



POLITIET
POLITIDIREKTORATET

TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

Politiets tilstandsanalyse for 2021

Utarbeidet av Utrykningspolitiet



■ FORORD

Utrykningspolitiet (UP) har for femte gang gjennomført en nasjonal tilstandsanalyse av hvilke typer trafikk-atferd (trusler) som utgjør den største risiko og oftest er foranledningen til drepte og hardt skadde i vei-trafikken. Med tilstandsanalysen, som er laget på oppdrag fra Politidirektoratet, ønsker vi å bidra til en felles situasjonsforståelse og kunnskap om trafikkriminalitet, som grunnlag for prioritering av politiets forebyggende innsats på veien.

Trafikkulykker er ett av våre store folkehelseproblemer, og er i tillegg det lovbruddsområdet som resulterer i tap av flest liv i Norge. Trafikkulykker rammer mange, noen har tatt høy risiko, mens andre er ofre helt uten skyld. I politiets innbyggerundersøkelse fra 2019, bekreftes det at å bli rammet av en alvorlig trafikkulykke er det publikum frykter aller mest. Det er med tilfredshet at nevnte undersøkelse også stadfester at politiets trafikk-sikkerhetsinnsats har den aller høyeste tilliten hos publikum.

Politiets forebyggende kontrollvirksomhet på veien er fortsatt et av de aller viktigste tiltak for bedre trafikk-sikkerhet, noe som også er svært godt dokumentert gjennom forskning.

Politiets nasjonale tilstandsanalyse på trafikkområdet skal brukes som beslutningsstøtte og hjelpe politiet til å jobbe enda mer kunnskapsbasert.

Du finner "Politiets nasjonale tilstandsanalyse trafikk for 2021" på KO:DE.

Jon Steven Hasseldal
Sjef Utrykningspolitiet.

■ INNHOLD

Forord	3
Sammendrag	9
1 Ulykkesutvikling	10
1.1 Alder	10
1.2 Kjønn	11
1.3 Trafikantgrupper	11
1.3.1 Fotgjenger	11
1.3.2 Sykkel	12
1.3.3 MC/Moped	12
1.3.4 Tungbil	13
1.4 Politidistrikt	13
1.4.1 Oslo pd	13
1.4.2 Øst pd	14
1.4.3 Innlandet pd	14
1.4.4 Sør-Øst pd	14
1.4.5 Agder pd	14
1.4.6 Sør-Vest	15
1.4.7 Vest pd	15
1.4.8 Møre og Romsdal pd	15
1.4.9 Trøndelag pd	15
1.4.10 Nordland pd	16
1.4.11 Troms pd	16
1.4.12 Finnmark pd	16
1.5 Type vei & fartssone	16
1.6 Type ulykke	17
1.7 Tid på døgnet og ukedag	18
1.8 Årsaker	18
Vurdering	19
2 Hastighet	20
2.1 Hastighet i trafikken	20
2.2 Hastighet i ulykker	20
2.3 Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll og ATK	21
2.3.1 Tid på døgnet og ukedag	21
2.3.2 Alder og kjønn	22
2.3.3 Alvorlighetsgrad - prikk	23
2.3.4 Type kjøretøy	23
2.3.5 Type vei og fartssone	23
2.3.6 Politidistrikt	23
Vurdering	25

3	Ruspåvirket kjøring	26
3.1	Rus i trafikken.....	26
3.2	Anmeldelser ruspåvirket kjøring.....	26
3.2.1	Hvem	26
3.2.2	Type kjøretøy	27
3.2.3	Tid på døgnet, ukedag	27
3.2.4	Sted	27
3.2.5	Type rus.....	28
3.3	Drepte i trafikken og ruspåvirkning	29
3.3.1	Alder og kjønn	29
3.3.2	Tid på døgnet og ukedag.....	29
3.3.3	Fartssone	30
3.3.4	Landsdel.....	30
3.3.5	Type kjøretøy	30
3.4	Bruk av alkohol og andre rusmidler utenfor trafikken, som kan påvirke omfanget av ruspåvirket kjøring	31
	<i>Vurdering</i>	32
4	Uoppmerksomhet/distraksjon og tretthet.....	33
4.1	Uoppmerksomhet i ulykker	33
4.2	Uoppmerksomhet på veien	33
4.3	Overtredelser	34
4.3.1	Ulovlig bruk av mobiltelefon.....	34
4.4	Tretthet i ulykker.....	34
4.5	Brudd på kjøre-hviletidsbestemmelsene	35
	<i>Vurdering</i>	35
5	Verneutstyr	36
5.1	Manglende bruk av bilbelte.....	36
5.1.1	Manglende/ feil bruk av bilbelte i ulykker	36
5.1.2	Bruk av bilbelte i trafikken	36
5.1.3	Sikring av barn i bil	37
5.2	Bruk av hjelm.....	37
5.2.1	Manglende bruk av hjelm i ulykker.....	37
5.2.2	Bruk av sykkelhjem i trafikken.....	37
5.3	Refleks	37
	<i>Vurdering</i>	37

6	Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd	38
6.1	Aggressiv/farlig atferd i ulykker	38
6.2	Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken.....	38
	<i>Vurdering</i>	39
7	Trender og andre forhold som påvirker trafikksikkerheten	40
7.1	Reisetrender	40
7.2	Veinettet	40
7.3	Kjøretøy	41
	7.3.1 Tungbil.....	41
7.4	Ungdomstendenser.....	41
7.5	Teknologi på veien.....	41
7.6	Automatiserte kjøretøy.....	42
8	Vedlegg	43
8.1	Drepte 2019	43
8.2	Ulykkeskart fra Statens vegvesen.....	46
8.3	Ulykkeskart fra ArcGIS, drepte og hardt skadde 2018 & 2019	46
	8.3.1 Øst politidistrikt.....	46
	8.3.2 Oslo pd	47
	8.3.3 Innlandet pd	47
	8.3.4 Sør-Øst pd.....	48
	8.3.5 Agder pd.....	48
	8.3.6 Sør-Vest pd.....	49
	8.3.7 Vest pd.....	50
	8.3.8 Møre og Romsdal pd.....	50
	8.3.9 Trøndelag pd	51
	8.3.10 Nordland pd.....	51
	8.3.11 Troms pd	52
	8.3.12 Finnmark pd.....	52

9	Oversiktstabeller	53
9.1	Antall ulykker, drepte og hardt skadde i trafikken.....	53
9.2	Antall ulykker, drepte og hardt skadde fordelt på politidistrikt	53
9.3	Antall ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på type ulykke	53
9.4	Antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper	54
9.5	Antall drepte og hardt skadde fordelt på alder og kjønn	54
9.6	Antall ulykker, drepte og skadde per politidistrikt	55
9.6.1	Øst politidistrikt.....	55
9.6.2	Oslo politidistrikt.....	55
9.6.3	Innlandet politidistrikt.....	55
9.6.4	Sør-Øst politidistrikt	55
9.6.5	Agder politidistrikt.....	56
9.6.6	Sør-Vest politidistrikt	56
9.6.7	Vest politidistrikt.....	56
9.6.8	Møre og Romsdal politidistrikt.....	56
9.6.9	Trøndelag politidistrikt.....	57
9.6.10	Nordland politidistrikt	57
9.6.11	Troms politidistrikt.....	57
9.6.12	Finmark politidistrikt	57
10	Litteraturliste	58

SAMMENDRAG

108 personer ble drept på norske veier i 2019, det er nøyaktig like mange som i 2018 og er bortimot en halvering i løpet av ti år. I tillegg ble 565 personer hardt skadd, det er 37 færre enn året før. Drepte og hardt skadde i 2019 ble da 5 % over målkurven i NTP mot maks 350 drepte og hardt skadde i 2030.

- De som blir drept eller hardt skadd i trafikken blir eldre, men 16-17 år er den gruppen som er hardest rammet. Spesielt gode tall for de under 16 år i 2019.
- 46 % av de drepte og hardt skadde i 2019 var trafikanter på to hjul eller gående, det er færre enn i de to foregående årene, men klart mer enn for ti år tilbake. Særlig gode tall for mopedister i 2019. Det er dessuten færre som tar førerkort for moped, og det er nedgang i antall registrerte mopeder de siste årene.
- Over halvparten (56 %) av ulykkene med drepte og hardt skadde i 2019 var utforkjøring- eller møteulykke.
- Bortimot halvparten av de alvorlige ulykkene skjer på fylkesveinettet. Europa- og riksveier ("grønne veier") har derimot nesten tre ganger så høy ulykkesbelastning, målt i drepte og hardt skadde pr. km, som fylkesveiene og seks ganger så høy ulykkesbelastning som kommunale veier. Det er flest alvorlige ulykker i 80-sone (38 %).
- Medvirkende faktorer til dødsulykkene i 2019:
 - For høy hastighet 40 %
 - Ruspåvirkning 20 %
 - Tretthet 26 % av dødsulykkene (betydelig høyere enn tidligere)
 - Distraksjon 50 %, bruk av mobiltelefon 5 %
- Manglende bilbelte medvirket til skadegraden i 37 % av dødsulykkene der det var person omkommet i bil.

Stadig flere overholder fartsgrensen, ifølge fartsmålinger gjennomført av Statens vegvesen i 2019 var andelen 62,1 %. Andelen med mer enn 10 km/t over fartsgrensen økte derimot fra 5,6 % til 8,6 % fra 2018 til 2019.

En veikantundersøkelse fra 2016/17 viste at 0,2 % av førerne hadde alkoholkonsentrasjon over 0,2 promille i blodet, 0,7 % hadde illegale stoffer i konsentrasjoner over de faste straffegrensene og 1,1 % hadde legemidler over straffegrensene. Det var samme resultat som i tilsvarende undersøkelse åtte år tidligere for alkohol, mens det var svak bedring for andre stoffer enn alkohol.

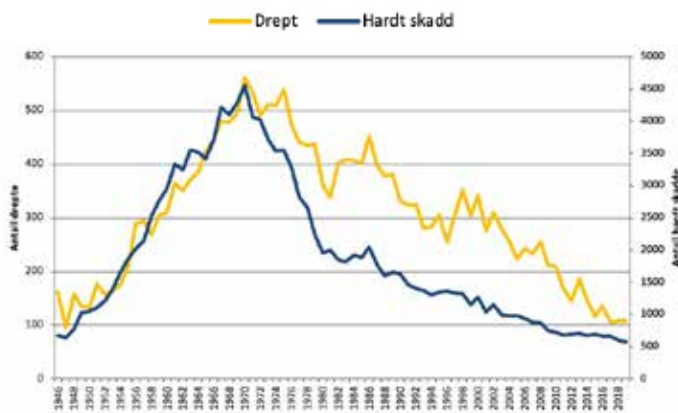
I følge en nylig gjennomført dybdeanalyse av dødsulykker med ruspåvirkede motorvognførere i perioden 2005-18 fant man at 22 % var rusrelatert, funn herfra viser at:

- Over 90 % av de ruspåvirkede var menn. Menn var i størst grad påvirket av alkohol, mens kvinner nesten like ofte var påvirket av andre stoffer enn alkohol.
- De mellom 22 og 39 år var oftest ruspåvirket.
- Flertallet av dødsulykkene i helgene mellom kl. 22 og 10 var rusrelatert.
- Bortimot halvparten av dødsulykkene på hverdager mellom kl. 22 og 04 var rusrelatert.
- 37 % av dødsulykkene i 90-110-sone var rusrelaterte, men i antall var det flest rusulykker i 70-80-sone.
- 35 % av rustestede omkomne førere i personbil/varebil 2005-2018 var påvirket (21 % alkohol, 7 % stimulerende stoffer, 7 % THC, 13 % beroligende stoffer og 2 % smertestillende stoffer).
- 26 % av rustestede omkomne førerne på MC/moped 2005-2018 var ruspåvirket (13 % alkohol, 9,3 % stimulerende stoffer, 7,4 % THC, 7,9 % beroligende stoffer og 1,9 % smertestillende stoffer).
- 7 % av rustestede førere av biler/lastebiler/buss over 3,5 tonn 2011-2018 var ruspåvirket.
- 42 % av rustestede førere av andre motoriserte kjøretøy 2011-2018 var ruspåvirket.
- 48 % av de rustestede syklistene og 27 % av rustestede fotgjengere 2016-18 var ruspåvirket.

1 ULYKKESUTVIKLING

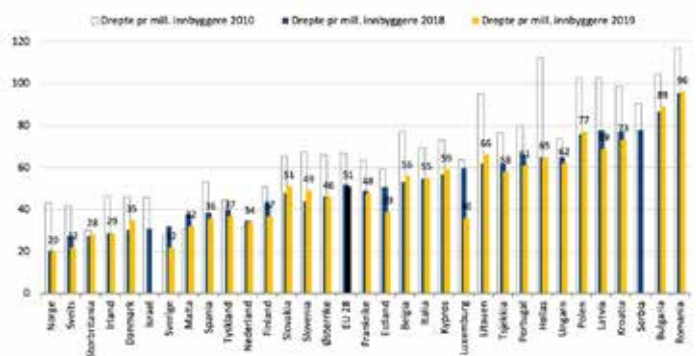
108 personer ble drept på norske veier i 2019, det er nøyaktig like mange som i 2018 og hele 100 færre enn for ti år siden. I tillegg ble 565 personer hardt skadd og 3589 lettere skadd ifølge politiets ulykkesregistreringer¹. Totalt var det 3579 politiregistrerte personskadeulykker i 2019. Ulykkestallene har gått betydelig ned i løpet av de siste ti årene for drepte og ulykker med lettere skadde. Utviklingen for ulykker med hardt skadde har ikke vært like markant, men viser en positiv utvikling de siste årene, med 15 % nedgang på to år.

Drepte og hardt skadde i 2019 endte på 5 % over målkurven gitt i Nasjonal Transportplan 2018-2029, der målet er maks 350 drepte og hardt skadde i 2030.



Figur 1 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 1946-2019

For femte år på rad er Norge det landet i Europa med færrest drepte i trafikken pr. million innbyggere. I 2019 hadde Norge 20 drepte i trafikken pr. million innbyggere, mens Sveits og Sverige hadde 22 drepte pr. million innbyggere. Vi har ikke hatt nedgang i antall drepte etter 2017, men prognosen etter september 2020 er 104 drepte i 2020 (Statens vegvesen).



Figur 2 Antall drepte i trafikken pr. million innbyggere 2019

Det er store forskjeller mellom europeiske land med hensyn til utviklingen de siste ti årene i antall drepte i trafikken. Nedgangen har stagnert i land som lenge har konkurrert med Norge om å være best. Sverige var nede i 266 drepte i 2010. Siden har tallet svingt, men et klart lavere tall, 221 drepte, ble først oppnådd i 2019. I Storbritannia var det 1905 drepte i 2010. Siden gikk tallet litt ned, men var i 2019 igjen oppe i 1926 drepte. Nederland hadde 640 drepte i 2010, 661 i 2019. Ingen av disse tre ovennevnte landene har hatt en klar nedgang i antall drepte de siste ti år. Dette kan enten tyde på at det er vanskelig å komme lavere enn omkring 20 drepte pr. million innbyggere, eller at befolkning og myndigheter har slått seg til ro med dagens antall drepte i trafikken². Før øvrig kan det tilføyes at Danmark hadde en særlig dårlig utvikling i antall drepte i 2019, med 14 % økning fra 2018. Øvrige nordiske land hadde nedgang³.

1.1 Alder

I løpet av de siste ti årene ser vi en tendens til at de som blir drept eller hardt skadd i trafikken blir eldre. Det gjelder generelt for alle trafikantgrupper.

Aldersgruppen 18-24 år hadde en formidabel nedgang i drepte og hardt skadde fra 2010 til 2013, deretter har

¹ Politiets ulykkesregistreringer danner grunnlag for den offisielle ulykkesstatistikken. Politiet får dog ikke kjennskap til alle ulykker på veien. Sammenlignet med data fra norsk pasientregister anslås politiets data dekke 37 % av hardt skadde i trafikken.

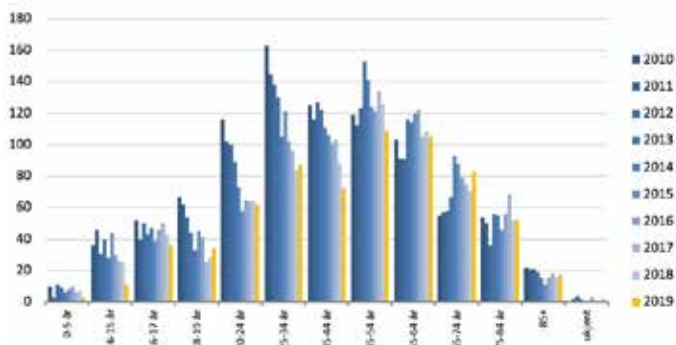
² <https://samferdsel.toi.no/hjem/norge-fortsatt-knepent-i-teten-men-article34584-98.html>

³ <https://etsc.eu/this-list-of-countries-making-the-most-progress-on-road-safety-in-europe-might-surprise-you/>

tallet holdt seg mer stabilt på rundt hundre. Aldersgruppen 25 til 44 år har derimot hatt en jevn nedadgående utvikling gjennom hele tiårsperioden. For aldersgruppen 45-84 år kom en nokså brå økning i ulykkestallene i 2013, med en reduksjon i påfølgende år – slik at tallet for 2019 nærmer seg nivået før 2013.

Aldersgruppen 16-17 år har de seneste årene vært den gruppen som er hardest rammet. Aldersgruppen har noe lavere ulykkestall i 2019 sammenlignet med tidligere år, men er fortsatt på et høyt nivå. Drepte og hardt skadde under 16 år i 2019 var mer enn halvert sammenlignet med 2018 og utgjorde mindre enn en tredel av nivået i 2010.

2019 var første året uten drepte barn (0-14 år) i trafikken siden oppstarten av ulykkesstatistikken.



Figur 3 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2010-2019, fordelt på alder

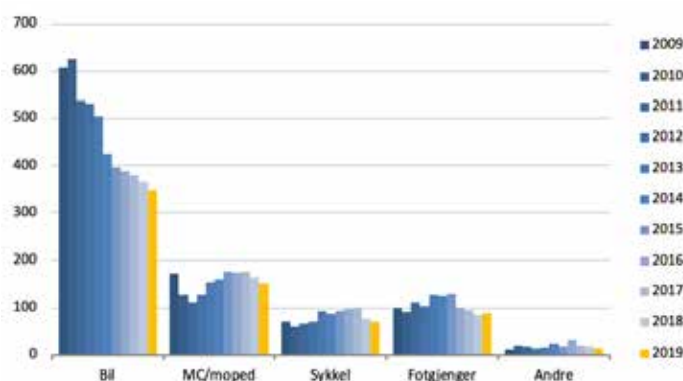
1.2 Kjønn

Drepte og hardt skadde i trafikken fordeler seg på; en tredel kvinner og to tredeler menn, det er små endringer fra år til år.

1.3 Trafikantgrupper

Antall drepte og hardt skadde i bil (personbil, buss, vare- og lastebil) er bortimot halvert i løpet av de siste ti årene. Utviklingen har vært jevnt nedadgående i hele perioden. For trafikanter på to hjul er derimot utviklin-

gen ikke like god, med en økning på 18 % i samme periode. Utviklingen de siste to årene er derimot god, men nivået er fortsatt høyere enn ti år tilbake. Ingen drepte på moped i 2019.



Figur 4 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2009-2019, fordelt på trafikantgrupper

For drepte og hardt skadde på MC/moped kan økningen nesten alene knyttes til aldersgruppen 45+. Bortsett fra at vi også så en uheldig utvikling for 16-17-åringene på lett MC frem til 2017. Her er det små tall, da det er en liten aldersgruppe. Utviklingen har gått i riktig retning for 16-17-åringene de siste to årene.

Rundt 30 % av sykkel- og fotgjengerulykkene skjer i Oslo.

1.3.1 Fotgjengere

Antall drepte og hardt skadde fotgjengere i 2019 var rundt halvparten av hva antallet var i 2001. Det er i tillegg registrert en økning i antall "gåkm" i samme periode, slik at risiko målt i drepte og hardt skadde pr. million gåkm i 2019 var 0,028. Det er nærmere en fjerdedel av hva den var i 2001 (0,109) (Statens vegvesen, 2020).

Det skjedde i alt 15 dødsulykker der fotgjengere var innblandet i 2019. Gjennomsnittsalderen på de forulykkede fotgjengerne var 68 år. Fire av ulykkene skjedde i gangfelt. Seks fotgjengere ble påkjørt i mørket og to av disse fotgjengerne hadde ikke brukt refleks (Ringén jr., 2020).

1.3.2 Sykkel

I motsetning til de fleste andre trafikantgrupper, har det ikke vært noen klar reduksjon i drepte og hardt skadde syklistere etter år 2000. Det var riktignok markant færre drepte og hardt skadde syklistere i 2018 og 2019 enn i perioden 2013-2017, men dette betyr ikke annet enn at vi igjen er tilbake på nivå med gjennomsnittet for årene 2004-2012. Risikoen, målt i antall drepte og hardt skadde per sykkelkm, har likevel blitt betydelig redusert (fra 0,115 i 2001 til 0,046 i 2019). Årsaken til den reduserte risikoen er at omfanget av sykling har økt. Den økte syklingen skjer i all hovedsak i de største byområdene.

Det er stor underrapportering av hardt skadde syklistere, grovt anslått er det to hardt skadde syklistere pr. tilsvarende politiregistrerte. Underrapporteringen gjelder i hovedsak ulykker med sykkel som eneste involverte kjøretøy. Graden av underrapportering antas å være konstant, og at utviklingen over tid da blir den samme (Statens vegvesen, 2020).

I Europa har antall omkomne syklistere sunket med bare 0,4 % i gjennomsnitt hvert år i perioden 2010 til 2018. Det har vært 3,1 % årlig reduksjon i drepte i motoriserte kjøretøy i samme periode. Nesten alle EU-land har introdusert promillegrenser for syklistere, men i praksis er promillesykling lite kontrollert. Data fra dødsulykker med ruspåvirkede fotgjengere og syklistere fra flere land, viser at påvirkningsgraden generelt var høy. Sykkelulykker med rus er oftest ulykker⁴.

Elsparkesykler er svært populære i norske storbyer. En foreløpige vurdering er at elsparkesyklene har om lag ti ganger høyere ulykkesfrekvens enn sykkel (Fearnley, Berge, & Johnsson, 2020).

I følge legevaktundersøkelsen i Oslo ble det registrert totalt 815 pasienter som hadde skadet seg under kjøring med elsparkesykkel fra 1. april 2019 til 31. mars 2020. 30 personer ble behandlet etter å ha blitt påkjørt av en elsparkesykkel⁵.

Statens vegvesen og Sintef har kartlagt hvilke regler som gjelder for elsparkesykler internasjonalt. I EU arbeides det med et krav om «ganghastighetsmodus» med 6 km/t som øvre lovlig hastighet.

1.3.3 MC/Moped

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på MC/moped ble mer enn halvert fra 2004 til 2011. Etter 2011 har det vært noen år med svakt økende risiko, men det kan se ut som om dette nå har snudd. Risiko målt i drepte og hardt skadde pr. million kjøretøykm. var for 2019 beregnet til 0,032 for moped, 0,327 for lett MC og 0,122 for MC.

Kjøring med lett MC utgjør kun om lag 6 % av det samlede trafikkarbeidet⁶ med moped og MC. Tilsvarende utgjør kjøring med tung/mellomtung MC 59 % og kjøring med moped 35 % (Statens vegvesen, 2020).

I følge en TØI-studie har det vært en kraftig nedgang i andelen ungdom som tar førerkort for moped. Antallet registrerte mopeder i Norge gikk ned med 7,5 % fra 2016 til 2018.

I tillegg viser studien at motivene for å ta førerkort for moped og lett motorsykkel har endret seg. Andelen som krysser av for «gøy å kjøre» som begrunnelse for å ta førerkort for moped har sunket fra 50 til 40 %. Dette kan tyde på at flere ser på moped som transportmiddel og i mindre grad som et middel til opplevelse og spenning.

⁴ https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf

⁵ <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/rapport-mange-land-har-lovregulert-elsparkesykler>

⁶ Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner summen av all kjøring utført av alle kjøretøy (eller for en kjøretøygruppe).

Det var jevnt over positive holdninger til trafiksikkerhet og lav forekomst av risikoatferd med unntak av høy fart og trimming av moped. Andelen førere som eier eller kjører trimmet moped har gått ned etter endringen i føreropplæringen, men det er fortsatt slik at mer enn hver femte mopedfører eier en trimmet moped (Sagberg & Johansson, 2019).

En ny MC-studie understreker at sammenhengen mellom hastighet og skadegrad er mer tilfeldig for MC enn for personbil. Alvorlighetsgraden avhenger heller av treffpunkt, hvordan fører blir kastet av sykkel og hva fører treffer. Studien viser imidlertid at hastighet er en viktig faktor for å forklare hvorfor ulykken skjer (Hardy, Margaritis, Ouellet, & Winkelbauer, 2020).

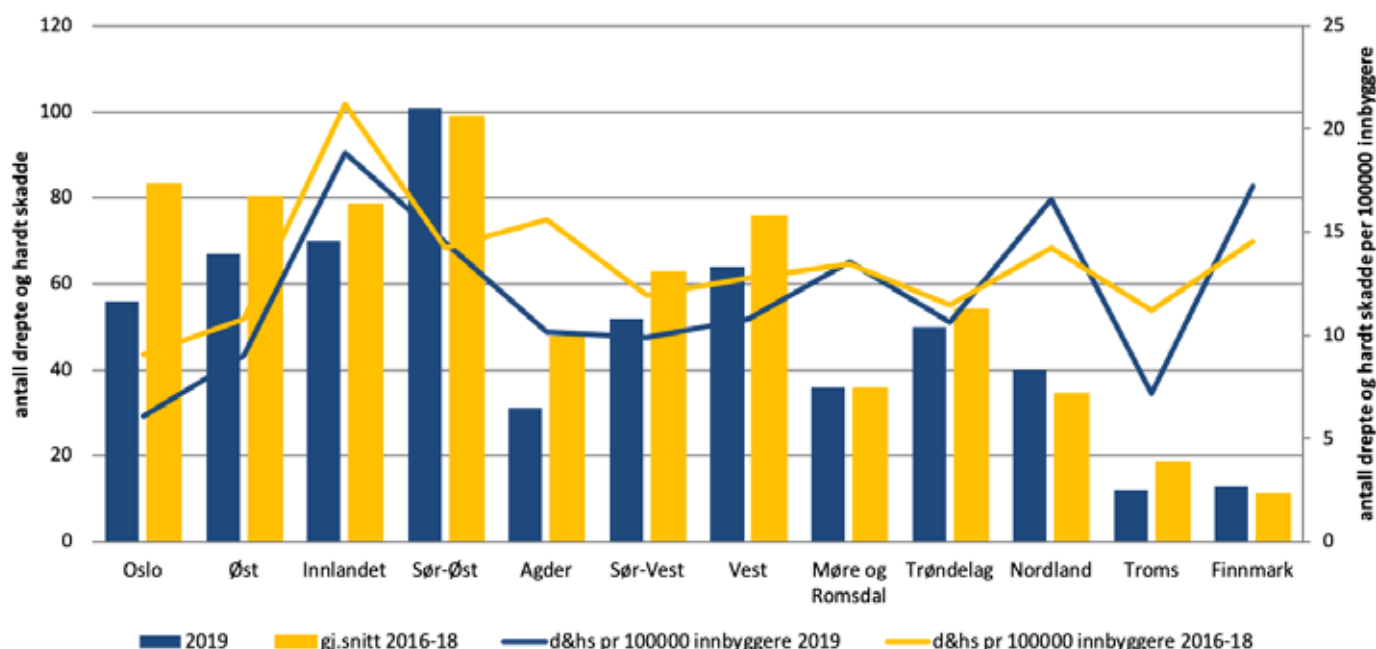
1.3.4 Tungbil

Tunge kjøretøy var innblandet i 35 dødsulykker (35 %) i 2019, hvorav 20 var møteulykker. Syv personer i buss og lastebil omkom.

1.4 Politidistrikt

Sør-Øst pd er det politidistriktet med flest drepte og hardt skadde, mens Innlandet pd har flest drepte og hardt skadde i forhold til innbyggertall. Både i Troms, Agder og Oslo pd var drepte og hardt skadde over 30 % lavere i 2019 sammenlignet med foregående tre år, mens det var økning i Finnmark og Nordland, se figur 5.

Antall drepte og hardt skadde pr. politidistrikt varierer en del fra år til år og det kan være vanskelig å se noen tydelige tendenser.

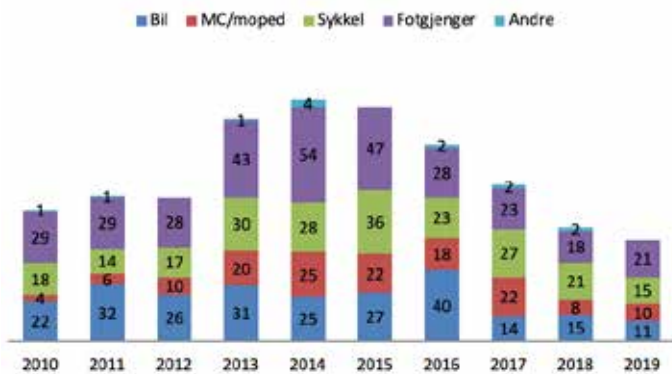


Figur 5 Drepte og hardt skadde i trafikken i antall og antall pr. 100.000 innbygger for 2019 og gjennomsnitt for 2016-2018, pr. politidistrikt.

1.4.1 Oslo pd

I Oslo pd har det vært en jevn nedgang i drepte og hardt skadde etter 2015. Oslo skiller seg fra de andre politidistriktene ved at en særlig stor andel av de drepte og hardt skadde er fotgjengere eller syklister. Drepte og

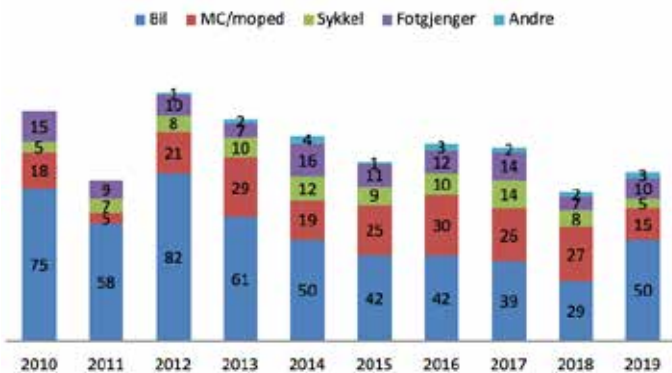
hardt skadde fotgjengere, syklister og MC/moped-førere økte kraftig i 2013 og førte til at vi så en kraftig økning i totaltallet for Oslo i 2013. Drepte og hardt skadde i bil holdt seg nokså stabilt frem til 2016. En kraftig reduksjon i 2017 førte til en påfølgende brå nedgang i totalen.



Figur 6 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Oslo pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.2 Øst pd

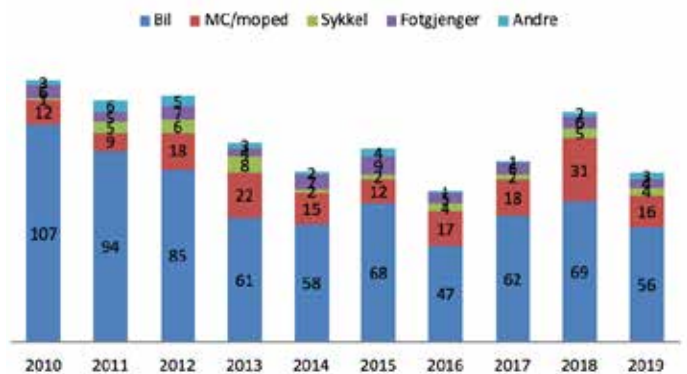
Foruten 2011, som skilte seg ut med spesielt lave tall, har det vært en nedadgående ulykkesutvikling i politidistriktet, og da særlig for person i bil. For 2019 var det derimot en økning på drepte og hardt skadde i bil. Drepte og hardt skadde på MC/moped økte fra og med 2012. For 2019 så vi derimot en kraftig nedgang, en halvering, sammenlignet med de tre foregående årene.



Figur 7 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Øst pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.3 Innlandet pd

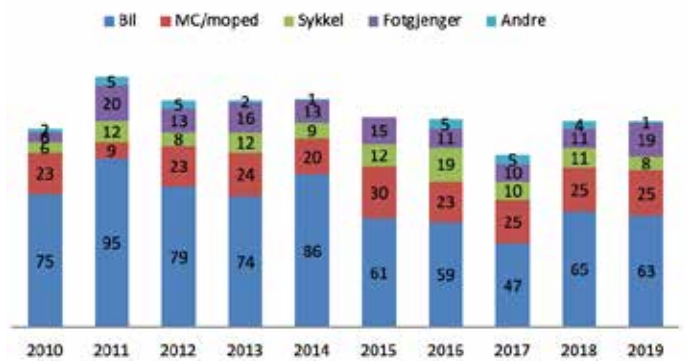
Her har det vært en nedgang frem til 2016, særlig for drepte og hardt skadde i bil. Fra 2016 ser vi en utflating, med unntak av 2018, da det var særlig mange drepte og hardt skadde på MC/moped og i bil.



Figur 8 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Innlandet pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.4 Sør-Øst pd

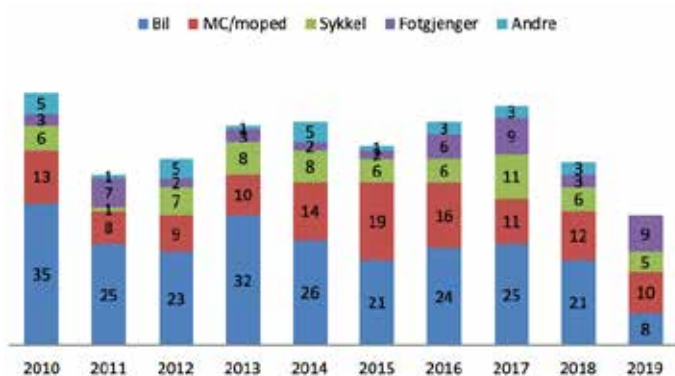
I Sør-Øst pd finner vi unntaksvis spesielt lave tall på drepte og hardt skadde i 2010 og 2017, ellers var det svak nedgang gjennom hele siste tiårsperiode.



Figur 9 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Sør-Øst pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.5 Agder pd

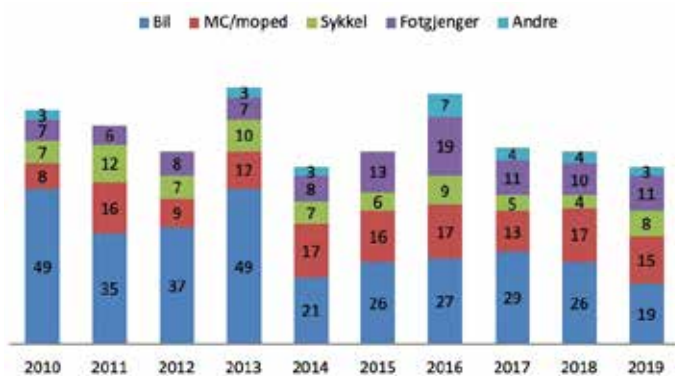
Fra 2011 til 2017 var det en svak økning i drepte og hardt skadde, først og fremst for andre trafikantgrupper enn bil. Deretter ser vi en kraftig reduksjon i 2018 og 2019. 2019 utmerker seg med flere drepte/hardt skadde fotgjengere enn bilister.



Figur 10 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Agder pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.6 Sør-Vest

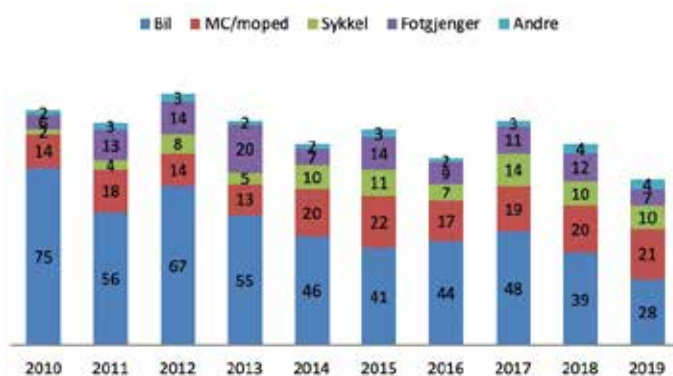
Her er tallene på drepte og hardt skadde høye i 2013 og 2016 ellers ser vi en svak nedgang gjennom de ti siste årene, særlig for drepte og hardt skadde i bil. Drepte og hardt skadde i bil utgjorde kun 34 % av totalen i 2019, mot 66 % ni år tidligere.



Figur 11 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Sør-Vest pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.7 Vest pd

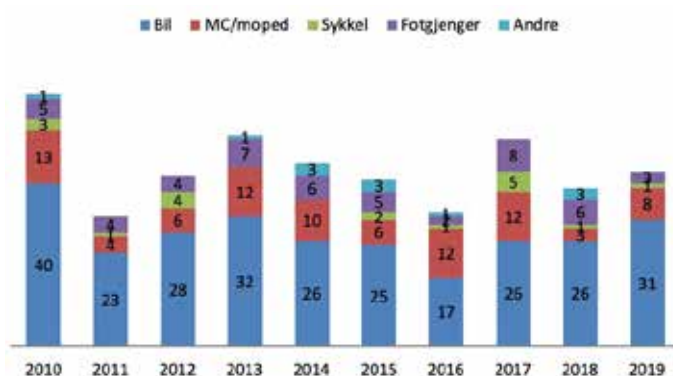
I Vest pd er det en svak nedgang, særlig for drepte og hardt skadde i bil. Andelen av drepte og hardt skadde som satt i bil ble redusert fra 76 til 40 % i løpet av de siste ti årene.



Figur 12 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Vest pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.8 Møre og Romsdal pd

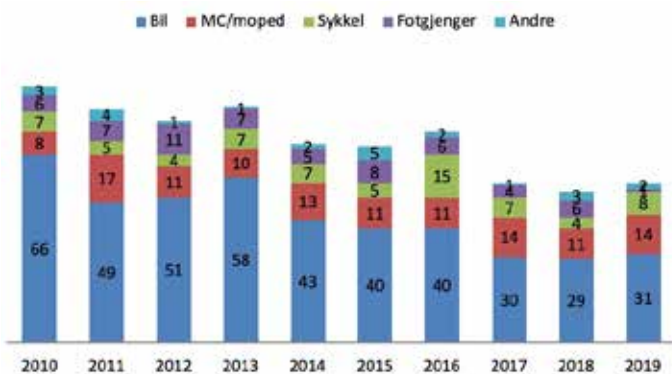
I Møre og Romsdal pd var det til dels store variasjoner i drepte og hardt skadde fra år til år gjennom siste tiår, det er ingen tydelig tendens i verken positiv eller negativ retning.



Figur 13 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Møre og Romsdal pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.9 Trøndelag pd

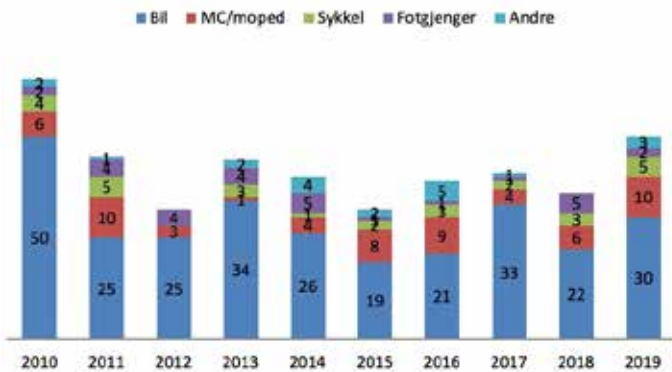
I Trøndelag pd er det en jevn nedgang, særlig for drepte og hardt skadde i bil. Drepte og hardt skadde i 2019 var svakt høyere enn de to foregående årene.



Figur 14 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Trøndelag pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.10 Nordland pd

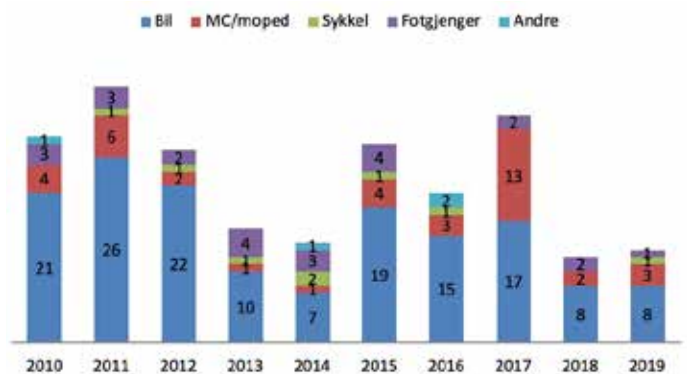
Nordland pd har en dårlig utvikling etter 2015. Drepte og hardt skadde i 2019 var det høyeste tallet på ni år.



Figur 15 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Nordland pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.11 Troms pd

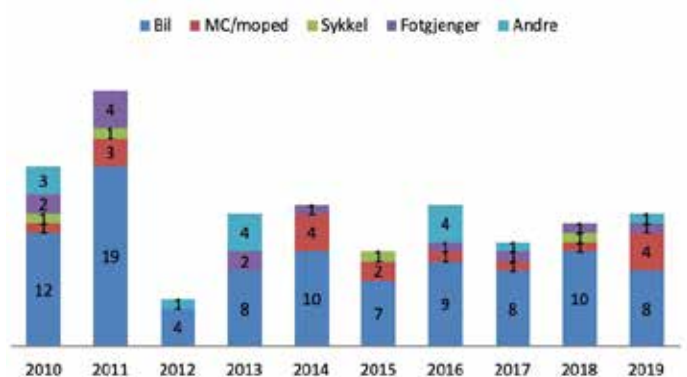
Det er store variasjoner fra år til år i Troms pd, og vanskelig å si noe om utviklingen. De siste to årene har tallene derimot vært lave. Det er fortsatt en relativ høy andel av de drepte og hardt skadde som er bilister.



Figur 16 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Troms pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.4.12 Finnmark pd

Fra 2013 har drepte og hardt skadde vært tilnærmet på samme nivå. Andelen av de drepte og hardt skadde som satt i bil er fortsatt høy i Finnmark.

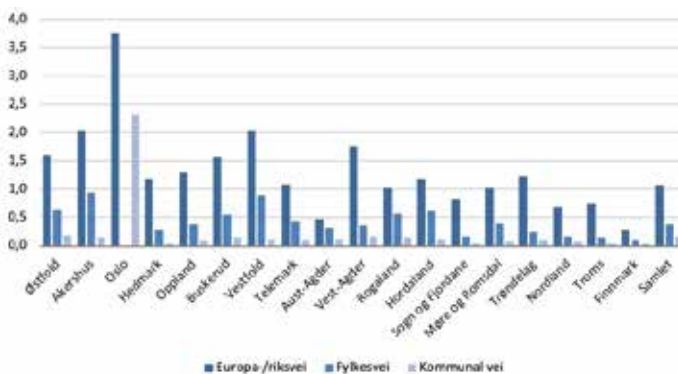


Figur 17 Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Finnmark pd 2010-2019, fordelt på trafikantgruppe

1.5 Type vei og fartssone

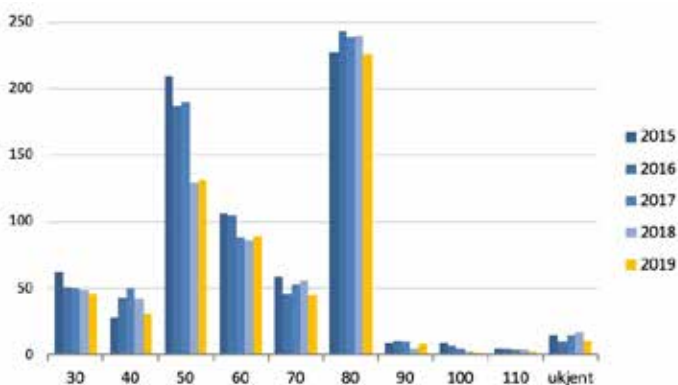
Bortimot halvparten av de alvorlige ulykkene skjer på fylkesveinettet. Vi har derimot sett en formidabel nedgang i ulykker på det kommunale veinettet - antall alvorlige ulykker er her halvert i løpet av de siste fem årene.

Ser man derimot på ulykker med drepte og hardt skadde pr. kilometer vei, finner vi at det er europavei/ riksvei ("grønne veier") som har høyest ulykkesbelastning. Europavei/ riksvei hadde i gjennomsnitt 1,07 drepte og hardt skadde pr. mil i perioden 2015-19, mens fylkesvei hadde 0,38 og kommunale veier 0,17. Ser vi bort fra Oslo, var det Europaveier og riksveier i Akershus og Vestfold som hadde høyest ulykkesbelastning pr. mil vei. Se figur 18.



Figur 18 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2015-19 pr. mil vei fordelt på veitype og fylke (gammel fylkesinndeling)

Det skjer flest alvorlige ulykker i 80-sone, noe som ikke har endret seg markant de siste fem årene. De alvorlige ulykkene i 50-soner gikk kraftig ned i 2018, og har holdt seg på samme lave nivå i 2019. Se figur 19.



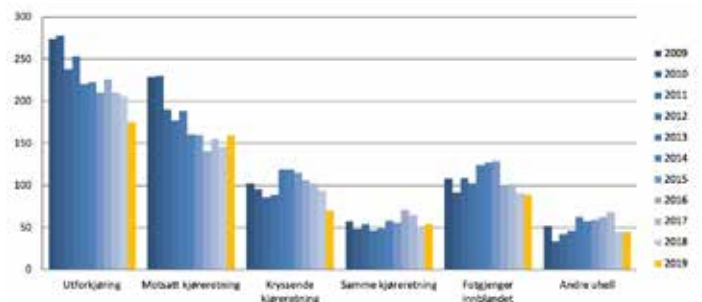
Figur 19 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2015-19, fordelt fartssone

Ulykker i 80-sone domineres ikke overraskende av utforkjøringsulykker (44 %) og møteulykker (34 %). I 60-sone er det flest utforkjøringsulykker (40 %), mens det i 70-sone er flest møteulykker (44 %). I 50-sone er det flest fotgjengerulykker (27 %) og kryssulykker (24 %). I 30- og 40-sone er det flest fotgjengerulykker (41 %).

1.6 Type ulykke

Det var 15 % nedgang i antall utforkjøringsulykker i 2019 sammenlignet med 2018, etter seks år med ingen eller liten nedgang. For møteulykker var det derimot en økning på 9 %. Generelt har utviklingen av møteulykkene vært stabil de siste årene. Antall kryssulykker viser en jevn nedadgående trend. Øvrige ulykkestyper lå tilnærmet på samme nivå som i 2018. Se figur 20.

Utforkjøring- og møteulykker utgjorde 56 % av alle alvorlige ulykker i 2019.



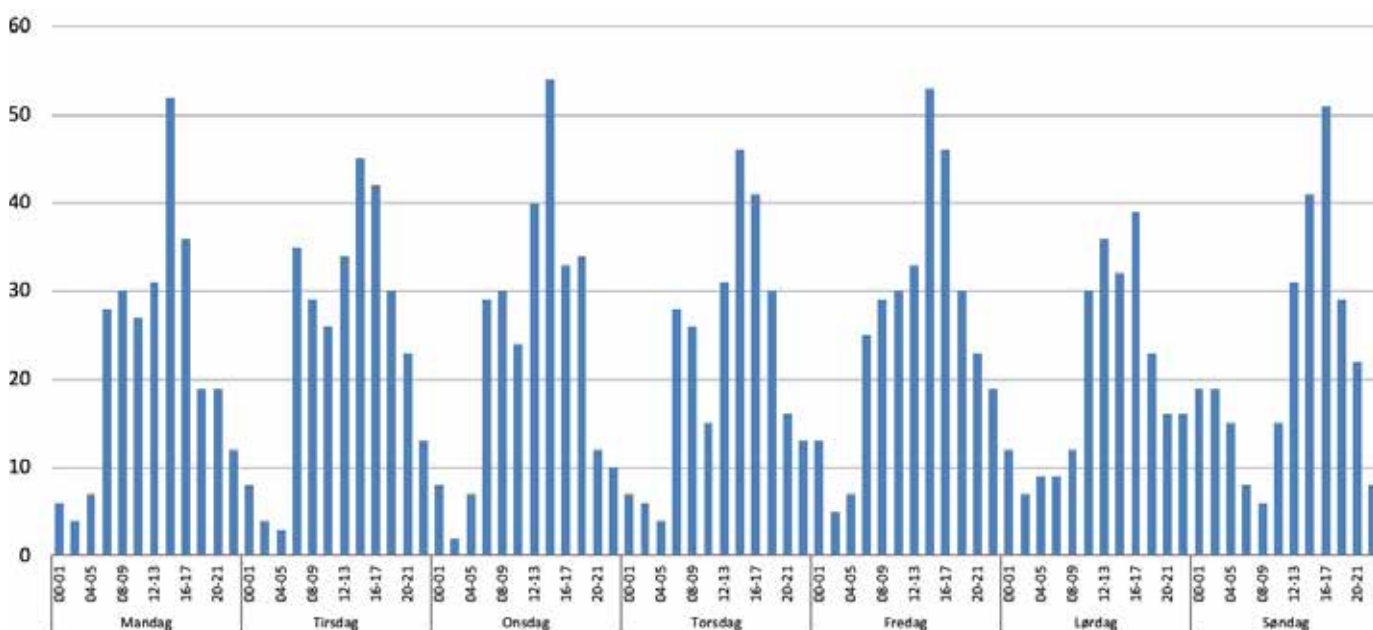
Figur 20 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2009-19 fordelt på ulykkestype

Vi registrerer at de fleste utforkjøringsulykkene skjer i helgen og nattetid. Kun 32 % skjer i ukedagene på dagtid (06-00), mens 78 % av fotgjengerulykker, 80 % av kryssulykker og 71 % av møteulykkene skjer i dette tidsrommet.

1.7 Tid på døgnet og ukedag

De tre siste årene skjedde de fleste alvorlige ulykker på dagtid, med en topp rundt kl. 14-15. Hele 90 % av

ulykkene med drepte og hardt skadde de siste årene har inntruffet mellom kl. 06 og 00. Se figur 21.



Figur 21 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2017-19 fordelt på tid på døgnet

Ulykkene er tilnærmet likt fordelt på ukedag, noen flere på fredager og noen færre på lørdager.

1.8 Årsaker

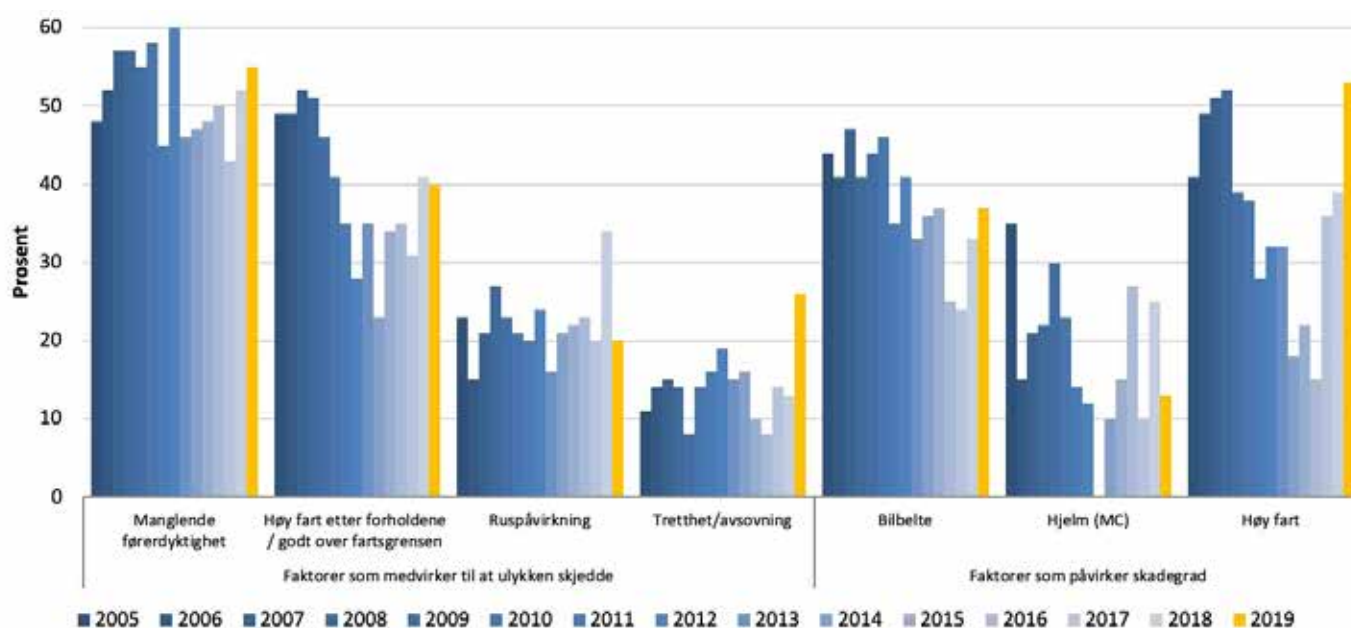
Figur 22 viser medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og/eller påvirket skadegrad til dødsulykkene på norske veier siste 15 år, knyttet til trafikant.

Manglende førerdyktighet er den trafikantrelaterte faktoren som oftest medvirker til dødsulykkene. Den medvirket til 55 % av dødsulykkene i 2019. Herunder er det manglende informasjonsinnhentning og manglende trafikal kompetanse som er de vanligste faktorene.

Nest hyppigst forekommende var "for høy hastighet", som både medvirker til at ulykker skjer (40 % i 2019) og til skadeomfanget når ulykken først har skjedd (53 % i 2019). Ruspåvirkning medvirket til 20 % av dødsulykkene i 2019. Manglende bilbelte medvirket til skadegraden i 37 % av dødsulykkene der person omkom i bil.

For 2019 er det i tillegg mistanke om at åtte dødsulykker kan være selvalgt⁷ samt at sykdom kan ha medvirket til at 17 av dødsulykkene skjedde (Ringnes jr., 2020).

⁷ Dette gjelder ulykker hvor mistanken om selvalgt ulykke ikke er endelig dokumentert. Dødsulykker hvor politiet har konkludert med at ulykken har vært selvalgt, er tatt ut av ulykkesstatistikken



Figur 22 Faktorer som medvirket til at ulykken skjedde eller påvirket skadegraden, andel av dødsulykkene 2005-2019, i prosent.

VURDERING

- Det er *mulig* at det generelt blir flere drepte og hardt skadde i trafikken. På grunn av økt trafikk.
- Det er *mulig* at det blir flere drepte og hardt skadde på sykkel og/eller som fotgjenger. Det er et mål at flere skal gå/sykle (Nasjonal transportplan 2018-29), økt gang- og sykkeltrafikk kan påvirke negativt antall drepte og hardt skadde på sykkel eller som gående.
- Det er *mulig* at det blir flere drepte og hardt skadde på moped/MC. Rekordhøyt salg av motorsykler kan føre til flere MC-ulykker.
- Det er *mulig* at det blir flere drepte og hardt skadde i ulykker der tungbil er involvert. Trafikken både med lette og tunge kjøretøy øker, det gir økt sannsynlighet for ulykker. Ulykker der tungbil er involvert blir oftere alvorlige.
- Det er *mulig* at det blir flere drepte og hardt skadde 16-24 åringer. Gruppen 18-24 år har hatt en god utvikling siste tiår, det er derimot ingen garanti for at denne utviklingen forsetter. 16-17-åringer har vært "versting-gruppe" blant drepte og hardt skadde i trafikken de siste årene, særlig knyttet til lett MC. Ingen tendens til nedgang i salg av lett MC. Ungdomsundersøkelser viser tendenser til mer "rampete" ungdom, noe som også kan overføres og bli synlig i atferd på veien.
- Det er *sannsynlig* at det blir flere drepte og hardt skadde eldre. Andel eldre i befolkningen er økende, i tillegg til at stadig flere eldre kjører bil, og beholder sertifikatet lengre. Eldre tåler ulykker dårligere enn yngre, med aldrende trafikanter kan dermed alvorlighetsgraden i ulykkene bli høyere.

2 HASTIGHET

Sammenhengen mellom redusert fart og redusert antall ulykker er svært godt dokumentert, og det er ingen tvil om at den økte overholdelsen av fartsgrensene i perioden 2006-2018 har gitt et viktig bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde (Elvik, 2009). 1 % økning i gjennomsnittshastigheten øker risiko for dødsulykke med 4% og 3% for ulykke med hardt skadd (WHO Regional Office for Europe, 2020). Videre er det også dokumentert at hastighetskontroll senker antall hastighetsovertredelser⁸. **Dersom antall UP-kontroller hadde vært 50 % lavere hadde det vært 33,1 flere drepte og hardt skadde i 2018** (Høye A. K., 2019).

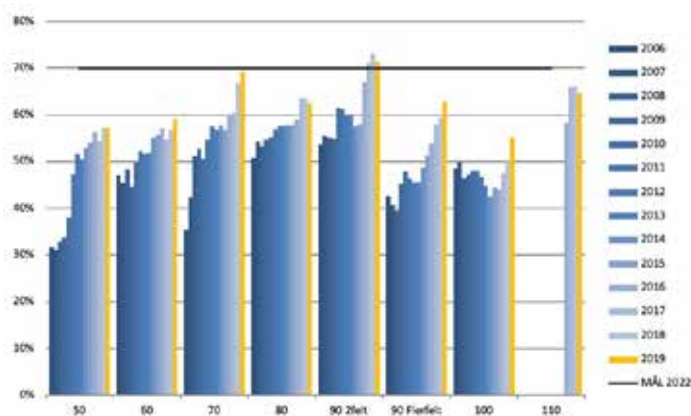
Fartsnivået i kollisjonsøyeblikket vil alltid ha betydning for skadeomfanget av en ulykke. Bilens sikkerhetsnivå og hva bilen treffer vil også ha betydning. Undersøkelser viser at en fotgjenger har stor sjanse for å overleve en påkjørsel under 30 km/t dersom vedkommende har normalt god helse. En person i en moderne og sikker personbil har stor sjanse for å overleve en sidekollisjon ved påkjørsel under 50 km/t, og en frontkollisjon med en personbil med tilsvarende vekt ved fart under 70 km/t.

I nesten alle dødsulykker ville skadeomfanget ha blitt redusert ved lavere fartsnivå, men i noen ulykker er det så store kollisjonskrefter at resultatet ville blitt en dødsulykke uansett, for eksempel ved kollisjoner mellom personbil og tunge kjøretøy (Ringén jr., 2020).

2.1 Hastighet i trafikken

I 2019 overholdt 62,1 % av kjøretøyene fartsgrensene på norske veier ifølge fartsmålinger gjennomført av Statens vegvesen. Andelen som overholder fartsgrensene økte med rundt 16,5 prosentpoeng fra 2006 til 2019. Dette er en oppsiktsvekkende god utvikling. Selv om utviklingen har vært positiv, vil det være krevende å nå målet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021, om at 70 % av kjøretøyene skal overholde fartsgrensene innen 2022.

Utviklingen i overholdelse av fartsgrensene er positiv i de fleste fartssoner, med unntak av 80-sone, 90-sone med 2 kjørefelt og 110-sone. 90-sone med 2 kjørefelt er den fartssonen med høyest andel som overholder fartsgrensene (71,4 %), og eneste fartssone som har nådd målet om at 70 % skal overholde fartsgrensene. Andelen er lavest i 100-sone og 50-sone, med henholdsvis 55,2 og 57,2 % som overholder fartsgrensene.



Figur 23 Andel av trafikken som overholder fartsgrensene 2006-2019

De fleste som kjører over fartsgrensene begrenser seg til å kjøre noen få km/t for fort.

Registreringene for 2019 viste at 8,63 % av det samlede trafikkarbeidet foregikk med hastighet mer enn 10 km/t over fartsgrensene. Tilsvarende tall for 20 km/t over fartsgrensene var 1,46 % og for 30 km/t over fartsgrensene 0,32 %. I 2018 var andelen henholdsvis 5,93 %, 0,95 % og 0,24 %. **Andelen med klare fartsovertredelser (mer enn 10 km/t over fartsgrensene) økte dermed fra 2018 til 2019** (Statens vegvesen, 2020).

2.2 Hastighet i ulykker

Ifølge resultater fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) medvirket høy fart til at 35 % av dødsulykkene i perioden 2010-2019 skjedde. Andelen har

⁸ <http://www.trafiksikkerhedsforskning.dtu.dk/arkiv/nr-45/svensk-undersogelse>

varierte en del de siste årene, og for 2019 var andelen 40 %, som er omtrent samme nivå som i 2018 (41 %). Av dødsulykkene i 2019 hadde ett eller flere kjøretøy hatt "for høy fart etter forholdene" i 15 ulykker, kjørt "over fartsgrensen" i 12 ulykker eller kjørt "godt over fartsgrensen" 13 ulykker.

Det totale antallet dødsulykker har gått kraftig ned, slik at i 2010 var det 78 dødsulykker der høy fart sannsynlig medvirket til at ulykken skjedde, mens i 2019 var antallet redusert til 40 (Ringen jr., 2020).

2.3 Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll og ATK

Fra og med 2020 har politiet gått over til digitale forenklete forelegg (DFF). Det medfører en enklere, mer effektiv og sikrere saksbehandling. I tillegg gir

DFF større og bedre tilgang til data for analyser og muligheter for bedre kunnskapsstyring.

I følge kontrollstatistikken avdekte politiet i 2019 hele 106 098 fartsovertredelser i manuelle trafikkontroller og 74 891 i automatiske trafikkontroller (ATK). Av disse fikk henholdsvis 5 719 og 723 førerkortet beslaglagt i trafikkontroll og ATK.

Antall overtredelser avdekt i manuelle fartskontroller har økt de siste to årene, mens overtredelser avdekt ved ATK har hatt en jevn nedgang. Nedgangen fra ATK har skjedd samtidig som kontrollvolumet har økt, noe som tyder på at ATK-boksene har en god effekt. Økningen i tall fra kontrollstatistikken de to siste årene, henger nok sammen med økt prioritering av fartskontroller i Utrykningspolitiet (UP).

Tabell 1 Resultat fra fartskontroller (utenom ATK) 2010-2019, kilde Trafstat.

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

Tabell 2 Resultat fra ATK 2010-2019

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Anmeldelser	5 353	4 757	4 790	4 959	5 425	5 159	5 242	4 933	4 156	3 949
Forenklet forelegg	121 023	106 178	97 109	95 118	90 892	90 955	86 706	85 918	73 260	70 942
Førerkortbeslag	901	809	797	818	961	922	853	765	747	723
Kontrollerte	154 826 397	129 962 738	142 501 114	174 350 076	179 935 891	187 542 801	190 653 545	189 666 410	182 133 438	199 806 893
Driftstid (timer)	715 451	701 948	791 878	952 393	938 296	936 641	1 001 596	1 035 072	972 052	1 051 373

* i tillegg 738 saker mangler avgjørelse (per 13.8.2020)

Vi så en kraftig reduksjon i trafikken som følge av smitteverntiltakene mot koronavirus iverksatt i slutten av uke 11 2020. Samtidig opplevde politiet at fartsovertredelsene ble grovere. Andelen av DFF som fikk 3 prikker gikk fra 26 % til 30 % før og etter uke 12. UP har også registrert langt flere førerkortbeslag i perioden etter uke

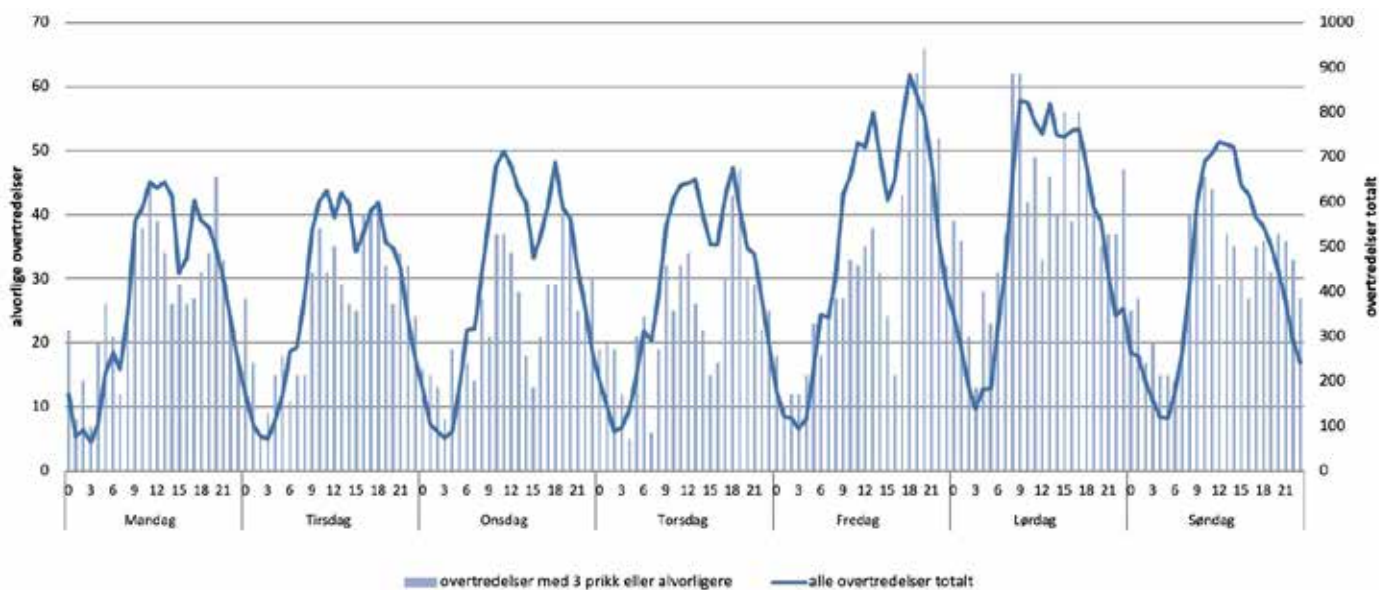
12. Utviklingen av flere grove fartsovertredelser rapporteres fra de fleste land i Europa.

2.3.1 Tid på døgnet og ukedag

Data fra politikontroller viser først og fremst tidspunkt for når det er gjennomført kontroll, mens data fra ATK

i større grad viser når overtredelsene finner sted. For 2019 ser vi at fordeling på overtredelser fra ATK i stor grad gjenspeiler fordeling i trafikkmengden, dvs. at det er flest overtredelser på dagtid. Vi finner derimot ikke toppunkt i timene med aller mest trafikk, dvs. morgenen og ettermiddag. Med andre ord, når trafikken er tettest innbyr det ikke til overtredelser. Toppunkt finner vi

derimot i timene etter morgen- og ettermiddagsrush. I helgen er det flest overtredelser midt på dagen, lørdag mellom kl. 09 og 17 og søndag mellom kl. 10 og 14. De grove overtredelsene er noe mer jevnt fordelt på døgnet. Om natten mellom midnatt og kl. 06, skjedde 8 % av alle fartsovertredelsene mens 15 % av de grove overtredelsene fant sted i dette tidsrommet. Se figur 24.



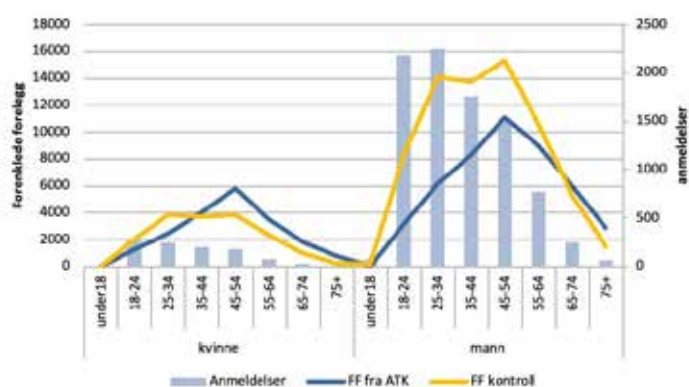
Figur 24 Antall fartsovertredelser og antall grove fartsovertredelser i ATK 2019, fordelt på ukedag og tid på døgnet.

Totalt er det flest overtredelser på lørdager og fredager, færrest på mandager og tirsdager. Det var 36 % flere fartsovertredelser på lørdager enn mandager i 2019. For grove fartsovertredelser⁹, var det flest lørdag, færrest onsdag og torsdag. Nærmere bestemt var det 70 % flere grove fartsovertredelser på lørdager enn på onsdager i 2019.

2.3.2 Alder og kjønn

Det er flest menn som bøtelegges for hastighetsovertredelser. 77 % av alle avdekte fartsovertredelser i 2019 ble begått av menn. I sakene som anmeldes var andelen menn hele 90 %, mens for forhold avgjort med forenklet forelegg var andelen henholdsvis 70 % i ATK-saker og 80 % i manuell trafikk kontroll. Aldersmessig ser man grovt sett at det er de unge, ferske sjåførene som hyppigst blir anmeldt, mens det er de middelaldrende førerne som får forenklede forelegg. Se figur 25.

⁹ Grove fartsovertredelser er her definert som overtredelser tilsvarende 3 prikker eller grovere.



Figur 25 Hastighetsovertredelser 2019 fordelt på alder og kjønn. Fra henholdsvis forenklet forelegg (ff) fra politikontroll, ff fra ATK samt anmeldelser.

De to siste årene har det vært en nokså markant økning i forenklete forelegg i aldersgruppen 45-74 år i manuelle trafikkontroller, mens vi registrerer en nedgang i ATK-saker. Samtidig er det tilnærmet uforandret for gruppen 18-24 år, uavhengig om det er ATK eller trafikkontroll.

2.3.3 Alvorlighetsgrad - prikk

Hele 66 % av DFF gitt for hastighetsovertredelse 1. halvår 2020 ble også prikkbelagt. Andelen var noe lavere for lastebil/buss (55 %) og høyere for MC (81 %). Det var også noe høyere andel som fikk prikk på veier med fartsgrense 70km/t eller høyere (68 %), enn på veier med fartsgrense 60km/t eller lavere (62 %).

De siste fem årene har andelen av forenklete forelegg som har blitt prikkbelagt ligget mellom 64-71 %.

2.3.4 Type kjøretøy

Tallene fra DFF for fartsovertredelse 1. halvår 2020 viser videre at det først og fremst er førere av personbiler (81 %) og varebiler (15 %) som blir ilagt forenklet forelegg.

2.3.5 Type vei og fartssone

I 1. halvår 2020 var 42 % av DFF for fartsovertredelser skrevet ut på europavei, 39 % på fylkesvei, 13 % på

riksvei og 6 % på kommunal vei. Videre ser vi at flest DFF ble skrevet ut i 60-sone (31 %), 80-sone (24 %) og 50-sone (18 %).

Merk at disse tallene viser hvor det er avdekt flest overtreddelser i kontroll, det er ikke nødvendigvis der det er lavest overholdelse av fartsgrensen.

Resultatene er dog ikke overraskende sett hen til at andelen som overholder fartsgrensen er lav i 50-, 60-, og 80-soner, jf. figur 23, samt at disse fartsgrensene utgjør største delen av veinettet.

2.3.6 Politidistrikt

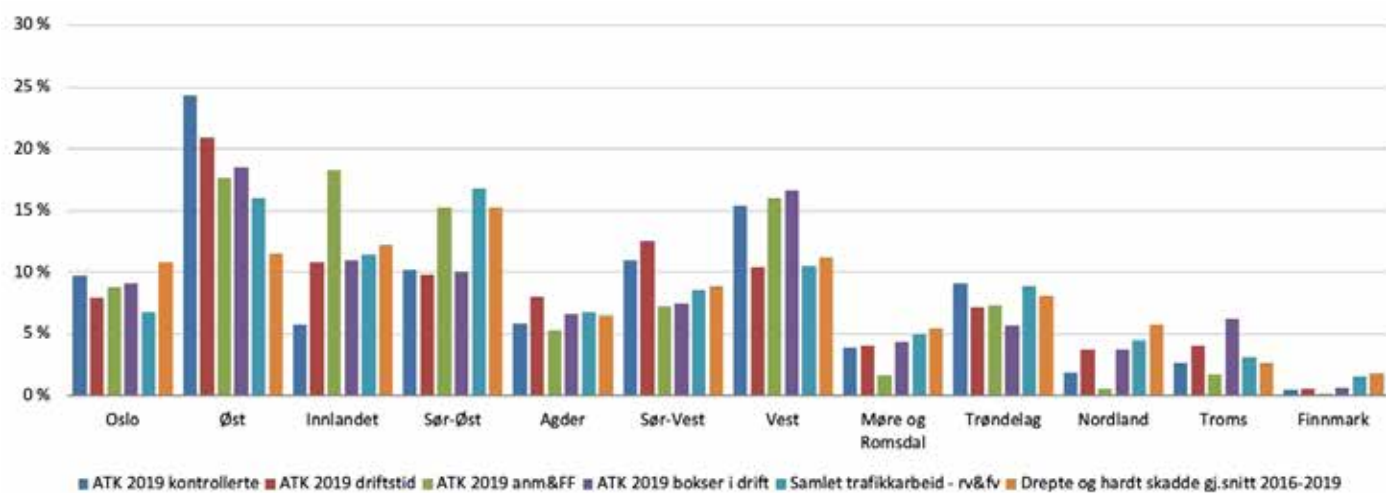
Figur 26 sammenligner fordelingen av kontrollomfang i ATK (vist ved kontrollerte, driftstid og overtredelser) med fordelingen av ulykker og fordelingen av trafikkmengde, mellom politidistriktene. Det vil si at der søylene i et politidistrikt er nokså like, er ATK-aktiviteten nokså balansert når man ser hen til ulykker og trafikkmengde, som f.eks. i Agder, Trøndelag og Oslo pd. Mens i Finnmark er det lite ATK-aktivitet, sammenlignet med trafikkmengde og ulykker.

I Sør-Øst og Innlandet pd ser man at overtredelsene er høyere enn "ATK-bokser i drift", kontrollvolum og driftstid. Noe som tilsier at reaksjonsprosenten er høyere enn i øvrige politidistrikter (flere bøtelagte pr. kontrollerte førere eller pr. driftstid). I Møre og Romsdal, Nordland og Troms pd er derimot reaksjonsprosenten lav.

I Troms pd har et forholdsvis stort antall bokser vært i drift sammenlignet med driftstid og kontrollvolum, dvs. at aktiviteten pr. boks er lav sammenlignet med øvrige politidistrikter.

Øst pd har forholdsvis høyt kontrollvolum og driftstid sammenlignet med ulykkesbelastning og trafikkmengde.

I Vest pd er kontrollvolumet og overtredelsene høyere enn ulykker og trafikkmengde, men ser man på driftstid så er denne på nivå med ulykkene og trafikken. Noe som kanskje tyder på at boksene står på steder med høy trafikk og mange overtredelser.



Figur 26 Fordeling pr. politidistrikt for: kontrollerte i ATK 2019, driftstid ATK 2019, reaksjoner ATK 2019, aktive fotobokser 2019, Anslag trafikk Ev/Rv/FV, drepte og hardt skadde 2016-19

Tabell 3 viser fartsøvertredelser fordelt på politidistrikt vist ved antall DFF utstedt 1.halvår 2020 og anmeldelser 2019. Her ser vi at det var flest DFF i Sør-Øst pd og flest anmeldelser i Øst pd. I forhold til innbyggertall er det flest DFF i Troms og flest anmeldelser i Innlandet.

Merk at fartsøvertredelser skjer i større grad, enn f.eks. ruskjøring, utenfor eget distrikt, og slik sett er øvertredelsene ikke nødvendigvis knyttet til befolkningen i distriktet.

Tabell 3 Digitale forenklede forelegg for fartsøvertredelser 1.halvår 2020, anmeldelser fartsøvertredelser 2019 i antall og per 1000 innbyggere- fordelt på politidistrikt.

	DFF fart 1. halvår 2020			Anmeldelser fart 2020	
	Befolkning 1. jan. 2020	antall	pr. 1000 innbyggere	antall	pr. 1000 innbyggere
Oslo politidistrikt	915 666	1 508	1,6	789	0,9
Øst politidistrikt	743 467	6 128	8,2	1 790	2,4
Innlandet politidistrikt	371 385	6 343	17,1	1 560	4,2
Sør-Øst politidistrikt	694 922	7 784	11,2	1 433	2,1
Agder politidistrikt	305 409	4 126	13,5	629	2,1
Sør-Vest politidistrikt	525 447	6 422	12,2	799	1,5
Vest politidistrikt	592 798	7 524	12,7	1 080	1,8
Møre og Romsdal politidistrikt	265 238	2 789	10,5	501	1,9
Trøndelag politidistrikt	470 128	5 736	12,2	899	1,9
Nordland politidistrikt	240 900	3 312	13,7	386	1,6
Troms politidistrikt	166 748	3 498	21,0	447	2,7
Finnmark politidistrikt	75 472	1 075	14,2	156	2,1
Andre/ukjent				82	
Totalt	5 367 580	56 245	10,5	10 551	2,0

VURDERING

Det er lite sannsynlig/mulig at gjennomsnittshastighet på veien vil øke. Det blir stadig flere biler på veien, det fører til at hastigheten blir lavere. I tillegg får kjøretøyene mer og bedre utstyr som hjelper føreren å holde fartsgrensen på stedet. Fartsmålinger viser at gjennomsnittshastigheten går ned. På den annen side viste

målingene i 2019 at andelen som kjører fortere enn 10 km/t over fartsgrensen økte fra 2018 til 2019. I tillegg så man økning i avdekte grove fartsovertredelser i kjølevann av koronautbrudd og innføring av smittereduserende tiltak. Vi ser derfor på utviklingen i fartsnivået med litt større uvisshet enn tidligere.

3 RUSPÅVIRKET KJØRING

Alkoholpåvirkning blant bilførere er en av de enkeltfaktorene som øker risikoen for trafikkulykker mest. Andre faktorer er bl.a. påvirkning av narkotika og trøtthet. Alkohol og andre rusmidler leder til at sansene svekkes, evnen til å bearbeide inntrykk og fatte beslutninger blir redusert, reaksjonsevnen blir dårligere samt at alkoholpåvirkning kan føre til at førere mister hemninger (Høye, Elvik, Sørensen, & Vaa, 2009).

Risikoen for å bli innblandet i en dødsulykke er i dag 68 ganger høyere for en promillekjører enn for en edru fører. Jo mindre promillekjøring det er i et land, jo høyere er risikoen forbundet med promillekjøringen (Elvik & Høye, 2015).

Høyest risiko har de unge førerne. Førere i alderen 18-24 år med en blodalkoholkonsentrasjon på mer enn 0,5 promille, har vel 900 ganger så stor risiko for å bli drept som førere i den samme aldersgruppen som har mindre enn 0,5 i promille (Høye, Elvik, Sørensen, & Vaa, 2009).

3.1 Rus i trafikken

En veikantundersøkelse gjennomført i 2016/17 viste at 0,2 % av førerne hadde alkoholkonsentrasjon over 0,2 promille i blodet. Anslagsvis hadde 0,7 % av førerne illegale stoffer i konsentrasjoner over de faste straffegrensene og 1,1 % hadde legemidler over straffegrensene. En stor andel av dem som hadde trafikkfarlige legemidler over straffegrensene hadde brukt dem i forskrevne doser i henhold til resept, så andelen som kan bli dømt for ruspåvirket kjøring vil være betydelig lavere. Stoffene som hyppigst ble funnet i spyttprøvene var THC (1,3 %), sovemiddelet zopiklon (1,4 %), benzodiazepiner 0,5 % og amfetamin 0,2 %.

Resultatene fra studien fra 2008/09 viste samme resultat som i 2016/17 for alkohol, mens anslagsvis 0,8 % hadde illegale stoffer over straffegrensene og 1,5 % hadde legemidler over straffegrensene. Størst nedgang var det for benzodiazepiner og amfetamin, der resultatene fra 2008/09 var på henholdsvis 1,3 og 0,5 % (Furuhaugen, Jamt, Nilsson, Vindenes, & Gjerde, 2018).

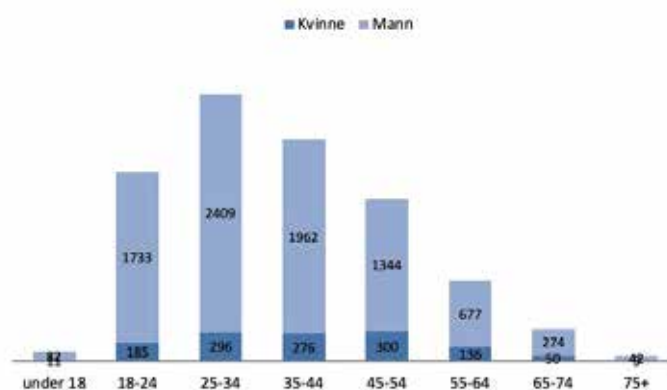
Basert på tall fra veikantundersøkelsen 2016/17, kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn 200.000 km med personbil der føreren er alkoholpåvirket (Statens vegvesen, Politiet, Trygg trafikk, Utdanningsdirektoratet, KS, Helsedirektoratet, 2018).

3.2 Anmeldelser ruspåvirket kjøring

Politiet skriver i underkant av 10 000 anmeldelser for ruspåvirket kjøring hvert år. Rundt én tredel av sakene i 2019 ble initiert av UP. Denne andelen har økt betydelig i løpet av de ti siste årene. Hvordan ruskjøringen blir avdekt gir forskjellig bilde av ruskjøringen. Tilfeller avdekt i en politikontroll er oftere med lav ruspåvirkning enn tilfeller som avdekkes på bakgrunn av tips eller etter at det har skjedd en trafikkulykke. Når ruskjøringen avdekkes som følge av tips eller at det har skjedd en ulykke er ruspåvirkningen oftere sterkere, og det er oftere alkohol enn andre rusmidler.

3.2.1 Hvem

Det er flest menn (87 %) som blir anmeldt for ruspåvirket kjøring. Aldersgruppen som hyppigst anmeldes for ruskjøring er mellom 19-29 år. Ved rundt 50 år er antallet halvert og ved 65 år er nivået en sjettedel. Sammenlignet med 2018 er det noe færre under 34 år, og noen flere i aldersgruppen 35-44 år. Se figur 27.



Figur 27 Anmeldte førere for ruspåvirket kjøring 2019, fordelt på alder og kjønn

Av de som er anmeldt for ruspåvirket kjøring er det flest nordmenn (80 %). Derimot så man at i bortimot halvparten av høypromille-sakene (over 2 i promille), der utåndingsprøve var brukt om bevisopptak, var øst-europeere anmeldt.

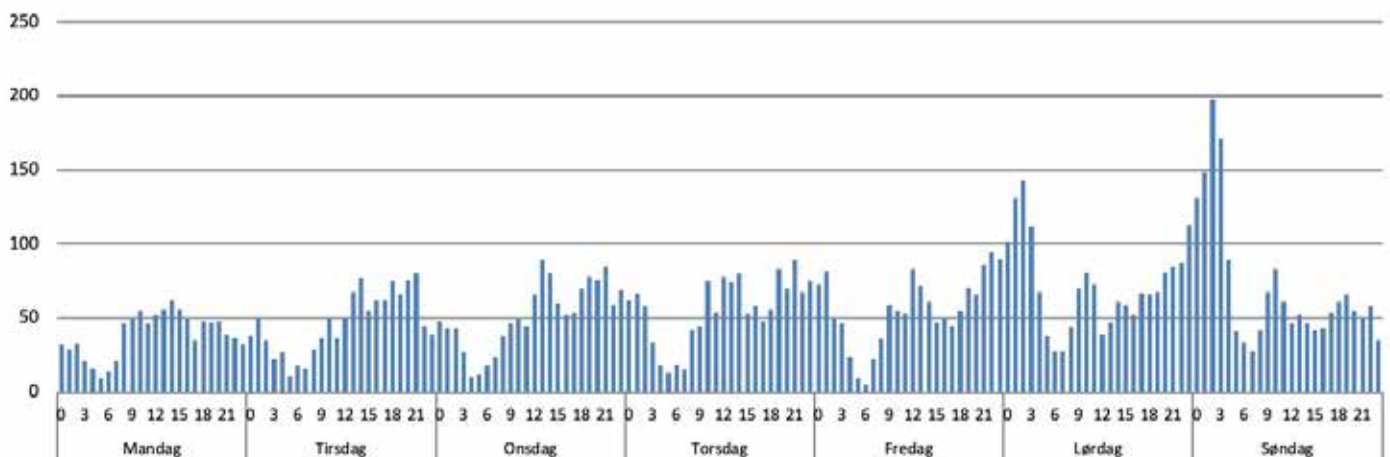
3.2.2 Type kjøretøy

Det er klart flest førere av personbil/varebil som anmeldes for ruspåvirket kjøring. De utgjorde 93 % av sakene

i 2019, og førøvrig var 3 % mopedførere, 2 % MC-førere og 1 % tungbilførere¹⁰.

3.2.3 Tid på døgnet, ukedag

Politiet avdekker flest tilfeller av ruspåvirket kjøring natt til lørdag og natt til søndag, færrest i tidlig morgentimer mellom kl. 04 og 08. Det er totalt sett færrest tilfeller på mandager. Se figur 28.



Figur 28 Anmeldelser av kjøring i ruspåvirket tilstand 2019, fordelt på ukedag og tid på døgnet

3.2.4 Sted

Vi har lite data som sier noe om hva slags sted eller vei overtredelsene fant sted.

Statistikk fra blåseprøver på alkohol antyder at det er flest tilfeller innenfor tettbygd strøk, men det er stor usikkerhet til data som er oppgitt.

De siste årene er det Sør-Øst pd som har anmeldt flest for ruspåvirket kjøring. Sett i forhold til innbyggertallet er det derimot Finnmark pd som har hatt flest slike saker, mens Oslo har klart færrest, se tabell 4.

¹⁰ Andelene er beregnet av antall saker der det er opplysninger om kjøretøy, i et stort antall saker mangler opplysninger om kjøretøy (25 %).

Tabell 4 Anmeldelser for ruspåvirket kjøring, i antall og antall pr. 100 innbyggere, fordelt på politidistrikt

	Antall anmeldelser 2017	Antall anmeldelser 2018	Antall anmeldelser 2019	Befolkning 1. jan 2020	pr. 1000 innbyggere
Oslo politidistrikt	874	931	969	915 666	1,06
Øst politidistrikt	1 331	1 334	1 386	743 467	1,86
Innlandet politidistrikt	617	778	805	371 385	2,17
Sør-Øst politidistrikt	1 735	1 564	1 583	694 922	2,28
Agder politidistrikt	665	699	726	305 409	2,38
Sør-Vest politidistrikt	857	964	876	525 447	1,67
Vest politidistrikt	937	940	813	592 798	1,37
Møre og Romsdal politidistrikt	463	450	524	265 238	1,98
Trøndelag politidistrikt	759	787	754	470 128	1,60
Nordland politidistrikt	514	577	593	240 900	2,46
Troms politidistrikt	390	325	447	166 748	2,68
Finnmark politidistrikt	186	249	208	75 472	2,76
	9 328	9 598	9 684	5 367 580	1,80

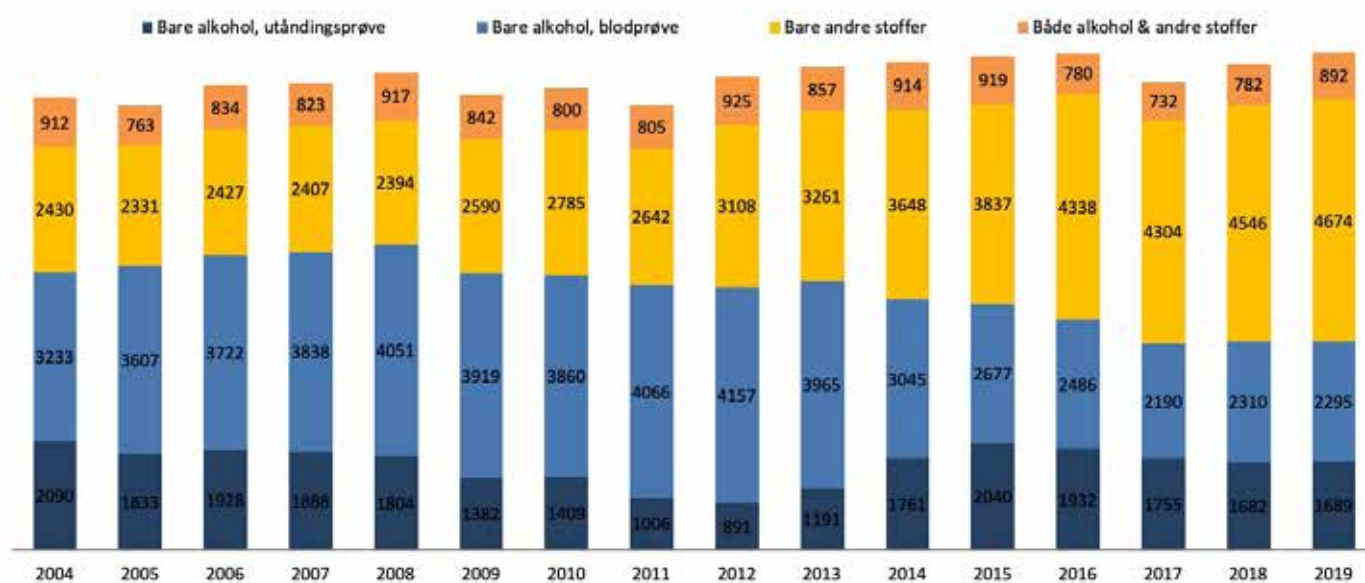
3.2.5 Type rus

Rusmiddelstatistikk fra blodprøver av bilførere som politiet mistenkte for ruspåvirket kjøring i 2019, viser at alkohol fortsatt er det rusmiddelet som påvises oftest. For øvrig er antall saker hvor politiet har bedt om analyse for andre stoffer enn alkohol det høyeste noen gang.

I 2019 ble det påvist alkohol i 3 149 blodprøver, THC (tetrahydrocannabinol) som er virkestoff i cannabis ble påvist i 3 042 saker, amfetamin i 2 409 saker og klonazepam (virkestoffet i Rivotril) i 1 408 av tilfellene.

Vi ser et jevnt stigende antall saker med påvist THC (cannabis), en dobling i løpet av siste tiår, mens amfetaminer og benzodiazepiner er mer eller mindre på samme nivå. Det er et stigende antall saker med påvist oksykodon, som er et opioid (morfinlignende stoff) (Pettersen, Middelkoop, & Hjelmeland, 2020).

Det var i tillegg 1 689 positive utåndingsprøver på alkohol i 2019. Samlet for 2019 var da alkohol påvist i 51 % av russakene, andre rusmidler påvist i 58 % av sakene og både alkohol og andre rusmidler i 9 %, se figur 29.



Figur 29 Antall positive bevisprøver for kjøring i ruspåvirket tilstand 2004-2019, fordelt på alkohol og annen rus.

3.3 Drepte i trafikken og ruspåvirkning

Rus var en sannsynlig medvirkende faktor i 20 dødsulykker i 2019 (20 %). Noe som er betydelig lavere enn i 2018, men omlag på nivå med gjennomsnittet for årene 2005-2019. Av de 20 dødsulykkene med rusede førere, var åtte førere påvirket av alkohol, åtte av narkotika/trafikkfarlige legemidler og fire av blandingsrus.

Oslo universitetssykehus (OUS) har, i samarbeid med UP, gjennomført en dybdeanalyse av dødsulykker i perioden 2005-18 med fokus på ruspåvirkning (Gjerde, Valen, Frost, & Pasnin, 2020). Vi vil her presentere noen av hovedfunnene.

Av dødsulykkene i perioden 2005-18 fant man at 22 % var rusrelatert.

3.3.1 Alder og kjønn

Av ruspåvirkede motorvognførere drept på norske veier i perioden 2005-18 var over 90 % menn. Menn var i størst grad påvirket av alkohol, mens kvinner nesten like ofte var påvirket av andre stoffer enn alkohol. Det var aldersgruppen mellom 22 og 39 år som oftest var ruspåvirket.

3.3.2 Tid på døgnet og ukedag

I helgene var flertallet av dødsulykkene som skjedde mellom kl. 22 og 10 rusrelatert, mens for dødsulykkene som skjedde på hverdager mellom kl. 22 og 04 var borti mot halvparten rusrelatert. Se tabell 5.

Tabell 5 Antall dødsulykker og andel rusrelaterte dødsulykker 2005-2018, fordelt på ulykkestidspunkt

Tidspunkt	Antall dødsulykker	Rusrelatert (%)
Hverdager 04-10	292	14,7
Hverdager 10-16	622	7,9
Hverdager 16-22	381	16,0
Hverdager 22-04	153	45,1
Helg 04-10	108	64,8
Helg 10-16	189	13,8
Helg 16-22	299	15,4
Helg 22-04	223	61,0
Ikke registrert tidspunkt	18	27,8

3.3.3 Fartssone

Det var flest rusrelaterte ulykker i 70-80-sone, mens andelen rusrelaterte dødsulykker var høyest i 90-sone eller høyere, og lavest i 70-80-sone, se tabell 6.

Tabell 6 Antall dødsulykker og andel rusrelaterte dødsulykker 2005-2018, fordelt på fartssone

Fartsgrense (km/t)	Antall dødsulykker	Rusrelatert (%)
<50/ukjent	172	23,3
50	355	28,7
60	266	26,7
70-80	1205	18,8
90-110	59	37,3

3.3.4 Landsdel

Region Sør og Nord hadde høyest andel rusrelaterte dødsulykker, mens andelen var lavest i Øst. Også i forhold til innbyggertall finner man at Nord og Sør har flest rusrelaterte dødsulykker. Se tabell 7.

3.3.5 Type kjøretøy

Blant aktivt involverte i dødsulykker 2016-18 var det flest ruspåvirkede personbil- / varebilførere. Ser man derimot på andelen som var ruspåvirket innenfor hver trafikantgruppe var det syklister som hadde høyest andel ruspåvirkede.

3.3.5.1 Ruspåvirkning fører personbil/varebil

35 % av de 736 rustestede omkomne førerne i personbil/ varebil 2005-2018 var ruspåvirket av ett eller flere stoff.

Tabell 7 Antall dødsulykker, andel rusrelaterte dødsulykker, antall dødsulykker pr. tusen innbyggere og antall rusrelaterte dødsulykker pr. tusen innbyggere, 2005-2018, fordelt på landsdel¹¹.

Region	Antall dødsulykker 2005-2017	Rusrelatert (%)	Antall dødsulykker 2005-18 pr. tusen innbyggere	Antall rusrelatert dødsulykker 2005-18 pr. tusen innbyggere
Nord (Finnmark, Troms, Nordland)	286	26,2	0,59	0,15
Midt (Trøndelag, Møre & Romsdal)	334	20,4	0,46	0,09
Vest (Sogn & Fjordane, Hordaland, Rogaland)	436	20,6	0,39	0,08
Øst (Hedmark, Oppland, Akershus, Oslo, Østfold)	683	17,9	0,35	0,06
Sør (Agder, Vestfold, Telemark, Buskerud)	546	27,5	0,54	0,15
Hele landet	2285	22,1	0,43	0,10

20,7 % var alkoholpåvirket, 7,1 % påvirket av stimulerende stoffer, 7,1 % av THC, 12,6 % av beroligende stoffer og 1,9 % av smertestillende stoffer.

Generelt var det flere med høy påvirkningsgrad blant førere som kjørte under påvirkning av alkohol, enn blant dem som kjørte under påvirkning av andre stoffer.

Andelen som var påvirket tilvarende 0,5 promille alkohol eller mer var høyest blant førere som omkom

i trafikkulykker på nattestid (mellom kl. 22 og 04) på hverdager og i helgene, i tillegg til dem som omkom tidlig på morgenen (mellom kl. 04 og 10) i helgene. Det var først og fremst alkoholpåvirkning som var vanligst i disse tidsintervallene. For førere som var påvirket av illegale stoffer var andelen høyest mellom kl. 16 og 04 både hverdag og helg, og kl. 04-10 i helgene. Påvirkning av legemidler var vanligst på hverdager mellom kl. 16 og 04.

¹¹ Folketallet i hver region pr. 1. januar 2018 ble brukt i disse beregningene.

Ruspåvirkning blant førere som overlevde var betydelig lavere enn hos de som ikke overlevde. Av overlevende bil/varebilførere i dødsulykker 2016-2018 var 9 % ruspåvirket (andel av de som ble testet), mot tilsvarende 30 % for ikke overlevde.

3.3.5.2 Ruspåvirkning fører MC/moped

26 % av de 215 rustestede omkomne førerne på MC/moped 2005-2018 var ruspåvirket av ett eller flere stoffer, 13 % var alkoholpåvirket, 9,3 % påvirket av stimulerende stoffer, 7,4 % av THC, 7,9 % av beroligende stoffer og 1,9 % av smertestillende stoffer.

3.3.5.3 Ruspåvirkning førere lastebil >3,5 tonn og buss

Blant de 29 omkomne, rustestede førere av biler/lastebiler over 3,5 tonn, busser/minibusser og vogntog 2011-2018 hadde to personer (7 %) rusmidler over straffbarhetsgrensene, én for cannabis og én for amfetamin kombinert med klonazepam (som er en ganske vanlig kombinasjon blant stoffmisbrukere (iflg. OUS)).

3.3.5.4 Ruspåvirkning førere andre kjøretøy og trafikantgrupper

Blant de 19 omkomne, rustestede førere av andre motoriserte kjøretøy 2011-2018 var 42 % ruspåvirket. Alkohol var det vanligst påviste rusmiddelet.

For treårsperioden 2016-18 ble det funnet rusmidler over straffbarhetsgrensene hos 48 % av de 21 omkomne, rustestede syklistene¹² og 27 % av de 37 omkomne, rustestede fotgjengerne.

3.4 Bruk av alkohol og andre rusmidler utenfor trafikken, som kan påvirke omfanget av ruspåvirket kjøring

Alkoholbruk er skjevfordelt i befolkningen, det vil si at en liten del av befolkningen står for en stor andel av det samlede alkoholkonsumet. Som en tommelfingerregel kan en si at den tiendedelen av befolkningen som drikker mest, konsumerer omlag halvparten av all alkoholen.

En befolkningsundersøkelse om bruk av rusmidler viste at 15 % av den voksne befolkningen i perioden 2015 til 2017 hadde et risikofyllt alkoholforbruk¹³. De aller fleste av disse lå i den mildeste risikokategorien (enkle råd om redusering av alkoholforbruk), mens om lag 2 % skåret over grenseverdiene for de to alvorligere risikokategoriene, som innebærer behov for mer oppfølging og eventuelt behandling. For øvrig var det mest risikofyllt drikking blant menn, og risikoen synker med økende alder¹⁴.

Andelen høykonsumenter¹⁵ har falt i den yngste aldersgruppen (16-24 år), fra 27 % i 2012 til 20 % i 2017. Noe nedgang også i aldersgruppen 45-54 år, fra 14 % til 8 %. I aldersgruppen 55-64 år har andelen høykonsumenter derimot økt fra 6 % til 13 % i samme periode.

I 2016 var det 11 % som fikk forskrevet sovemedisiner og/eller beroligende medisiner og 24 % som fikk forskrevet smertestillende medisiner. Det er en høyere andel av kvinner enn av menn som får forskrevet slike medisiner, og andelen øker med alderen.

¹² 75 % av de omkomne syklistene ble undersøkt for ruspåvirkning (hvis de ikke-testede ikke var ruspåvirket ville andelen vært 38 %, dvs. fortsatt veldig høy)

¹³ basert på selvrapportert AUDIT-skår. Alcohol use disorder identification (AUDIT) er et screeninginstrument som ofte benyttes til å kartlegge risikofyllt drikking (alkoholkonsum med potensiale for negative konsekvenser og/eller som på sikt kan være avhengighetsskapende). Dette screeninginstrumentet ble utviklet i regi av Verdens Helseorganisasjon (WHO), og var ment for tidlig avdekking av alkoholproblemer i primærhelsetjenesten

¹⁴ <https://www.fhi.no/nettpub/alkoholinorge/omsetning-og-bruk/alkoholbruk-i-den-voksne-befolkningen/>

¹⁵ Høykonsum defineres som inntak av 10 eller flere alkoholenheter pr. uke for kvinner, og 15 eller flere alkoholenheter pr. uke for menn

De fleste som bruker slike legemidler, gjør det i kortere perioder, men en mindre andel av brukerne har en vedvarende bruk som kan gi alvorlige bivirkninger. Når slike legemidler brukes sammen med alkohol eller andre rusmidler, forsterkes ruseffekten og risikoen for ulykkeskade og overdose øker¹⁶.

Kripos' narkotikastatistikk registrerte 23 413 saker i 2019, hvorav nærmere halvparten av beslagene var hasj eller marihuana, 13 % benzodiazepiner og 15 % amfetamin/metamfetamin. Totalt var det en nedgang i antall beslag på 3,9 % sammenlignet med 2018 og 25 % fra toppåret 2014¹⁷.

I følge spørreundersøkelser er cannabis det mest brukte ulovlige rusmiddelet i den norske befolkningen.

Om lag 4 % oppgir å ha bruke cannabis i løpet av siste 12 måneder. Kokain er det nest mest brukte rusmiddelet (1,9 % har brukt i løpet av siste 12 måneder), etterfulgt av ecstasy/MDMA (1 % har brukt i løpet av siste 12 måneder) og amfetaminer (0,7 % har brukt i løpet av siste 12 måneder). Det har trolig vært en økning i bruken av ecstasy/MDMA de siste årene.

Bruk av cannabis blant ungdom på videregående skole økte fra 14 % i 2015 til 18 % i 2018 blant guttene og fra 9 til 11 % blant jentene. På Vg3 har 25 % av guttene og 13 % av jentene prøvd hasj eller marihuana i løpet av det siste året. Det er endring i den sosiale profilen, ved at ungdom fra høyere sosiale lag skiller seg ut med noe høyere bruk (Bakken, 2019).

VURDERING

Det er *lite* sannsynlig at det vil bli flere sjåførere som kjører ruspåvirket. Veikantundersøkelser viser ingen økning i kjøring i ruspåvirket tilstand i Norge. Ruskjøring er derimot fortsatt utbredt og utgjør en trussel i trafikken.

¹⁶ <https://www.fhi.no/hn/helse/artikler/alkohol-og-narkotika/>

¹⁷ <https://www.politiet.no/globalassets/04-aktuelt-tall-og-fakta/narkotika/narkotika-og-dopingstatistikk-kripos-2019.pdf>

¹⁸ <https://www.fhi.no/nettpub/hin/levevaner/alkohol-og-andre-rusmiddel--folkehe/#narkotikabruk-status-og-utvikling>

4 UOPPMERKSOMHET/ DISTRAKSJON OG TRETTHET

Hjernen kan ikke ha oppmerksomhet på flere ting samtidig (multitasking). Man kan flytte oppmerksomheten mellom forskjellige ting og oppgaver, men altså ikke samtidig. I hverdagslivet er ikke det nødvendigvis så farlig, men bak rattet, vil det føre til at du har mindre oppmerksomhet på det å kjøre bilen¹⁹.

I trafikken snakker man om fire former for uoppmerksomhet

- Visuell (se på noe annet enn veien/trafikken)
- Fysisk / motorisk (ta hendene fra rattet)
- Kognitiv (ha tankene på noe annet enn kjøring)
- Auditiv (lytte til noe /noen, slik at oppmerksomheten ikke er på kjøringen)

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

4.1 Uoppmerksomhet i ulykker

En eller annen form for distraksjon er påpekt som mulig medvirkende hos 53 aktører fordelt på 50 dødsulykker i 2019²⁰. Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i fem av dødsulykkene, mot to ulykker i 2018 (Ringen jr., 2020).

Uoppmerksomhet hos fører av motorkjøretøy bidro til nesten hver tredje dødsulykke i trafikken i perioden 2011-2015. Rundt en tredel av ulykkene med uoppmerksomhet er fotgjengere som er blitt påkjørt av motorkjøretøy, som regel ved at føreren har sett fotgjengeren for sent. Mangelfull sjekk av blindsoner eller sikthindringer har vært medvirkende i mange tilfeller. Distraksjon på grunn av mobiltelefon er årsak til uoppmerksomhet i mellom 2 og 4 % av dødsulykkene, mens andre former for distraksjon fra kilder i eller utenfor bilen utgjør rundt 10 % (Sagberg, Høye, & Sundfør, 2016).

4.2 Uoppmerksomhet på veien

Forekomst av uoppmerksomhet under kjøring er vanskelig å anslå. En undersøkelse beregner uoppmerksomhet til 24 % av samlet kjøretid, på bakgrunn av intervju med førere like etter kjøreturen. Det betyr at sjåføren har drevet med andre ting samtidig som han/hun kjørte og kan ha vært mer eller mindre uoppmerksom i hele 15 minutter av en times kjøring (TØI, 2018).

I en spørreundersøkelse oppgir ni av ti at det er moralsk uakseptabelt for en bilfører å ikke ha full oppmerksomhet på kjøringen. Og kun tre av ti sier de har tillit til at andre trafikanter er tilstrekkelig oppmerksomme²¹.

Fra UPs veikantundersøkelse i 2019 fant man at 3,6 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig, hvorav halvparten for prating og halvparten for å lese/tekste. Andelen ulovlig bruk var høyere på motorvei (5,9 %) enn landevei (3,9 %), mens klart lavere innenfor tettbygd strøk (2,2 %). Flere førere brukte mobiltelefon om morgenen (5,3 %) enn midt på dagen (3 %) eller ettermiddagen (2,7 %). Det var høyere andel ulovlig mobiltelefonbruk blant tungbilførere (7,1 %) enn personbilførere (3,2 %). Forskjellen mellom kjøretøygruppene var særlig markant på motorvei, noe mindre på landevei mens innenfor tettbygd strøk var forskjellene minimale.

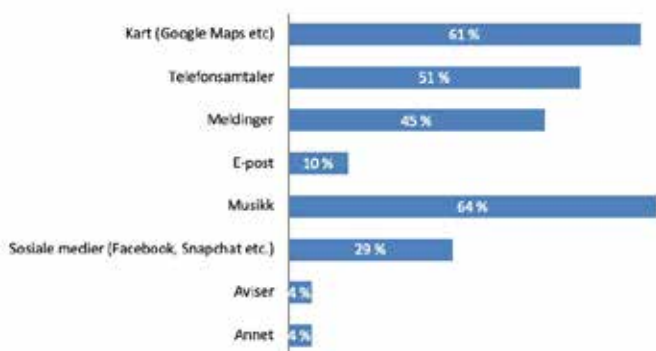
En elev på Politihøgskolen gjennomførte i 2019 en spørreundersøkelse om mobiltelefonbruk via UPs Facebook-side (FB). Over 3 000 av UPs FB-følgere svarte på undersøkelsen. Resultatene viser at ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring er vidt utbredt. Så mye som 44 % oppga at de brukte mobiltelefonen ulovlig²². Figur 30 viser svarene fra de som har brukt mobil ulovlig på spørsmål om hva mobiltelefonen ble brukt til under kjøring (Tischbein, 2020):

¹⁹ <https://www.dagbladet.no/annonse/3-av-10-dodsulykker-skyldes-uoppmerksomhet-bak-rattet/71147998>

²⁰ Distraksjon knyttet til ulykker er en faktor som er beheftet med stor usikkerhet og er på mange måter en faktor man sitter igjen med når andre faktorer er sjekket ut. Her har praksisen vært noe annerledes tidligere år.

²¹ <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/9-av-10-mener-at-det-ikke-er-akseptabelt-a-vaere-uoppmerksom-i-trafikken>

²² Resultatene må tas med stort forbehold da den er gjennomført blant de som følger UP på Facebook og er ingen representativ gruppe av befolkningen, det er heller ingen mulighet for å kontrollere riktigheten av det respondentene har svart.



Figur 30 Spørreundersøkelse 2019 på ulovlig bruk av mobiltelefon, type bruk blant dem som oppgav å bruke mobil ulovlig, i prosent.

Store berøringsskjermer i bilen blir stadig mer vanlig. En engelsk studie har undersøkt virkningen av bruk av to mobilbasert infotainment systemer (Android Auto og Apple CarPlay) i kjøresimulator. Reaksjonstiden økte med gjennomsnittlig 57 % og 53 % ved bruk av berøringsskjermen på henholdsvis Apple CarPlay og Android Auto, mens bruk av stemmekontroll ga henholdsvis 30 og 36 % økning i reaksjonstid. Til sammenligning er det beregnet at en samtale med handsfree mobiltelefon øker reaksjonstid med 27 %, mens samtale i håndholdt mobiltelefon øker reaksjonstiden med 46 % (Ramnath, Kinnear, Chowdhury, & Hyatt, 2020).

Flere observasjonsstudier på distraheret gange og sykling er gjennomført. For eksempel, i Lisboa Portugal fant man at 15 % av observerte fotgjengere brukte mobiltelefon mens de gikk, i Israel ble 14 % av fotgjengere observert med bruk av mobiltelefon mens de krysset veien og 0,1 % av syklister i Irland ble observert med en mobiltelefon mens de syklet (Adminaité-Fodor & Jost, 2020).

Tabell 8 Antall forenklede forelegg utstedt for ulovlig bruk av mobiltelefon 2015-2019

Fortelelse	2015	2016	2017	2018	2019
Ulovlig bruk av mobiltelefon	18 595	19 821	18 141	16 950	16 365

4.3 Overtredelser

4.3.1 Ulovlig bruk av mobiltelefon

Av 8 701 DFF utstedt 1.halvår 2020 for ulovlig bruk av mobiltelefon ble flest gitt til førere av personbil (67 %) og varebil (27 %). Lastebil utgjorde kun 5 %. Flest DFF ble gitt på fylkesvei (42 %), mot 26 % på europavei, 20 % på kommunal vei og 11 % på riksvei. Vi ser videre at det ble gitt flest DFF mellom kl. 13-15. Tallene viser kanskje først og fremst hvor og når det er gjennomført kontroller. Vi ser at bildet avviker en del fra UPs veikantundersøkelse som viste at mobilbruken var høyest hos tungbilførere på morgenen, på motorvei (se kap. 4.2).

Videre viser tallene at det var flest menn (72 %) som fikk DFF, mens alder sprer seg utover stor del av førerpopulasjonen, flest mellom ca. 20-55 år. For gruppe 65+ er antallet sterkt avtagende.

I forhold til innbyggertall er det skrevet flest DFF for ulovlig mobilbruk i Troms og Innlandet, og færrest i Oslo og Møre og Romsdal.

4.4 Tretthet i ulykker

Tretthet er vurdert å ha medvirket til 26 % av dødsulykkene (26 ulykker) i 2019. Det er en dobling fra 2018, og betydelig høyere enn gjennomsnittet for 2005-2019 som var 15 % (Ringén jr., 2020).

4.5 Brudd på kjøre-hviletidsbestemmelsene

Det var hele 30 % nedgang i antall anmeldelser for brudd på kjøre-hviletidsbestemmelsene i 2019 sammenlignet med 2018. Det er Statens Vegvesen som skriver flest slike anmeldelser. Forklaring til nedgangen er nok heller mindre kontroller enn at færre bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

40 % av de kontrollerte i Statens vegvesens kontroller i 2019 hadde brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene, henholdsvis 47,5 % for norskregistrerte og 34,1 % for utenlandsregistrerte kjøretøy. Tallene for 2019 var litt høyere enn tidligere år. Andelen som overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene er omlag den samme for godstransport som for persontransport.

VURDERING

Det er mulig at det blir mer uoppmerksomhet i trafikken. Flere teknologiske og forstyrrende elementer i bilen og i våre omgivelser øker sannsynlighet for at oppmerksomheten til selve kjøring minker, det gjelder også for forgjengere/syklister.

5 VERNEUTSTYR

5.1 Manglende bruk av bilbelte

5.1.1 Manglende/feil bruk av bilbelte i ulykker

37 % av de som omkom i bil i 2019 brukte ikke bilbelte eller var feilsikret. Det er omtrent på samme nivå som gjennomsnittet for siste tiår (36 %) (Ringene jr., 2020).

5.1.2 Bruk av bilbelte i trafikken

Ifølge tall fra Statens vegvesens bilbeltetelling i 2019 var bilbeltebruken blant førere 97,2 % i tettbygde strøk, 98 % utenfor tettbygde strøk og 97,7 % på motorvei. Det er tilnærmet det samme som i 2018. Også for forsetepassasjerer var endringene i bilbeltebruk marginale. Her er tallene 94,6 % innenfor tettbygde strøk, 96,5 % utenfor tettbygde strøk og 95,2 % på motorvei. Se tabell 9. Bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer var 86,5 %, som var tilnærmet likt som i 2018 (Statens vegvesen, 2019).

Tabell 9 Andel som brukte bilbelte i Statens vegvesens bilbeltetelling 2019

	FØRERE				FORSETEPASSASJER		
	Tettbygd strøk	Lette kjøretøy Utenfor tettbygd strøk	Motorveg	Tunge kjøretøy Utenfor tettbygd strøk	Tettbygd strøk	Lette kjøretøy Utenfor tettbygd strøk	Motorveg
Østfold	98,2 %	99,1 %	99,5 %	88,8 %	94,9 %	99,5 %	98,0 %
Akershus (og Oslo utenfor tett)	94,7 %	98,3 %	98,8 %	83,7 %	95,0 %	95,4 %	96,4 %
Oslo	92,9 %		88,8 %		78,0 %		86,7 %
Hedmark	97,7 %	98,3 %		72,9 %	97,1 %	98,5 %	
Oppland	93,8 %	98,5 %		89,2 %	97,0 %	98,2 %	
Buskerud	98,2 %	97,3 %	97,7 %	85,2 %	96,6 %	98,4 %	96,3 %
Vestfold	99,1 %	98,8 %	99,6 %	89,4 %	99,2 %	97,7 %	97,5 %
Telemark	98,9 %	97,8 %		100,0 %	97,1 %	96,1 %	
Aust-Agder	98,5 %	93,2 %		82,2 %	93,4 %	82,3 %	
Vest-Agder	98,4 %	92,9 %		54,5 %		84,0 %	
Rogaland	98,8 %	98,1 %	98,4 %	85,7 %	96,6 %	96,9 %	95,6 %
Hordaland	97,6 %	99,0 %	99,1 %	88,4 %	97,0 %	97,9 %	94,6 %
Sogn og Fjordane	97,4 %	99,3 %		90,6 %	89,2 %	98,8 %	
Møre og Romsdal	98,6 %	97,4 %		98,6 %	97,9 %	95,0 %	
Sør-Trøndelag	97,6 %	97,4 %		89,1 %	95,0 %	97,1 %	
Nord-Trøndelag	99,1 %	98,4 %		78,0 %	99,7 %	98,2 %	
Nordland	98,2 %	99,5 %		89,7 %	96,5 %	99,3 %	
Troms	98,2 %	99,1 %		97,0 %	96,3 %	97,5 %	
Finmark	97,8 %	98,6 %		100,0 %	97,2 %	97,4 %	
Totalt	98,0 %	98,2 %	98,2 %	89,0 %	96,4 %	97,4 %	
Totalt vektet	97,2 %	98,0 %	97,7 %	86,5 %	94,6 %	96,5 %	95,2 %

Bilbeltebruk blant passasjerer i buss var på 70 % ved siste spørreundersøkelse høsten 2019. Lavest andel hadde aldersgruppen 16-29 år (53 %) (Statens vegvesen, 2020).

Politiet skrev ut 2 068 gebyr for manglende bruk av verneutstyr i 2019, det var 47 % mindre enn året før og følger en sterkt nedadgående trend. Fra UP meldes det generelt om høy bruk av bilbelte.

5.1.3 Sikring av barn i bil

Politiet skrev ut 252 forenklede forelegg i 2019 for manglende/feil sikring av barn i bil, og for 1. halvår 2020 var tallet 86.

I følge tellinger av sikring av barn i bil i 2019 var 64 % av 1-3-åringene sikret bakovervendt, hvorav 92 % av 1-åringene og 39 % av 3-åringene (Statens vegvesen, 2020). Telling i 2018 av sikring av barn i alderen 4-7 år viste at 62 % satt i barnestol, 24 % på bilpute, 12 % var kun sikret med bilens bilbelte og 2 % av usikret (Statens vegvesen, 2019).

5.2 Bruk av hjelm

5.2.1 Manglende bruk av hjelm i ulykker

Av de 16 omkomne personene på MC i 2019 var det én som ikke brukte hjelm, én brukte hjelm feil og én er ukjent. Seks personer omkom på sykkel i 2019, av disse var det tre som ikke brukte hjelm (Ringen jr., 2020).

5.2.2 Bruk av sykkelhjem i trafikken

Telling gjennomført av Statens vegvesen viser at samlet for alle aldersgrupper har det vært en svært positiv utvikling for bruk av sykkelhjem, fra 34,8 % bruk i 2006 til 65,9 % bruk i 2019. Det er blant de voksne vi over tid har hatt den beste utviklingen, og denne trenden ser ut til å fortsette. 68 % hjelmbruk i 2019 er en økning på 3,8 prosentpoeng sammenliknet med 2018. Hjelmb Bruken er likevel klart høyest blant barn (83,2 %). Det har imidler-

tid ikke vært noen økning i hjelmb Bruken blant barn de siste fire årene, og resultatet for 2019 er lavere enn for 2015. Ungdom har klart lavere hjelmb Bruken enn andre aldersgrupper (45,4 %). Registrert hjelmb Bruken for denne aldersgruppen varierer betydelig fra år til år, men trenden over tid er positiv.

Samme telling viser at 9,2 % av syklistene brukte gul sykkeljakke/refleksvest i 2019 (telling gjennomført på dagtid). Bruken er størst blant de over 17 år (11,7 %) og lavest blant 12- til 17-åringene (2,3 %). 44 % oppgav at de brukte refleksvest/gul jakke i mørket ifølge en spørreundersøkelse fra 2016. I samme undersøkelse oppgir 80 % at de 'som oftest' bruker sykkellys når de sykler i mørket (Statens vegvesen, 2020).

5.3 Refleks

Av seks fotgjengere som ble påkjørt i mørket i 2019 og som omkom, var det to som ikke brukte refleks, mens tre av de andre fire ble definert som lite synlige (Ringen jr., 2020)

Bruken av fotgjengerrefleks²³ ble redusert med 3 prosentpoeng, fra 44 % i 2018 til 41 % i 2019. Trenden over tid er likevel positiv. Refleksbruken i tettbygd strøk har vært uendret de tre siste årene (33 %). På landevei var det en reduksjon fra 2018 til 2019, andelen i 2019 var 49 % (Statens vegvesen, 2020)

VURDERING

Det er mulig/lite sannsynlig at færre bruker verneutstyr. En stadig større del av bilparken består av biler med utstyr som gjør det vanskelig å kjøre ubemerket uten bilbelte. På den annen side har kontroll av verneutstyr blitt nedprioritert de siste årene og kan således føre til mindre bruk av verneutstyr.

²³ Trygg Trafikk gjennomfører årlige registreringer av refleksbruk blant voksne fotgjengere i november

6 AGGRESSIV ELLER ANNEN FARLIG TRAFIKKATFERD

6.1 Aggressiv/farlig atferd i ulykker

Særlig risikofylt atferd er angitt som medvirkende til at 12 dødsulykker skjedde i 2019 (12 % av dødsulykkene) (Ringen jr., 2020). Det er tilnærmet likt som foregående år.

6.2 Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken

Vegtrafikkloven er omfattende og innbefatter et stort antall regler og påbud. Politiet prioriterer de lovbrudd

som i særlig grad påvirker trafikksikkerheten, det gjelder særlig fartsovertredelser og ruspåvirket kjøring. For øvrig er prikkbelastningsordningen utformet slik at det skal være sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen²⁴.

I 2019 ble det utstedt 1 942 forenklede forelegg for prikkbelastede overtredelser utenom fart, mobilbruk og manglende sikring av barn. Det er omtrent på samme nivå som i 2018, men bortimot en halvering sammenlignet med fire år tilbake. Se tabell 10.

Tabell 10 Antall forenklede forelegg skrevet ut for prikkbelastet trafikkfarlig atferd utenom fart, mobilbruk og manglende sikring av barn for 2015-2019 og 1.halvår 2020

Forseelse	2015	2016	2017	2018	2019	1.halvår 2020
02A Kjøring i strid med fast/blinkende rødt lyssignal S §§ 23,24	1 217	1 035	866	656	607	262
02B Kjøring med for kort avstand til forandkjørende T §5 nr 3	919	391	343	390	301	150
04A Kjøring i sperreområde, gule sperrelinjer, S §22, §21 nr 4	175	203	176	137	144	71
05B Ulovlig forbikjøring vegkryss, bakketopp, kurve, T §12 nr 5	145	123	94	91	57	29
05C Ulovlig forbikjøring foran gangfelt, T §12 nr 6	13	11	11	6	6	2
06A Vikeplikt, ihh til skilt Vikeplikt og Stopp, S §6	644	493	391	336	577	194
06B Vikeplikt, for trafikk fra høyre, T §7 nr 2	82	74	74	97	65	37
06C Vikeplikt, for gående i gangfelt, T §9 nr 2	240	182	143	85	84	67
06D Vikeplikt, ved utkjøring fra p-plass e.l. områder, T §7 nr 4	20	22	17	13	14	7
06E Vikeplikt, for gående/syklende ved innsvinging, T §7 nr 3	3	4	1	5	4	2
08A Kjøring med motorsykkel endret for økt hastighet/ytelse, V §23	212	200	139	109	83	27
Sum prikk	3 670	2 738	2 255	1 925	1 942	848

²⁴ Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

Foruten overtredelser som avgjøres i veikanten med et forenklet forelegg er det et stort antall overtredelser som blir anmeldt. Det registreres årlig over 50 000 anmeldelser på brudd på vegtrafikkloven. Hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring utgjør bortimot 40 % av sakene. Største gruppe for øvrig er anmeldelser for manglende førerett, hele 10 269 anmeldelser ble registrert for dette i 2019.

Alle personskadeulykker skal bli registrert som en anmeldelse, men det er noe ulik praksis på hvilken statistikkgruppe disse blir ført, og således er det ikke alltid lett å lese ulykkene ut av anmeldelsestallene. I 2019 var det anmeldt 3 328 personskadeulykker med brudd på vegtrafikkloven §3. Se tabell 11.

VURDERING

Det er lite sannsynlig at det blir mer aggressiv eller farlig trafikkatferd.

Tabell 11 Anmeldelser for brudd på vegtrafikkloven, utenom ruspåvirket kjøring og hastighetsovertredelser 2019

Statistikkgruppe	2019
Materiell skade §3	5 447
Kjøretøy teknisk §23	878
Overlatelses medvirkning §17,2.ledd	440
Kjøring u/gyl. førerkrt §24,1.ledd	10 469
Skilt/Signal/Oppmerking §5	585
Avstand til forankjørende	60
Kjøre- og hviletid	1 857
Transport av farlig gods	161
Ikke stoppet trafikkkontroll §10	904
Uaktsom kjøring,mulig fare §3	2 637
Plikter v/trafikkuhell §1	1 224
Bruk av ureg.motorvogn §1	762
Uskicket fører §21,1.	172
Overlast	165
Sikring av last § 13,2.	527
Kabotasje	59
TRAFIKK, DIV	1 868

7 TRENDER OG ANDRE FORHOLD SOM PÅVIRKER TRAFIKKSIKKERHETEN

I dette kapittelet har vi tatt med forhold knyttet til vei, kjøretøy, trafikant, regelverk med mer, som kan påvirke trafikksikkerhetsbildet fremover.

Veksten i persontransport med bil er beregnet til 1,3 % økning pr. år frem til 2022, og deretter 1,1 % pr. år frem til 2030 (Madslie, Kwong, & Steinsland, 2017). Mens innenriks godstransport er beregnet til å øke 9 % fra 2016 til 2022 og 22 % frem til 2030 (Hovi, Hansen, Johansen, Jordbakke, & Madslie, 2017)

Korona

Utbrudd og spredning av koronaviruset har påvirket hele verden i stor grad gjennom store deler av 2020. Det er uvisst hvordan pandemien vil utvikle seg.

I 2. kvartal 2020 dro nordmenn på 3,6 millioner ferie- og yrkesreiser, noe som var hele to millioner færre reiser enn i samme kvartal året før, og er helt klart det laveste antall reiser som har blitt målt for 2. kvartal siden SSB startet med reiseundersøkelsen tilbake i 2002. Det var derimot en økning på 39 % i feriereiser innenlands²⁵.

En undersøkelse viser at før koronaperioden brukte halvparten egen bil til jobb eller studier, én av tre brukte kollektivt og én av tre gikk eller syklet og 5 % drev med samkjøring. Etter sommeren vil én av tre bruke egen bil mer til og fra jobb og studier, én av tre vil sykle eller gå mer, og to av ti vil fortsette med hjemmekontor. Dette viser at koronaen har medført store endringer i folks reisevaner²⁶.

7.1 Reisetrender

Yngre ungdommer går og sykler mindre enn før og reiser mer med bil som passasjer, mens ungdom som er ferdig med videregående skole kjører mindre bil og reiser mer kollektivt enn før, blant annet på grunn av redusert tilgang til bil og bedre tilgang til kollektivtransport.

Det er en viss generasjonseffekt i transportmiddelbruk, særlig for antall reiser som bilfører. De som er født på 60- og 70-tallet gjorde flere bilturer pr dag når de var unge enn de som er født på 80-tallet, og forskjellene vedvarer også senere i livet. Fortsetter denne utviklingen, vil vi dermed få en ytterligere nedgang i bilreiser og en økning gang- og kollektivreiser, både ved at det kommer nye generasjoner med lavere bilbruk enn tidligere generasjoner, og ved at de eldste ungdommene tar med seg sine reisevaner inn i voksen alder²⁷.

7.2 Veinettet

Det er totalt om lag 9 000 km riksvei med fartsgrense ≥ 70 km/t, 51,5 % av trafikkarbeidet på disse veiene foregår på veier som var møtefrie (1/1-2020), innen 1/1-2022 skal denne andelen være 54,1 %.

Ved utgangen av 2019 var det etablert forsterket midtoppmerking på ca. 2.080 km riksveier med fartsgrense ≥ 70 km/t, og der gitte kriterier er oppfylt. På mellom 200 og 300 km riksvei, der kriteriene er oppfylt, er det fortsatt ikke etablert forsterket midtoppmerking.

For fylkesveier med fartsgrense ≥ 70 km/t er forsterket midtoppmerking aktuelt på mellom 850 og 900 km. Pr. 1/1-2020 har 310 km fylkesvei forsterket midtoppmerking (Statens vegvesen, 2020).

Forhold knyttet til veien og veimiljøet vurderes å ha vært medvirkende faktorer i 35 % av dødsulykkene i 2019. Gjennomsnitt for perioden 2010-2019 er 28 %. De forholdene ved veien og veimiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er veiens linjeføring, sikt-hindringer og skilting.

Farlig sideterreng (inkl.stup) og farlige objekter i sikkerhetssonen vurderes å ha medvirket til skadeomfanget i 18 dødsulykker i 2019. Dette tilsvarer 51 % av alle utforkjøringsulykker i 2019 og 18 % av alle dødsulykkene.

²⁵ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/rekordfa-utenlandsreiser-i-2.kvartal>

²⁶ https://kollektivtrafikk.no/wp-content/uploads/2020/05/Agenda_Pendling-i-koronaperioden_Rapport_200526_LW-1.pdf

²⁷ <https://samferdsel.toi.no/hjem/stor-endring-i-ungdoms-reisevaner-siden-1990-tallet-article34621-98.html>

I tillegg har vanskelige vær- og føreforhold med dårlig sikt, snø, is og glatt føre ellers antatt å ha vært medvirkende faktor i 22 % av dødsulykkene i 2019 (Ringens jr., 2020).

7.3 Kjøretøy

Motorsykelbransjen har et rekordhøyt salg denne våren og sommeren og opplever at det er stor interesse for MC som nyttekjøretøy og til bruk mht. fritid, turer og opplevelser. Alt tyder på at det går mot et nytt rekordår for MC-salget i Norge i 2020²⁸.

Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbremse (AEB) er anslått å utgjøre 26 % i 2019, det er en økning på 9 prosentpoeng fra 2017. Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har felt-skiftevarsler (LDW) er anslått å utgjøre 30 %, noe som er 11 prosentpoeng mer enn i 2017. Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbremse for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklist (fotgjenger-AEB) er anslått til 24 %, ti prosentpoeng mer enn i 2017 (Statens vegvesen, 2020).

I 23 % av dødsulykkene i 2019 har feil og mangler ved kjøretøyene sannsynligvis medvirket til ulykkene. Gjennomsnitt for perioden 2010 – 2019 er 27 %. De faktorene som klart oftest går igjen er feil eller mangler ved dekk-/ hjulutrustning samt dårlige bremses.

Utilstrekkelig innebygget passiv sikkerhet²⁹ i kjøretøy kan ha bidratt til at 18 % av dødsulykkene i 2019 fikk dødelig utgang. For perioden 2010-2019 som helhet er andelen 37 % av dødsulykkene. Dette gjelder i stor grad eldre biler (Ringens jr., 2020).

7.3.1 Tungbil

Resultatene fra periodisk kjøretøykontroll (PKK) i 2019 viste at kun 24,3 % av tunge kjøretøyer (over 7,5 tonn) ble godkjent uten hverken 2er (feil som gir krav om etterkontroll) eller 3er feil (som gir bruksforbud).

Lavest godkjenningandel var det for:

- Lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr (47,4 %)
- Bremsanlegg (57,0 %)
- Understell og understellsutstyr (64,2 %)
- Aksler, hjul, dekk og hjuloppheng (68,6 %)

Resultater fra teknisk utekontroll fra Statens vegvesen viste at 28,4 % av kjøretøyene som ble kontrollert i 2019 var med feil og mangler som kvalifiserer til bruksforbud. I kontrollene i 2019 hadde en større andel enn tidligere år feil, noe som er en indikasjon på at kontrollene har blitt mer målrettede.

- 6 % av kjøretøyene der kontroll av bremses ble utført som rulleprøver ble ilagt bruksforbud.
- 12,8 % av kjøretøyene som ble kontrollert for vekt ble ilagt bruksforbud.
- 17,7 % av kjøretøyene som ble kontrollert for lastsikring ble ilagt bruksforbud.
- 7,6 % av de som ble kontrollert for sikt/ utsyn ble ilagt bruksforbud.

Totalt hadde 33,4 % av kjøretøyene som ble kontrollert i 2019 ikke godkjente bremses (Statens vegvesen, 2020).

7.4 Ungdomstendenser

Siste Ung Data - rapport dokumenterer en forsterkning av noen utviklingstrekk som det har vært antydninger til de aller siste årene – økt ungdomskriminalitet, cannabis- bruk og vold, økt forekomst av psykiske plager, mindre framtidsoptimisme og mer skjermtid. Rapporten viser også at stadig færre ungdommer trives på skolen, og at det er et økende antall ungdommer som oppfatter skolen som kjedelig. Samtidig er det færre som bruker mye tid på lekser (Bakken, 2019).

7.5 Teknologi på veien

Statens vegvesen holder på med og planlegger flere piloter på teknologi som anslås skal gi positiv trafikk-sikkerhetseffekt (Statens vegvesen, 2020, s. tiltak 114).

²⁸ <https://www.reitwagen.no/unikt-samarbeid-mellom-mcf-nmku-naf-naf-mc-og-kna/>

²⁹ Med passiv sikkerhet menes den beskyttelsen som kjøretøyet gir fører og passasjerer, når ulykken inntreffer

Eksempler

- Geofencing; en teknologi som går ut på å definere en geografisk sone på et digitalt kart og ved hjelp av sendere og mottakere i kjøretøy kan man sende informasjon om f.eks. trafikkregler eller ulykker direkte til biler i området.
- Deteksjon og varsling av hendelser på kritiske veistrekningslinjer (stopp i bakke).
- Automatisert utvelgelse og styring av risikokjøretøy til kontroll for å øke treffprosent på kontrollvirksomheten. ANPR kamera for avlesning av registreringsnummer og merking av farlig last (ADR), vektslynger (WIM), DSRC, akustisk piggdekk-/kjettingsensor, termokamera (VHD), oppslag mot risikoklassifiseringslister og trafikkstyring med LED variable skilt.
- Teste ut muligheter for eliminering av menneskelige feil ved bruk av selvkjørende busser. Test av deteksjon av sykkel i blindsoner (avsluttet og kjøres videre i et EU-prosjekt). Pilot med selvrapportering med mobilapp fra syklistene på farlige geografiske områder. Selvkjørende busser og data fra lokal sensorikk. Vurdering av 3D- og termokamera for identifikasjon, bevegelsesprediksjon og varsling for syklistene.
 - Testprosjekt i Kongsberg på tilrettelegging for selvkjøring:
 - Mer målrettede drifts- og vedlikeholdstiltak som potensielt kan gi bedre trafiksikkerhet for mye trafikanter.
 - Små selvkjørende vedlikeholdskjøretøyer.
 - Tilrettelegging for automatiserte transporter:

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

7.6 Automatiserte kjøretøy

Forslag til regulering av første steg (Automatiseringsnivå 3³⁰) er planlagt lagt fram til avstemming i WP29 i juni. I første omgang gjelder kravene for personbiler, på veier opptil 60 km/t uten fotgjengere, syklistene og kryssende trafikk³¹.

Et grunnleggende krav i Wien konvensjonen er at ethvert kjøretøy som er i bevegelse skal ha en sjåfør (som er en person), og sjåføren skal alltid ha full kontroll over kjøretøyet. Denne bestemmelsen har vært ansett som et hinder for automatisert kjøring. Det har imidlertid blitt fastslått at det er tillatt med testing av automatisert kjøring etter nasjonale regler³².

GRVA jobber videre med utvidelse av krav og valideringsmetoder som kan gjelde for flere kategorier av kjøretøy, veityper og hastighetsområde.

UNECE/WP1 skal komme med forslag til hvordan automatisert kjøring kan innføres på en trafiksikker måte. De skal vurdere nødvendige endringer i konvensjonen, eventuelt om det må lages en ny konvensjon for automatisert kjøring. Dette skal diskuteres på neste møte som er i september 2020 (Statens vegvesen, 2020, s. tiltak 115).

³⁰ Betinget automatisering: Systemene kan utføre automatiserte manøvrer under gitte forhold. Systemene overvåker trafiksituasjonen, men forventer at føreren tar over kontrollen ved behov. Føreren blir da varslet om å overta.

³¹ Under organisasjonen The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) i divisjon for Sustainable Transport er Norge med på to avtaler sammen med 55 andre land. Forslag til reguleringer av kjøretøytekniske krav avstemmes og vedtas i World Forum for the harmonization of vehicle regulations (WP29). Utvikling av regelverk for automatiserte kjøretøy foregår i ekspertgruppen Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA).

³² Harmoniserte trafikkregler reguleres av Wien konvensjonen om veitrafikk. Dette er en internasjonal traktat som gir regler om internasjonal veitrafikk for å ivareta trafiksikkerhet gjennom standardiserte trafikkregler. Konvensjonen forvaltes av Global Forum for Road Traffic Safety (UNECE/WP1). Statens vegvesen deltar på møter i UNECE/WP1 sammen med Samferdselsdepartementet. UNECE/WP 1 har nedsatt en ekspertgruppe for automatisert kjøring, som har utarbeidet Resolution on the Deployment of Highly and Fully Automated Vehicles in Road Traffic.

VEDLEGG

8.1 Drepte 2019

Oslo	13.05.2019	Samme kjøretning	Asker	EV18	Kvinne	78	Bilpassasjer
	13.05.2019	Samme kjøretning	Asker	EV18	Mann	75	Bilfører
	19.06.2019	Utforkjøring	Oslo	KV	Mann	61	Bilfører
Øst	13.01.2019	Fotgjenger innblandet	Fredrikstad	FV117	Mann	79	Fotgjenger
	15.01.2019	Fotgjenger innblandet	Nes	FV177	Kvinne	89	Andre
	01.04.2019	Motsatt kjøretning	Aurskog-Høland	FV171	Mann	42	Bilfører
	04.04.2019	Motsatt kjøretning	Skedsmo	FV1535	Kvinne	50	Bilfører
	21.04.2019	Utforkjøring	Moss	RV19	Mann	28	Bilfører
	28.04.2019	Utforkjøring	Ullensaker	EV16	Mann	27	Bilfører
	01.05.2019	Motsatt kjøretning	Ullensaker	KV	Kvinne	73	Sykkel
	16.05.2019	Utforkjøring	Sarpsborg	FV109	Mann	30	Bilfører
	14.06.2019	Motsatt kjøretning	Halden	RV204	Mann	18	Bilfører
	12.09.2019	Motsatt kjøretning	Nannestad	EV16	Mann	20	Bilfører
	24.09.2019	Motsatt kjøretning	Nes	FV177	Mann	16	lett MC
	11.11.2019	Motsatt kjøretning	Nannestad	FV120	Mann	38	Bilfører
	26.12.2019	Motsatt kjøretning	Frogn	EV134	Kvinne	56	Bilfører
	26.12.2019	Motsatt kjøretning	Nittedal	RV4	Kvinne	47	Bilfører
Innlandet	14.01.2019	Motsatt kjøretning	Ringsaker	EV6	Mann	62	Bilfører
	05.03.2019	Utforkjøring	Stange	PV	Mann	42	Bilfører
	06.03.2019	Samme kjøretning	Vågå	RV15	Mann	89	Bilfører
	07.04.2019	Utforkjøring	Grue	FV201	Mann	51	MC
	18.04.2019	Motsatt kjøretning	Gran	RV4	Kvinne	70	Bilfører
	27.04.2019	Motsatt kjøretning	Eidskog	FV21	Mann	60	MC
	18.05.2019	Utforkjøring	Søndre Land	FV33	Mann	53	Bilfører
	24.09.2019	Samme kjøretning	Hamar	RV25	Mann	36	MC
	08.10.2019	Motsatt kjøretning	Nord-Aurdal	FV51	Mann	23	Bilfører
	13.10.2019	Utforkjøring	Søndre Land	FV34	Mann	64	Bilfører
	29.10.2019	Motsatt kjøretning	Gjøvik	RV4	Mann	30	Bilfører
	10.11.2019	Motsatt kjøretning	Gran	FV34	Mann	69	Bilpassasjer
	Sør-Øst	04.04.2019	Fotgjenger innblandet	Nes	RV7	Mann	60
12.04.2019		Fotgjenger innblandet	Sandefjord	KV	Kvinne	54	Fotgjenger
03.05.2019		Motsatt kjøretning	Drangedal	FV38	Mann	54	Bilfører
05.06.2019		Utforkjøring	Holmestrand	EV18	Mann	34	Bilfører
07.06.2019		Andre uhell	Vinje	EV134	Mann	49	MC
10.06.2019		Utforkjøring	Sandefjord	FV312	Mann	68	Bilfører
22.06.2019		Samme kjøretning	Drammen	FV283	Mann	76	Bilfører
24.06.2019		Utforkjøring	Larvik	FV3022	Mann	21	MC
09.08.2019		Utforkjøring	Notodden	FV360	Kvinne	35	Bilfører
14.08.2019		Motsatt kjøretning	Øvre Eiker	RV35	Mann	70	Bilfører
07.09.2019		Motsatt kjøretning	Larvik	EV18	Mann	27	Bilfører
21.11.2019		Fotgjenger innblandet	Sandefjord	FV303	Kvinne	999	Fotgjenger

	24.11.2019	Fotgjenger innblandet	Larvik	FV303	Kvinne	87	Fotgjenger
	08.12.2019	Fotgjenger innblandet	Ringerike	EV16	Kvinne	75	Fotgjenger
	19.12.2019	Motsatt kjøreretning	Skien	KV	Kvinne	93	Bilfører
Agder	04.04.2019	Motsatt kjøreretning	Kristiansand	EV39	Mann	23	Bilfører
	11.04.2019	Fotgjenger innblandet	Lillesand	KV	Kvinne	26	Fotgjenger
	02.06.2019	Fotgjenger innblandet	Hægebostad	PV	Kvinne	28	Fotgjenger
	07.06.2019	Utforkjøring	Kvinesdal	FV4162	Mann	25	MC
	14.07.2019	Utforkjøring	Kvinesdal	FV465	Mann	59	Bilpassasjer
	15.07.2019	Utforkjøring	Marnardal	FV4238	Mann	69	MC
	02.09.2019	Motsatt kjøreretning	Vennesla	FV405	Mann	89	Sykkel
	18.12.2019	Fotgjenger innblandet	Kristiansand	RV9	Mann	89	Fotgjenger
Sør-Vest	24.08.2019	Utforkjøring	Gjesdal	FV506	Mann	37	MC
	11.11.2019	Motsatt kjøreretning	Tysvær	EV39	Mann	18	Bilfører
	27.11.2019	Utforkjøring	Sola	FV510	Mann	19	Bilfører
	05.12.2019	Motsatt kjøreretning	Stord	EV39	Mann	43	Bilfører
	06.12.2019	Fotgjenger innblandet	Randaberg	EV39	Mann	77	Fotgjenger
	11.12.2019	Fotgjenger innblandet	Vindafjord	FV4752	Kvinne	82	Fotgjenger
Vest	07.03.2019	Utforkjøring	Sund	PV	Mann	73	Bilfører
	08.03.2019	Motsatt kjøreretning	Bergen	EV16	Mann	40	Bilfører
	14.04.2019	Utforkjøring	Bergen	FV578	Mann	21	Bilpassasjer
	13.06.2019	Utforkjøring	Lindås	EV39	Mann	35	MC
	30.07.2019	Andre uhell	Jølster	FV5690	Mann	55	Bilfører
	31.08.2019	Utforkjøring	Aurland	KV	Mann	49	Sykkel
	10.09.2019	Samme kjøreretning	Fjaler	FV57	Mann	19	MC
	13.09.2019	Motsatt kjøreretning	Os	EV39	Kvinne	58	Bilfører
	23.10.2019	Motsatt kjøreretning	Høyanger	EV39	Mann	47	MC
	01.11.2019	Motsatt kjøreretning	Aurland	EV16	Kvinne	51	Bilfører
Møre og Romsdal	07.01.2019	Kryssende kjøreretning	Gjemnes	EV39	Mann	24	Bilfører
	07.01.2019	Kryssende kjøreretning	Gjemnes	EV39	Mann	24	Bilpassasjer
	18.01.2019	Fotgjenger innblandet	Rauma	PV	Kvinne	85	Fotgjenger
	26.03.2019	Motsatt kjøreretning	Sula	FV61	Mann	80	Bilfører
	26.06.2019	Andre uhell	Fræna	FV64	Mann	39	MC
	12.07.2019	Motsatt kjøreretning	Rauma	EV136	Kvinne	75	Bilfører
	20.10.2019	Motsatt kjøreretning	Volda	EV39	Kvinne	29	Bilpassasjer
	20.10.2019	Motsatt kjøreretning	Volda	EV39	Kvinne	62	Bilpassasjer
	24.10.2019	Utforkjøring	Sunndal	FV62	Kvinne	61	Bilfører
	13.11.2019	Motsatt kjøreretning	Volda	EV39	Mann	69	Bilfører

Trøndelag	11.01.2019	Motsatt kjøretning	Orkdal	EV39	Mann	28	Bilfører
	17.05.2019	Motsatt kjøretning	Stjørdal	EV14	Kvinne	49	MC
	17.08.2019	Utforkjøring	Høylandet	FV17	Mann	69	Bilfører
	08.09.2019	Motsatt kjøretning	Hemne	EV39	Mann	43	Bilfører
	13.09.2019	Samme kjøretning	Midtre Gauldal	FV6554	Mann	83	Andre
	25.10.2019	Motsatt kjøretning	Oppdal	EV6	Mann	43	Bilfører
	25.10.2019	Motsatt kjøretning	Oppdal	EV6	Mann	51	Bilpassasjer
	25.10.2019	Motsatt kjøretning	Oppdal	EV6	Mann	55	Bilpassasjer
	12.12.2019	Andre uhell	Trondheim	EV6	Mann	29	Bilfører
	16.12.2019	Kryssende kjøretning	Orkdal	EV39	Kvinne	68	Bilfører
	20.12.2019	Motsatt kjøretning	Oppdal	EV6	Mann	23	Bilfører
Nordland	07.02.2019	Motsatt kjøretning	Saltdal	EV6	Mann	18	Bilfører
	07.02.2019	Motsatt kjøretning	Saltdal	EV6	Mann	18	Bilpassasjer
	28.03.2019	Utforkjøring	Flakstad	EV10	Mann	61	Bilfører
	06.05.2019	Andre uhell	Rana	PV	Mann	83	Sykkel
	18.05.2019	Utforkjøring	Brønnøy	FV76	Mann	61	Sykkel
	24.05.2019	Kryssende kjøretning	Gildeskål	FV17	Mann	51	MC
	14.07.2019	Utforkjøring	Alstahaug	FV17	Mann	45	Sykkel
	20.07.2019	Andre uhell	Narvik	KV	Mann	79	Bilpassasjer
	01.08.2019	Utforkjøring	Meløy	FV7426	Mann	24	Bilfører
	24.08.2019	Utforkjøring	Vågan	FV81	Kvinne	19	Bilfører
	24.08.2019	Utforkjøring	Vågan	FV81	Kvinne	39	Bilpassasjer
	24.08.2019	Utforkjøring	Vågan	FV81	Kvinne	35	Bilpassasjer
	10.10.2019	Motsatt kjøretning	Rana	FV17	Mann	46	Bilfører
	04.12.2019	Motsatt kjøretning	Hemnes	EV6	Mann	22	Bilfører
	05.12.2019	Motsatt kjøretning	Vågan	EV10	Kvinne	83	Bilpassasjer
Troms	17.03.2019	Motsatt kjøretning	Storfjord	EV6	Kvinne	29	Bilfører
	10.09.2019	Motsatt kjøretning	Skånland	EV10	Mann	20	Bilfører
	15.12.2019	Utforkjøring	Lenvik	FV7872	Kvinne	52	Bilpassasjer
Finnmark	29.04.2019	Utforkjøring	Alta	FV7996	Mann	41	MC

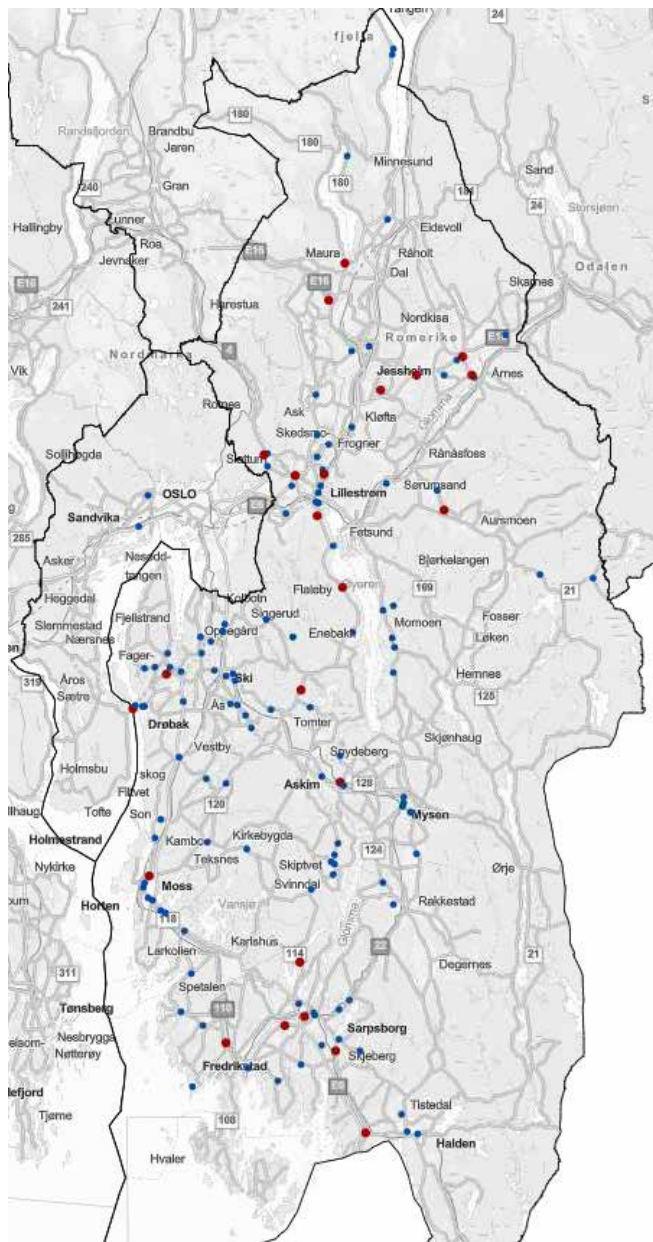
8.2 Ulykkeskart fra Statens vegvesen

Ulykkeskart kan hentes fra Statens vegvesens nettside vegkart.no³³

Skriv inn 'Trafikkulykke' i søkefeltet. Bruk filter for å definere ønsket tidsrom og alvorlighetsgrad (eller eventuelt annet). Velg kategorier alvorlighetsgrad. Zoom i kart for ønsket område.

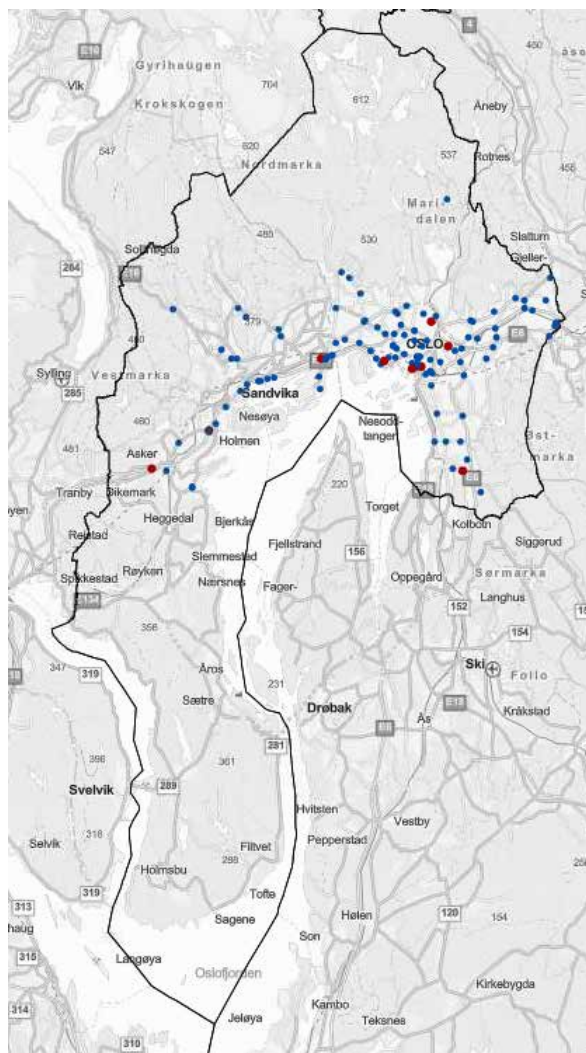
8.3 Ulykkeskart fra ArcGIS, drepte og hardt skadde 2018 og 2019

8.3.1 Øst politidistrikt

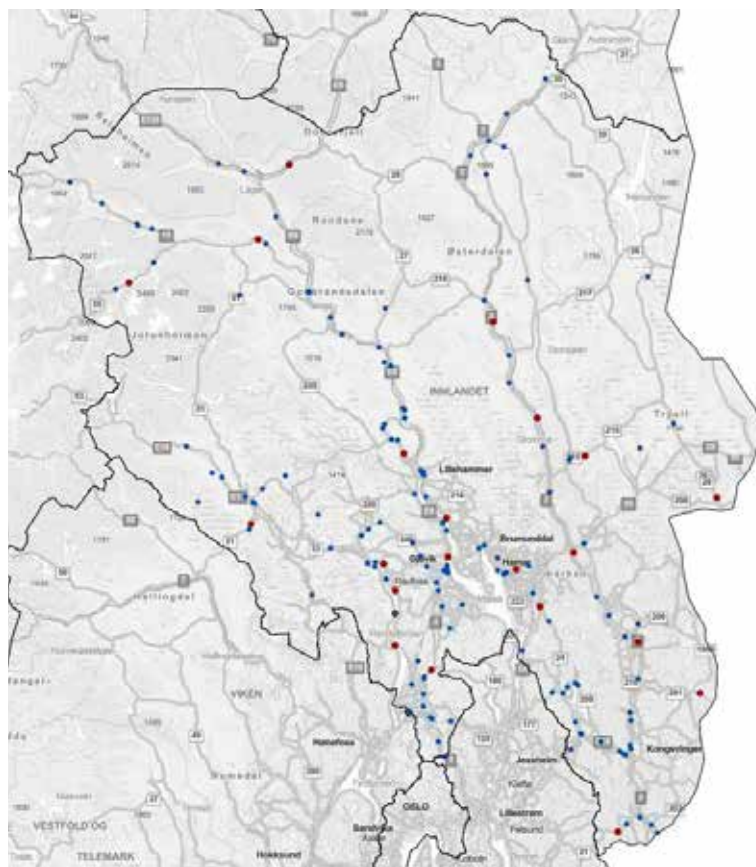


³³ [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3/hva:~\(id~570\)\)](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3/hva:~(id~570)))

8.3.2 Oslo pd³⁴

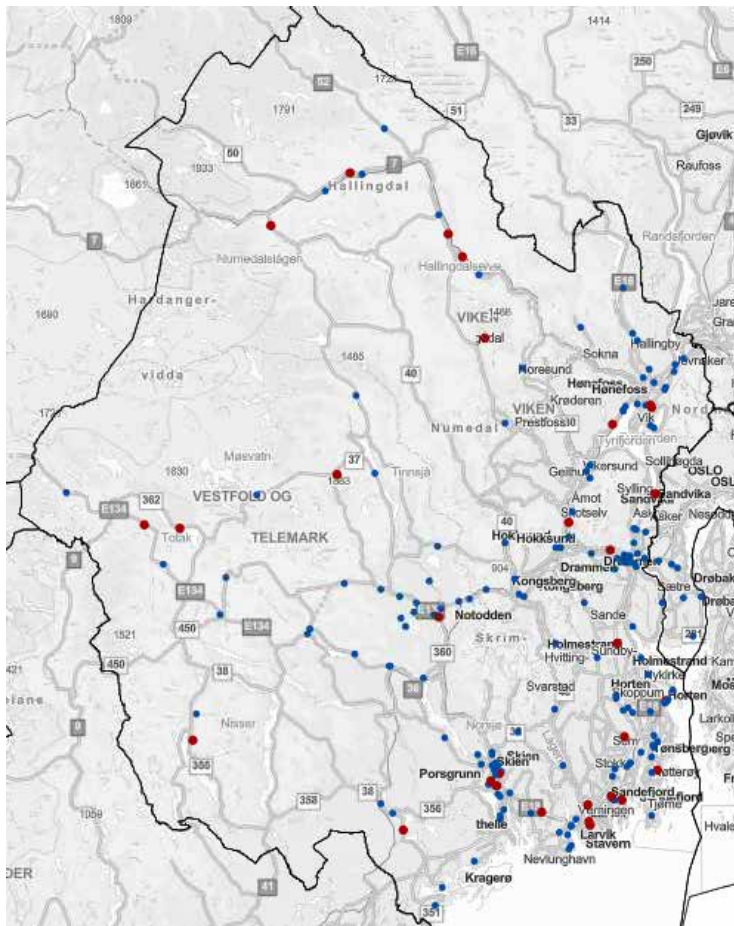


8.3.3 Innlandet pd

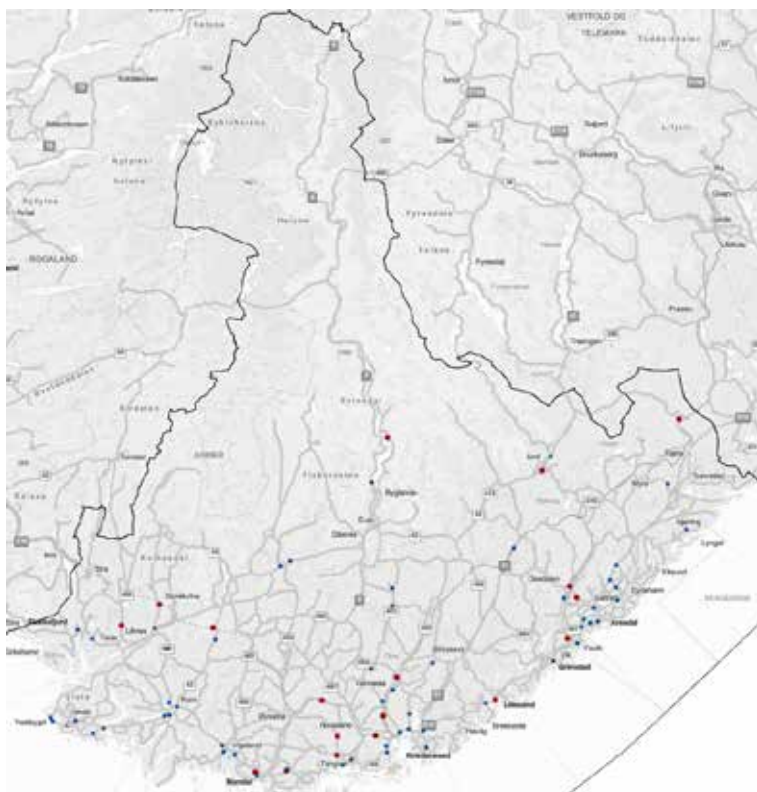


³⁴ Røyken og Hurum er slått sammen med Asker kommune fra 1/1 2020, ulykker i Røyken og Hurum i 2018 og 2019 er derfor registrert i Sør-Øst pd.

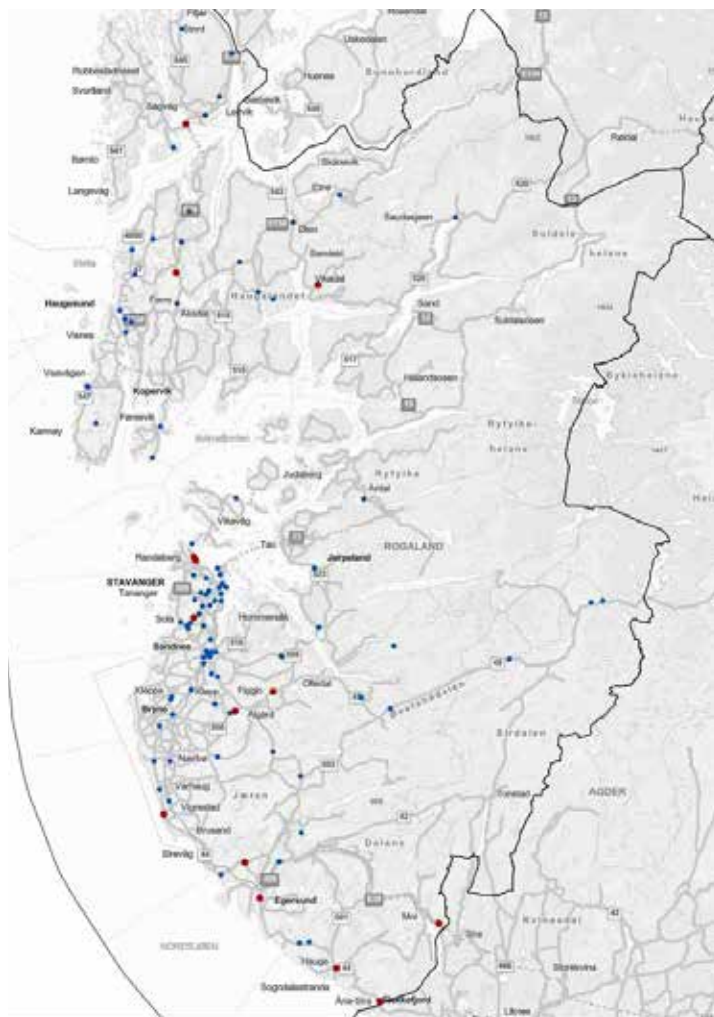
8.3.4 Sør-Øst pd



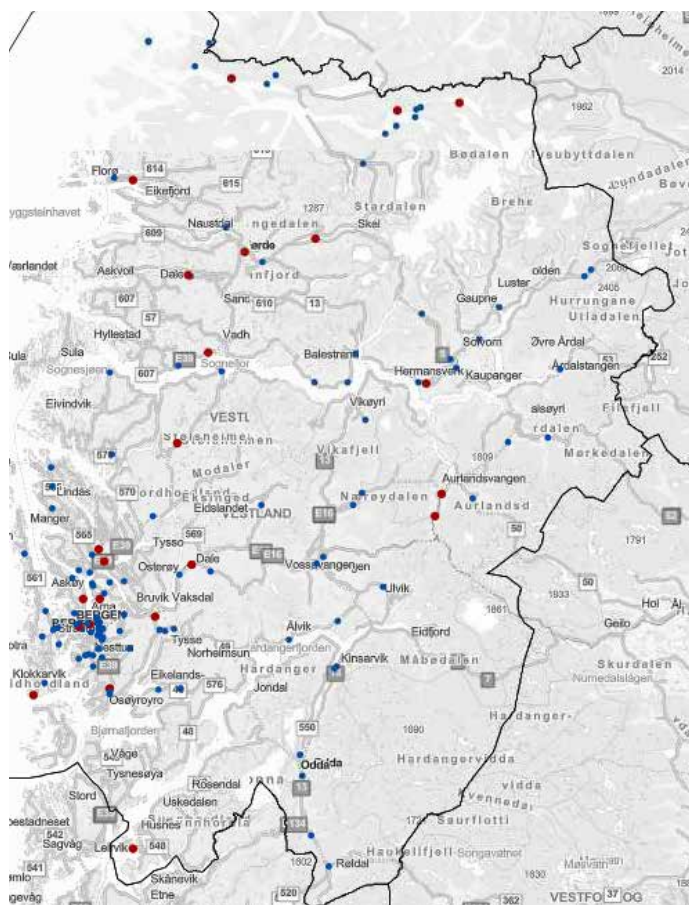
8.3.5 Agder pd



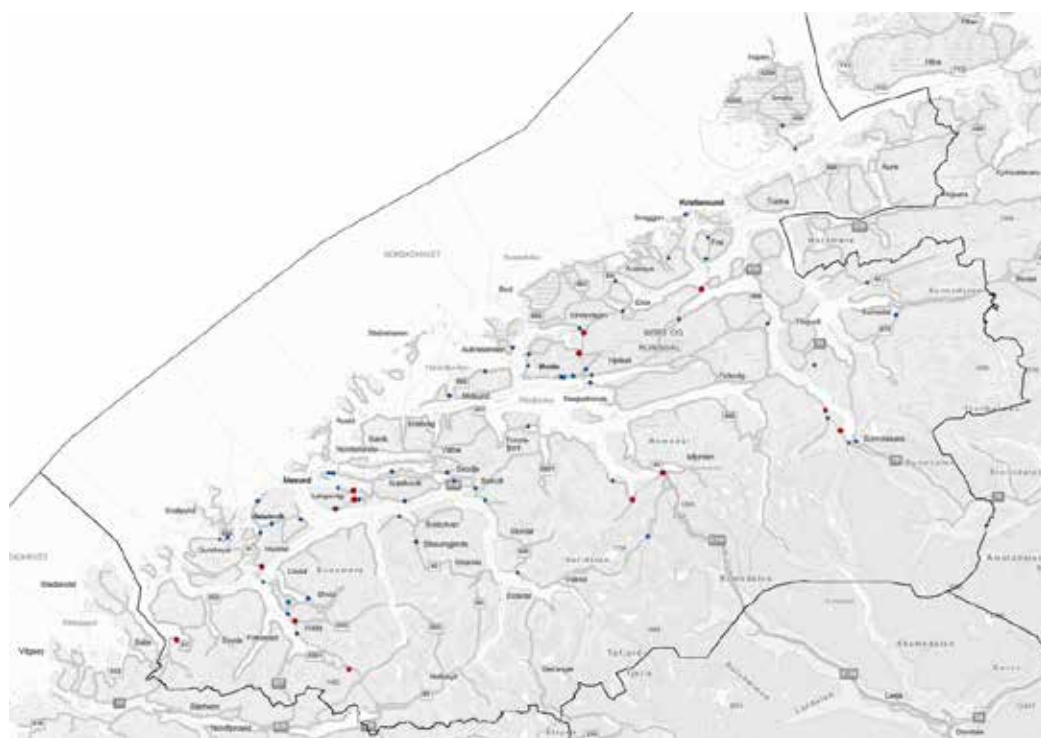
8.3.6 Sør-Vest pd



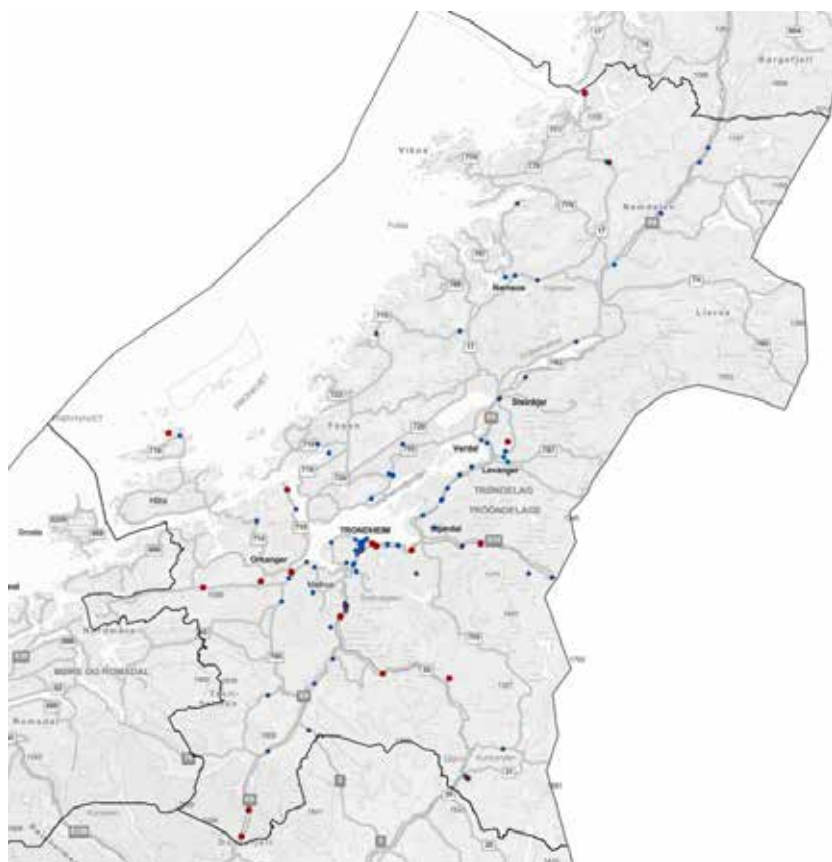
8.3.7 Vest pd



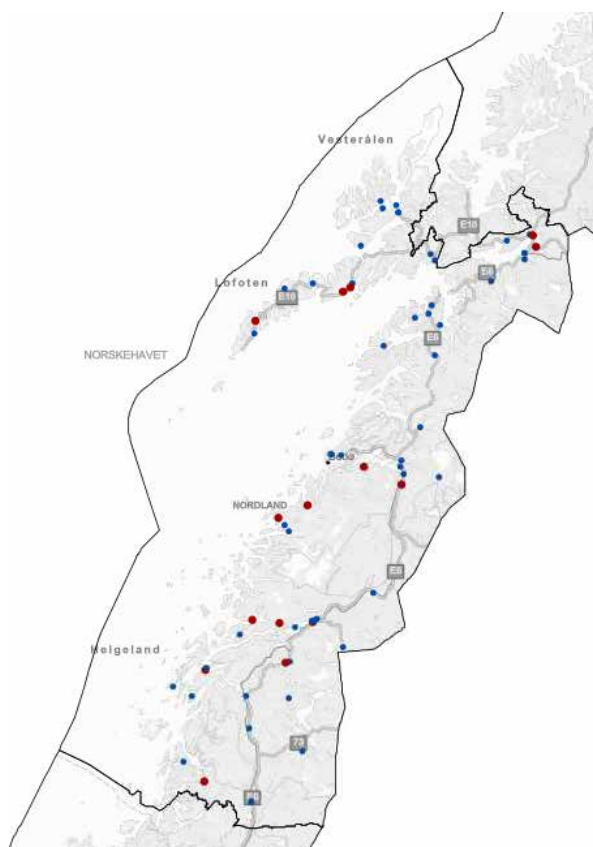
8.3.8 Møre og Romsdal pd



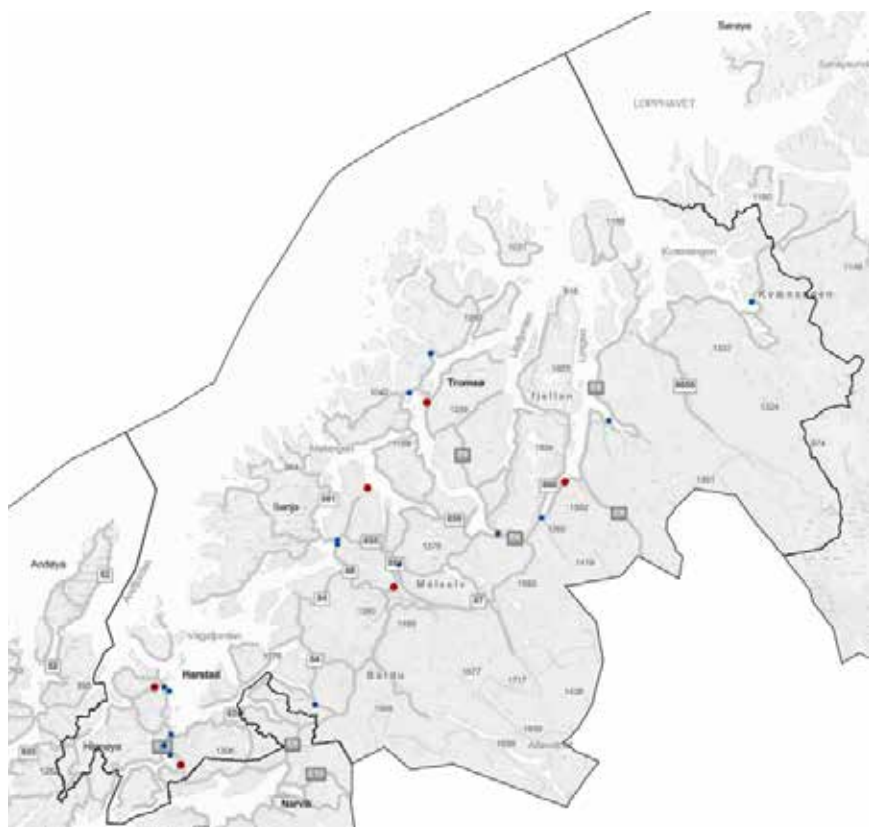
8.3.9 Trøndelag pd



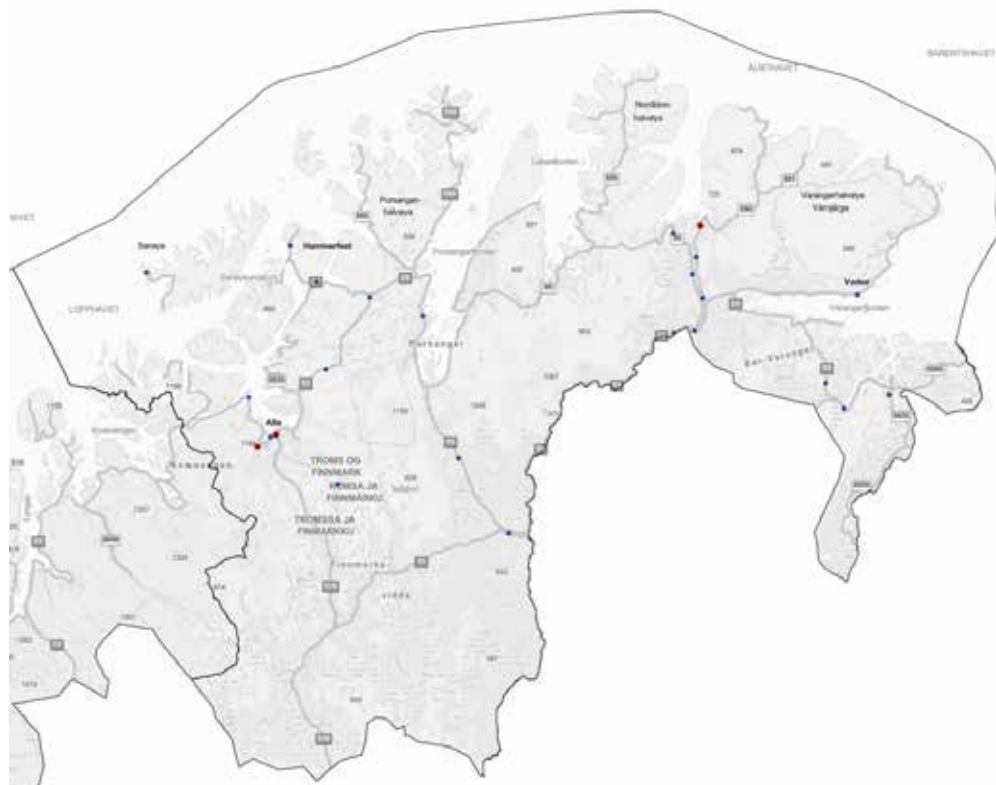
8.3.10 Nordland pd



8.3.11 Troms pd



8.3.12 Finnmark pd



OVERSIKTSTABELLER

9.1 Antall ulykker, drepte og hardt skadde i trafikken

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antall ulykker	8 078	7 925	8 182	7 726	6 922	6 434	6 079	6 154	5 241	4 972	4 563	4 374	4 086	3 898	3 579
Drepte	224	242	233	255	212	208	168	145	187	147	117	135	106	108	108
Hardt skadde	977	940	879	867	751	714	679	699	703	674	693	656	665	602	565
Lettere skadde	9 455	8 866	8 843	8 806	7 790	7 319	7 009	6 713	5 753	5 397	4 831	4 613	4 245	4 078	3 589

9.2 Antall ulykker, drepte og hardt skadde fordelt på politidistrikt

	Ulykker					Drepte					Hardt skadde				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
pd01 Oslo	722	668	571	582	482	6	5	6	7	3	125	106	82	58	54
pd02 Øst	651	554	526	508	437	15	16	10	9	14	73	79	85	64	67
pd03 Innlandet	383	366	323	402	315	17	16	11	12	12	78	58	78	101	71
pd04 Sør-Øst	680	701	648	586	552	18	23	15	19	15	100	96	81	96	101
pd05 Agder	289	283	265	261	224	11	9	5	10	8	37	45	54	35	24
pd06 Sør-Vest	422	363	363	313	342	9	18	11	9	6	52	61	51	52	52
pd07 Vest	447	444	446	417	427	12	10	13	15	10	79	69	81	71	60
pd08 Møre og Romsdal	249	229	254	207	208	2	5	7	6	10	37	27	40	33	33
pd09 Trøndelag	400	408	335	315	269	11	14	12	11	11	58	60	45	41	45
pd10 Nordland	173	197	195	182	187	9	9	8	4	15	24	30	33	32	35
pd11 Troms	95	98	108	72	81	5	4	6	4	3	22	16	26	8	10
pd12 Finnmark	52	63	52	53	55	2	6	2	2	1	8	9	9	11	13
Totalsum	4 563	4 374	4 086	3 898	3 579	117	135	106	108	108	693	656	665	602	565

9.3 Antall ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på type ulykke

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Samme kjøretning	49	55	47	49	58	56	71	65	49	54
Motsatt kjøretning	233	193	180	188	161	160	141	156	146	159
Kryssende kjøretning	96	87	91	121	119	115	106	103	94	70
Fotgjenger innblandet	93	110	104	125	127	129	101	102	91	89
Utforkjøring	279	242	258	227	223	210	226	210	206	175
Andre uhell	36	45	47	68	57	59	63	68	45	45
Totalt	786	732	727	778	745	729	708	704	631	592

9.4 Antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper

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

9.5 Antall drepte og hardt skadde fordelt på alder og kjønn

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

9.6 Antall ulykker, drepte og skadde per politidistrikt

9.6.1 Øst politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	880	28	71	938
2010	803	28	84	937
2011	789	12	67	879
2012	812	18	104	840
2013	736	16	93	816
2014	656	22	77	763
2015	651	15	73	752
2016	554	16	79	575
2017	526	10	85	559
2018	508	9	64	561
2019	437	14	67	437

9.6.3 Innlandet politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	599	24	116	725
2010	525	30	100	633
2011	514	29	89	593
2012	533	20	97	576
2013	442	18	79	453
2014	402	16	67	463
2015	383	17	78	452
2016	366	16	58	417
2017	323	11	78	367
2018	402	12	101	416
2019	315	12	71	311

9.6.2 Oslo politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	1 081	13	61	1 106
2010	1 061	8	69	1 089
2011	943	7	76	963
2012	934	8	73	888
2013	821	8	117	813
2014	802	5	128	811
2015	722	6	125	717
2016	668	5	106	699
2017	571	6	82	534
2018	582	7	58	633
2019	482	3	54	497

9.6.4 Sør-Øst politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	968	29	117	1 212
2010	956	26	85	1 176
2011	853	23	116	1 128
2012	929	21	106	1 100
2013	839	33	93	1 059
2014	774	32	97	895
2015	680	18	100	747
2016	701	23	96	819
2017	648	15	81	752
2018	586	19	96	649
2019	552	15	101	552

9.6.5 Agder politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	458	18	59	502
2010	393	19	42	455
2011	382	9	34	447
2012	383	13	33	463
2013	317	10	44	360
2014	326	9	46	347
2015	289	11	37	294
2016	283	9	45	277
2017	265	5	54	290
2018	261	10	35	258
2019	224	8	24	225

9.6.7 Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	798	24	93	951
2010	734	23	77	901
2011	686	23	70	839
2012	669	19	87	752
2013	496	24	70	573
2014	501	12	73	535
2015	450	12	82	433
2016	444	10	69	450
2017	446	13	81	457
2018	417	15	71	425
2019	427	10	60	425

9.6.6 Sør-Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	564	13	63	618
2010	484	10	64	525
2011	498	13	57	586
2012	492	13	48	584
2013	430	22	59	442
2014	418	9	46	420
2015	422	9	52	437
2016	363	18	61	333
2017	363	11	51	363
2018	313	9	52	317
2019	342	6	52	332

9.6.8 Møre og Romsdal politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	361	20	36	350
2010	349	8	50	313
2011	309	5	27	327
2012	320	6	36	313
2013	295	13	39	307
2014	284	7	36	282
2015	246	2	34	257
2016	229	5	27	261
2017	254	7	40	224
2018	207	6	33	200
2019	211	10	33	204

9.6.9 Trøndelag politidistrikt

	Antall		Hardt skadde	Lettere skadde
	ulykker	Drepte		
2009	637	21	76	726
2010	580	22	66	656
2011	556	14	69	616
2012	582	8	70	646
2013	495	19	59	533
2014	434	19	51	464
2015	400	11	58	408
2016	408	14	60	410
2017	335	12	45	344
2018	315	11	41	313
2019	269	11	45	267

Merk: Trøndelag-fylkene + Bindal kommune
(tilsvarer gamle Sør& Nord Trønderlag politidistrikt)

9.6.10 Nordland politidistrikt

	Antall		Hardt skadde	Lettere skadde
	ulykker	Drepte		
2009	319	11	36	361
2010	297	22	42	351
2011	291	9	34	326
2012	259	9	23	286
2013	200	11	33	205
2014	218	10	30	246
2015	173	9	24	196
2016	197	9	30	213
2017	195	8	33	201
2018	182	4	32	183
2019	187	15	35	191

Merk: Nordland fylke minus Bindal kommune

9.6.11 Troms politidistrikt

	Antall		Hardt skadde	Lettere skadde
	ulykker	Drepte		
2009	157	6	8	189
2010	174	9	19	202
2011	164	15	22	185
2012	155	10	17	158
2013	109	7	9	122
2014	98	1	13	117
2015	95	5	22	84
2016	98	4	16	104
2017	108	6	26	106
2018	72	4	8	69
2019	81	3	10	91

9.6.12 Finnmark politidistrikt

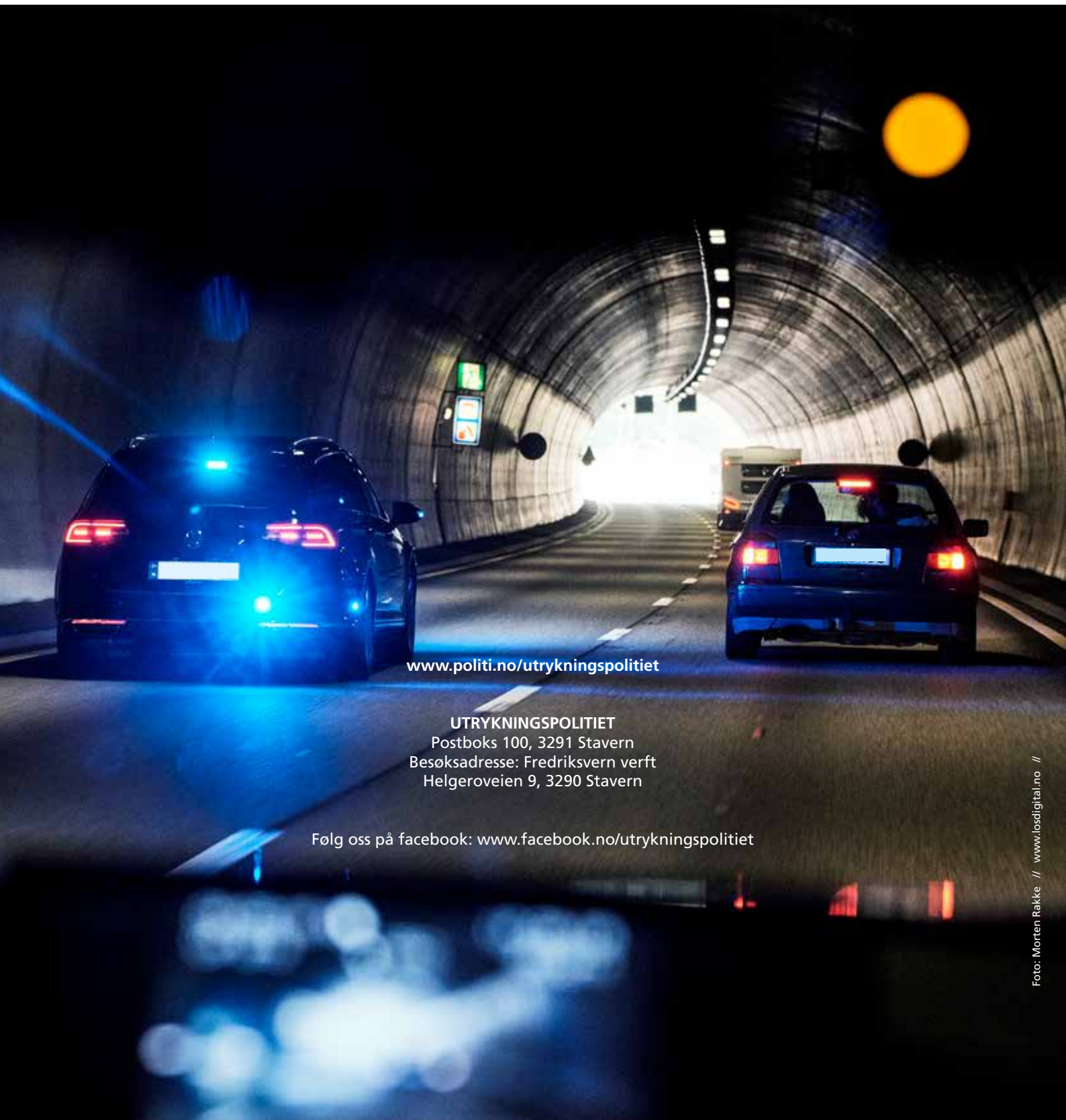
	Antall		Hardt skadde	Lettere skadde
	ulykker	Drepte		
2009	100	5	15	112
2010	78	3	16	81
2011	94	9	18	120
2012	86	-	5	107
2013	61	6	8	70
2014	59	5	10	54
2015	52	2	8	54
2016	63	6	9	55
2017	52	2	9	48
2018	53	2	11	54
2019	55	1	13	62

LITTERATURLISTE

- Adminaité-Fodor, D., & Jost, G. (2020). *How safe is walking and cycling in Europe? PIN Flash 38*. ETSC.
- Bakken, A. (2018). *Ungdata. Nasjonale resultater 2018, NOVA Rapport 8/18*. Oslo: NOVA.
- Bakken, A. (2019). *Ung data 2019. Nasjonale resultater. NOVA Rapport 9/19*. Oslo: NOVA. Oslo MET.
- Elvik, R. (2009). *The Power model of the relationship between speed and road safety. Update and new analyses. TØI-rapport 1034/2009*.
- Elvik, R., & Høye, A. (2015). *Hvor mye kan antall drepte og hardt skadde i trafikken reduseres? Foreløpige beregninger*.
- Fearnley, N., Berge, S., & Johnsson, E. (2020). *Delte elsparkesykler i Oslo En tidlig kartlegging. TØI-rapport 1748/2020*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Furuhaugen, H., Jamt, R., Nilsson, G., Vindenes, V., & Gjerde, H. (2018). *Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkarfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet 2016-17*. Oslo Universitetssykehus.
- Gjerde, H., Valen, A., Frost, J., & Pasnin, L. (2020). *Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018*. Oslo: Oslo universitetssykehus.
- Hardy, E., Margaritis, D., Ouellet, J. V., & Winkelbauer, M. (2020). *The dynamics of motorcycle crashes. A global study of 1578 motorcyclists*.
- Hovi, I., Hansen, W., Johansen, B., Jordbakke, G., & Madslie, A. (2017). *Fremskrivinger for godstransport i Norge 2016-2050. TØI-rapport 1555/2017*.
- Høye, A. K. (2019). *Potensielle effekter av redusert omfang av politikontroll. Arbeidsdokument 51497*. Transportøkonomisk institutt.
- Høye, E., Elvik, R., Sørensen, M., & Vaa, T. (2009). *Trafikksikkerhetshåndboken, Kap 8.6*.
- Madslie, A., Kwong, C., & Steinsland, C. (2017). *Fremskrivinger for persontransport i Norge 2016-2050. TØI-rapport 1554/2017*.
- Pettersen, S., Middelkoop, G., & Hjelmeland, K. (2020). *Rusmiddelstatistikk Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2019*. Oslo: Oslo universitetssykehus.
- Ramnath, R., Kinnear, N., Chowdhury, S., & Hyatt, T. (2020). *Interacting with Android Auto and Apple CarPlay when driving: The effect on driver performance. A simulator study. REPORT PPR948*.
- Ringen jr., S. (2020). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2019. Statens vegvesens rapport nr 691*. Statens Vegvesen.
- Sagberg, F., Høye, A., & Sundfør, H. (2016). *“jeg så ham ikke” - Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken; TØI-rapport 1535/2016*.
- Statens vegvesen. (2019). *Tilstandsundersøkelse kap. 1 Bruk av bilbelte 2019*.
- Statens vegvesen. (2019). *Trafikksikkerhetsutviklingen 2018. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*.
- Statens vegvesen. (2020). *Oppfølging av tiltakene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 halvveis i planperioden*.
- Statens vegvesen. (2020). *Trafikksikkerhetsutviklingen 2019. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*.
- Statens vegvesen, Politiet, Trygg trafikk, Utdanningsdirektoratet, KS, Helsedirektoratet. (2018). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*.
- Tischbein, S. (2020). *Ulovlig bruk av mobiltelefon i bil. Bacheloroppgave Politihøgskolen 2020*.
- WHO Regional Office for Europe. (2020). *European regional status report on road safety 2019*. København.



POLITIET
POLITIDIREKTORATET



www.politi.no/utrykningspolitiet

UTRYKNINGSPOLITIET
Postboks 100, 3291 Stavern
Besøksadresse: Fredrikvern verft
Helgeroveien 9, 3290 Stavern

Følg oss på facebook: www.facebook.no/utrykningspolitiet