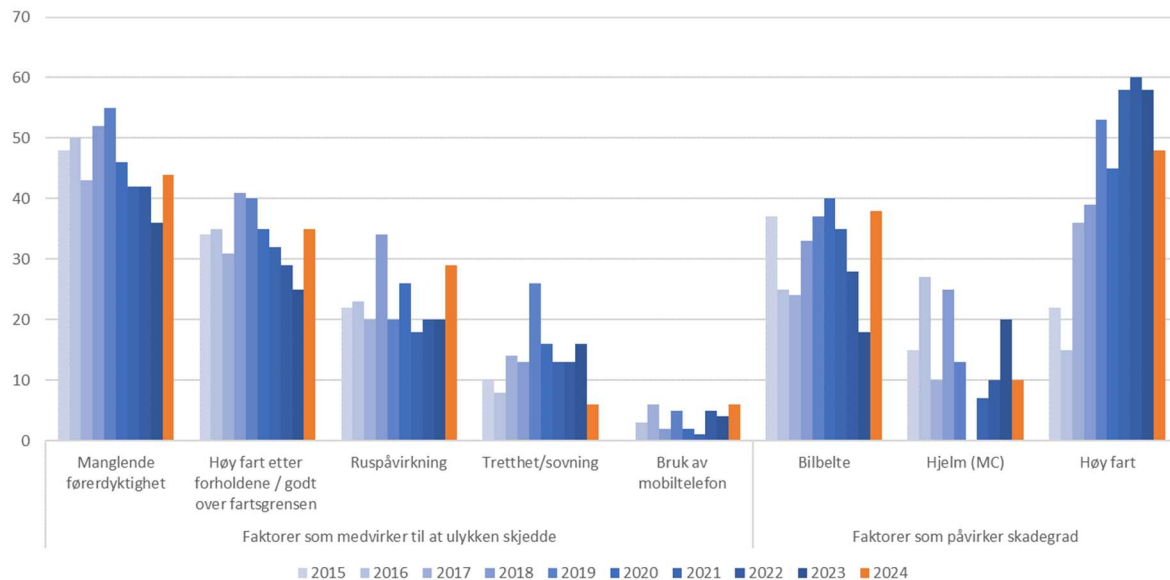
⁹ <https://www.aftenposten.no/norge/i/bgWQB5/det-er-500000-elsparkesykler-i-privat-eie-ni-av-ti-kjoerer-ulovlig> (lest 190825)

Av andre medvirkende faktorer har tretthet vært en sannsynlig medvirkende faktor i 6 % av dødsulykkene, bruk av mobiltelefon i 6 %, sykdom i 7 %, mens det i 7 % av dødsulykkene var mistanke om at ulykken var selvvalgt (ulykker som ikke er tatt ut av statistikken).

Av trafikantforhold er dette de viktigste medvirkende faktorene til at ulykken ble en dødsulykke:

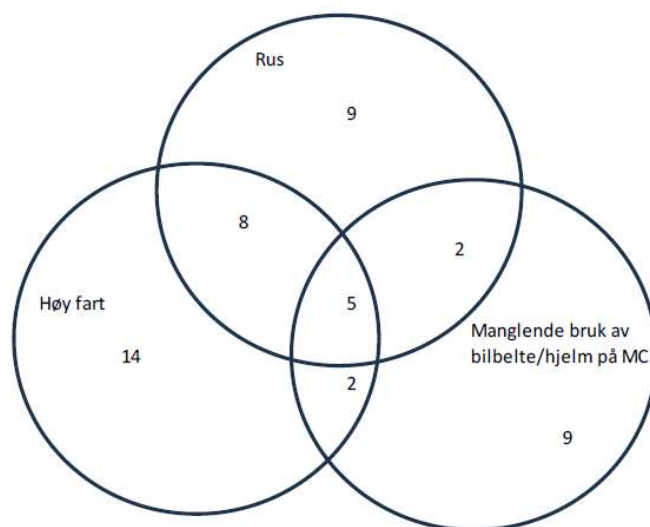
- 38 % av omkomne personer i bil brukte ikke bilbelte eller brukte det feil.
- 10 % av omkomne på MC brukte ikke hjelm eller brukte den feil.
- Ingen av de omkomne på sykkel eller elsparkesykkel brukte hjelm.

I tillegg har analysene funnet at i 48 % av dødsulykkene var farten så høy at den medvirket til skadeomfanget.



Figur 17 Faktorer som medvirket til at ulykken skjedde eller påvirket skadegraden, andel av dødsulykkene 2005-2023

Dybdeanalysene viser videre at i mange ulykker er det flere medvirkende faktorer til at ulykken har skjedd og til skadeomfanget i en og samme ulykke. Figuren til høyre viser hvordan de medvirkende faktorene fart, ruspåvirkning og manglende verneutstyr har medvirket i samme ulykke. **Ulike kombinasjoner av de tre faktorene ruspåvirkning, høy fart og manglende verneutstyr har vært til stede i 49 av dødsulykkene i 2024, noe som utgjør ca. 60 % av dødsulykkene.**

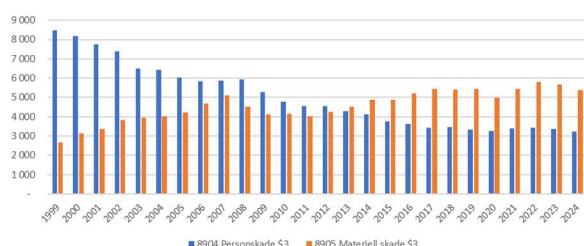


Figur 18 Venndiagram med ruspåvirkning, høy fart og manglende bruk av sikkerhetsutstyr for dødsulykkene i 2024. Kilde (Ringén jr, 2025).

1.2. Trafikkulykker/skader registrert i andre registre

Det er påvist betydelig underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken¹⁰ mer enn 60 % av dem som blir alvorlig skadet og som får behandling i helsetjenesten er ikke registrert. Underreporteringen gjelder spesielt for myke trafikanter.

Politiet registrerer personskadeulykker, og materiellskadeulykker. Over tid ser vi at antall politiregistrerte materiellskadeulykker har økt, samtidig som personskadeulykkene har gått ned. Materiellskadeulykkene har de siste ti årene utgjort flere saker i politiets registre enn personskadeulykkene, før var det motsatt (se figur 19).



Figur 19 Antall personskadeulykker og materiellskadeulykker registrert i politiets saksregister (strasak).

1.2.1. Trafikkulykker registrert som personskader i pasientregisteret

Ifølge pasientregisteret¹¹ ble det registrert 6 511 personskader fra veitrafikkulykker i 2023. I 3 299 av sakene var registrert fremkomstmiddel (el)sykkel eller (el)sparkesykkel.

¹⁰ <https://www.fhi.no/he/npr/prosjekter/fyrtarnprosjektet2/> (lest 270625)

¹¹ Norsk pasientregister inneholder opplysninger om alle personer som har fått eller venter på behandling i spesialisthelsetjenesten.

Personbil utgjorde 1 974, MC/moped/ATV 547 og fotgjenger 612 (Dahlstrøm, Håndlykken, & Heyeraas, 2024).

1.2.2. Trafikkskader registrert i nasjonalt traumeregister

Ifølge Nasjonalt traumeregister¹² (Nordset, Holm, Azulay, Røise, & Schrøder-Aasen, Nasjonalt traumeregister. Årsrapport for 2024, 2025) var kjøretøy involvert i ulykke for 4 412 pasienter innkommet på sykehus som traume i 2024, 3 532 av tilfellene skjedde på vei. Av disse var 55,7 % i personbil, 17,1 % sykkel, 13,9 % MC, 5,7 % elsparkesykkel, 1,8% moped og 1,6 % ATV.

1.2.3. Skademeldinger til forsikringsselskapene

I 2023 ble det meldt over en million skademeldinger for store og små skadetilfeller på motorkjøretøy til forsikringsselskapene¹³. Vi ser en nokså markant økning over tid, med en økning på 8 % fra 2022 og 20 % fra 2018.

1.2.4. Viltulykker

I alt 8 672 hjortevilt¹⁴ ble drept av motorkjøretøy i trafikken i jaktåret 2024/2025. Det er en nedgang på 5 % sammenlignet med forrige jaktår¹⁵.

Her blir det påkjørt flest hjortevilt:

<https://ssb1.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=94dad24975474e09b956d72bdd9f897b>

¹² Alle pasienter med alvorlig skade eller mistenkt alvorlig skade, tatt imot med traumeteam, inkluderes i Nasjonalt traumeregister. I tillegg inkluderes de som har skader som gir NISS >12 uten at traumeteam er aktivert, hodeskade med skadegrad AIS 3 eller høyere og penetrerende skade i hode, torso, hals samt proksimalt for albu og kne.

¹³ <https://www.finansnorge.no/tema/statistikk-og-analyse/forsikring/motorkjoretoy/> (lest 270625)

¹⁴ Elg, hjort, villrein og rådyr

¹⁵ <https://www.ssb.no/jord-skog-jakt-og-fiskeri/jakt/statistikk/registrert-avgang-av-hjortevilt-utenom-ordinaer-jakt/artikler/faerre-hjortevilt-drept-i-trafikken> (lest 021025)

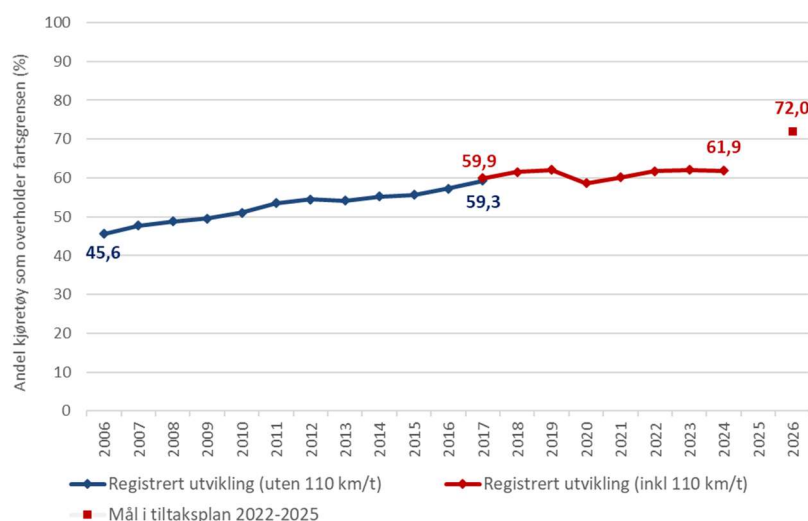
2. Hastighet

2.1. Hastighet i ulykker

Dybdeanalysene av dødsulykkene viste at høy fart var medvirkende faktor til at 35 % av dødsulykkene i 2024 skjedde. Det er en økning på 10 prosentpoeng fra 2023 (25 %), og ett prosentpoeng over gjennomsnittet for siste ti år (34 %). Fordelt på: høy fart etter forholdene i åtte ulykker, fart over fartsgrensen i 12 ulykker og fart godt over fartsgrensen i ni ulykker¹⁶. Høy hastighet har vært medvirkende til 34 % av dødsulykkene i løpet av siste tiårsperiode (Ringens jr, 2025) .

2.2. Hastighet i trafikken

Hastighet på norske veier, målt i målestasjoner fra Statens vegvesen, har over mange år vist at farten går ned, denne utviklingen har nå stagnert, og er dessverre langt unna målsetningen i tiltaksplanen¹⁷ på 72 % overholdelse i 2026. Målingene fra Statens vegvesen for 2024 viste liten nedgang i andelen som overholdt fartsgrensen fra 62,1 % i 2023 til 61,9 % i 2024. Gjennomsnittshastigheten har heller ikke gått ned, med unntak av i 50-sone.



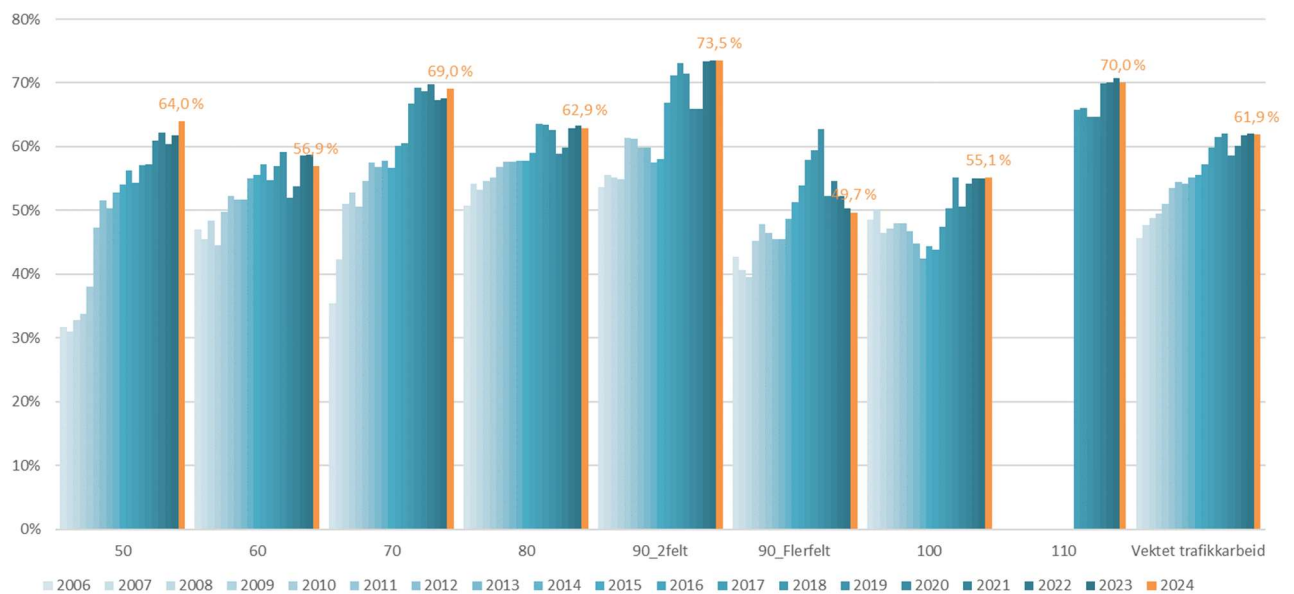
Hastighetsmålingene viste at 61,9 % overholdt fartsgrensen på norske veier i 2024, det er en nedgang på 0,2 prosentpoeng fra 2023 og ti prosentpoeng under satt mål for 2026 på 72 %.

Figur 20 Andel kjøretøy som overholder fartsgrense og mål for 2026.

Flest overholdt fartsgrensen i tofelts-90-sone (73,5 %), mens færrest overholdt fartsgrense i flerfelts-90-sone (49,7 %), se figur 2. Vi ser størst nedgang i utviklingen i 60-sone (1,8 prosentpoeng), mens det var størst økning i andel som overholdt fartsgrensen i 50-soner (2,3 prosentpoeng).

¹⁶ Høy fart etter forholdene gjelder i de tilfeller hvor føreren ikke har tilpasset farten ut fra vegforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjonen for øvrig. Med fart godt over fartsgrensen menes en fart som ville ført til inndragning av førerkortet. Fart over fartsgrensen er fart over fartsgrensen, men under beslagsgrense.

¹⁷ Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025 (SVV)



Figur 21 Andel av kjøretøy som overholder fartsgrensen, per fartssone og vekt for alle fartsoner.

Selv om det var negativ utvikling i andelen som overholder fartsgrensen ser vi at andelen sjåførere som kjørte 10 og 20 km/t over fartsgrensen, hadde positiv utvikling også i 2024. Se tabell 2.

Tabell 2 Andel av kjøretøy som overholder fartsgrensen og andel av kjøretøy som kjører mer enn 10, 20 og 30 km/ over fartsgrensen.

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

2.3. Avdekte hastighetsoverskridelser

Det ble utstedt 95 412 forenklede forelegg og skrevet 6 843 anmeldelser for hastighetsovertredelser i politiets manuelle kontroller i 2024. I tillegg ble det reagert med 86 462 forenklede forelegg og 4790 anmeldelser fra ATK¹⁸. Til sammen utgjorde det 193 507 reaksjoner for fartsovertredelser, noe som var en nedgang sammenlignet med 2023 og 2022. Antall anmeldelser fra manuelle kontroller var derimot høyere enn i de to foregående årene.

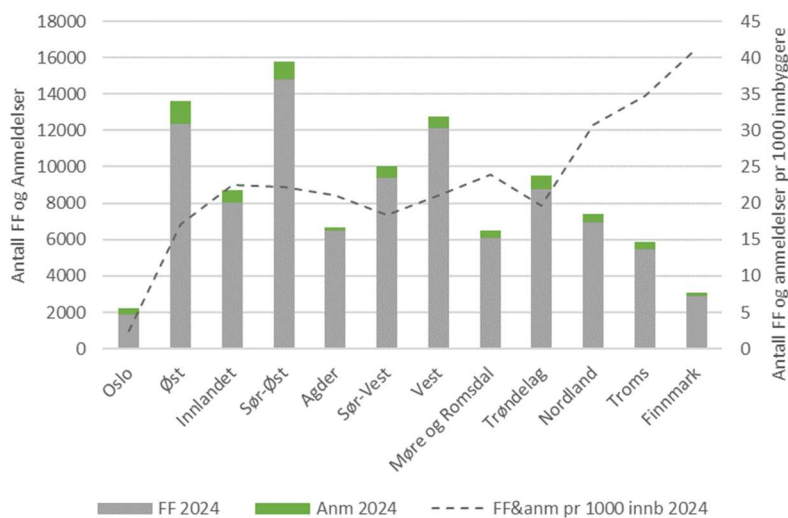
¹⁸ Tall per 29.07.2025

Tabell 3 Anmeldelser og forenklede forelegg for hastighetsovertredelser fra manuelle kontroller og ATK.

	2020	2021	2022	2023	2024
Forenklet forelegg ATK	65 677	71 065	106 145	96 372	86 462
Anmeldelser ATK	3 637	3 978	5 814	4 980	4 790
Forenklet forelegg manuelle kontroller	106 517	107 585	99 167	101 497	95 412
Anmeldelser manuelle kontroller	8 881	7 885	6 705	6 334	6 848
Sum	184 712	190 513	217 831	209 183	193 512

2.3.1. Sted

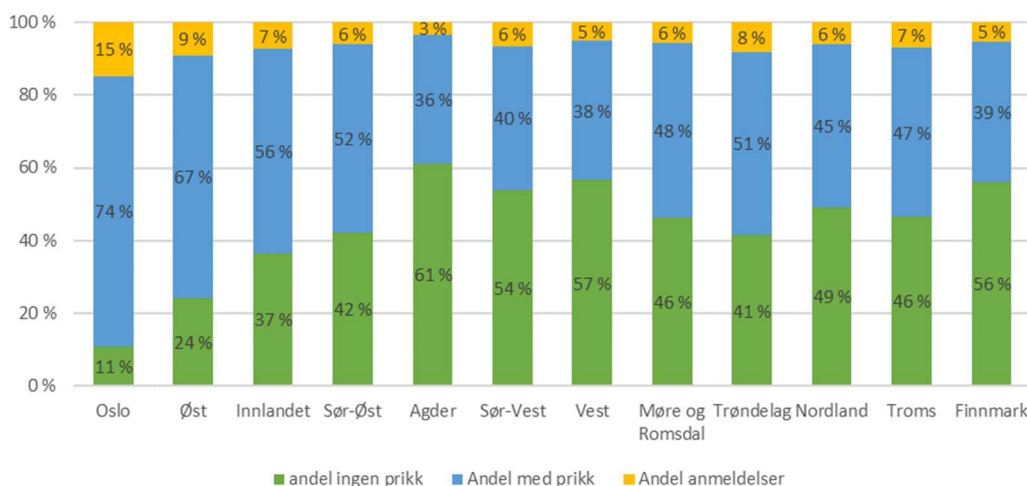
Finnmark pd hadde flest reaksjoner for fartsovertredelser fra manuelle fartskontroller sett i forhold til innbyggertall, mens Oslo var det politidistriktet som hadde færrest reaksjoner. Oslo pd har derimot klart flest ATK-saker i forhold til innbyggertall.



Figur 22 forenklede forelegg og anmeldelser for fartsovertredelser i manuelle kontroller 2024 i antall og antall pr 1000 innbyggere, pr politidistrikt.

2.3.2. Alvorlighetsgrad

Over flere år har alvorlighetsgraden i fartsovertredelsene gått ned, noe som kan sees som en naturlig følge av at hastighetsnivået på norske veier har gått ned. Av reaksjonene fra manuelle fartskontroller i 2020 var 8 % anmeldelser, 61 % forenklede forelegg med prikk og 31 % forenklede forelegg uten prikk. I 2024 var tilsvarende tall 7 % anmeldelser, 49 % forenklet forelegg med prikk og 44 % forenklet forelegg uten prikk. Andelen av reaksjonene som var anmeldelser var noe høyere enn i 2023 da 6 % ble anmeldt.

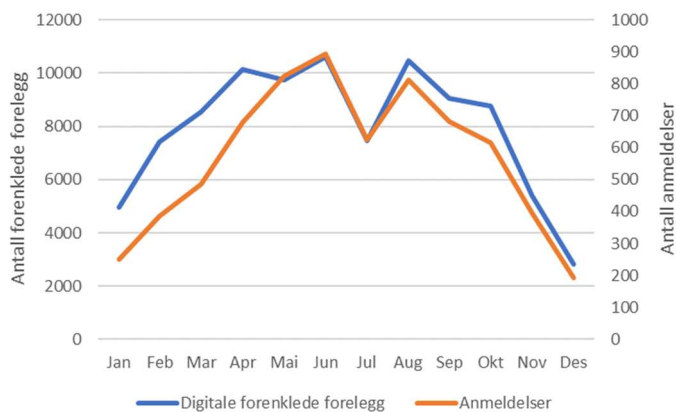


Figur 23 Reaksjoner hastighetsovertredelse i manuelle kontroller 2024 fordelt på alvorlighetsgrad.

Andelene varierte mellom politidistrikt. Vi ser at Oslo utmerker seg med høy andel anmeldelser og andel forenklede forelegg med prikk.

2.3.3. Tid

Generelt ser vi at reaksjoner som gis for hastighetsovertredelser gjenspeiler politiets innsats og politiets kontrollaktivitet, det gjelder spesielt med hensyn til fordeling på ukedag og tid på døgnet..



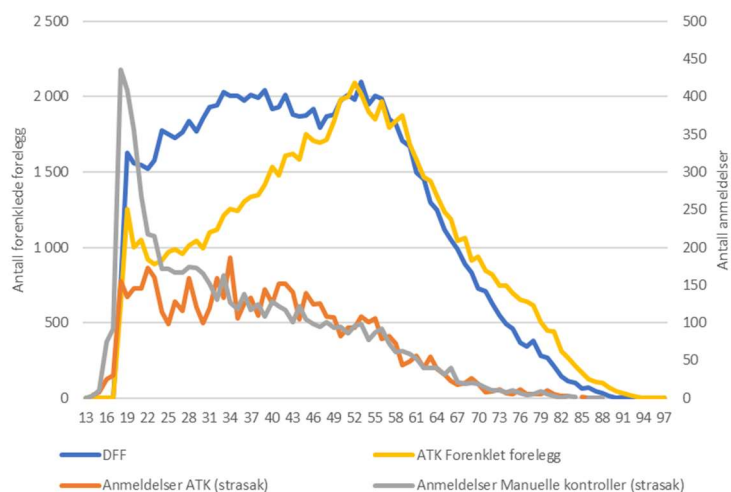
Fordelingen av reaksjoner på året var, som tidligere år, økende frem mot sommeren, og tilsvarende nedgang etter sommeren frem mot årsslutt, med et brudd i kurven i ferieavvikling i juli. I 2024 erfarte vi at andelen anmeldelser var lavere i årets første måneder sammenlignet med resten av året; - 5 % 1.tertial mot 7 % resten av året.

Figur 24 Antall forenklede forelegg og anmeldelser for hastighetsovertredelser i manuelle kontroller 2024, fordelt på måned.

2.3.4. Kjønn, Alder og nasjonalitet

Med hensyn til fordeling mellom kjønn for reaksjoner for hastighetsovertredelser finner vi at disse varierer avhengig av type kontroll og type reaksjon, i 2024 var f.eks. andel kvinner:

- Forenklede forelegg manuelle kontroller; 29 %
- Anmeldelser manuelle kontroller; 10 %
- Forenklede forelegg ATK; 30 %
- Anmeldelser ATK; 8 %.



Med hensyn til aldersfordeling ser vi, som tidligere år, en klar topp for 18-19-åringer blant anmeldte hastighetsovertredelser i manuelle kontroller. I anmeldelser fra ATK var det 22-åringene som hadde flest saker i 2024. For forenklete forelegg ser vi en fordeling som gjenspeiler førerpopulasjonen i trafikken med en topp for dem i begynnelsen av 50-årene.

Figur 25 Anmeldelser og forenklete forelegg for hastighets- overtredelse i 2024, fordelt på alder.

Andel av forenklete forelegg i manuelle kontroller i 2024 utstedt til utenlandske førere var 7 %. Her registrerte vi store forskjeller mellom politidistriktene. Som tidligere var det de nordligste politidistriktene som hadde klart høyest andel utenlandske førere, spesielt i sommermånedene. I Nordland og Finnmark var det så mange som 34 % av forenklete forelegg som ble ilagt utenlandske førere i løpet av sommermånedene.

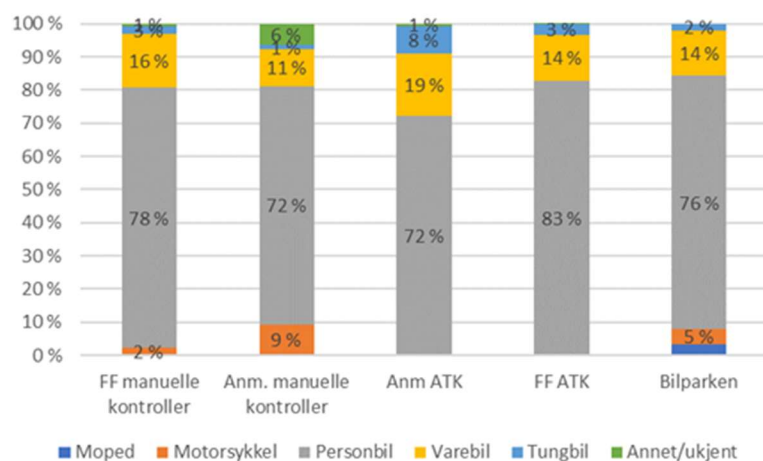
Vi har ikke opplysninger om statsborgerskap til førerpopulasjon på norske veier, det er derfor vanskelig å si noe om over- eller underrepresentasjon. Den høye andelen utlendinger i Nord om sommeren kan forklares med den økte turisttilstrømmingen i ferietiden.

I ATK-saker har vi opplysning om nasjonalitet til kjøretøyet, og ser at utenlandske kjøretøy utgjorde 3 % av forenklete forelegg i 2024.

Av de anmeldte fartsanmeldelsene utgjorde førere med utenlandsk statsborgerskap 30 %. Høyest andel var blant de anmeldt fra ATK (42 %). For manuelle kontroller var andelen 20 %. Andel utlendinger i anmeldelser fra manuelle kontroller varierte mellom 16 % i Vest pd og 25 % i Øst politidistrikt. Fra ATK-senteret meldes det om et stort antall saker knyttet til budservice-næringen, hvor en stor andel hadde utenlandsk statsborgerskap.

2.3.5. Type kjøretøy

Hastighetsovertredelsene fordelt på type kjøretøy gjenspeiler i stor grad den registrerte bilparken. Det vi erfarer er en overrepresentasjon av personbiler i saker hvor det var ilagt forenklete forelegg, mens vi ser en overrepresentasjon av MCer blant anmeldelser i manuelle kontroller. I anmeldelsene i ATK-saker, er tungbil og varebil overrepresentert.



Figur 26 Forenklede forelegg og anmeldelser for Hastighetsovertredelser i 2024, ATK og

3. Ruspåvirket kjøring

3.1. Rus i ulykker

Dybdeanalysene av dødsulykkene i 2024 viste at ruspåvirkning var en sannsynlig medvirkende faktor i 29 % av tilfellene. Av de 24 dødsulykkene der rus var involvert, gjaldt 12 alkohol, 7 blandingsrus og 5 andre typer rusmidler.

Til sammenlikning har andelen de siste ti årene i snitt ligget på 23 %. Selv om utviklingen over tid framstår som relativt stabil, peker både 2018 og 2024 seg ut med en klart høyere andel ulykker der ruspåvirkning var medvirkende faktor (Ringene jr 2025)

3.2. Rus i trafikken

Den siste veikantundersøkelsen fra 2016/17 gjennomført av Folkehelseinstituttet/Oslo Universitetssykehus med bistand fra Utrykningspolitiet (UP), viste at 0,2 % av sjåførene hadde alkoholnivå over 0,2 promille, 0,7 % hadde illegale stoffer, og 1,1 % hadde trafikkfarlige legemidler over straffegrensene. Zopiklon, THC, benzodiazepiner og amfetamin var oftest påvist (Furuhaugen, et al. 2018). Ny veikantundersøkelse gjennomføres i 2024-2025

UP gjennomførte en veikantundersøkelse i alle UP-distriktene for alkoholpåvirket kjøring i 2024. Over 25 000 førere ble kontrollert. Andelen som testet positivt over lovens grense på alkohol var 0,18 %.

Resultatet fra tilsvarende tidligere undersøkelser viste henholdsvis 0,17 % 2015 og 2019 og 0,3% i 2022. Andelen førere som var alkoholpåvirket varierte mellom laveste nivå (0,12 %) på kvelden i ukedagene (kl. 16-22) og høyeste nivå (0,68 %) på morgenen i helgene (kl. 04-10). Det var likt som i de tidligere tellingene.

I lave fartssoner (50-sone og lavere) var 0,23 % av de kontrollerte alkoholpåvirket mot 0,14 % i høye fartssoner (60-sone og høyere). I forrige telling fant vi derimot høyere andel alkoholpåvirkede førere i høye fartssoner, mens årets telling viste samme tendens som tellingene i 2015 og 2019, med høyest andel alkoholpåvirkede førere i lavere fartssoner.

Tellingen viste en tendens til mer alkoholpåvirket kjøring i høye fartssoner i helgen, og mer alkoholpåvirket kjøring i lave fartssoner i ukedagene. Unntaket var nattetid (kl. 22-04), hvor mønsteret var motsatt: den høyeste alkoholpåvirkningen av førere ble registrert i lave fartssoner i helgen og i høye fartssoner i ukedagene. Den aller høyeste andelen alkoholpåvirkede førere ble observert på morgenen i helgene, i høye fartssoner (Utrykningspolitiet 2024).

Les mer om rusmidler og virkning på bilkjøring på Helsedirektoratets nettsider¹⁹ og Oslo Universitetssykehus' nettsider²⁰.

3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring

Det ble registrert 10 834 anmeldelser for kjøring i ruspåvirket tilstand i 2024, det var færre enn to foregående år, men flere enn i årene før 2022.

3.3.1. Tid

3.3.1.1. Tid på året

¹⁹ <https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forer Kortveileder/midler-som-kan-pavirke-kjoreevnen-35-37#legemidler-som-kan-pavirke-kjoreevnen>

²⁰ <https://www.oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/tsb/fakta-om-rusmidler>

Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring varierte mellom 780 i desember og 983 i oktober i 2024. Generelt ser vi at det er færrest registrerte anmeldelser i vintermånedene, mens det varierer fra år til år hvilke måneder som har flest anmeldelser.

Tabell 4 Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring 2022-2024 fordelt på måned.

	2022	2023	2024	Totalsum
Januar	874	979	832	2 685
Februar	877	1 035	917	2 829
Mars	1 060	1 064	901	3 025
April	883	998	905	2 786
Mai	1 013	1 050	938	3 001
Juni	946	1 104	968	3 018
Juli	1 020	925	875	2 820
August	1 064	950	916	2 930
September	1 174	952	957	3 083
Oktober	1 110	981	983	3 074
November	1 027	820	882	2 729
Desember	827	797	780	2 404
Totalsum	11 875	11 655	10 854	34 384

3.3.1.2. Ukedag og tid på døgnet

Oversikt over når på døgnet og hvilke ukedager ruskjøring avdekkes, påvirkes i stor grad av politiets innsats og politiets kontrollaktivitet. Et betydelig antall saker avdekkes også gjennom tips fra publikum og trafikkuhell. En stor andel av ruskontrollene utføres av UP, men dersom vi ser bort fra de sakene som er initiert av UP, vil statistikken i større grad gjenspeile når ruskjøring forekommer.

Som tidligere år, viser tallene at flest anmeldelser (utenom saker fra UP) for ruspåvirket kjøring ble avdekt natt til lørdag og natt til søndag. De færreste tilfellene ble avdekt tidlig morgen i ukedagene. Generelt i ukedagene var det flest registrerte anmeldelser mellom kl. 20:00 og 21:59. Se tabell under for en samlet oversikt for årene 2022-2024.

Tabell 5 Anmeldelser ruspåvirket kjøring 2022-2024, uten saker med saksopprinnelse UP, fordelt på ukedag og tid på døgnet.

tim e	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
0	103	116	151	136	156	311	376
1	120	178	173	157	225	416	446
2	137	156	152	160	166	429	544
3	92	85	99	105	128	349	486
4	46	61	65	56	64	145	239
5	47	43	38	32	44	86	127
6	45	39	40	42	52	68	83
7	62	42	60	44	51	66	67
8	69	87	73	79	58	72	116
9	80	93	78	88	98	154	169
10	97	115	90	119	121	168	185
11	86	90	90	89	86	122	129
12	104	109	101	115	105	107	104
13	143	125	131	138	123	139	93
14	108	98	93	106	112	119	97
15	99	88	113	105	107	156	88
16	123	118	108	141	108	144	91
17	150	149	141	162	123	178	122
18	165	163	135	140	150	174	111
19	159	165	154	171	161	177	137
20	172	175	194	202	205	231	119
21	182	203	163	200	243	262	131
22	155	139	116	149	265	296	103
23	101	79	125	116	258	327	92

3.3.2. Sted - politidistrikt

I 2024 ble det skrevet flest anmeldelser for ruspåvirket kjøring i Sør-Øst politidistrikt, som i 2023. Sør-Øst var også det eneste politidistriktet med økning sammenlignet med 2023. Alle øvrige politidistrikt hadde nedgang. Økningen i Sør-Øst skyldes økning i anmeldelser fra UP. I Sør-Øst var nær halvparten av anmeldelsene fra UP, mot 30 % på nasjonalt nivå.

Gjennomsnittlig antall anmeldelser pr. 1 000 innbyggere var høyest i Finnmark politidistrikt, med Sør-Øst som nummer to. Færrest anmeldelser pr. 1 000 innbyggere ble registrert i Oslo og Vest politidistrikter. I 2023 var Finnmark på topp med Agder som nummer to, mens Oslo og Vest hadde lavest tall, som i 2024 (se figur under).



Figur 27 Antall anmeldelser og antall anmeldelser pr. 1000 innbyggere - for kjøring i ruspåvirket tilstand - pr politidistrikt.

3.3.3. Kjønn, alder, kjøretøy, sivilstand og nasjonalitet

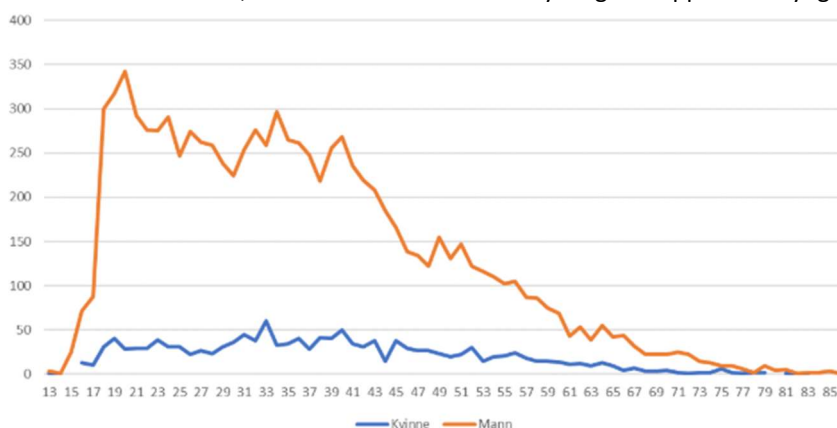
3.3.3.1. Kjønn

Kjønnsfordelingen blant anmeldelsene for ruspåvirket kjøring var den samme som tidligere år. Også i 2024 utgjorde kvinner 13 %, mens menn sto for 87 %.

3.3.3.2. Alder

Unge førere topper fortsatt statistikken for ruspåvirket kjøring. I 2022 og 2023 var det 19-åringene som var registrert med flest anmeldelser for ruspåvirket kjøring, mens 20-åringene toppet statistikken i 2024. For øvrig ser vi at antallet anmeldelser ikke viser en tydelig nedgang før førerne passerer 40 år.

Ser man på aldersfordelingen separat for kjønn, fremstår kurven for kvinner som jevnere, med en topp ved 33 år i 2024. Dette kan tyde på at ruspåvirket kjøring blant kvinner er mer spredt over ulike aldersgrupper. Det er ikke tilfelle blant menn, der statistikken ofte viser tydeligere topper blant yngre førere.



Figur 28 Anmeldelser kjøring i ruspåvirket tilstand 2024 fordelt på alder og kjønn.

3.3.3.3. Sivilstand

De anmeldte rusførerne var ikke i et registrert forhold. Kun 11 % var oppgitt å være gift/samboer.

3.3.3.4. Nasjonalitet

Norske statsborgere utgjorde 78 % av de anmeldte rusførerne. Utenlandske førere fra Polen og Litauen var registrert med flest anmeldelser, de utgjorde hhv 5,4 og 3,4 prosent.

3.3.3.5. Kjøretøy

Flertallet av dem som kjører ruspåvirket kjører en personbil. Av registrerte kjøretøy²¹ utgjorde personbil 79 % og varebil 12 %. For øvrig var det 1,6 % moped, 2,1 % MC og 0,6 % lastebil. Elsparkesykkel er ikke egen kategori og kommer dermed ikke frem av statistikken. Ved en manuell gjennomgang av de 223 som var registrert på Annet (utgjorde 2,7 %), kan det se ut til at det var minst 57 anmeldelser for ruspåvirket kjøring på elsparkesykkel, noe som utgjør 0,7 % av de registrerte kjøretøyene.

3.3.3.6. Gjengangere

Rundt 10 % av dem som ble anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2024 ble anmeldt mer enn en gang for samme trafikkforseelse (med forskjellige gjerningsdato) i løpet av 2024. Ser man på en lengre periode er andelen klart høyere. Fra tidligere analyser har man sett at over 20 % har mer enn én rusanmeldelse i løpet av en treårsperiode og nær 30 % i løpet av en femårsperiode.

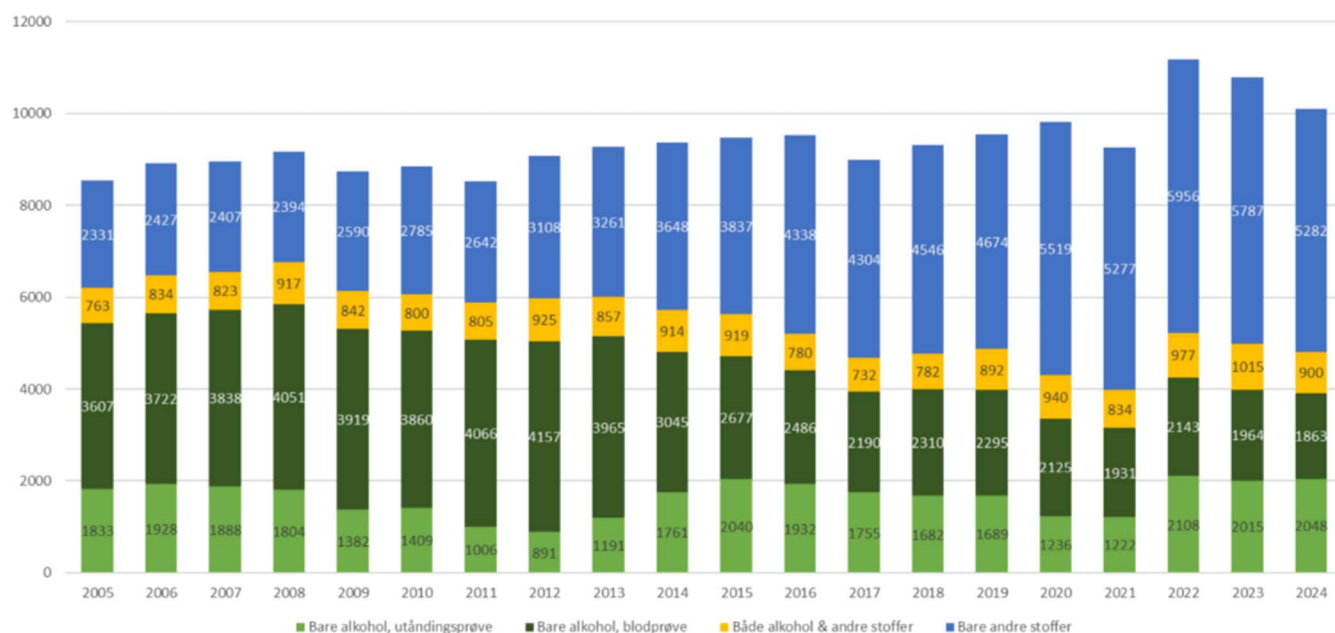
²¹ Det var oppgitt kjøretøy i 8263 anmeldelser, i noen anmeldelser er flere kjøretøy oppgitt.

3.3.4. Type rus

Bevisprøvene²² (blod og luft) tatt i forbindelse med anmeldelser av ruspåvirket kjøring fra 2024, viste at det var flest prøver med positivt utslag på andre rusmidler enn alkohol. Alkohol alene utgjorde 39 % av prøvene, andre rusmidler 52 % og prøver med både alkohol og andre rusmidler 9 %. Andel av prøvene med alkohol har vært høyere de tre siste årene sammenlignet med 2020 og 2021. Da var andelen 34 %.

Etter alkohol, ble THC (virkestoff i cannabis) og (met)amfetamin hyppigst påvist i blodprøver fra mistenkte påvirkede bilførere i 2024. Det samsvarer med funn fra tidligere år. Av 7 900 blodprøver, der det ble utført utvidet analyse av andre rusmidler enn alkohol, ble THC og (met)amfetamin påvist i henholdsvis 40 % og 33 % av blodprøvene. Benzodiazepinene alprazolam, diazepam og klonazepam ble også påvist hyppig, i henholdsvis 16 %, 13 % og 9 % av tilfellene. Vanligvis blir det påvist flere stoffer i samme blodprøve. I 2024 ble det i gjennomsnitt påvist 1,7 psykoaktive stoffer per prøve. Samtidig bruk av flere rusgivende stoffer øker risikoen betydelig for å bli innblandet i en trafikkulykke.

For 2023 og 2024 er det særlig økning av ketamin. For øvrig ser man at bromazolam dominerer blant illegalt omsatte «designerbenzodiazepiner» (Jamt, et al. 2025).



Figur 29 Antall positive bevisprøver for kjøring i ruspåvirket tilstand 2005-2024, fordelt på alkohol og annen rus. Kilde: Prøveresultat fra Oslo universitetssykehus og resultat fra utåndingsprøver fra UP.

3.4. Rus og medikamentbruk i samfunnet for øvrig

3.4.1. Narkotika

I en spørreundersøkelse fra 2024, gjennomført blant voksne (16-64 år), viser en økning i bruk av illegale rusmidler²³. Mest utbredt og størst økning er det i bruk av cannabis og kokain, særlig for menn og for

²² Utgjorde 1 191 blodprøver med analyse av alkohol, 7900 blodprøver med utvidet analyse (alkohol og andre rusmidler) samt 2 059 pustep prøver for alkohol.

²³ <https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/?term=#hovedpunkter> (lest260625)

aldersgruppen 21-25 år. F.eks. oppga 16,2 % i aldersgruppen 21-25 år at de hadde brukt cannabis i løpet av de siste 12 månedene. Samme trend er å finne i en spørreundersøkelse som er rettet mot ungdom (15-16 år) ²⁴.

3.4.2. Alkohol

Omsetningen av alkohol har gått ned med 17 % fra 2021 til 2024, men er fortsatt høyere enn før pandemien. I 2024 ble det omsatt 6,16 liter ren alkohol per person over 15 år²⁵. Inkluderer man den uregistrerte omsetningen fra grensehandel er tallet høyere. Omsatt til vin eller øl kan vi anslå at hver person over 15 år i gjennomsnitt drikker mellom 250 og 300 halvlitere med øl eller opp mot 70 flasker vin hvert år. Merk at det er et fåtall mennesker som utmerker seg ved å drikke betydelig mer enn gjennomsnittet. Dette mønsteret gjentar seg fra samfunn til samfunn, uavhengig av hvor mye som faktisk drikkes, eller hvordan, og når det er vanlig å drikke i det samfunnet²⁶. Det er også slik at hvis gjennomsnittsforbruket av alkohol i samfunnet øker, øker også antall personer som drikker svært mye alkohol. Hvis for eksempel gjennomsnittsforbruket i befolkningen dobles, skjer det nesten en firedobling i antallet personer som drikker svært mye alkohol.

Å drikke seks eller flere alkoholenheter på en og samme kveld, flere kvelder i uka, er et risikofylt drikkemønster. Det gir deg økt sannsynlighet for alkoholskader. Et slikt drikkemønster er mer vanlig blant menn, og blant yngre aldersgrupper.

3.4.3. Legemidler

Ifølge tall fra Apotekerforeningen har legemiddelbruken økt med 3,7 % fra 2022 til 2023 og med 31 % siden 2012. Personer over 70 år bruker mer enn fem ganger så mye legemidler som dem under 60²⁷.

Blant legemidlenesom kan påvirke ferdigheter for bilkjøring finner vi at bruken av benzodiazepiner pr person (angstdempende, søvnfremmende og krampestillende midler) har blitt redusert med nesten 34 % i løpet av de siste ti årene. Fra 2023 til 2024 er bruken redusert med seks prosent. Nedgangen i bruk har skjedd i alle aldersgrupper, men har vært størst blant de eldste, ifølge tall fra Apotekerforeningens bransjestatistikk ²⁸.

Ifølge en studie over bruk av opioider (smertestillende), økte andelen av befolkningen som fikk vedvarende høye doser opioider fra 2011 til 2019 (Pedersen, Borchgrevink og Skurtveit 2025). Tall fra FHI over legemiddelforbruk i Norge (Olsen, et al. 2024, 77) viser derimot nedgang i daglige legemiddeldoser pr 1000 innbyggere fra 2019 til 2023 fra hhv 19,1 til 17,6. I den samme rapporten finner vi at bruk av antihistaminer økte fra 83 til 98 daglige legemiddeldoser pr 1000 innbyggere fra 2019 til 2023.

²⁴ <https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-blant-ungdom/?term=> (lest 230625).

²⁵ <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/varehandel/statistikk/alkoholomsetning> (lest 260625)

²⁶ <https://avogtil.no/fakta/totalkonsumteorien-og-forebyggingsparadokset/> (lest 240625)

²⁷ <https://www.apotek.no/nyhetsarkiv/statistikk/vi-brukte-nesten-fire-prosent-mer-legemidler-i-fjor> (lest 260825)

²⁸ <https://www.apotek.no/stadig-mindre-bruk-av-benzodiazepiner> (lest 260825)

4. Uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet utgjør en betydelig medvirkende faktor til at det skjer ulykker i trafikken. Politiets mulighet til å forebygge uoppmerksomhet i trafikken er derimot liten og i all vesentlighet begrenset til kontroll av ulovlig bruk av mobiltelefon.

4.1. Uoppmerksomhet i ulykker

Uoppmerksomhet definert som manglende informasjonsinnhenting i dybdeanalysene (UAG), ble vurdert som medvirkende faktor i 26 % av dødsulykkene i 2024.

En tidligere studie antydte at uoppmerksomhet hos fører av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken (Sagberg, Høye, & Sundfør, 2016).

UPs analyse av dødsulykkene i 2022 kom frem til at uoppmerksomhet var sannsynlig hovedårsak til 22 % av dødsulykkene dette året.

En amerikansk studie av ulykker i 2023 viste at i 8 % av dødsulykkene, og anslagsvis 13 % av personskadeulykkene, ble det registrert distraksjon²⁹. I dødsulykkene var 5 % av involverte sjåførere og 19 % av myke trafikanter (fotgjengere og syklister) rapportert som distraherete på tidspunktet for ulykkene. Av sjåførene var det aldersgruppen 15 til 20 år som hadde høyest andel distraherete (7 %) (National Highway Traffic Safety Administration , 2025).

4.1.1. Mobilbruk

Dybdeanalysene av dødsulykkene i 2024 viste at mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon var vurdert til å være medvirkende faktor i 6 % av dødsulykkene (fem ulykker): tre personbilførere, en tungbilfører og en fører av el-sparkesykkel. Gjennomsnittet for perioden 2016-2024 var 4 % (Ringén jr, 2025).

4.1.2. Sovning i ulykker

Uoppmerksomhet kan skyldes tretthet. Ved tretthet kan en fører miste konsentrasjon og få en langsommere reaksjonsevne³⁰, eller oppleve episoder med ukontrollert søvn på noen få sekunder (mikrosøvn) (Hidalgo-Gadea, Kreuder, Krajewski, & Vorstius, 2021). Sovning som årsak til dødsulykke er vanskelig å avgjøre. Uoppmerksomhet eller sovning kan ofte være eneste gjenværende mulig forklaring der alle andre forklaringer er utelukket (Utrykningspolitiet, 2023). UAG vurderte at tretthet var en medvirkende faktor i 6 % av dødsulykkene (5 ulykker) i 2024, mens gjennomsnittet for perioden 2015 – 2024 var 13 % (Ringén jr, 2025).

4.2. Uoppmerksomhet i trafikken

En tema-rapport fra Europakommisjon (European Commission, 2023) har samlet kunnskap fra mange studier om distraksjon, her finner vi blant annet at:

²⁹ Distraksjon er en spesifikk type uoppmerksomhet som oppstår når trafikanten avleder oppmerksomheten fra å ferdes i trafikken til å fokusere på annen aktivitet. Inkludert bruk av mobiltelefon, å snakke med passasjerer, justere radio- eller klimaanlegget eller justere andre kjøretøykontroller. En distraksjonspåvirket trafikkulykke er enhver trafikkulykke der en trafikanter ble identifisert som distraheret på tidspunktet for ulykken.

³⁰ Trafikkmedisinsk forskning i kjøresimulator: Farlig forskning under trygge forhold - Samferdsel (lest160925)

- Bruk av mobiltelefon og andre mobile teknologiske enheter fører til økt ulykkesrisiko (f.eks. teksting: 6,1 ganger høyere risiko).
- Manuell bruk av telefon har samme negative effekt på kjøringen, enten telefonen holdes i hånden eller står i en holder.
- Teksting på en smartklokke under kjøring fører til mer visuell distraksjon enn på en smarttelefon.
- Å snakke med passasjerer kan ha negative effekter på trafikk sikkerheten, det gjelder særlig for aldersgruppen 16-29 år.
- Interaksjon med kjøretøysystemer fører til en betydelig økt ulykkesrisiko, og de negative effektene av kognitiv distraksjon vedvarer i relativt lang tid etter interaksjon med et system.
- Spising er forbundet med svak økning i ulykkesrisiko (oddsratio på 1,8). Drikking ser derimot ikke ut til å øke risikoen betydelig.
- Effekten av å høre på musikk under kjøring er uklar, ettersom det kan ha både negative og positive effekter
- Det å rekke ut etter en gjenstand (ikke telefon) er forbundet med en betydelig økning i ulykkesrisiko (oddsratio på 9,1).
- Observerbare følelser som sinne, tristhet, gråt og emosjonelt stress øker ulykkesrisikoen 9,8 ganger sammenlignet med oppmerksom/edru kjøring.

4.2.1. Mobilbruk i trafikken

UP har gjennomført veikantundersøkelser av ulovlig mobilbruk i 2019, 2022 og 2024. Veikantellingen fra 2024 viste at 2,4 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig hvorav 0,47 % til prating og 1,96 % til teksting/lesing. Resultatene fra 2024 var noe lavere enn fra tilsvarende undersøkelse i 2022 der 0,7 % pratet og 2,2 % teksten. Sammenlignet med undersøkelsen i 2019 ser vi en økning i andel som tekster fra 1,8 % og nedgang i andel som prater fra 1,8 %.

Undersøkelsene viste at det var høyest andel ulovlig mobilbruk på motorvei og blant tungbilførere.

4.3. Overtredelser

4.3.1. Ulovlig mobilbruk

Politiet utstedte 5 843 forenklede forelegg og skrev 740 anmeldelser for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring i 2024. Tilsvarende tall for 2023 var 6 521 og 767. Antall reaksjoner har totalt gått ned med 10 %.

Anmeldelsene utgjorde 11 % av alle reaksjonene, denne andelen har økt jevnlig de siste årene fra 1 % i 2017, 3 % i 2020 og 8 % i 2022.

Tabell 6 Antall anmeldelser og forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon.

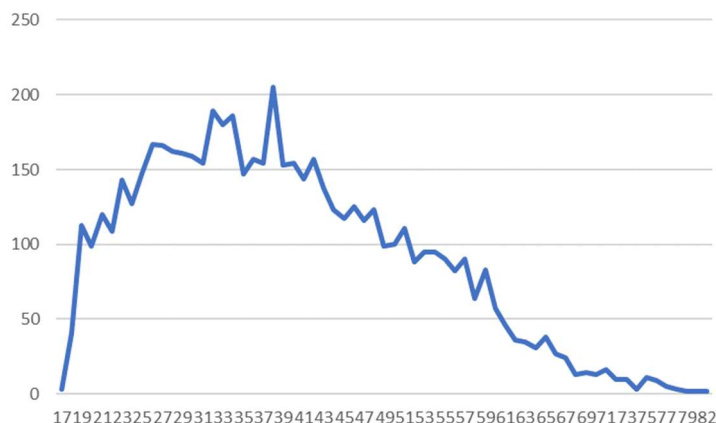
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Forenklede forelegg ulovlig bruk av mobiltelefon	18 141	16 950	16 365	17 746	13 884	11 048	6 427	5 843
Anmeldelser ulovlig bruk av mobiltelefon	227	256	530	604	991	972	767	740
Totalt	18 368	17 206	16 895	18 350	14 875	12 020	7 194	6 583

4.3.1.1. Politidistrikt

Det var en markant nedgang i reaksjoner på ulovlig mobilbruk fra 2022 til 2023, på hele 40 %. Alle politidistrikt, med unntak av Vest politidistrikt, hadde reduksjon i tallene. Som tidligere nevnt, fortsatte nedgangen også i 2024, og gjaldt da samtlige politidistrikter

bortsett fra Sør-Vest politidistrikt. Andelen anmeldelser blant reaksjonene i 2024 varierte fra 6 % i Nordland politidistrikt til 14,5 % i Sør-Vest politidistrikt (se tabell i vedlegg).

4.3.1.2. Alder, kjønn og statsborgerskap



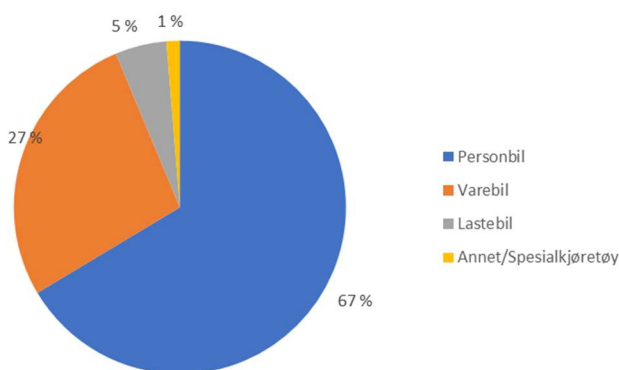
Kvinnelige førere utgjorde 31 % av dem som fikk forenklet forelegg for ulovlig mobilbruk i 2024. Andelen kvinner var tilnærmet lik på tvers av aldersgrupper, men noe høyere blant de yngste førerne (18-21 år), der den lå på 38 %. For øvrig var det i aldersgruppen 25-43 år som dominerte. I 2024 var det 38-åringene som fikk utstedt flest forenklete forelegg for ulovlig mobilbruk.

Figur 30 Forenklete forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon 2024, fordelt på alder.

3% av de forenklete foreleggene ble utstedt til førere med utenlandsk statsborgerskap.

4.3.1.3. Kjøretøy

Flest forenklete forelegg for ulovlig mobilbruk i 2024 ble gitt til førere av personbiler (67 %). Førere av varebiler utgjorde 27 % og lastebiler 5 %. Dermed var førere av varebiler og tungbiler høyere representert enn hva vi ser for den registrerte kjøretøyparken der personbiler utgjør 76 %, varebiler 14 % og tungbiler 2 %.



Kjøretøylengde og utenlandske kjøretøy er ikke hensyntatt i denne fordelingen og kan dermed ikke brukes direkte som sammenligningsgrunnlag.

Figur 31 forenklete forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon 2024 fordelt på kjøretøygrupper.

4.3.2. Overtredelser av kjøre-hviletidsbestemmelsene

Vi vet ikke om sovning er en hyppigere årsak til alvorlige ulykker med tungbil enn med lette kjøretøy. Tunge kjøretøy har dog ofte lengre kjøreturer enn lette kjøretøy og konsekvensene ved ulykker ofte mer alvorlige når tungbiler er involvert.

Kjøre-hviletidsbestemmelsene er derfor et viktig kontrollområde for å bekjempe tretthet blant tungbilsjåførere. Det er i all vesentlighet Statens vegvesen som foretar denne type kontroll.

Det ble registrert 1 353 anmeldelser for brudd på kjøre-hviletidsbestemmelsene i 2024, som er tilnærmet samme nivå som siste 5 år. Flesteparten av sakene er anmeldt av Statens vegvesen. Sakene er både fra kontroll langs vei og kontroll i bedrift som bare gjennomføres av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har registrert 1 031 anmeldelser i sin ute-kontroll-statistikk, hvorav 962 til godstransport og 69 til persontransport. Sett i forhold til antall kontrollerte førere var det høyere andel anmeldelser til førere av persontransport (16 %) enn til førere av godstransport (5 %). Det var noe høyere andel anmeldte blant norske førere (6 %) enn for utenlandske førere (5 %).

5. Aggressiv eller farlig atferd i trafikken

5.1. Aggressiv eller farlig atferd i ulykker

Særlig risikofylt atferd var vurdert som en medvirkende faktor 10 % av dødsulykker i 2024 (Ringén jr, 2025). Det er noe høyere enn de fire foregående årene der andelen har vært mellom 6 og 8 % (Ringén jr., 2021) (Ringén jr, 2022) (Ringén jr., 2023) (Ringén jr., 2024).

5.2. Aggressiv eller farlig atferd i trafikken

Street meets

Street meets utgjør fortsatt en betydelig trafikksikkerhetsutfordring. Disse uformelle samlingene av bilentusiaster, organisert via sosiale medier, skjer ofte på industriområder, parkeringsplasser og offentlig vei, og tiltrekker seg hundrevis av kjøretøy med høyt fartspotensial og ofte tekniske mangler.

Hovedvekten av deltagerne er fra 18 til 30 år, men det forekommer at også voksne og barn er til stede. Det er relativt få aktive aktører på disse treffene. De aktive aktørene er enkeltindivider som bygger opp et eget image rundt kjøretøyet med egne crew og tilhengere, noen får nærmest en slags helte-status. Det er disse personene som tar initiativ til treff.

Hovedrisikoen knytter seg til ekstrem kjøring, inkludert spinning og dragrace, ofte med ubeskyttede tilskuere tett på veibanen. Kjøring for å oppnå forfølgelse av politiet er også et element av Street Meet- kulturen. Oppmerksomhet fra politiet gir fenomenet økt interesse og det ulovlige aspektet ved arrangementene er med på å gi det spenning og større tiltrekning.

Kjøretøyene er kostbare og modifiserte, noe som gir høy fart og lav margin for feil. Fenomenet forsterkes av sosiale medier, hvor ekstrem atferd posteres og gir status og tiltrekning blant unge deltakere (18–30 år). Den ekstreme atferden kan også smitte over på øvrige deltakere og videreføre risikofylt kjøring.

Tilleggsproblemer inkluderer støy, trafikkforstyrrelser og skade på eiendom. Aktiviteten er mest utbredt vår–høst, kveld/natt i helger og helligdager, og har geografiske forskjeller: Vestfold ser en nedgang etter politiets innsats, mens Øst og Oslo fortsatt har utfordringer. Fenomenet har også grenseoverskridende karakter, med deltakelse fra Sverige.

Street meets vurderes som en vedvarende trussel mot trafikksikkerheten, særlig på grunn av ekstrem hastighet, tett tilstedeværelse av publikum og smitteeffekt på kjøreatferd.

5.3. Overtredelser aggressiv eller farlig atferd

Politiet prioriterer de lovbrudd som i størst grad påvirker trafikksikkerheten. 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 ordningen³¹.

I 2024 ble det utstedt 1 736 forenklede forelegg for prikkbelastede overtredelser, utenom fart, mobilbruk og manglende sikring av barn (se tabell 8). Blant de øvrige prikkbelagte overtredelsene var kjøring på rødt lys, brudd på vikeplikt og kjøring med for kort avstand til forankjørende de overtredelsene som oftest resulterte i bøter.

Tabell 7 Forenklede forelegg for overtredelser som gir prikk - utenom hastighet, ulovlig mobilbruk og manglende sikring av barn i bil.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
02A Kjøring i strid med fast/blinkende rødt lyssignal S §§ 23,24	1 217	1 035	866	656	607	741	731	614	585	575
02B Kjøring med for kort avstand til forandkjørende T §5 nr 3	919	391	343	390	301	326	325	324	262	257
04A Kjøring i sperreområde, gule sperrelinjer, S §22, §21 nr 4	175	203	176	137	144	159	161	125	108	131
05B Ulovlig forbikjøring vegkryss, bakketopp, kurve, T §12 nr 5	145	123	94	91	57	68	64	81	59	48
05C Ulovlig forbikjøring foran gangfelt, T §12 nr 6	13	11	11	6	6	8	15	8	10	10
05E Kjøring i strid med skilt, Forbikjøringsforbud, S §8	11	10	10	7	9	25	31	25	32	54
06A Vikeplikt, ihh til skilt Vikeplikt og Stopp, S §6	644	493	391	336	577	446	469	811	568	392
06B Vikeplikt, for trafikk fra høyre, T §7 nr 2	82	74	74	97	65	93	97	97	119	81
06C Vikeplikt, for gående i gangfelt, T §9 nr 2	240	182	143	85	84	166	100	133	103	101
06D Vikeplikt, ved utkjøring fra p-plass e.l. områder, T §7 nr 4	20	22	17	13	14	23	33	23	28	24
06E Vikeplikt, for gående/syklende ved innsvinging, T §7 nr 3	3	4	1	5	4	8	6	8	3	4
08A Kjøring med motorsykel endret for økt hastighet/ytelse, V§:	212	200	139	109	83	91	72	90	104	59
Sum	3 681	2 748	2 265	1 932	1 951	2 154	2 104	2 339	1 981	1 736

I tillegg til overtredelser som avgjøres med et forenklet forelegg, registreres et stort antall anmeldelser. Årlig blir det registrert over 50 000 anmeldelser på brudd på vegtrafikkloven. I 2024 utgjorde hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring 43 % av sakene. Deretter fulgte anmeldelser for manglende førerett, med 10 102 tilfeller samme år. Tilfeller av aggressiv eller farlig atferd i trafikken utenom hastighet og utenom tilfeller der det er vurdert at forholdet kan avgjøres på stedet med et forenklet forhold vil ofte bli anmeldt for brudd på veitrafikklovens §3, i 2024 ble 2 482 anmeldelser registrert for brudd på vtrl §3 (utenom tilfeller der det skjedde en ulykke).

Tabell 8 Anmeldelser for diverse brudd på vegtrafikkloven 2018-2024.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PERSONSKADE (§ 3)	3 448	3 328	3 350	3 408	3 414	3 334	3 218
MATERIELL SKADE (§ 3)	5 426	5 447	4 926	5 441	5 818	5 675	5 406
KJØRETØY TEKNISK (§ 23)	845	852	960	807	650	721	757
OVERLATELSES MEDVIRKNING (§ 17,2. LEDD)	438	440	489	465	450	404	384
KJØRING UTEN GYLDIG FØRERKORT (§ 24,1.LEDD)	11 080	10 469	11 660	10 111	10 523	10 249	10 102
SKILT/SIGNAL/OPPMERKING (§ 5)	681	585	616	585	695	625	650
AVSTAND TIL FORANKJØRENDE	54	60	59	51	45	52	44
TRANSPORT AV FARLIG GODS (ADR)	173	161	111	146	283	298	260
IKKE STOPPET FOR TRAFIKKONTROLL (§ 10)	997	904	1 000	918	916	931	850
UAKTSOM KJØRING, MULIG FARE (§ 3)	2 556	2 637	2 611	2 618	2 558	2 612	2 482
PLIKTER V/TRAFIKKUHELL (§ 12)	1 315	1 224	1 349	1 312	1 623	1 953	1 940
BRUK AV UREGISTRERT MOTORVOGN (§ 17,1. LEDD)	665	762	832	678	683	772	735
USKIKKET FØRER (§ 21,1. LEDD)	182	172	174	187	131	139	119
OVERLAST	270	165	129	131	55	43	36
SIKRING AV LAST (§ 13,2. LEDD)	459	527	508	492	261	226	209
TRAFIKK, DIVERSE	1 707	1 846	2 027	2 227	2 293	1 987	1 950

³¹ Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

Antall anmeldelser for ulike overtredelser har vært relativt stabilt de siste årene. Unntaket er brudd på plikter ved trafikkuhell, som har økt betydelig de siste to årene - med en økning på 20 % fra 2022 til 2024. Hele 71 % av disse sakene ble meldt digitalt av innbyggerne, mot 53 % i 2021.

5.3.1. Trimming

Det har vært en økning i kjøretøy som enkelt kan modifiseres til høyere ytelse, det gjelder særlig ATV/UTV, elsparkesykler, moped og MC, men også personbiler og andre kjøretøy. Blant annet ved såkalt chip-tuning. I 2024 fikk 59 MC-er og mopeder forenklet forelegg for kjøring med trimmet kjøretøy. I tillegg er et langt større antall kjøretøy anmeldt for tilsvarende forhold. Det finnes ingen egen kode for trimming i anmeldelsessystemet, men opp mot hundre anmeldelser har beskrevet trimming eller relaterte begreper i saksbeskrivelse. Det faktiske tallet kan være langt høyere. Moped, mopedbiler, ATV og UTV utgjør trolig de største gruppene blant de registrerte tilfellene.

5.3.2. Kjøring uten gyldig førerkort

Av dem som var anmeldt for kjøring uten gyldig førerkort i 2024, var mange anmeldt flere ganger for samme forhold. I 2024 var totalt 7 398 personer registrert anmeldt for 10 102 tilfeller av kjøring uten gyldig førerkort. 1 503 personer var registrert med flere enn ett tilfelle av kjøring uten gyldig førerkort.

6. Verneutstyr

6.1. Verneutstyr i ulykker

De som fortsatt kjører uten bilbelte, har langt høyere ulykkesrisiko enn de som kjører med bilbelte. Selv små økninger i bilbeltebruken kan derfor gi store utslag for antall omkomne (Høye, Hesjevoll, & Nævestad, 2025).

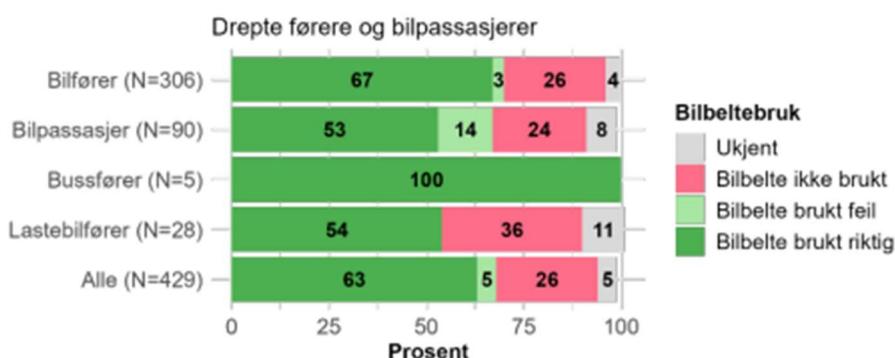
6.1.1. Bilbelte

Ifølge dybdeanalysene av dødsulykkene i 2024 hadde så mye som 38 % av de 47 personene som omkom i bil, tungbil og buss ikke brukte bilbelte eller brukt belte feil. Gjennomsnittlig andel uten bilbelte i siste tiårsperiode var 31 %. Analysene av ulykkene i 2024 vurderte at over halvparten av de som ikke brukte belte kunne ha overlevd dersom de hadde brukt bilbelte (Ringen jr, 2025).

Ny temaanalyse fra TØI viser at rundt 25 % av drepte i bil 2017-2023 ikke brukte bilbelte og 5 % brukte det feil. Ca. 11 personer per år, kunne muligens ha overlevd med bilbelte. Andelen uten bilbelte varierte mellom 20 % i region Midt og 37 % i region Sør. Analysen viser videre at de som omkom uten bilbelte, i hovedsak var friske, unge og risikovillige menn og kvinner. Dødsulykkene uten bilbelte var oftest en utforkjøringsulykke og skjedde ofte på lavtrafikkerte tofeltsveger utenfor tettsteder på kveld- og nattestid. Eldre og personer med helseutfordringer brukte som regel bilbelte, men noen med feil bruk.

Figur 1 viser bilbeltebruk for de ulike trafikantgruppene. Andelen omkomne bilførere uten bilbelte gått ned fra 44 % i 2005-2012 til 28 % i 2017-2023. Blant omkomne i tungbiler har andelen uten bilbelte gått ned fra 64 til 33 %.

Manglende bilbelte for førere i bil var 28 %, for passasjerer varierte andelen på de ulike sitteplassene, lavest andel uten bilbelte i midtsete bak (71 %). Blant bilførere er det flere uten bilbelte når de kjørte alene, mens blant passasjerene er det flere uten bilbelte når føreren i bilen ikke brukte bilbelte. I to tilfeller har person i bilen fått dødelige skader av at en passasjer i setet bak ikke brukte bilbelte eller hadde bilbeltet for løst (Høye, Hesjevoll, & Nævestad, 2025).



Figur 32 Bilbeltebruk blant drepte i trafikken 2017-2023 (Høye, Hesjevoll, & Nævestad, 2025, s. 3).

6.1.2. Hjelmer

Dybdeanalysene fant videre at én MC-fører brukte ikke hjelm og én brukte hjelmen feil (for eksempel ufestet stropp) av de drepte på MC i 2024. Det er også vurdert at han som ikke brukte hjelm i den ene ulykken kunne overlevd med bruk av hjelm. Gjennomsnittlig andel ikke brukt/feilbruk av hjelm på MC for perioden 2015-2024 var 14 %. De siste årene har andelen av de drepte som ikke brukte hjelm blitt redusert.

Ingen av de seks som omkom på sykkel i 2024 brukte hjelm, fem av disse kunne ha overlevd ved bruk av hjelm ifølge vurderinger fra dybdeanalysene. For perioden 2015-2024 som helhet hadde 47 % av omkomne på sykkel ikke brukt hjelm.

Fire personer omkom på el-sparkesykkel i 2024. Ingen av disse brukte hjelm og to av disse ville sannsynlig overlevd ved bruk av hjelm (Ringén jr, 2025).

6.2. Verneutstyr i trafikken

6.2.1. Bilbelte

Bilbeltebruk for lette biler³² var 96,9 % i 2024 ifølge tellingene til Statens vegvesen³³ (Statens vegvesen, 2025). Det er en reduksjon fra 97,1 % i 2023.

Resultatene fra bilbeltebruk blant førere av tunge kjøretøy har variert noe mer. Registreringene gjennomført i 2024 viste at 86,2 % av registrerte førere av tunge kjøretøy brukte bilbelte. I 2019 ble denne andelen beregnet til 86,5 % og i 2023 89,3 %.

Andelen som bruker bilbelte i buss ser ut til å være noe lavere enn for personbil og lastebil. Ifølge spørreundersøkelser gjennomført av Statens vegvesen har rundt 70 % oppgitt at de i svært stor eller stor grad bruker sikkerhetsbelte i buss (Statens vegvesen, 2024)

6.2.1.1. Innenfor tettbygde strøk

98,3 % av førere lette kjøretøy innenfor tettbygde strøk brukte bilbelte i 2024.

Til sammenligning var tallene henholdsvis 98,2 og 98 % i 2022 og 2023, og om lag 97 % i 2019.

Registreringene viste at om lag 95 % av forsetepassasjerer brukte bilbelte innenfor tettbygde strøk. Dette er på samme nivå som ble registrert i 2019, mens det er en nedgang fra tilsvarende tall i 2022 og 2023 hvor andelen var på 97 %

6.2.1.2. Utenfor tettbygde strøk

Bilbelteandelen blant førere av lette kjøretøy bilbelte utenfor tettbygde strøk ble beregnet til 97,2 % i 2024.

Noe som var en økning fra tilsvarende tall i 2023. For 2022 og 2023 var andelen henholdsvis 96,2 og 96,9 %, mens 98 % ble registrert med bilbelte i 2019.

³² Vektet gjennomsnitt av resultat fra innenfor og utenfor tettbygde strøk og førere og forsetepassasjerer.

³³ I tolkningen av resultatene er det viktig å påpeke at endringene fra 2019 og til undersøkelsene gjennomført etter 2022 kan skyldes den endrede organiseringen av tellingene, og et mer varierende antall tellepunkter.

44 738 førere av lette kjøretøy utenfor tettbygde strøk ble registrert i 2024.

Bilbeltebruk blant forsetepassasjerer utenfor tettbygde strøk i 2024 var 94,7 %. Dette tilsvarer en nedgang fra 95,5 % i 2019 og 96,6 % i 2023.

Tabell 9 Andel som bruker bilbelte, fordelt på region, resultat fra Statens vegvesens telling 2024.

	Førere	Passasjerer	Tungebilførere
Landet totalt			
Innenfor tettbygd strøk	98,3 %	94,8 %	
Utenfor tettbygd strøk	97,2 %	94,7 %	86,2 %
Region Øst			
Innenfor tettbygd strøk	97,5 %	88,6 %	
Utenfor tettbygd strøk	95,4 %	90,8 %	83,3 %
Region Sør			
Innenfor tettbygd strøk	99,7 %	99,6 %	
Utenfor tettbygd strøk	98,7 %	100,0 %	89,6 %
Region Vest			
Innenfor tettbygd strøk	98,7 %	98,1 %	
Utenfor tettbygd strøk	99,0 %	98,2 %	99,6 %
Region Midt			
Innenfor tettbygd strøk	84,4 %	99,3 %	
Utenfor tettbygd strøk	99,1 %	98,4 %	94,0 %
Region Nord			
Innenfor tettbygd strøk	96,7%	94,8%	
Utenfor tettbygd strøk	97%	96,9%	84,5 %

6.2.2. Sikring av barn i bil

Ifølge undersøkelse gjennomført på oppdrag av Trygg trafikk fant man at kun 41 % småbarnsforeldre kunne reglene for sikring av barn i bil³⁴.

Telling gjennomført i 2025 av Trygg trafikk viser at 21 % av barn i alder 1-8 år var feilsikret. Det er samme resultat som i forrige telling i 2023. Slakke eller tvinnede belter var feilen som hyppigst ble observert. 2 % av barna var helt usikret. Høyest andel feilsikrede barn i Oslo.

Andelen 1-3-åringer som var sikret bakovervendt var 70 %, som er økning på fem prosentpoeng fra forrige telling.

6.2.3. Hjelme MC, moped, ATV

Det er ikke data på hjelmebruk for moped, MC eller ATV. Men på tunge motorsykler bruker i dag praktisk talt alle hjelme (Høye, 2024).

6.2.4. Sykkelhjelme

Sykkelhjelmetellinger fra Statens vegvesen viser en nedgang i antall syklistene med hjelme fra 2023 (67 %) til 2024 (65 %). Ifølge spørreundersøkelse gjennomført av Trygg trafikk brukte 3 av 10 hjelme sjelden eller aldri (32 %) og 3 av 10 brukte hjelme som oftest (27 %) ³⁵.

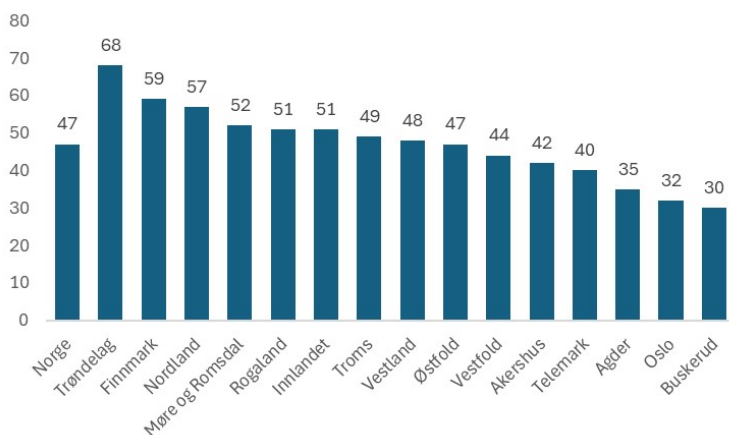
Omtrent to av tre turer med private elsparkesykler kjøres med hjelme – et nivå tilsvarende vanlig sykkel – mot under én av ti turer på delte elsparkesykler. (Aarhaug, Egner og Fearnley 2025)

³⁴ <https://www.tryggtrafikk.no/artikler/pressemelding/foreldre-kan-ikke-reglene-for-sikring-av-barn-i-bil/> (lest 040825)

³⁵ <https://www.tryggtrafikk.no/artikler/pressemelding/kun-4-av-10-sykler-alltid-med-hjelmen-pa/> (lest 060825)

6.2.5. Refleks

Reflekstellingene til Trygg trafikk for 2024 viste at 47 % brukte refleks i mørket, det er en nedgang fra 2023 og 2022 da andelen var 48 %. Refleksbruken var noe høyere på landevei (54 %) enn i tettbygd strøk (41 %). Refleksbruken var høyest i Trøndelag, Finnmark og Nordland³⁶.



Figur 33 Andel som bruker refleks i mørket 2024.

6.3. Reaksjoner manglende/veil bruk av verneutstyr

6.3.1. Bilbelte

Det ble utstedt 2 498 gebyr for manglende bilbelte av politiet i 2024, det var 24 % nedgang fra 2023.

Tabell 10 Antall gebyr utstedt av politiet for manglende eller feil bruk av bilbelte.

	2022	2023	2024
G201 Manglende eller feil bruk av bilbelte	2 662	3 295	2 498

I tillegg skrev Statens vegvesen 2 069 gebyr for manglende verneutstyr (bilbelte og hjelm), som utgjorde 0,8 % av kontrollerte kjøretøy. Statens vegvesen skiller mellom kontroller på *dagtid i ukedagene* og *kveld+helg*. Andelen uten verneutstyr var dobbelt så høy kveld og helg (1,5 %) som dagtid i uken (0,7 %)³⁷.

Av bilbelte-gebyrene utstedt av politiet i 2024 ser vi at så mye som 84 % ble skrevet ut til menn. Aldersgruppen 19-59 år ligger jevnt høyt, med høyest tall for 57-58-åringene. Person i personbil og varebil er største gruppe og er tilnærmet like store (38 og 37 %), dernest person i lastebil, de utgjorde 22 %. 43 % av gebyrene ble skrevet ut på fylkesvei, mens 34 % på Europa- og riksvei og 22 % på kommunale veier.

6.3.2. Sikring av barn i bil

Det ble utstedt 219 forenklede forelegg for manglende eller feil sikring av barn i bil i 2024. Flest overtredelser ble avdekt på det kommunale veinettet (46 %) og i all vesentlighet i personbil. Naturlig nok finner vi flest i aldersgruppen med flest småbarnsforeldre rundt 35-45 år.

³⁶ <https://www.tryggtrafikk.no/fakta-og-rad/til-fots/refleks/refleksbruk-i-norge/> (lest 060825)

³⁷ Utekontroll-statistikk fra Statens vegvesen

Tabell 11 Antall forenklede forelegg utstedt for manglende sikring av barn i bil.

	2022	2023	2024
13A Unnlatt sikring av passasjer under 15 år, V §23a	214	244	219

I tillegg har Statens vegvesen skrevet 65 anmeldelser for manglende/feil sikring av barn i bil i 2024.

6.3.3. Hjelme

Flest gebyr for manglende hjelme ble utstedt til fører eller passasjer av snøscooter. Snøscooter utgjorde 45 % i 2024, mens en tredel ble skrevet til mopedførere og resten 22 % til fører eller passasjer av MC. De fleste gebyr til moped/MC ble utstedt på kommunal vei eller fylkesvei, mens for snøscooter ble flest gebyr utstedt utenfor vei i utmark.

Menn og aldersgruppen 19- 25 år var de dominerende gruppene for å motta gebyr for manglene hjelme.

Tabell 12 Antall gebyr utstedt av politiet for manglende bruk av hjelme.

	2022	2023	2024
G202 Manglende eller feil bruk av hjelme	123	95	80

7. Trender og utviklingstrekk

7.1. Befolkning

Norges befolkning 1.januar 2025 var 5 594 340, det var 0,8 % flere enn i 2024 og 4,2 % flere enn i 2020³⁸. I løpet av det neste tiåret vil befolkningen bestå av flere eldre personer (65+ år) enn barn og unge (0-19 år). Befolkningen over 80 år, forventes å mer enn doble seg innen 2050 og utgjøre nesten én million individer innen 2100³⁹.

Sentraliseringen av befolkningen forventes å fortsette, men bremses av innvandring på kort sikt. Innvandringen til distriktene har bidratt til å opprettholde befolkningen der og dempet sentraliseringen. Alle fylkene er forventet å vokse, foruten Nordland med en nedgang på 1 % mot 2050. Den sterkeste veksten er forventet i Akershus med 20 %⁴⁰.

7.2. Førerkort

Antall nye førerkort for bil og moped/MC har vært nokså stabilt siste fire år⁴¹.

7.3. Kjøretøy

Pr. 31.desember 2024 var 2 889 023 personbiler registrert i Norge, tilnærmet likt som i 2023, og 2,6 % flere enn i 2019. Andelen elbiler var 27 %. Av øvrige kjøretøykategorier utgjorde varebil 514 740 og lastebil 66 620. De siste 15-20 årene har vi sett en økning i antall varebiler, mens antall lastebiler har gått ned. Hva gjelder kjøretøy med to hjul, ser vi en jevn nedgang over en 10-årsperiode for moped, mens antall lette og tunge MC-er økte frem til 2021, men har gått ned siden.⁴²

7.4. Trafikkutvikling

Trafikkindeksen til Statens vegvesen viser ⁴³at det var 0,7 % mer trafikk i 2024 enn i 2023. Utviklingen for lette og tunge kjøretøy ble beregnet til henholdsvis 0,7 % og 0 %.

Det var vekst i rutebiltrafikken med litt over 1 %, mens drosjekjøring falt med over 1 % etter en sterk vekst året før. Størst reduksjon var det imidlertid i kjøring med leiebiler (inklusive leasingbiler). Reduksjonen er på 8,5 %. Dette har nok sammenheng med nye mva-regler for leasede biler som ble innført fra 1. juli 2024, som har gjort leasing dyrere enn tidligere. Kjøring med mopeder/motorsykler ble også redusert i 2024, med over 3 %.

Godstransport innenlands på vei (målt i kjøretøykilometer) økte med 0,9 % fra 2023 til 2024. Økningen var for mindre varebiler, mens godstransport med lastebiler ble redusert (Flotve, 2025, s. 43). Samlet kjørelengde for personbiler i Norge i 2024 var 35 442,9 millioner kilometer, en liten nedgang fra 2023. Fordelt på antall biler ga det en gjennomsnittlig kjørelengde per bil på 11 215 kilometer.

³⁸ <https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/befolkning>

³⁹ <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivinger/artikler/nasjonale-befolkningsframskrivinger-2024>

⁴⁰ <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivinger/statistikk/regionale-befolkningsframskrivinger/artikler/2-av-3-kommuner-vokser-fram-mot-2050>

⁴¹ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/godkjenning-og-tilsyn-med-trafikkopplaring/statistikk-forerprover>

⁴² <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken>

⁴³ [https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/trafikdata/vegtrafikkindeksen_2024-12.pdf?v=48f573\(lest030925\)](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/trafikdata/vegtrafikkindeksen_2024-12.pdf?v=48f573(lest030925))

Rapport fra 2025 (Grue, 2025) viser noe nedgang i trafikkarbeidet for Oslo-området fra 2018/19 til 2023/24. For Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren antydes fortsatt noe trafikkvekst. I Tromsø beregnes redusert trafikkarbeid. I Bergen og Stavanger antydes også nedgang eller nullvekst i trafikkarbeidet i de mest sentrale områdene. I Nedre Glomma antydes noe trafikkvekst.

Sykkelreiser utgjorde 4,2 % av alle reiser i 2023. Andelen har vært synkende, sett i et langt tidsperspektiv, men stabil med enkelte svingninger siden 2000. Sykling blant ungdom i alderen 13-18 år har derimot blitt betydelig redusert etter 2021 (Statens vegvesen, Transport og samfunn, 2024, ss. 20-21). Norge har et langsiktig mål om at sykkelandelen skal være åtte prosent av alle reiser. I byene skal andelen sykkelreiser utgjøre 20 %.

7.5. Digitalisering og teknologiutvikling

Nyere biler er som regel sikrere enn gamle biler. Der flere og bedre førerstøttesystemer gjør bilen mer trafiksikker⁴⁴. EU-reguleringene fra 2022 med krav til automatisk fartstilpassing (ISA) i alle nye biler kan forventes å gi effekt på trafiksikkerheten⁴⁵. Teknologier som V2X⁴⁶ for samhandling med andre biler/ infrastruktur og bruk av sensorer og maskinlæring (AI) for å gjøre bilen smartere og i stand til å lære av stadig flere trafikksituasjoner⁴⁷ er utviklinger som trolig vil påvirke trafiksikkerheten fremover.

Det ligger også muligheter innenfor digital twin-teknologi⁴⁸. Ved overvåking av trafikk og infrastruktur i sanntid, kan denne teknologien lage simuleringer av mulige hendelser som kan understøtte beredskap og forebygge hendelser.

Digitalisering kan også medføre økt fare for hacking, jamming og sabotasje – hvor også infrastruktur og kjøretøy er utsatt. Risikoen øker i en mer urolig sikkerhetspolitisk tid.

7.6. Diverse

Økt delemobilitet ved deling av transportmidler (biler, sykler) er en ønsket utvikling for å redusere både kostnader og miljøpåvirkning. Bildeling har fått stadig større utbredelse. I 2023 var det opp mot 180 000 brukere, ifølge tall fra bildelingsselskaper. Økning av elsparkesykler til utleie har hatt negative konsekvenser på ulykker, særlig i Oslo. (Statens vegvesen, Transport og samfunn, 2024).

Klimaendringer fører til hyppigere værskitter som kan gi dårligere kjøreforhold, itillegg til økt fare for ødeleggelser av infrastruktur, f.eks. på grunn av flom, som igjen fører til omkjøringer på mindre veinett.

Økt netthandel som medfører mer kjøring av store kjøretøy i boligområder.

⁴⁴ <https://www.tryggtrafikk.no/fakta-og-rad/bil/sikkerhet-i-bil/> (lest 030925)

⁴⁵ <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2021/sep/sikkerhetsforordningen-for-motorvogner-2019-utfyllende-bestemmelser-om-systemer-for-intelligent-fartstilpasning-isa-/id2910479/> (lest 040925)

⁴⁶ <https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle-to-everything> (lest 040925)

⁴⁷ <https://www.media.volvocars.com/no/nb-no/media/pressreleases/344875/bruker-ai-til-a-skape-sikrere-biler> (lest 030925)

⁴⁸ https://no.wikipedia.org/wiki/Digital_tvilling (lest 040925)

8. Vedlegg

Tabell 13 Offisiell ulykkesstatistikk, drepte og skadde i trafikken 2015-2024.

	Antall ulykker	Antall dødsulykker	Antall drept	Antall hardt skadd	Antall lettere skadd	uoppgitt skadegrad	Antall drepte og hardt skadde	Målkurve drepte og hardt skadde
2012	6 154	139	145	699	6 713	783	844	
2013	5 241	170	187	703	5 753	386	890	
2014	4 972	135	147	674	5 397	220	821	
2015	4 563	102	117	693	4 831	163	810	
2016	4 374	128	135	656	4 613	270	791	
2017	4 086	102	106	665	4 245	352	771	
2018	3 898	100	108	602	4 078	261	710	
2019	3 579	100	108	565	3 589	204	673	
2020	3 585	89	93	627	3 686	123	720	600
2021	3 719	76	80	569	3 889	107	649	575
2022	3 527	105	116	578	3 830	77	694	550
2023	3 359	95	110	568	3 549	139	678	525
2024	3 166	82	87	578	3 257	226	665	500

Tabell 14 Antall ulykker, drepte og skadde i trafikken fordelt på politidistrikt.

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ulykker	Oslo	722	668	571	582	482	536	531	418	459	441
	Øst	651	554	526	508	437	421	434	461	352	393
	Innlandet	383	366	323	402	315	330	351	360	348	317
	Sør-Øst	680	701	648	586	552	537	579	534	473	471
	Agder	289	283	265	261	224	235	234	228	216	201
	Sør-Vest	422	363	363	313	342	296	316	303	318	292
	Vest	447	444	446	417	427	417	465	450	440	363
	Møre og Romsdal	249	229	254	207	208	179	192	164	159	178
	Trøndelag	400	408	335	315	269	301	307	280	271	204
	Nordland	174	197	195	182	187	165	181	173	189	139
	Troms	94	98	108	72	81	109	73	88	88	121
	Finnmark	52	63	52	53	55	59	56	68	46	46
Drepte	Oslo	6	5	6	7	3	8	3	6	1	9
	Øst	15	16	10	9	14	11	13	11	12	14
	Innlandet	17	16	11	12	12	16	9	14	18	9
	Sør-Øst	18	23	15	19	15	20	12	20	16	13
	Agder	11	9	5	10	8	3	5	6	6	4
	Sør-Vest	9	18	11	9	6	5	6	12	11	6
	Vest	12	10	13	15	10	6	9	10	13	5
	Møre og Romsdal	2	5	7	6	10	3	3	3	3	5
	Trøndelag	11	14	12	11	11	6	8	11	11	6
	Nordland	9	9	8	4	15	9	2	13	12	9
	Troms	5	4	6	4	3	5	4	8	4	6
	Finnmark	2	6	2	2	1	1	6	2	3	1
Hardt skadde	Oslo	125	106	82	58	54	89	66	71	63	72
	Øst	73	79	85	64	67	73	58	63	71	70
	Innlandet	78	58	78	101	71	81	84	68	55	64
	Sør-Øst	100	96	81	96	101	88	93	97	86	66
	Agder	37	45	54	35	24	37	40	32	39	34
	Sør-Vest	52	61	51	52	52	45	44	52	52	64
	Vest	79	69	81	71	60	68	67	78	77	77
	Møre og Romsdal	37	27	40	33	33	32	30	27	24	27
	Trøndelag	58	60	45	41	45	52	32	33	42	32
	Nordland	24	30	33	32	35	33	34	33	34	35
	Troms	22	16	26	8	10	22	8	12	17	28
	Finnmark	8	9	9	11	13	7	13	12	8	9
Lettere skadde	Oslo	717	699	534	633	497	511	549	412	478	453
	Øst	752	575	559	561	437	450	467	529	380	419
	Innlandet	452	417	367	416	311	334	346	371	401	360
	Sør-Øst	747	819	752	649	552	576	627	619	520	529
	Agder	294	277	290	258	225	259	253	275	257	205
	Sør-Vest	437	333	363	317	332	299	319	294	313	276
	Vest	432	450	457	425	425	407	475	461	424	360
	Møre og Romsdal	258	261	224	200	199	187	202	191	159	184
	Trøndelag	408	410	344	313	267	302	328	304	251	188
	Nordland	197	213	201	183	191	181	200	199	224	142
	Troms	83	104	106	69	91	113	69	105	94	97
	Finnmark	54	55	48	54	62	67	54	70	48	44

Tabell 15 Antall forenklede forelegg og anmeldelser for ulovlig bruk av mobiltelefon, fordelt på politidistrikt

		Forenklede		
		forelegg	Anmeldelser	Sum
Oslo	2022	1 125	136	1 261
	2023	539	93	632
	2024	555	69	624
Øst	2022	1 563	187	1 750
	2023	998	137	1 135
	2024	810	124	934
Innlandet	2022	902	72	974
	2023	366	42	408
	2024	316	42	358
Sør-Øst	2022	1 360	92	1 452
	2023	630	48	678
	2024	549	58	607
Agder	2022	448	37	485
	2023	272	21	293
	2024	232	23	255
Sør-Vest	2022	1 222	96	1 318
	2023	650	119	769
	2024	744	126	870
Vest	2022	810	64	874
	2023	935	102	1 037
	2024	907	121	1 028
Møre og Romsdal	2022	544	42	586
	2023	434	50	484
	2024	318	34	352
Trøndelag	2022	1 210	130	1 340
	2023	690	77	767
	2024	491	49	540
Nordland	2022	580	33	613
	2023	341	19	360
	2024	321	21	342
Troms	2022	906	61	967
	2023	511	38	549
	2024	457	49	506
Finnmark	2022	333	20	353
	2023	154	21	175
	2024	142	23	165

9. Referanser

- Aarhaug, Jørgen, Lars Even Egner, og Nils Fearnley. 2025. «Does e-scooter ownership matter? A comparison of usage patterns and mode replacement effects of shared vs. personal e-scooters.» *Research in Transportation Economics*.
- Aasvik, Ole, og Fridulv Sagberg. 2023. *Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten" - En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018-2022. TØI-rapport 1949/2023*. TØI.
- Bjørnskau, Torkel, Alena Katharina Høye, Ingunn Opheim Ellis, og Berit Grue. 2024. *Risiko i trafikken 2021/22. TØI-rapport 2012/2024*. Transportøkonomisk institutt.
- Boots, Sofie. 2023. *Baseline report on the KPI Distraction. Baseline project*. Brussel: Vias institute.
- Carson, Jenny, Graziella Jost, og Maria Meirero. 2024. *Ranking EU progress on road safety. 18th Road Safety Performance Index (PIN) Report*. ETSC.
- Carson, Jenny, Graziella Jost, og Maria Meirero. 2025. *Reducing serious injuries on European roads. PIN Flash 48*. Brussels: ETSC.
- Dahlstrøm, Inger, Eva Kulsetås Håndlykken, og Thomas Nordbø Heyeraas. 2024. *Personskadedata 2023. Norsk pasientregister*. Folkehelseinstituttet.
- Dahlstrøm, Inger, Eva Kulsetås Håndlykken, og Thomas Nordbø Heyeraas. 2024. *Personskadedata 2023. Norsk pasientregister*. Folkehelseinstituttet.
- Dybedal, Petter, og Iratxe Landa-Mata. 2022. *Omfang og struktur i den utenlandske turisttrafikken til Norge. TØI-rapport 1873/2022*. Transportøkonomisk institutt.
- Ekström, Camilla, og Åsa Forsman. 2018. «Förekomst av alkohol och droger hos förare av lastbil och buss som varit inblandade i dödsolyckor och olyckor med svåra personskador.»
- Elvik, Rune. 2024. *Oppdagelesrisiko for trafikkforseelse - Beregninger for 2006-2022. TØI-rapprt 2032/2024*. Transportøkonomisk institutt.
- Flotve, Bjørn Langset, og Eivind Farstad. 2023. *Transportytelser i Norge 1946-2022*. TØI.
- Forsman, Åsa. 2021. *Analys av lagföringar med avseende på rattfylleribrott. VTI rapport 1099*. VTI.
- . 2023. *Förekomst av alkohol och andra droger hos omkomna motorfordonsförare: Förare av personbil, lätt lastbil och motorcykel, år 2014–2021. VTI rapport 1185*. VTI.

- 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.
- Hidalgo-Gadea, Guillermo, Annika Kreuder, Jarek Krajewski, og Christian Vorstius. 2021. *Towards better microsleep predictions in fatigued drivers: exploring benefits of personality traits and IQ*, *Ergonomics*. *Ergonomics*.
- Høye, Alena. 2024. «4.11 Hjelm og verneutstyr for motorsyklister og ATV.» I *Trafikksikkerhetshåndboken*.
- Høye, Alena Katharina , Ingeborg Storesund Hesjevoll, og Tor-Olav Nævestad. 2025. *Temaanalyse bilbelte. TØI-rapport 2107/2025*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Høye, Alena Katharina, Ingeborg Storesund Hesjevoll, og Lars Even Enger. 2024. *Trafikksikkerhet for MC og moped. Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering. TØI-rapport 2054/2024*. Oslo: TØI.
- Høye, Alena Katharina, Vibeke Milch Uhlving, og Lars Even Enger. 2023. *Hvordan påvirker førerstøttesystemene ulykkesrisikoen? Litteraturstudie*. TØI.
- Iversen, Tone, og Ove Njå. 2022. *Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykel 2015-2020. Rapport nr. 107*. Univeristetet i Stavanger.
- Jamt, Ragnhild Elén Gjulem, Hilde Marie Erøy Edvardsen, Kari Uggerud Dugstad, Knut Hjelmeland, og Gerrit Middelkoop. 2025. *Rusmiddelstatistikk. Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2024*. Oslo universitetssykehus. Avdeling for rettsmedisinske fag.
- Kircher, Katja, Finér Svitlana, Zemblys Ramondas, og Christer Ahlström. 2023. *Fit2Drive*. Vti.
- Lund, Johan. 2024. *Registrering og bruk av trafikkulykkesdata*. Trygg trafikk.
2021. *Meld. St. (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033*. Samferdselsdepartementet.
2024. *Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2022-2036*. Samferdselsdepartementet.
- Moan, Inger Synnøve, Torleif Halkjelsvik, og Elin K. Bye. 2024. *Bruk av alkohol, vanedannende legemidler og illegale rusmidler blant sysselsatte i Norge (2013-2022)*. Folkehelseinstituttet.
- Moe, Dagfinn, og Isabelle Roche-Cerasi. 2024. *Infotainmentsystemer og oppmerksomhetsfordeling i bil*. SINTEF.
- National Highway Traffic Safety Administration . 2025. «Distracted driving 2023.»

- Nordbakke, Susanne, Fridulv Sagberg, og Fredrik Gregersen. 2016. «Slutt på lidenskapen? Endringer i førerkortandel og bilbruk blant ungdom. TØI rapport 1477/2016.»
- Nordset, Veslemøy I-M, Kjetil Tengesdal Holm, Naomi Azulay, og Olav Røise. 2024. *Nasjonalt traumeregister. Årsrapport for 2023*. Oslo universitetssykehus.
- Nordset, Veslemøy I-M, Kjetil Tengesdal Holm, Naomi Azulay, Olav Røise, og Torstein Schrøder-Aasen. 2025. *Nasjonalt traumeregister. Årsrapport for 2024*. Oslo universitetssykehus.
- 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.
- Olsen, Kristine, Ignatios Ioakeim Skoufa, Gry Vibeke Bakken, Troy Hammer, Kirsti Henjum, Tove Granum, og Mohamed Nouri Sharikabad. 2024. *Legemiddelstatistikk 2024*. Folkehelseinstituttet.
- Pedersen, Line, Petter C. Borchgrevink, og Sveltana Skurtveit. 2025. «Vedvarende bruk av høye doser opioider og andre vanedannende legemidler.» *Tidsskrift for den norske legeforening*.
- Pires, Carlos, Alain Areal, og José Trigoso. 2019. *E-Survey of road-users' attitudes. Distraction (mobile phone use) ESRA2 Thematic report nr.3*. Lisbon: Portuguese Road Safety Association.
- Ringen jr, Svein. 2022. «Dybdeanalyser av dødsulykkene i veitrafikken 2021.»
- Ringen jr, Svein. 2025. *Dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken 2024*. Statens vegvesen.
- Ringen jr., Svein. 2024. *Dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken 2023. Rapportnr1014*. Statens vegvesen.
- Ringen jr., Svein. 2021. *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020*. Statens vegvesen.
- . 2023. «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022.»
- Ringen, Svein. 2022. *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2021*. Oslo: Statens vegvesen rapport nr 847.
- Sagberg, Fridulv. 2016. *Betydningen av distraksjon og uoppmerksomhet for innblanding i trafikkulykker. Spørreundersøkelse blant kunder i Gjensidige forsikring. Rapport nr. 1464/2016*. TØI.
- Sagberg, Fridulv, Alena Høye, og Hanne Beate Sundfør. 2016. *"jeg så ham ikke" - Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken; TØI-rapport 1535/2016*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sagberg, Fridulv, Alena Katharina Høye, og Hanne Beate Sundfør. 2016. *"Jeg så ham Ikke"- Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken*. TØI.

Statens vegvesen. 2025. *Tilstandsundersøkelser 2024 - Kapittel 1: Bruk av bilbelte*. Statens vegvesen.

Statens vegvesen. 2024. «Trafikksikkerhetsutviklingen 2023. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.»

Statens vegvesen, Politet, Trygg trafikk, Fylkeskommunen og 8 storbykommuner, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet. 2024. *Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheten på vei 2022-2025*. Statens vegvesen.

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

tfewsattes. tews. tewa. t sera trsea: etaws.

Uhlving, Vibeke Milch, Jenny Blom, Tor-Olav Nævestad, og Cyriac George. 2025. *Hvor farlig er det å være sykkelbud? : En studie av hva som påvirker trafikksikkerhet for plattformarbeidende sykkelbud i matleveringsbransjen*. Transportøkonomisk institutt.

Utrykningspolitiet. 2024. *KUPP 2024. En veikantundersøkelse av alkoholpåvirkning i trafikken*. Utrykningspolitiet.

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

—. 2023. *Årsaker og skyld. Dødsulykker i trafikken 2022*.

van den Broek, Bart, Letty Aarts, og Peter Silverans. 2023. *Baseline report on the KPI Safety Belt and Child Restraint Systems*. Vias institute.

van den Broek, Bart, Letty Aarts, og Peter Silverans. 2023. *Baseline report on the KPI Speeding. Baseline project*. Brussel: Vias Institute.

Warner, Henriette Wallén, Jan Andersson, Anders Hurtig, Caroline Andersérs, Ruggero Ceci, og Peter Andrén. 2024. *Cykelförmåga under alkoholpåverkan. Testbanestudie. VTI rapport 1191*. VTI.

Wigum, Jan Petter, Petter Helmersen Bogfjellmo, Roche-Cerasi Isabelle, Dagfinn Moe, og Bård Morten Johansen. 2023. *Sikker kjøring på motorsykkel : Analyse av risikofaktorer ved motorsykkelskjøring og oppmerksomhetsfordeling ved bruk av eye-tracking, intervju og video*. Nord Universitet.

World Health Organization. 2023. *Global status report on road safety 2023*. Geneva: World Health Organization.

Yannis, George, og Katerina Folla. 2023. *Baseline report on the KPI Driving under the Influence of Alcohol*. Vias institute.

Politiets tilstandsanalyse trafikksikkerhetsarbeid 2026
Utgitt: Januar 2026
Utgiver: Utrykningspolitiet

ISBN:
Foto: Politiet