



Trafikksikkerhetssatsinger i Nasjonal transportplan 2025-2036

v/Sigurd Løtveit, Statens vegvesen

(Trafikksikkerhetskonferansen for Vestfold og Telemark 28. og 29. oktober 2024)



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



Hva er Nasjonal transportplan (NTP)?

- Viser hovedtrekkene i regjeringen sin transportpolitikk
- Omfatter både veg, bane, luftfart og infrastruktur for sjøtransporten
- Har 12 års planporisont, men revideres hvert fjerde år

Hvorfor er NTP viktig for trafikksikkerhetsarbeidet?

- Viser regjeringens mål for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen
- Angir viktige prioriteringer og viser sentrale innsatsområder i trafikksikkerhetsarbeidet

Målstruktur i NTP 2025-2036

Overordnet mål

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Hovedmål

Enklere reise-
hverdag og økt
konkurransesevne
for næringslivet



Bidra til
oppfyllelse av
Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og
hardt skadde



Effektiv bruk av
ny teknologi



Mer for
pengene

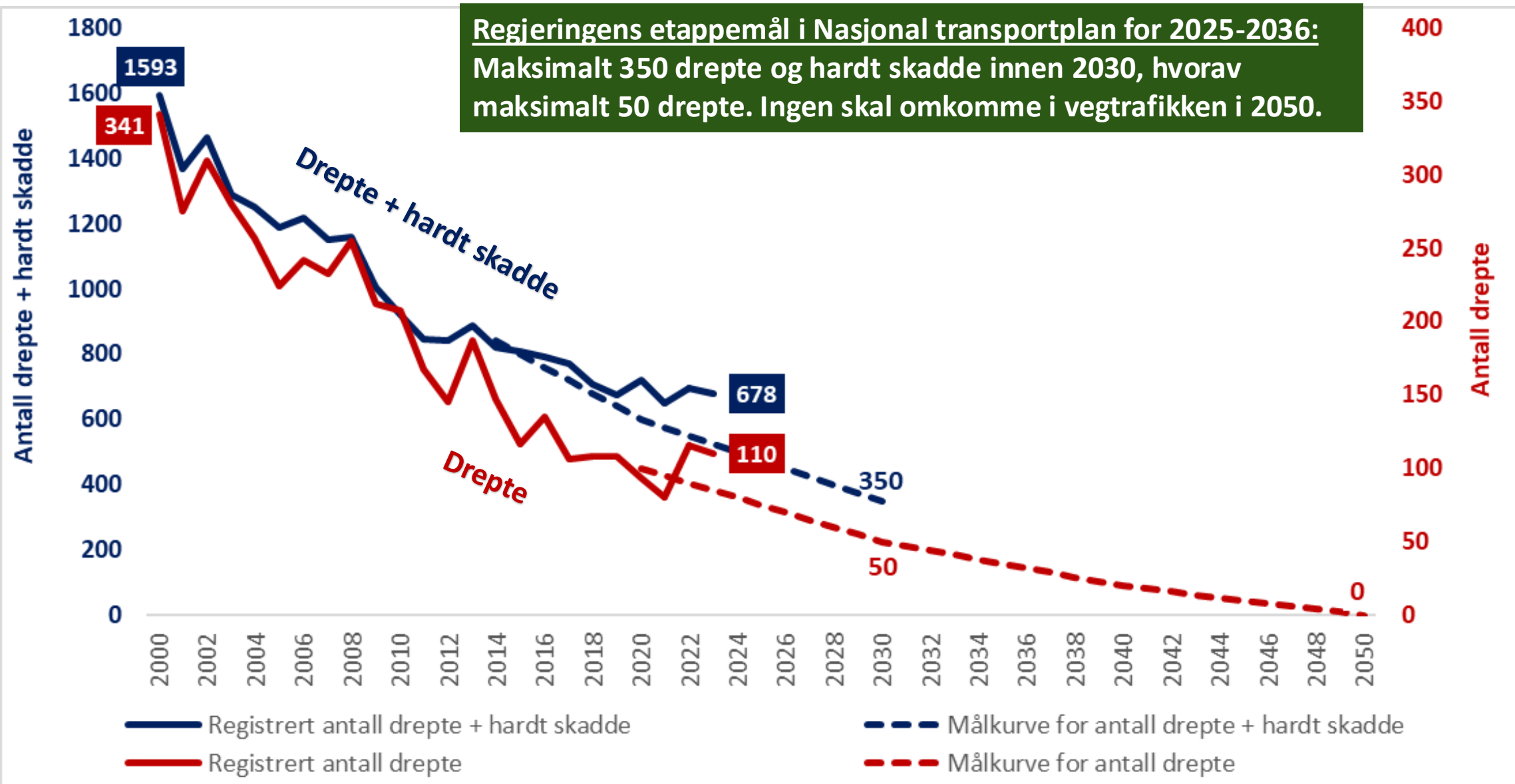


Etappemål for trafikksikkerhet

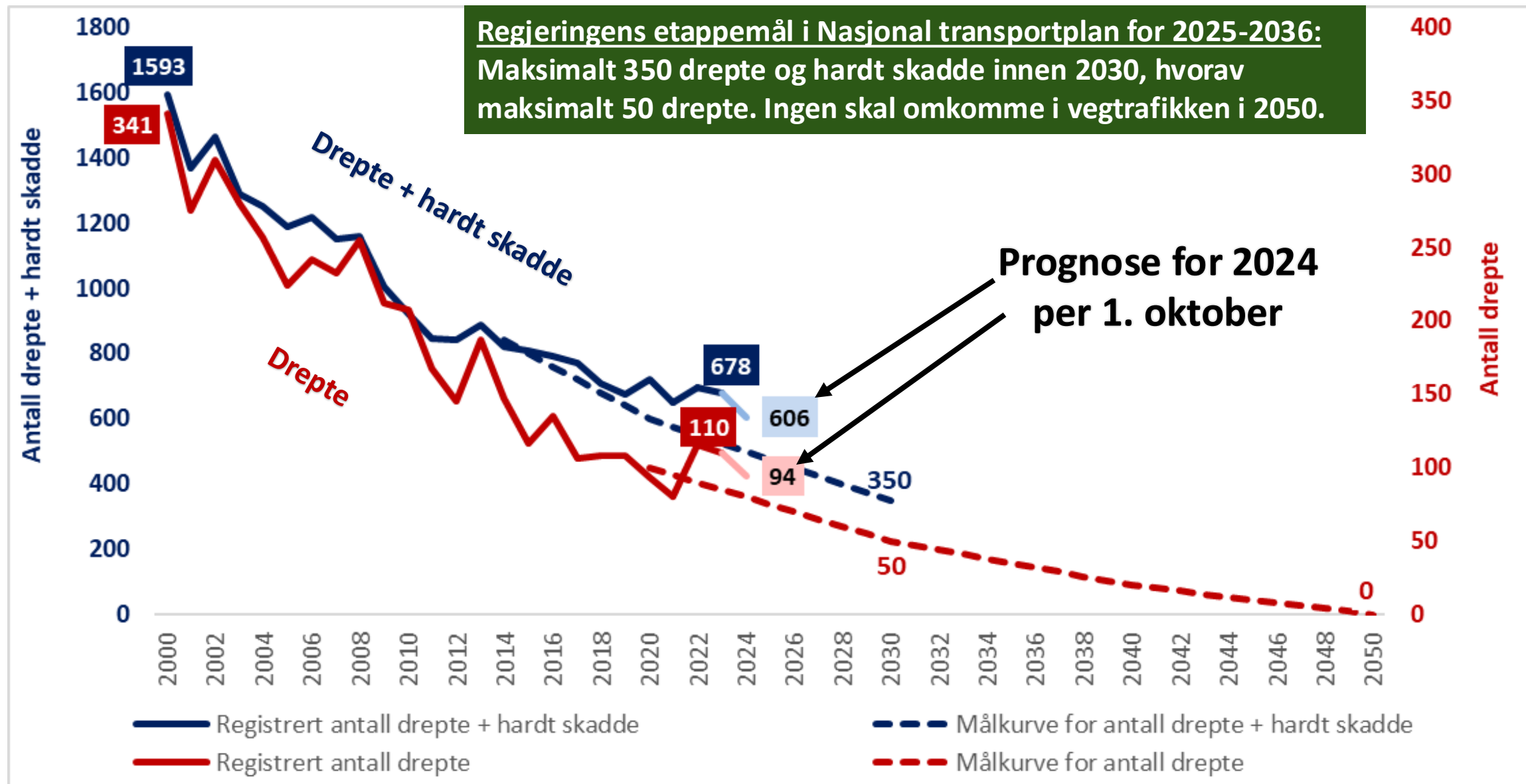
Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050

Utvikling i antall drepte og hardt skadde

Regjeringens etappemål i Nasjonal transportplan for 2025-2036:
Maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030, hvorav
maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.



Utvikling i antall drepte og hardt skadde (inkl. med prognose for 2024)



Fra Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

- «Etappemålene er dermed svært ambisiøse og krever intensivering på alle områder i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhet må ha høy prioritet og forsterket innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, både offentlige og private.» (side 96 i NTP)
- «Etappemålet i 2030 innebærer at antall omkomne i veitrafikken skal mer enn halveres i første seksårsperiode. For å oppnå dette vil regjeringen forsterke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet innen **kontroll og håndheving, kampanjevirkksomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov.**» (side 8 og 9 i NTP)



(1) Kontroll og håndheving



Statens vegvesen

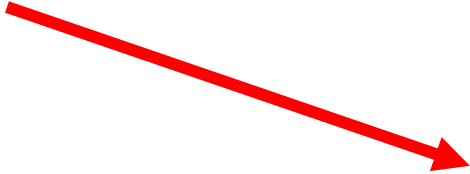
- «Sentrale innsatsområder i planperioden er å intensivere arbeidet med å få trafikanter til å overholde fartsgrensene og ikke kjøre i ruspåvirket tilstand.» (side 98 i NTP)
- «Regjeringen vil i planperioden legge til rette for å øke bruken av ATK, både punkt- og strekningsmåling. Regjeringen vil legge til rette for at ATK, både på punkt og strekning, kan brukes som et mer proaktivt trafikksikkerhetstiltak.» (side 99 i NTP)
- Har igangsatt et arbeid for å få et effektivt rettslig grunnlag for inndragning av motorvogn som er brukt ved store farts- overtreidelser.
- Vil foreslå innstramminger i regelverket for å forby tjenester som varsler trafikanter om kontroll.
- «Statens vegvesen vil videreføre, effektivisere og fortsette målrettingen av sin kontroll- og tilsynsvirksomhet.» (side 99 i NTP)





Kostnad per unngått drept/ hardt skadd ved ulike tiltak

Kontrolltiltak

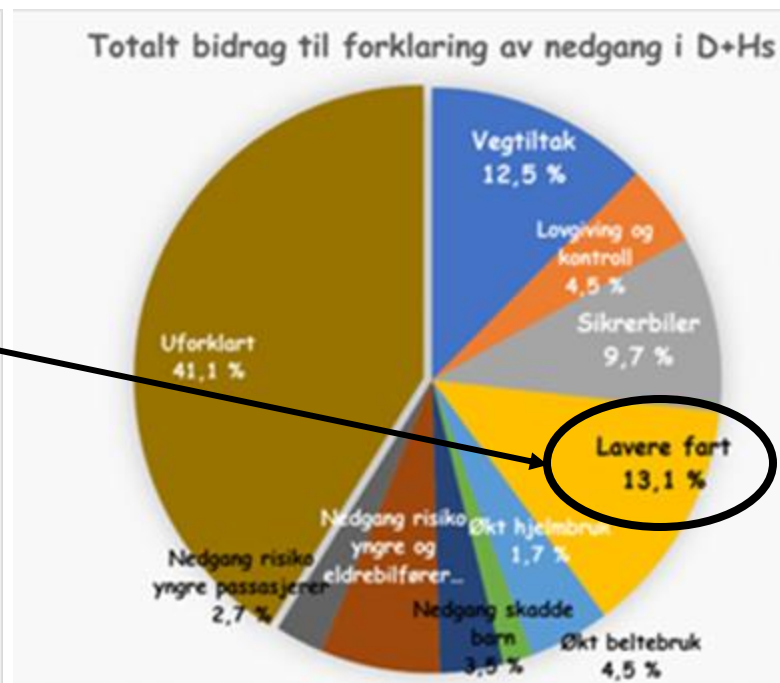
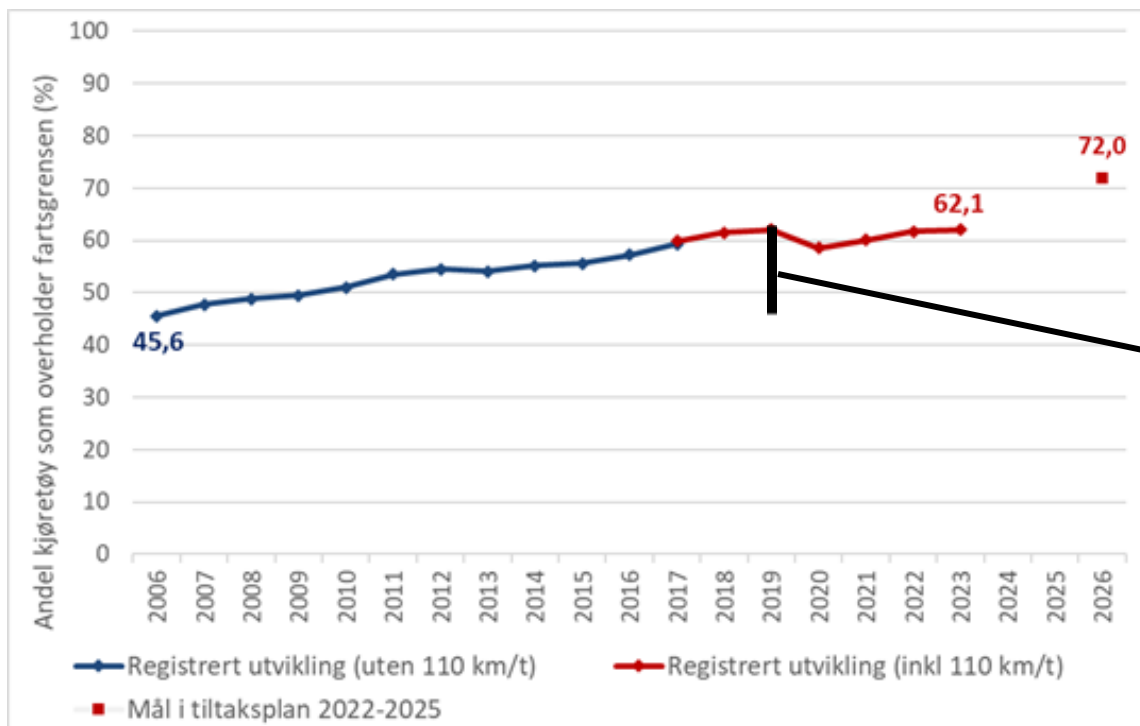


Til sammenlikning

I dagens samfunnsøkonomiske beregninger legges til grunn en enhets-kostnad lik **14,6 mill. kr** per drept/hardt skadd.

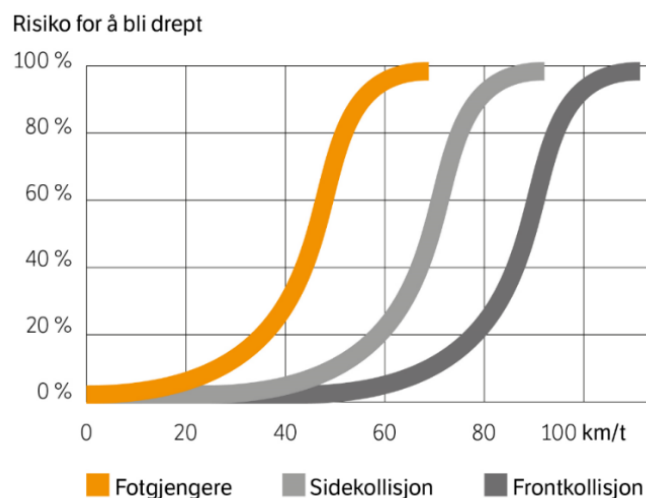
Tiltak	Beskrivelse av ekstrainsats	Kostnad per unngått drept eller hardt skadd (mill. kr)
Fartskontroll (kombinert fartskontroll og bilbeltekontroll)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	3,79
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	5,48
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	7,58
Ruskontroll (alkohol og narkotika)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	8,87
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	11,83
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	14,20
Punkt-ATK	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	9,32
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	13,36
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	15,77
Streknings-ATK	Fra dagens innsats til 2,5 ganger dagens innsats	8,18
	Fra 2,5 ganger dagens innsats til 5 ganger dagens innsats	12,67
	Fra 5 ganger dagens innsats til 10 ganger dagens innsats	15,06
Teknisk kontroll av tunge godsbiler (Statens vegvesen)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	7,92
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	9,62
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	12,24
Kontroll av kjøre- og hviletid (Statens vegvesen)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	13,46
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	16,83
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	20,71

Hvorfor er fart viktig?



Venstre del: Utvikling i andel som overholder fartsgrensen.

Høyre del: Andelen av redusert antall drepte og hardt skadde i perioden 2000-2019 som skyldes lavere fart (hentet fra TØI rapport 1816/2021).

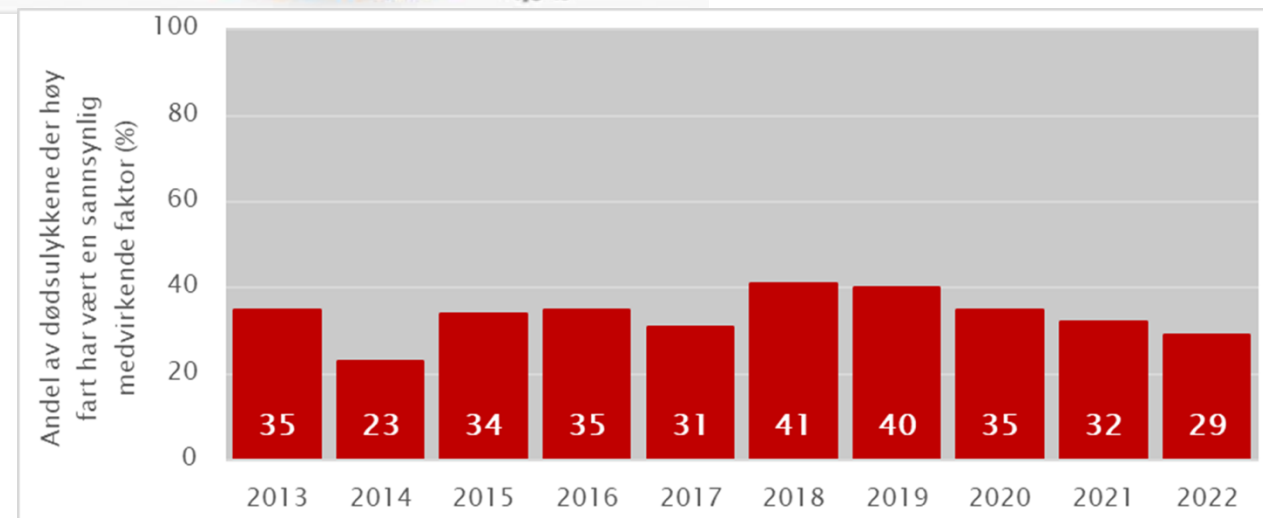


Prinsippskisse som viser risikoen for å bli drept avhengig av hastighet

(1) som fotgjenger ved påkjørsel av bil

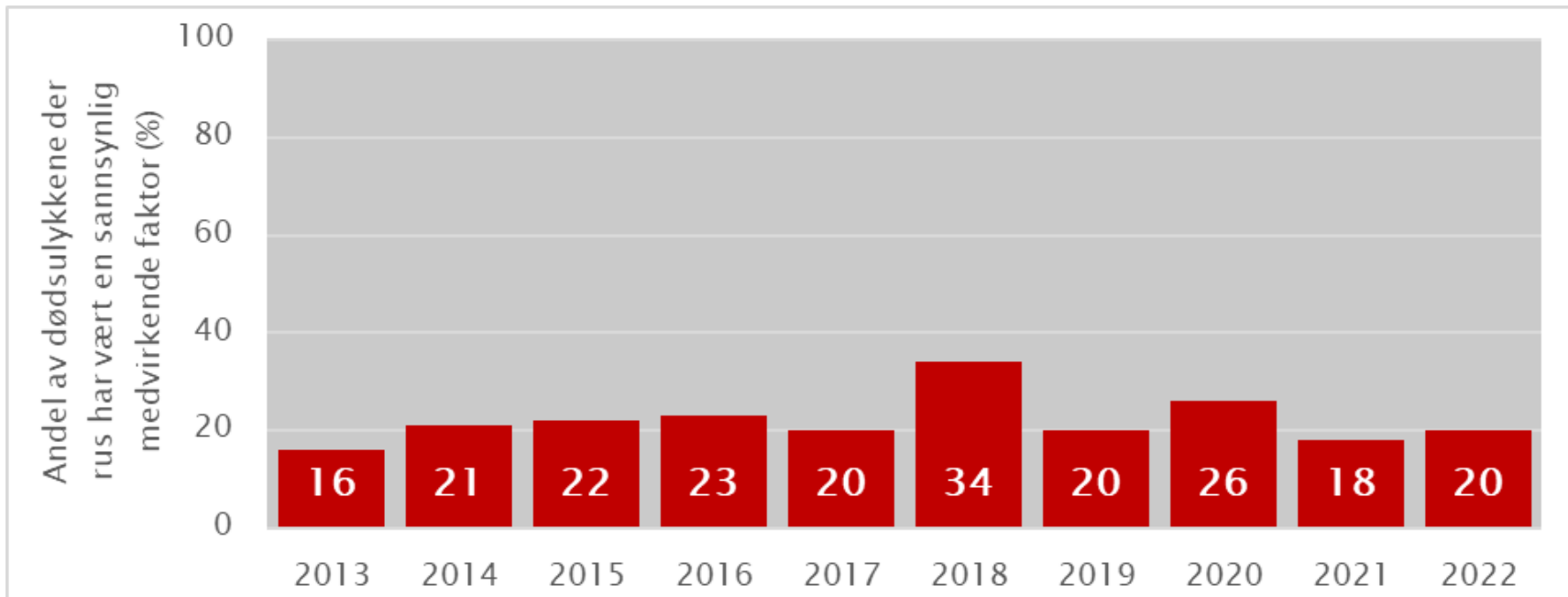
(2) i bil ved påkjørsel fra siden

(3) i bil ved frontkollisjon



Andel av dødsulykkene med høy fart som medvirkende faktor (UAG)

Hvorfor er rus et viktig tema?

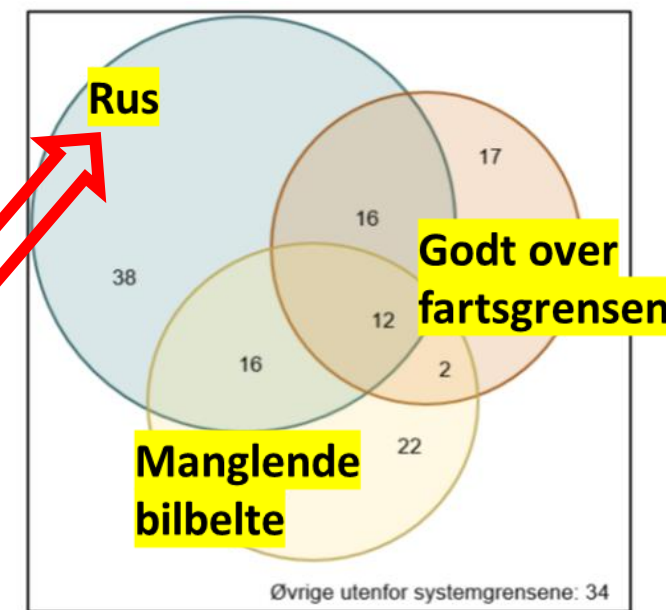


Utvikling i andel av dødsulykker der rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor (data fra UAG)

OUS sin veikantundersøkelse fra 2016/2017 viser at **0,2 prosent** av trafikkarbeidet utføres med **promille lik eller høyere enn 0,2**. Basert på dette kan vi anta at det hver dag kjøres mer enn **200 000 km** med personbil der føreren er alkoholpåvirket.

OUS sin veikantundersøkelse fra 2016/2017 viser at **0,7 prosent** av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av **narkotika**.

TØI har funnet at 40 prosent av dødsulykkene i perioden 2017-2020 skyldes atferd utenfor nullvisjonens systemgrenser. Ruspåvirket kjøring var den hyppigste medvirkende faktoren når det gjelder dødsulykker med atferd utenfor nullvisjonens systemgrenser.



(2) Kampanjevirkksomhet



Statens vegvesen

- Regjeringen vil: «... prioritere og styrke innsatsen til kampanjevirkksomhet i planperioden. Sentralt i dette arbeidet er å utarbeide en oppmerksomhetsstrategi med en bredere og mer systematisk tilnærming til temaet uoppmerksomhet.» (side 100 i NTP)



Hvorfor er det behov for økt innsats til tiltak for å forebygge uoppmerksomhet?

- Forskning viser at uoppmerksomhet er en sannsynlig medvirkende faktor i opp mot hver tredje dødsulykke.
- Det er mye som tyder på at uoppmerksomhet i form av distraksjon er et økende problem, noe som i stor grad er knyttet til den teknologiske utviklingen (mobilbruk, berøringsskjermer i bil m.m.).
- Med unntak av den pågående oppmerksomhetskampanjen har det til nå vært gjennomført relativt få tiltak for å forebygge uoppmerksomhet.

Tenk

Tenk gjennom hva som kan ta oppmerksomheten din bort fra trafikken

Gjør

Gjør deg ferdig med det du kan før du kjører

Kjør!

Takk for oppmerksomheten

(3) Målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer

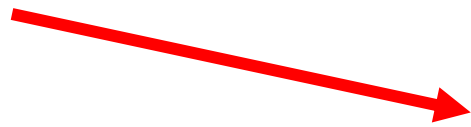
- «Ulykkesanalyser viser at faktorer knyttet til vei og veimiljø har vært medvirkende årsak i 28 pst. av dødsulykkene i gjennomsnitt for perioden 2013–2022. For å motvirke dette vil regjeringen styrke innsatsen til målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med et særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov. Sentrale tiltak er etablering av midtrekkverk og forsterket midtoppmerking for å forhindre møteulykker, tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker, veilyss, utbedring av kryss, bruk av ITS-tiltak og bygging av kontrollstasjoner.» (side 100 og 101 i NTP)
- «Regjeringen vil videreføre en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha en minstestandard mht. utforkjøringsulykker. Dette innebærer at veien skal oppfylle gjeldende krav til utforming og omfang av siderekkverk, ettergivende master, profilert kantlinje, utbedring eller skilting av farlige kurver samt utbedring av terrenget langs veien der det ikke er siderekkverk.» (side 101 i NTP)





Kostnad per unngått drept/ hardt skadd ved ulike tiltak

Kontrolltiltak



Investeringer

- **Målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer:** 20-30 mill. kr per unngått drept/hardt skadd
- **Firefelts motorveier:** 300-350 mill. kr per unngått drept/hardt skadd

Til sammenlikning

I dagens samfunnsøkonomiske beregninger legges til grunn en enhetskostnad lik 14,6 mill. kr per drept/hardt skadd.

Tiltak	Beskrivelse av ekstrainsats	Kostnad per unngått drept eller hardt skadd (mill. kr)
Fartskontroll (kombinert fartskontroll og bilbeltekontroll)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	3,79
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	5,48
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	7,58
Ruskontroll (alkohol og narkotika)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	8,87
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	11,83
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	14,20
Punkt-ATK	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	9,32
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	13,36
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	15,77
Streknings-ATK	Fra dagens innsats til 2,5 ganger dagens innsats	8,18
	Fra 2,5 ganger dagens innsats til 5 ganger dagens innsats	12,67
	Fra 5 ganger dagens innsats til 10 ganger dagens innsats	15,06
Teknisk kontroll av tunge godsbiler (Statens vegvesen)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	7,92
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	9,62
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	12,24
Kontroll av kjøre- og hviletid (Statens vegvesen)	Fra dagens innsats til 25 % økt innsats	13,46
	Fra 25 % økt innsats til 50 % økt innsats	16,83
	Fra 50 % økt innsats til 100 % økt innsats	20,71

Andre TS-prioriteringer i Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025-2036

- Trafikksikkerhet i tilknytning til byvekstavtaler/storbyområder

- «På grunn av ulykkessituasjonen i byområdene er det behov for å gi **trafikksikkerhet en tydeligere plass i byvekstavtalene.**» (side 104 i NTP)
- «Mål og resultater i byvekstavtalene følges opp gjennom et sett med indikatorer for alle byområdene. Dette indikatorsettet vil bli utvidet med en **supplerende indikator for trafikksikkerhet.** Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for tiltak og på sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak.» (Side 47 i NTP)
- «Kunnskapsoppbygging og erfaringsutveksling er viktig, og Statens vegvesen vil ta initiativ til å opprette et **nytt forum for å diskutere trafikksikkerhetstiltak** i de ni byområdene som har, eller er aktuelle for, byvekstavtaler.» (side 47 i NTP)
- «Regjeringen vil videreføre innsatsen knyttet til sårbare trafikanter som gående og syklende i planperioden. Det må gjennomføres et bredt spekter av tiltak, knyttet til planlegging, drift og vedlikehold, investeringer i infrastruktur for gående og syklende og trafikanteradferd. Hensynet til trafikksikkerhet må inngå som en integrert del av planleggingen for gode transportløsninger i storbyområdene og fylkeskommunene.» (side 104 i NTP)



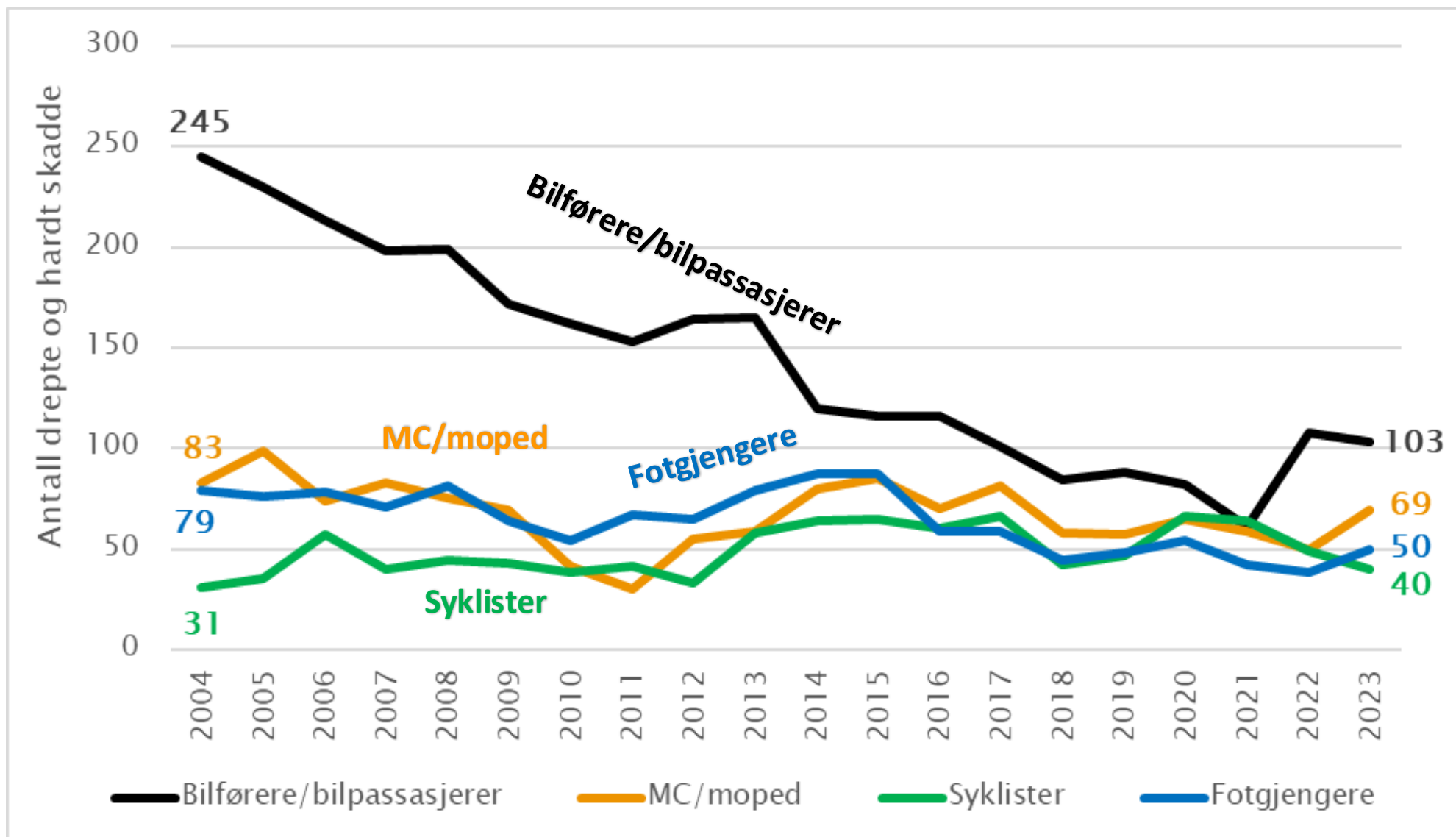
Hvorfor er det behov for mer fokus på trafikksikkerhet i storbyområdene?

Nullvekstmålet vil føre til mer sykling i de største byområdene – Mer sykling øker behovet for trafikksikkerhetstiltak.

- **Nullvekstmålet:** All vekst i persontrafikken i de ni største byområdene skal tas ved økt gåing, sykling og reising med kollektivtransport.
- Nullvekstmålet innebærer mer gåing og sykling i de største byområdene.
- Basert på tall fra reisevaneundersøkelser og den offisielle ulykkesstatistikken er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km mer enn 10 ganger høyere for syklister sammenliknet med bilførere.
- I Nasjonal transportplan er det en ambisjon at målet om økt gåing og sykling skal nås uten at det skal føre til flere drepte eller hardt skadde blant gående og syklende.



Drepte og hardt skadde i de ni storbyområdene fordelt på trafikantgrupper



Andre TS-prioriteringer i Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025-2036

- Tilrettelegging for barn

- «I 2022 ble det opprettet en **tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer**. Formålet med tilskuddsordningen er å bedre trafikksikkerheten for barn og unge gjennom å stimulere til lokalt arbeid for tryggere skoleveier og nærmiljøer. Fra 2025 endres ordningen til at midlene fordeles på regionalt nivå. Statens vegvesen skal fortsatt administrere ordningen, men midlene skal fordeles til fylkeskommunene etter søknad. Dette vil legge til rette for å kunne fordele mer midler per søker for å muliggjøre gjennomføring av bl.a. større fysiske tiltak. **Regjeringen prioriterer i planperioden 40 mill. kr i årlig gjennomsnitt til tilskuddsordningen.**» (Side 109 i NTP)

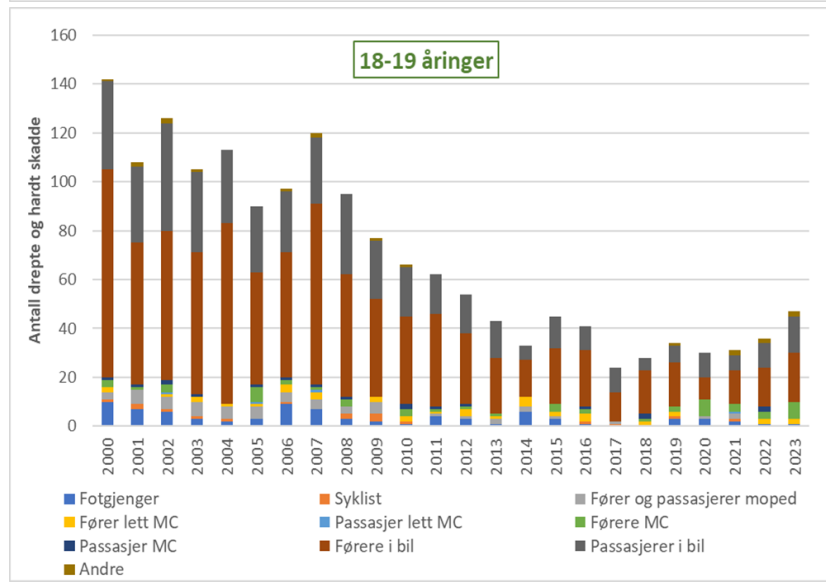
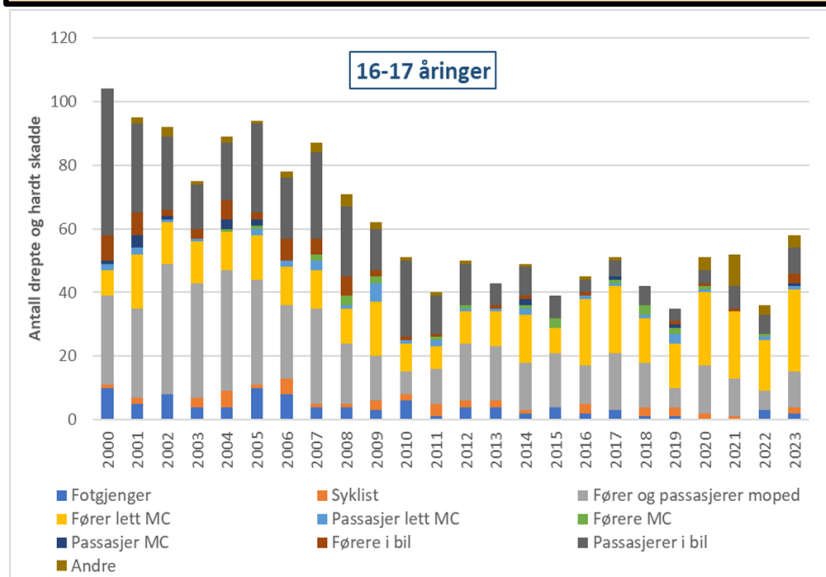


Ungdom og unge førere



Statens vegvesen

Utvikling i drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgruppe



Om *Ungdom og unge førere* fra Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025-2036

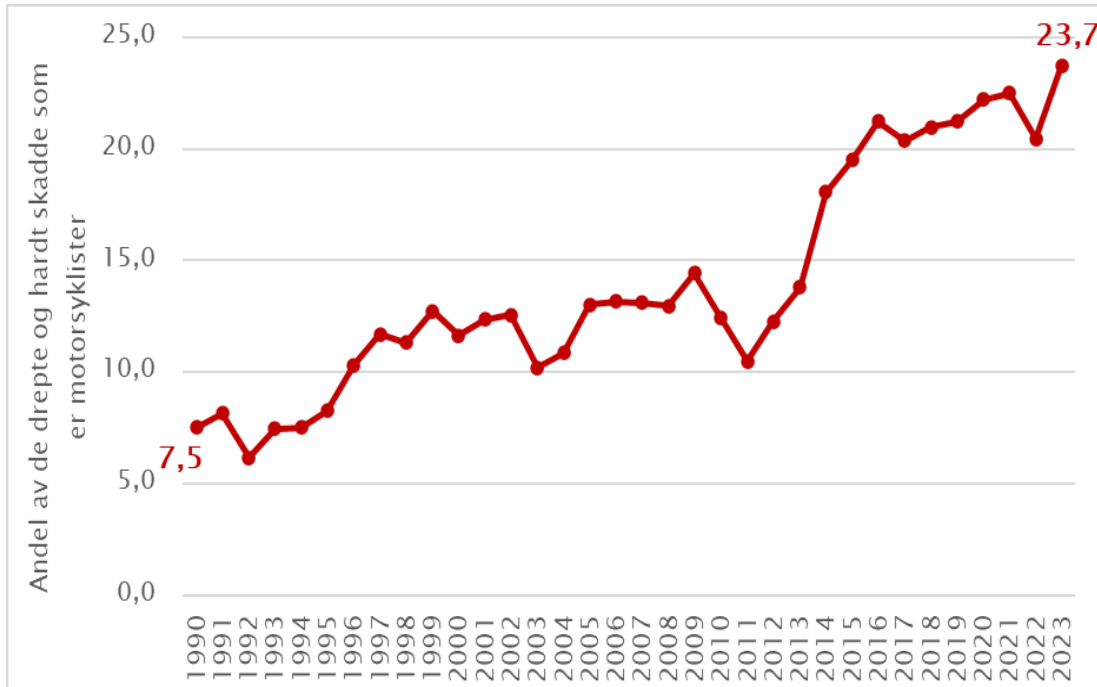
- «Utviklingen tilsier behov for å vurdere nye grep og forsterket innsats rettet mot ungdomsulykker. Sentrale virkemidler er trafikantopplæring i skoleverket, russetiltak, tiltak rettet mot læringer, kampanjer og tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge førere.» (side 103 i NTP)
- Viser til pågående FoUI prosjekt i regi av Statens vegvesen som vil gi mer innsikt i ungdomsulykkene.
- «Det er behov for å se på utfordringer knyttet til mopedbil og ATV som følge av sterkt økende omfang av slike kjøretøy.» (side 103 i NTP)

Motorsykkel



Statens vegvesen

Utvikling i andel av de drepte og hardt skadde som er motorsyklister



Om MC fra Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025-2036

- Viser til pågående arbeid for å få økt kunnskap om MC-føreres atferd og om MC-ulykker.
- Viser til behov for å stille krav til innhold i førerutviklingskurs for MC-førere.
- Viser til nødvendigheten av et bredt samarbeid om MC-sikkerhet mellom ulike aktører (veimyndigheter, brukere, kjøretøyprodusenter og importører/forhandlere).

TØI rapport 2012/2024 Risiko i veitrafikken 2021/22:

Sammenliknet med **bilførere** er risikoen for å bli drept eller hardt skadd her kjørte km:

- 4 ganger høyere for **moped**
- 25 ganger høyere for **tung MC**
- 60 ganger høyere for **lett MC**

Forankring av arbeidet med *Nasjonal tiltaksplan for TS* i Nasjonal transportplan 2025-2036



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



«Målene og innsatsområdene i trafikksikkerhetsarbeidet operasjonaliseres og følges opp gjennom tiltaksplaner for trafikksikkerhet. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei inneholder et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak som aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet utarbeider sammen, og hvor de enkelte tar ansvar for oppfølging. Statens vegvesen leder arbeidet med rulleringen av tiltaksplanen.» (side 98 i NTP)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei



- Tiltaksplanen for 2022-2025 inneholder 179 gjennomtenkte og faglig forankrede tiltak.
- 10 statlige aktører, alle fylkeskommunene, 8 storbykommuner og 20 ulike interesseorganisasjoner har tiltak i tiltaksplanen som de har forpliktet seg til å gjennomføre, og som blir fulgt opp.
- Prosess med utarbeidelse av ny tiltaksplan, gjeldende fra 2026 igangsettes høsten 2024.

**Ny Nasjonal
tiltaksplan for
trafikksikkerhet
på vei gjeldende
f.o.m. 2026**

Grov skisse til mulig framdrift for arbeidet med den kommende tiltaksplanen gjeldende fra 2026

- Forberedende arbeid: 1/11-31/12 2024
- Fase 1: 1/1-1/6 2025: Innhente forslag til tiltak
- Fase 2: 1/6-1/10 2025: Utarbeide høringsutkast
- Fase 3: 1/10-31/12 2025: Utkast på høring
(mulighet for fylkespolitisk behandling)
- Fase 4: 1/1-1/3 2026: Utarbeide sluttdokument

- Møte med interesseorg.
- Temamøter
- Innspill om tiltak fra ulike aktører
- Prosess mot fylkeskommunene

Lansering og overlevering av sluttdokumentet til Statsråden





Statens vegvesen



Takk for oppmerksomheten