



POLITIET

Politidirektoratet/ Utrykningspolitiet

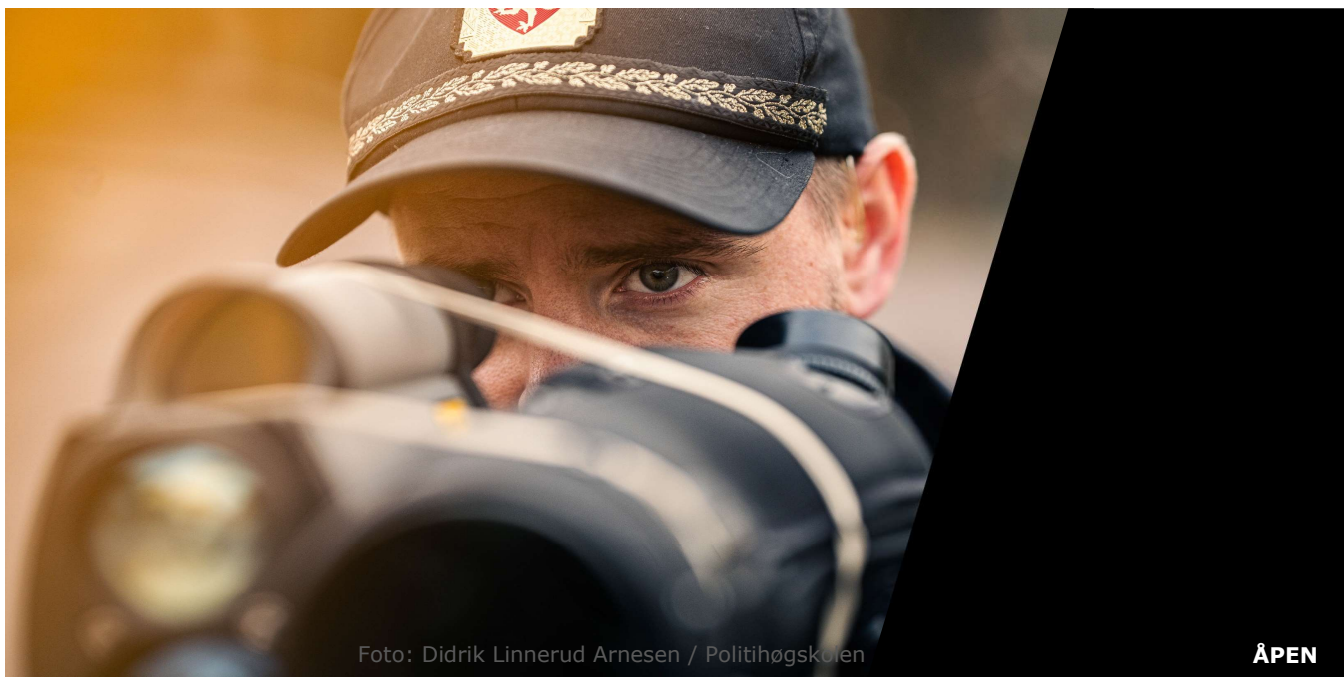


Foto: Didrik Linnerud Arnesen / Polithøgskolen

ÅPEN

Politiets tilstandsanalyse for 2024

Trafikksikkerhetsarbeid



Desember 2023

Innhold

Forord	5
Sammendrag	6
1. Ulykkesutvikling	9
1.1. Antall ulykker, drepte og hardt skadde	9
1.1.1. Underrapportering	10
1.1.2. Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker	10
1.1.3. Ulykkesutviklingen i Europa	10
1.2. Alder	11
1.3. Kjønn	13
1.4. Trafikantgrupper	13
1.4.1. Tungbil	13
1.4.2. Personbil og varebil	14
1.4.3. MC, moped og ATV	15
1.4.4. Sykkel/elsparkesykkel	17
1.4.5. Fotgjenger	18
1.5. Veikategori	19
1.6. Fartssone	20
1.7. Type ulykke	21
1.8. Måned, ukedag og tid på døgnet	21
1.9. Politidistrikt	22
1.10. Årsaker	26
2. Hastighet	28
2.1. Hastighet i trafikken	28
2.2. Hastighet i ulykker	29
2.3. Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll	29
2.3.1. Tid på døgnet og ukedag	31
2.3.2. Alder	32
2.3.3. Kjønn	33
2.3.4. Nasjonalitet	33
2.3.5. Kjøretøy	34
3. Ruspåvirket kjøring	35
3.1. Rus i trafikken	35
3.2. Rus i ulykker	36
3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring	37
3.3.1. Ukedag og tid på døgnet	37
3.3.2. Sted	38

3.3.3. Alder og kjønn.....	38
3.3.4. Nasjonalitet	39
3.3.5. Type kjøretøy.....	39
3.3.6. Type rus.....	39
3.4. Bruk av alkohol og andre rusmidler i samfunnet for øvrig	41
3.4.1. Narkotika	41
3.4.2. Alkohol.....	42
3.4.3. Legemidler.....	43
4. Uoppmerksomhet og tretthet	45
4.1. Uoppmerksomhet og tretthet i ulykker	45
4.2. Uoppmerksomhet og tretthet i trafikken	46
4.2.1. Ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring	46
4.2.2. Bruk av skjerm i bil.....	47
4.2.3. Førerstøttesystem (ADAS)	47
4.2.4. Sovning i trafikken.....	47
4.3. Reaksjoner	48
4.3.1. Ulovlig bruk av mobiltelefon.....	48
4.3.2. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene	49
5. Verneutstyr	51
5.1. Verneutstyr i trafikken	51
5.1.1. Bilbelte.....	51
5.1.2. Hjelm.....	52
5.1.3. Refleks.....	53
5.2. Bruk av verneutstyr i ulykker	53
5.3. Reaksjoner manglende verneutstyr	54
6. Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd	55
6.1. Aggressiv/farlig atferd i ulykker	55
6.2. Aggressiv/farlig atferd i trafikken.....	56
6.2.1. Villmannskjøring.....	56
6.2.2. Kjøring med passasjer på elsparkesykkel	57
6.3. Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken	57
7. Trender og utviklingstrekk som påvirker trafikksikkerheten	59
7.1. Befolkning	59
7.2. Kjøretøy	59
7.2.1. Elsparkesykkel	60
7.2.2. Teknologisk utvikling.....	60
7.2.3. Trimming.....	61
7.2.4. Førerkort	61

7.3. Vei.....	62
7.4. Trafikken på norske veier	62
7.4.1. Godstransport	63
7.5. Varsling av trafikkontroller.....	63
8. Vedlegg	64
9. Litteraturliste	68
.....	71

Forord

Året 2022 markerte en stor økning i antall liv tapt på norske veier. 116 mennesker mistet livet i trafikkulykker, noe som førte til at dødstallene steg med nesten 45 % sammenlignet med 2021, da 80 personer omkom. Slike tall har ikke vært registrert de siste fem årene, og det er en påminnelse om å fortsette å bidra til å forebygge alvorlige ulykker i trafikken.

Det skal være trygt å ferdes på norske veier, men dessverre står vi overfor en virkelighet der flere mister livet i trafikken eller sitter tilbake som hardt skadet etter å ha vært involvert i en trafikkulykke. Bak hvert tall, og hver analytisk konklusjon, ligger det en personlig tragedie, med pårørende som bærer byrden av et uopprettelig tap.

For å ha riktig kunnskap om hovedårsakene til de alvorlige trafikkulykkene og hvem som hadde skyld i dem, har Utrykningspolitiet (UP) over flere år, på oppdrag fra Politidirektoratet (POD), publisert en tilstandsanalyse som tar for seg politiets trafikksikkerhetsarbeid. Som en av flere kilder til analysen, er jeg tilfreds med at UP har gjennomført en omfattende undersøkelse basert på straffesaksdokumentene i dødsulykkene for 2022. Målet var å skape et kunnskapsgrunnlag for politiets kontrollprioriteringer og andre forebyggende tiltak i kommende år. Resultatene av analysen av dødsulykkene er presentert i en egen rapport, og hovedfunnene er tatt med i denne analysen. I tillegg til bl.a. politiets kontrolltall, har som tidligere Statens vegvesens (SVV) ulykkesanalyserapport (UAG) for 2022 vært en viktig kilde til analysen. Begge rapportene er sammenfallende om at det var trafikantenes adferd som var den primære årsaken til dødsulykkene.

Tilstandsanalysen for trafikk gir oss en uvurderlig kunnskapsbase for å planlegge politiets trafikksikkerhetsinnsats i 2024. Trafikantenes mindre gode valg er oftemedvirkende årsaker til dødsulykkene. Manglende oppmerksomhet, førerdyktighet, overdreven tro på egne ferdigheter, fart og rus gjentar seg som faktorer som må adresseres. I tillegg identifiserer tilstandsanalysen møteulykker og utforkjøring som de vanligste ulykkestypene, med personbiler/varebiler og motorsykler som de hyppigste involverte kjøretøytypene.

For å nærme oss nullvisjonen, der målet er null drepte eller hardt skadde i trafikken, er det avgjørende at politiet prioriterer innsatsen med forebyggende kontrolltiltak som gir størst effekt på trafikksikkerheten.

Jeg vil også i år rette en stor takk til seniorrådgiver Live Tanum Pasnin for hennes engasjement og bidrag til tilstandsanalysen, samt til øvrige involverte i UP.

Knut Smedsrud,
Sjef Utrykningspolitiet

Sammendrag

Antall drepte og hardt skadde i trafikken på norske veier økte markant i løpet av 2022. Totalt mistet 116 personer livet i 105 ulykker, en økning på 45 % sammenlignet med 2021. Antallet hardt skadde var 578, en liten økning fra året før. Dette resulterte i 694 personer drept eller hardt skadd, noe som overskrider målkurven satt i Nasjonal transportplan med 26 %. Målet for 2022 var maksimalt 550 drepte og hardt skadde.

Norge opprettholdte likevel sin posisjon som det sikreste landet i Europa, antall trafikkdrepte i Europa økte etter pandemien.

- Personer i aldersgruppen 55+ utgjorde 42 % av de drepte og hardt skadde i 2022.
- 18-åringene var hyppigst involvert i alvorlige trafikkuulykker i løpet av 2022.
- Av dem som ble drept eller hardt skadd i trafikken, er flesteparten sjåfør eller passasjer i personbil eller varebil. Disse utgjorde halvparten av de drepte og hardt skadde i 2022. Det var en økning sammenliknet med foregående tre år.
- De fleste alvorlige ulykkene skjedde på fylkesveinettet, selv om riksveinettet var mest belastet målt per kilometer vei. 80-fartssone var mest ulykkesbelastet, mens 40- og 70-soner var mest belastet pr km.
- Ulykkesrisikoen for elsparkesyklister er betydelig høyere enn for syklistene. Antall ulykker med elsparkesykler er redusert, etter innføring av skjerpene regler.
- Risikoen for personskadeulykker og dødsulykker der tunge godsbiler er involvert, har blitt redusert. Utenlandske, tunge godsbiler har omtrent dobbelt så høy risiko for å bli involvert i personskadeulykker og dødsulykker som de norske. Det faktiske antallet ulykker de er involvert i er relativt lav.

Hastighet:

- Høy fart var en medvirkende faktor i 29 % av dødsulykkene i 2022. Høy fart har vært relativt stabil som medvirkende faktor til dødsulykkene de siste 10 årene.
- UP vurderte at hastigheten var hovedårsak alene i ni av dødsulykkene i 2022, mens hastighet var én av flere risikofaktorer i ti ulykker. Mens i 20 dødsulykker var farten for høy, eller for høy etter forholdene, men ikke vurdert til å være hovedårsak.
- Statens vegvesen rapporterer at 62,7 % av trafikken overholdt fartsgrensen i 2022. Den positive trenden fra 2019 fortsetter. Målsettingen er at 72 % skal overholde fartsgrensen innen 2026.
- Politiet avdekket og reagerte mot 105 849 fartsovertredelser i manuelle kontroller og 109 173 i automatisk trafikkontroll (ATK) i 2022.

Ruspåvirket kjøring:

- I 20 % av dødsulykkene (21 ulykker) i 2022 var ruspåvirkning en medvirkende faktor til at ulykken skjedde.
- En veikantundersøkelse (OUS) fra 2016/17 viser at 0,2 % av sjåførene hadde en alkoholkonsentrasjon over 0,2 promille i blodet.
- Politiet registrerte 11.822 anmeldelser for ruspåvirket kjøring i 2022, en økning på 21 % fra året før.
- Menn og personbilførere var de dominerende gruppene og vi så en fallende kurve med økende alder, der det var 19-åringene som toppet statistikken i 2022.

- Kripas' beslagsstatistikk viser en nedgang i antall narkotikasaker, men en økende trend for kokainbeslag. Nasjonale befolkningsundersøkelser indikerer at cannabis er det mest brukte illegale rusmidlet

Uoppmerksomhet

- Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i fem dødsulykker i 2022.
- Tretthet er vurdert å ha vært en medvirkende faktor i 14 ulykker i 2022.
- UPs veikantundersøkelse viser nedgang i total ulovlig mobilbruk, men en økning i teksting/lesing.
- Automatisering i kjøretøy skaper økt risiko ved at den mentale arbeidsbelastningen øker og reduserer førers situasjonsbevissthet. Kjøreprosessen endres fra en rent manuell oppgave til å overvåke, det fører til mindre føreraktivitet som kan gi utslag i lavere årvåkenhet og økt reaksjonstid.

Verneutstyr

- 28 % av de 64 personene som omkom i bil, tungbil og buss i 2022 brukte ikke bilbelte eller brukte det feil.
- Vi ser en positiv trend i bruk av bilbelte og sykkelhjelmer, men lav bruk av hjelm blant elsparkesyklister.

Aggressiv eller annen farlig trafikkadfærd

- Særlig risikofylt kjøreatferd medvirket til seks dødsulykker i 2022, ifølge Statens vegvesens dybdeanalyser.
- I følge UPs analyse av dødsulykkene var *risikoadferd* hovedårsaken til 14 dødsulykker med 16 drepte. Risikoatferd ble definert som en type adferd som utgjør en spesielt stor fare, der fører samlet sett har tatt en høy risiko, men uten at én faktor har vært særskilt dominerende.
- Politiet har i de senere årene registrert en økende aktivitet fra miljøer som bruker det offentlige veinettet for å teste ut kjøretøyets kapasitet og egenskaper, samt å teste ut egne evner.

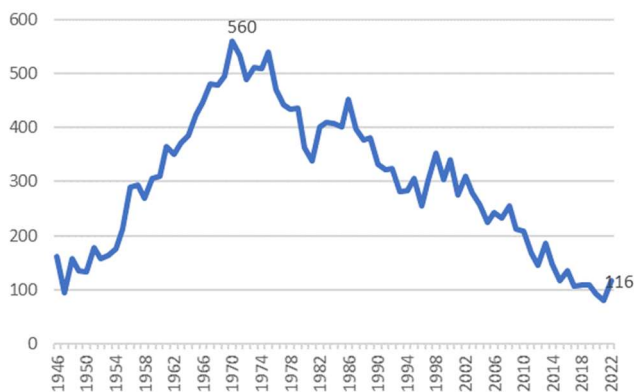
Trender og utviklingstrekk som påvirker trafikksikkerheten:

- Norges befolkning økte med 1,2 % fra 2022 til 2023. Prognoser antyder en økning på 4-9% de neste ti årene.
- Aldersfordelingen i Norge endrer seg, med forventet økning i andelen eldre. Omtrent 1,6 % av førerne over 80 år inndratt førerkortet av helsemessige årsaker hvert år (etter melding fra fastlege eller annet helsepersonell).
- Antall registrerte personbiler økte med 1% i 2022, tunge motorsykler ble redusert med 15 %.
- Trafikkmengden øker, spesielt innen godstransport. E-handelens vekst kan føre til flere kjøretøy i byene. Vareleverandører presses til å bryte kjøre- og hviletidsregler for å holde nede driftskostnadene.
- Elsparkesykler blir stadig mer populære, spesielt blant skolebarn.
- Selvkjørende biler er allerede på veiene, med økt automatisering. Intelligent Fartsassistanse (ISA) ble obligatorisk fra juli 2022 for nye modeller/biltyper og for alle nye biler som skal selges fra juli 2024. Bilindustriens og EUs ambisjoner er å kunne typegodkjenne biler med selvkjøringsnivå 4 i 2025, men det er foreløpig usikkert om dette blir forsinket.

- Tall for 2018 viste at mer enn hver femte mopedfører eide en trimmet moped. Det stemmer overens med inntrykk fra politiet om at det er veldig mange som kjører ulovlige modifiserte mopeder, ATV-er og UTV-er.
- EU foreslår endringer i førerkortregler, inkludert obligatorisk prøvetid for alle førerkortklasser og nulltoleranse for rus i prøvetiden.
- Økt bruk av enheter for varsling av trafikkontroller.

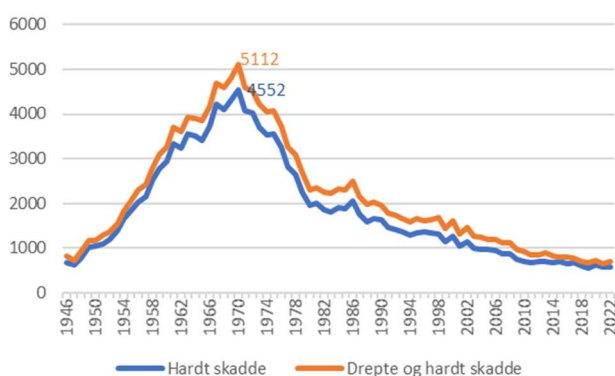
1. Ulykkesutvikling

1.1. Antall ulykker, drepte og hardt skadde



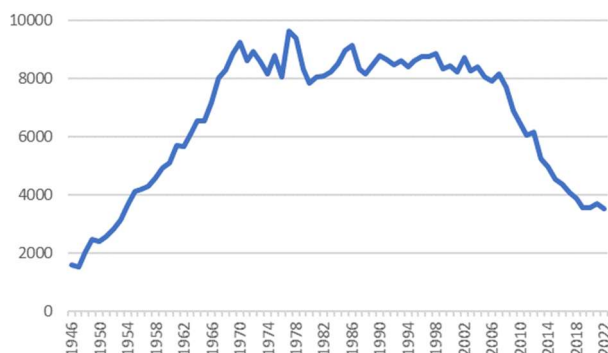
I løpet av 2022 mistet 116 personer livet på norske veier, i 105 ulykker. Det var en økning på 45 % fra 2021 da 80 personer omkom i trafikken. Vi har ikke sett så høye tall de siste fem årene.

FIGUR 1: ANTALL DREPTE I TRAFIKKEN 1946-2022



Antall hardt skadde i trafikken var 578. Det var en liten økning fra året før, da 569 personer ble hardt skadd i trafikken. Til sammen ble 694 personer drept eller hardt skadd i trafikken i 2022, noe som er 26 % over målkurven satt i Nasjonal transportplan (NTP) med maks 350 drepte og hardt skadde i 2030. Merk at målet for 2022 var maksimalt 550 drepte og hardt skadde.

FIGUR 2: ANTALL DREPTE OG HARDT SKADDE I TRAFIKKEN 1946-2022



Totalt ble det registrert 3.527 personskadeulykker på norske veier i 2022, det laveste tallet siden 1953. 4.601 personer ble drept eller lettere/hardt skadd.

FIGUR 3: ANTALL ULYKKER I TRAFIKKEN 1946-2022

1.1.1. Underrapportering

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

For å få bedre oversikt over trafikkskadde, og for å få grunnlag for å etablere nye etappemål for antall hardt skadde basert på det reelle omfanget, skal det legges til rette for at data fra helsevesenet skal kunne benyttes i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette vil bli gjort gjennom Fyrtårnprosjektet – registrering av skader, analyse og bruk - som er et samarbeidsprosjekt mellom Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet, med oppstart i 2022¹.

6.889 skader etter trafikkulykker ble rapportert med egen skademelding (Felles minimum datasett (FMDS)) til Norsk pasientregister (NPR) i 2022. Ved sammenkobling av enheter i Fyrtårnprosjektet, er det 55,3 % som mangler rapportering i FMDS. Antallet alvorlige trafikkulykker som er rapportert i FMDS er 4.693 i 2022, hvor nesten 4 % er vurdert som alvorlige (AIS3+) (Helsedirektoratet 2023).

1.1.2. Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

Transportøkonomisk institutt (TØI) har laget beregninger til Nasjonal transportplan 2025-2036² som legger enhetskostnaden per trafikkdrepte til 32,2 mill. kr. Enhetskostnaden per hardt skadd er 11,7 mill. kr. Med en gjennomsnittlig fordeling mellom drepte og hardt skadde basert på de siste årenes ulykkesstatistikk, gir dette en kostnad per drept eller hardt skadd på 14,6 mill. kr.

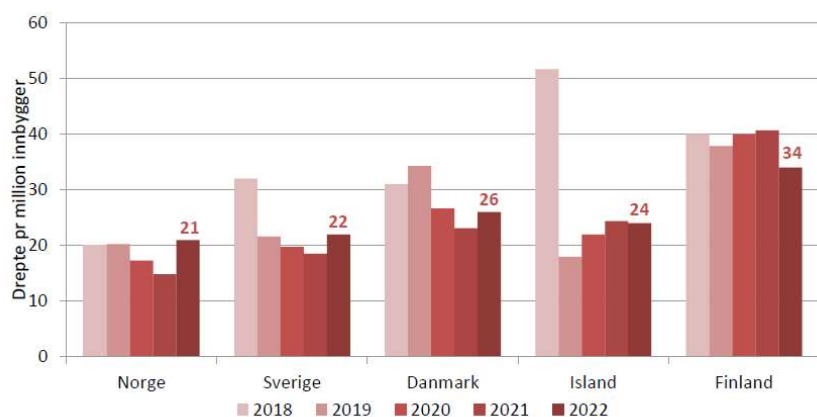
1.1.3. Ulykkesutviklingen i Europa

20.678 mennesker mistet livet på europeiske veier i 2022. I store deler av Europa er det en oppgang i antall omkomne på veiene etter 2020 og 2021. ETSC peker på pandemien og transportrestriksjonene som årsaker til dette. Sammenlignet med 2019, året før pandemien, var det 9 % færre trafikkdrepte i Europa i 2022. 140.000 personer ble hardt skadd i Europa-trafikken i fjor.

For åttende år på rad er Norge det sikreste landet i Europa når det gjelder trafikksikkerhet med 21 drepte per million innbyggere. Sverige følger rett bak Norge med 22 trafikkdrepte per million innbyggere. Også i Storbritannia, Danmark, Sveits, Irland, Tyskland og Finland er trafikkdødeligheten lav, med under 35 døde per million innbyggere. Romania (86) og Serbia (83) ligger i andre enden av skalaen, og er Europas minst trafikksikre land. Med et gjennomsnitt på 46 trafikkdrepte pr. million innbyggere, er likevel de europeiske veiene sikrere enn veiene i andre verdensdeler (Carson, Jost og Meinero 2023).

¹ Regjeringens ambisjon om at summen av drepte og hardt skadde maksimalt skal være 350 i 2030, er satt med utgangspunkt i det offisielle tallet for hardt skadde. I NTP 2022-2033 er det gitt føringer om at det skal arbeides for at vi i NTP 2026-2037 skal være i stand til å sette en ambisjon for reduksjon i antall drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget.

² <https://www.regjeringen.no/contentassets/2426a22cfef14e16b1d3028442fc78df/utredningsoppdraget-leveranse-januar-2023/statens-vegvesen-trafikksikkerhet-l2254360.pdf>



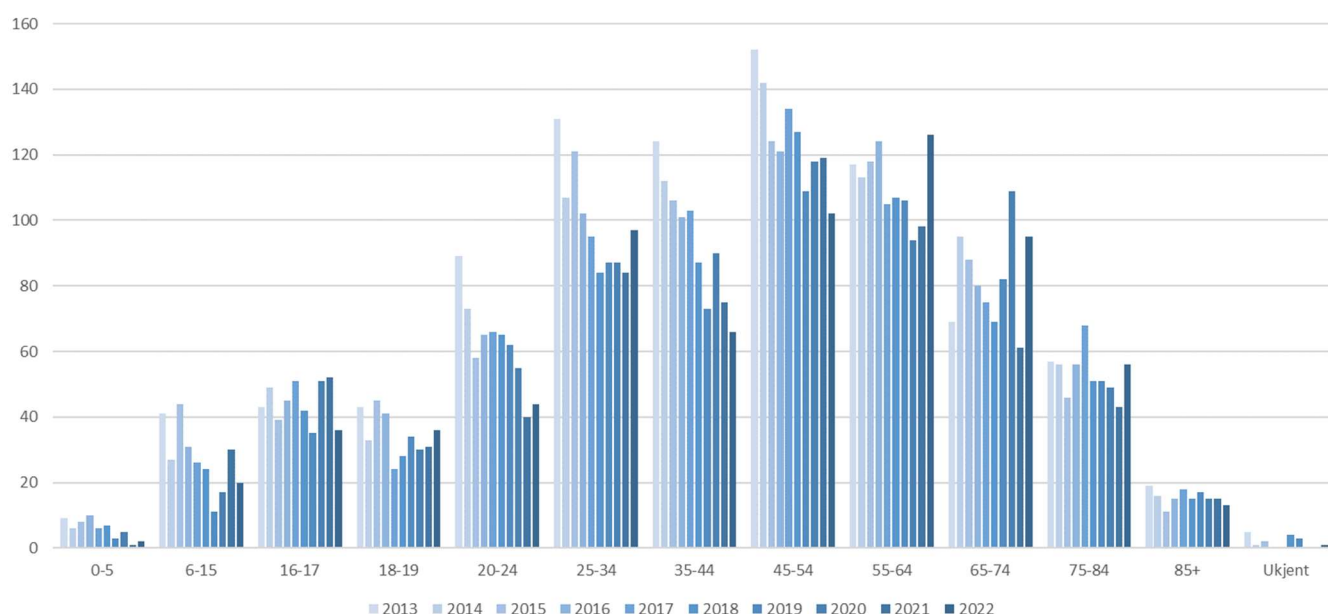
FIGUR 4: UTVIKLING I ANTALL DREPTE I VEGTRAFIKKEN PER MILL. INNBYGGERE I DE NORDISKE LANDENE 2018-2022 (STATENS VEGVESEN 2023)

1.2. Alder

Flere eldre

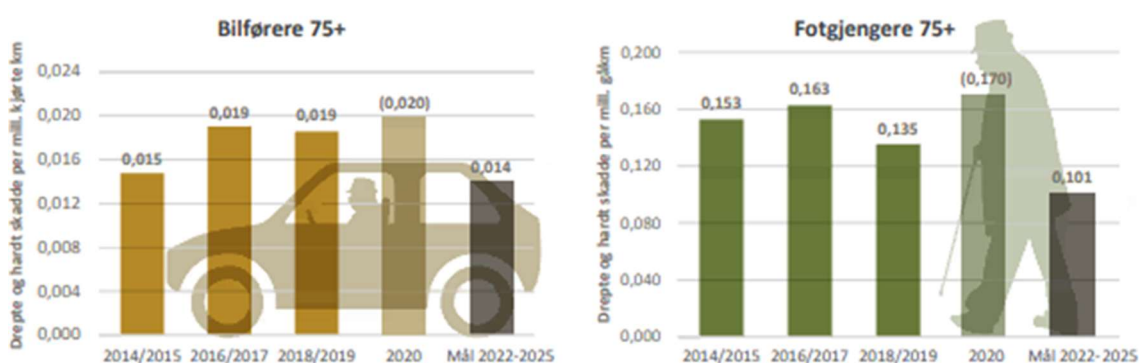
De eldste var høyest representert blant de trafikkdrepte i 2022, 53 % var 55 år eller eldre. Denne aldersgruppen utgjør, ifølge beregninger basert på reisevaneundersøkelsen (RVU), 34 % av bilførere i denne aldersgruppen. Ser man på både drepte og hardt skadde finner vi at personer i aldersgruppen 55+ utgjorde under 30 % av de drepte og hardt skadde i 2013 mot 42 % i 2022.

Det er også verdt å merke seg at 18-åringene var hyppigst involvert i alvorlige trafikkuulykker i løpet av 2022, hele 22 drepte og hardt skadde, etterfulgt av 21 drepte og hardt skadde 16-åringene. De siste ti årene har antall drepte og hardt skadde vært høyest blant 16- og 17-åringene.



FIGUR 5: ANTALL DREPTE OG HARDT SKADDE 2013-2022 FORDELT PÅ ALDERSGRUPPER

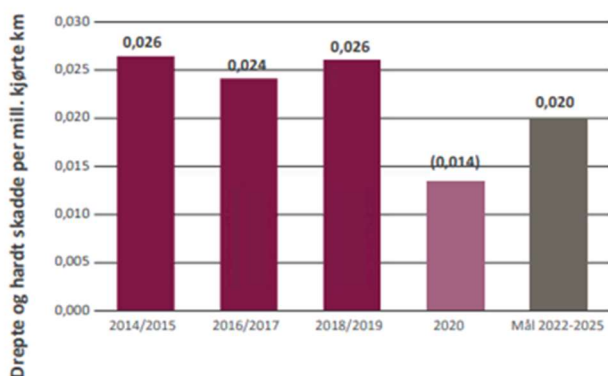
Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er økende for trafikanter fra og med fylte 75 år. Dette gjelder både i rollen som bilfører og som fotgjenger. Det er ulike årsaker til den økte risikoen. Aldring reduserer enkelte ferdigheter som er nødvendige i trafikken. Dette gjelder særlig konsentrasjon, observasjon og behandling av informasjon. I tillegg tåler eldre de fysiske påkjenningene ved ulykker dårligere enn yngre, og ulykker der eldre er involvert får derfor oftere et alvorlig utfall. Det er satt en nasjonal målsetting om å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd som bilfører og fotgjenger i aldersgruppen 75+, med 25 % (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner 2022).



FIGUR 6: RISIKO FOR Å BLI DREPT ELLER HARDT SKADD PER MILL. KM FOR ALDERSGRUPPEN 75+ - UTVIKLING OG MÅL. BILFØRERE OG FOTGJENGERE (STATENS VEGVESEN, POLITIET, HELSEDIREKTORATET, UTDANNINGSDIREKTORATET, TRYGG TRAFIKK, FYLKESKOMMUNENE OG ÅTTE STORBYKOMMUNER 2022)

I ungdomsårene skjer en dramatisk økning i risikoen for å bli involvert i alvorlige trafikkulykker. Ungdom debuterer i nye roller i trafikken og forutsetningen for å møte nye utfordringer preges av manglende erfaring. Dette forsterkes av at hjernen ikke er ferdig utviklet, noe som blant annet påvirker evnen til å oppfatte og tolke risiko i komplekse situasjoner

Det er satt et nasjonalt mål om å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd med 25 % blant bilførere i alderen 18 og 19 år. I denne aldersgruppen er ulykker som bilfører den største utfordringen. For 16-17-åringene er ulykker med moped og lett MC mest utbredt. Mål og tiltak rettet mot denne gruppen er satt under innsatsområdet MC og moped (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner 2022).



FIGUR 7: RISIKO FOR Å BLI DREPT ELLER HARDT SKADD PR MILL. KJØRTE KM. FOR BILFØRERE I ALDEREN 18 OG 19 ÅR- UTVIKLING OG MÅL (STATENS VEGVESEN, POLITIET, HELSEDIREKTORATET, UTDANNINGSDIREKTORATET, TRYGG TRAFIKK, FYLKESKOMMUNENE OG ÅTTE STORBYKOMMUNER 2022)

1.3. Kjønn

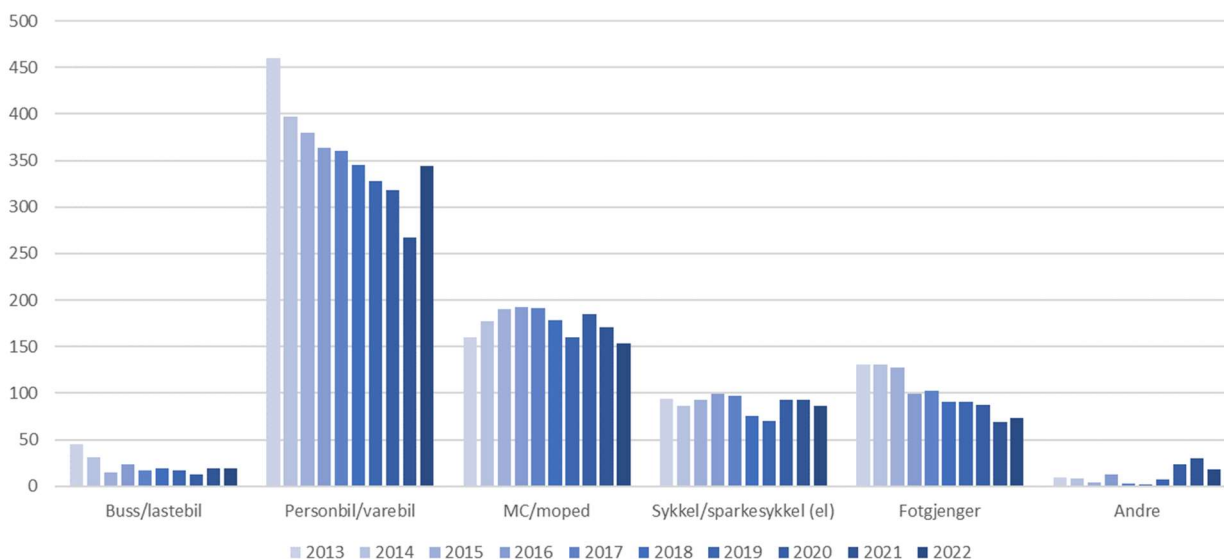
30 kvinner og 86 menn ble drept i trafikken i 2022. Kvinner utgjorde 26 % av de drepte, 34 % av de hardt skadde og 41 % av de lettere skadde i trafikken i 2022. Dette er tilnærmet samme nivå som tidligere år. Vi ser ingen tegn på endring.

Kvinner blir i større grad enn menn drept eller hardt skadd i trafikken som passasjer (65 % i 2022), mens menn i større grad enn kvinner blir drept eller hardt skadd på MC eller moped (85 % i 2022).

Blant drepte eller hardt skadde kvinner er andelen eldre (65+) høyere enn tilsvarende andel for menn. For perioden 2018-2022 utgjorde aldersgruppen 65+ henholdsvis 29 % av drepte og hardt skadde kvinner, og 18 % av drepte og hardt skadde menn. Motsatt tendens finner vi for drepte og hardt skadde i aldersgruppen 25-44 år. Av drepte og hardt skadde menn utgjorde denne aldersgruppen 27 %, mens av drepte og hardt skadde kvinner utgjorde 25-44-åringene 19 %.

1.4. Trafikantgrupper

Av dem som blir drept eller hardt skadd i trafikken, er flesteparten sjåfør eller passasjer i personbil eller varebil, nærmere bestemt 344 personer. Disse utgjorde halvparten av de drepte og hardt skadde i 2022. Det er en økning sammenliknet med foregående tre år. Personer på MC/moped utgjorde 22 %, mens syklister og fotgjengere utgjorde henholdsvis 12 og 11 % av de drepte og hardt skadde (Se figur 8).



FIGUR 8: ANTALL DREPTE OG HARDT SKADDE I TRAFIKKEN 2013-2022 FORDELTE PÅ TRAFIKANTGRUPPER

1.4.1. Tungbil

Tre personer ble drept og 16 hardt skadd i tungbil i 2022, hvorav fire i buss og 15 i lastebil. Også i 2021 ble 19 personer drept eller hardt skadd i tungbil.

Tungbil er relativt ofte involvert i trafikulykker uten at fører blir skadet, som vist i tabell 1.

TABELL 1: DØSULYKKER I TRAFIKKE I 2022 DER TUNGBIL VAR INVOLVERT, TUNGBILFØRER ANTATT HA SKYLD I ULYKKEN OG ANTALL DREPT I TUNGBIL

	antall ulykker der tungbil var involvert	antall ulykker der tungbil har skyld i ulykken	antall ulykker med person drept i tungbil
Lastebil	22	5	2
Buss	3	3	1

Tungbil var involvert i 74 (12 %) av ulykkene med drepte og hardt skadde i 2022. De siste fem årene har tungbil vært involvert i 14 % av ulykkene med drepte og hardt skadde.

Halvparten av ulykkene med drepte og hardt skadde der tungbil var involvert, inntraff på Europa – eller riksvei, mens 30 % skjedde på fylkesvei (FV).

47 % av ulykkene med drepte og hardt skadde i 2022 der tungbil var involvert, var møteulykker, mens utforkjøringer utgjorde 15 %. Ulykker i samme kjøreretning var 12 %, fotgjengerulykker 11 % og kryssulykker 8 %.

Vi ser at de alvorlige ulykkene der tungbil er involvert er jevnt fordelt på året, mens tungbilulykker med lettere skadde har noe hyppigere frekvens i vintermånedene.

I en rapport fra TØI (Nævestad, Hesjevoll og Sagberg 2022) står det at tunge godsbiler utgjør under 10 % av alle kjøretøy som er innblandet i veitrafikkulykker, men de er involvert i om lag 30 % av dødsulykkene på norske veier. I tillegg var flertallet av dødsulykkene med tunge godsbiler (syv av ti) utløst av andre kjøretøy enn de tunge godsbilene. Risikoen for personskadeulykker og dødsulykker der tunge godsbiler er involvert, har blitt redusert fra henholdsvis 73 i 2007 til 61 % i 2020. De viktigste årsakene til risikoreduksjonen ser ut til å være elektronisk stabilitetskontroll, fartsnedgang, Statens vegvesens/politiets kontroller samt økt karosserisikkerhet hos motparten.

Utenlandske, tunge godsbiler har omtrent dobbelt så høy risiko for å bli involvert i personskadeulykker og dødsulykker som de norske. Det faktiske antallet ulykker de er involvert i er relativt lavt. De utenlandske kjøretøyene defineres også oftere som utløsende i dødsulykker der medvirkende faktorer til ulykken bl.a. var knyttet til mangler ved tverrfall, hjul/dekk og karosserisikkerhet. Krevende veier og manglende erfaring med slike forhold er også pekt på som en viktig utfordring.

1.4.2. Personbil og varebil

62 personer ble drept og 282 personer ble hardt skadde i en personbil eller varebil i 2022. Det utgjorde halvparten av de drepte og hardt skadde i 2022. Av disse var 205 førere og 105 passasjerer av personbil og 34 personer fører/passasjer i varebil.

Antall drepte og hardt skadde i personbil/varebil økte med hele 29 % fra 2021, etter mange år med nedgang.

Økningen var størst for drepte eller hardt skadde passasjerer i personbil. Antallet økte fra 69 til 105.

Personer drept eller hardt skadd i bil i 2022:

- Henholdsvis 46 % og 35 % ble drept eller hardt skadd i møteulykke eller utforkjøringsulykke.
- 61 % var i aldersgruppen 45+.
- 55 % var menn.
- 19 % ble drept eller hardt skadd i Vest pd.
- 47,4 % ble drept eller hardt skadd på EV/RV og 46,5 % på FV.
- 87 % ble drept eller hardt skadd på vei med fartsgrense 60 km/t eller høyere.

Andelen eldre involverte var noe høyere, mens andelen menn var noe lavere. Ellers var fordelingen tilnærmet lik som foregående år. Det er dermed vanskelig å finne trekk som utpeker seg for ulykkene i 2022 og som kan være med på å belyse årsaken(e) til den sterke økningen.

Personbil/varebil var involvert i 445 ulykker med drepte og hardt skadde 2022, det utgjorde 72 % av alle ulykkene med drepte og hardt skadde. Merk at andelen var 72% også de siste fem årene.

Av de 445 ulykkene i 2022 med drepte og hardt skadde med personbil/varebil involvert finner vi:

- 231 ulykker med bare personbil/varebil involvert.
- 54 ulykker med MC/moped involvert.
- 47 ulykker med tungbil involvert.
- 57 ulykker med sykkel/el-sparkesykkel involvert.
- 59 ulykker med fotgjenger involvert.

31 % av ulykkene med drepte og hardt skadde i 2022 der personbil/varebil var involvert var møteulykke, mens utforkjøring utgjorde 24 %. Ulykker med samme kjøreretning 9 %, fotgjengerulykker 13 % og kryssulykker 19 %.

1.4.3. MC, moped og ATV

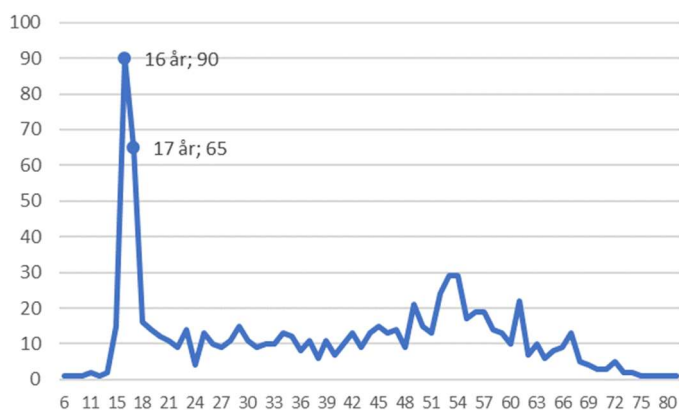
154 personer ble drept eller hardt skadd på MC eller moped i 2022 i 152 ulykker, det er 10 % færre enn i 2021 og færre enn noe år i siste tiårsperiode.

Størst nedgang så vi for person for moped, der ingen ble drept, men 12 ble hardt skadd. Det er en halvering i forhold til to foregående år. For øvrig ble 21 personer drept og 121 hardt skadd på MC.

152 ulykker med drepte og hardt skadde med MC/moped i 2022:

- Flest utforkjøringsulykker (45 %).
- 90 % skjedde i perioden april-september.
- 55 % på FV, 31 % på EV/RV.
- 78 % i 60-sone og høyere (denne andelen var 70 % for siste 5-årsperiode).
- Flest i Vest, Sør-Øst, Øst, Innlandet, Sør-Vest og Oslo.
- Flest menn (84 %).

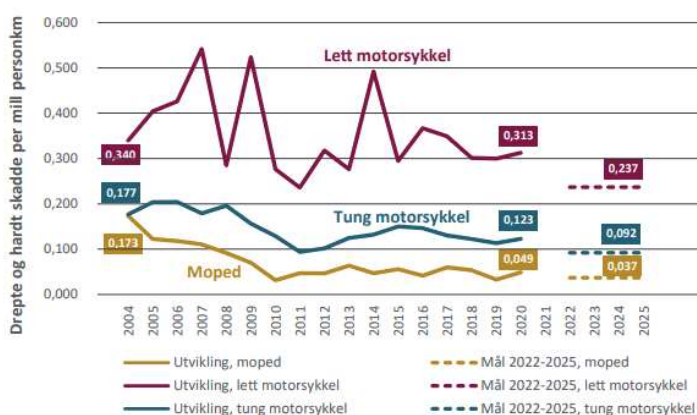
16-17-åringer er de årskullene med flest drepte og hardt skadde på MC/moped. Først og fremst gjelder det lett MC. Merk at personer i aldersgruppen 45-60 år utgjør en tredel av de drepte og hardt skadde på MC/moped.



FIGUR 9: ANTALL DREPTE OG HARDT SKADDE PÅ MC/MOPED 2018-2022, FORDELT PÅ ALDER

I to av de alvorlige MC-ulykkene i 2022 var ATV (registrert som MC) involvert. I tillegg var det seks ATV-ulykker med drepte og hardt skadde der ATV var registrert som traktor. Til sammen åtte ulykker med åtte drepte og hardt skadde. Det er en nedgang sammenlignet med 2021 da 17 personer ble drepte eller hardt skadde på ATV (i 16 ulykker). Universitetet i Stavanger viser i en rapport fra 2022 til en dobling i ulykker med drepte og hardt skadde med ATV fra perioden 2009-2014 til 2015-2020 (Iversen og Njø 2022).

Bruken av ATV har økt kraftig de senere årene. Fra å være et arbeidskjøretøy beregnet for arbeidsoppgaver i terrenget, brukes ATV nå i økende grad til fritidsbruk. Flere har tatt i bruk ATV på samme måte som man tidligere brukte motorsykel, eller som en «bil nummer to». Det er sikkerhetsmessige utfordringer knyttet til bruk av ATV på vei, og derfor god grunn til å følge ulykkesutviklingen. Vi har ingen god totaloversikt over ulykker med ATV, da mange av ulykkene skjer utenfor vei, noe som gjør at de ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (Statens vegvesen 2023).



FIGUR 10: RISIKO FOR Å BLI DREPTE ELLER HARDT SKADD PER MILL. PERSONKM FOR MOPED, LETT MC OG TUNG MC – REGISTRERT TILSTAND OG MÅL (STATENS VEGVESEN, POLITIET, HELSEDIREKTORATET, UTDANNINGSDIREKTORATET, TRYGG TRAFIKK, FYLKESKOMMUNENE OG ÅTTE STORBYKOMMUNER 2022)

Det er i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 en målsetting om 25 % reduksjon i risikoen for å bli drept eller hardt skadde på henholdsvis tung motorsykel, lett motorsykel og moped (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner 2022).

En studie som omhandler mulige årsakssammenhenger i eneulykker og flerpartsulykker med MC, viser at teoretisk forståelse og kunnskap om flerpartsulykker, beredskap og forebygging mht. oppmerksomhet og fartsvalg har betydning for ulykkesrisikoen ved kjøring gjennom veikryss. Mens ved kjøring i sving er det særlig blikkbruk ved kjøring over asfalsprekker og ujevnheter, strategier for fartstilpasning samt svingpunkt venstresving som vil ha betydning for hvor utsatt en motorsyklist er for en ulykke (Wigum, et al. 2023).

Tall fra SSB viser at antall registrerte tunge MC-er hadde en nedgang på 14 % i 2022 fra 2021, noen som er brudd på en utviklingstrend med kontinuerlig vekst helt fra 1976. Fra 1976 til 2022 er antall registrerte tunge MC-er nærmere 30-doblet.

ATV er ingen egen kjøretøyklasse, men tall fra opplysningsrådet for veitrafikk viser at antall ATV-er økte med 5,1 % i 2022³ (se kap. 7.1)

En ATV kan være registrert som moped, firehjuls motorsykel eller traktor. Det er ulike regler (førerkort, hjelmpåbud, passasjerer, hastighet mm) knyttet til en ATV avhengig av hva den er registrert som. For eksempel: Du kan kjøre ATV fra du er 16 år med førerkort for traktor, dersom kjøretøyet er registrert som traktor og har en maksfart på 40 km/t. Man kan ha med passasjer så lenge ATV-en er registrert for to. Er ATV-en klassifisert som moped eller MC, er hjelm påbudt. Dersom ATV-en er klassifisert som traktor er du unntatt hjelmpåbudet. Der det er montert sikkerhetsbelter er det påbudt å bruke disse. (Kilde: <https://www.tryggetrafikk.no/kjore/atv-2/>)

1.4.4. Sykkel/elsparkesykkel

Seks personer ble drept og 55 hardt skadd på sykkel i 2022. Tallet på drepte og hardt skadde på liten elektrisk motorvogn samme år var henholdsvis fem og 20. Sommert blir det 86 personer, noe som var færre enn to foregående år, men flere enn før pandemien.

- Flest mellom 35-64 år (59 %).
- Flest menn (69 %) (for siste 5-årsperiode: 75 %).
- Flest ulykker skjer på FV/KV (hhv 42 og 44 %).

En ny rapport om trafikksikkerhetseffekt av elsparkesykler viser at ulykkesrisikoen for elsparkesyklister er omtrent 5-6 ganger så stor som for syklistene. Omtrent 90 % av ulykkene er eneulykker. Mange av disse er fallulykker etter kontakt med en kantstein eller hull i veien. Kollisjoner med motorkjøretøy er sjeldnere, men mer alvorlige. Reiser med elsparkesykkel erstatter i hovedsak reiser til fots. I Norge gjelder den samme promillegrensen for elsparkesyklister som for bilførere. Tall fra Oslo før promillegrensen ble innført, viste at 40 % av elsparkesyklistene som kom til legevakten med skade om kvelden/natten i helgene var alkoholpåvirket. Denne andelen er høyere enn for syklistene (Høye og Milch 2023). Antall elsparkesykkelulykker i Oslo er derimot redusert betraktelig etter innføringen av promillegrense og forbudet mot elsparkesykkelutleie etter kl. 23, blant annet. Totalt behandlet Oslo skadelegevakt 64 % færre skadde elsparkesyklister i 2022 sammenliknet med 2021 (Statens vegvesen 2023).

I følge Micro-Mobility for Europe (MMfE) økte etterspørselen etter delte mikromobilitetstjenester i Europa med 39 % fra 2021 til 2022. I samme periode har derimot antallet skader på leide elsparkesykler som krever medisinsk behandling falt

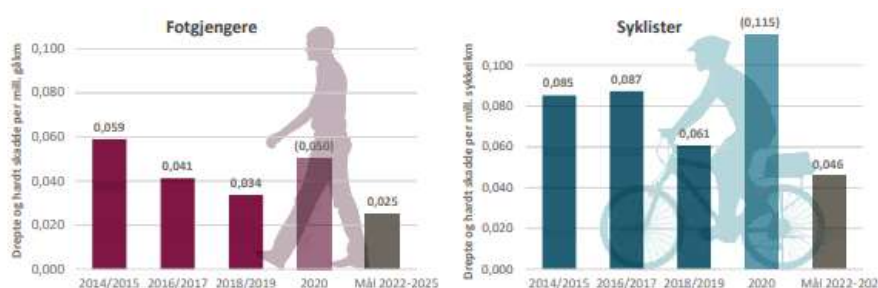
³ <https://ofv.no/kjoretoybestanden/kj%C3%B8ret%C3%B8ybestanden-31-12-2022>

med nesten 20 % (fra 5,1/mill. km i 2021 til 4,1/mill. km i 2022). Risikoen for å bli drept gikk ned med 17,7 % sammenlignet med 2021⁴.

1.4.5. Fotgjenger

73 fotgjengere ble drept eller hardt skadd i trafikken i 2023, det er fire flere enn i 2021 men færre enn foregående år. Det har vært en sterk nedgang i drepte og hardt skadde fotgjengere siste tiårsperiode: I 2013 ble 131 personer drept eller hardt skadd som fotgjengere i trafikken.

- Fordelingen mellom kjønn er tilnærmet lik, mens det er noe overvekt av personer mellom 55- 84 år. De utgjorde 51 % av de drepte og hardt skadde fotgjengerne i 2022.
- Over 70 % av alvorlige ulykker med fotgjenger skjedde på FV/KV.
- De fleste alvorlige ulykkene inntreffer ila den mørke årstiden (september-februar) (68 %).

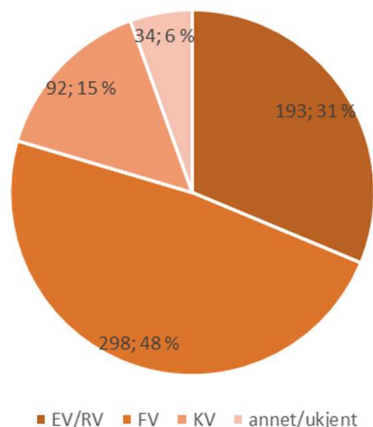


FIGUR 11: : RISIKO FOR Å BLI DREPT ELLER HARDT SKADD PER MILL. KM FOR HENHOLDSVIS FOTGJENGERE OG SYKLISTER. UTVIKLING OG MÅL. (STATENS VEGVESEN, POLITIET,HELSEDIREKTORATET, UTDANNINGSDIREKTORATET, TRYGG TRAFIKK, FYLKESKOMMUNENE OG ÅTTE STORBYKOMMUNER 2022)

Figur 11 viser utviklingen i risikoen fra 2014, samt mål for perioden 2022-2025. Det er grunn til å merke seg at den beregnede risikoen for 2020 er betydelig høyere enn for 2018/2019, både når det gjelder fotgjengere og syklister. Dette skyldes i hovedsak at RVU for 2020 viser en betydelig nedgang i omfanget av gåing og sykling (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner 2022).

⁴ https://mcusercontent.com/6df6fe5707bd75915c179dcc1/files/fc5d1220-ee2a-881d-76b0-e3467f231d5d/MMfE_2022_incident_data_1_pager.pdf

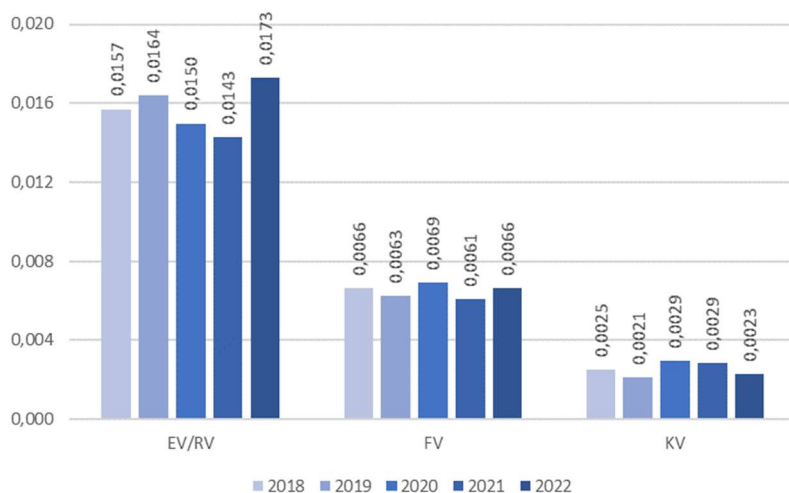
1.5. Veikategori



Fylkesveinettet hadde flest ulykker med drepte og hardt skadde i 2022, med 298 ulykker som utgjorde 48 % (se figur 12).

FIGUR 12: FORDELING AV DREPTE OG HARDT SKADDE 2022 PÅ VEIKATEGORI

Merk at fylkesveinettet utgjør den største andelen av det offentlige veinettet med 47 %, tett etterfulgt av det kommunale veinettet med 42 %, mens riksveinettet utgjør 12 % (se tabell B i vedlegg). Selv om det var flest alvorlige ulykker på fylkesveiene, var riksveinettet klart mest belastet - målt utfra antall alvorlige ulykker per kilometer vei (se figur 13).

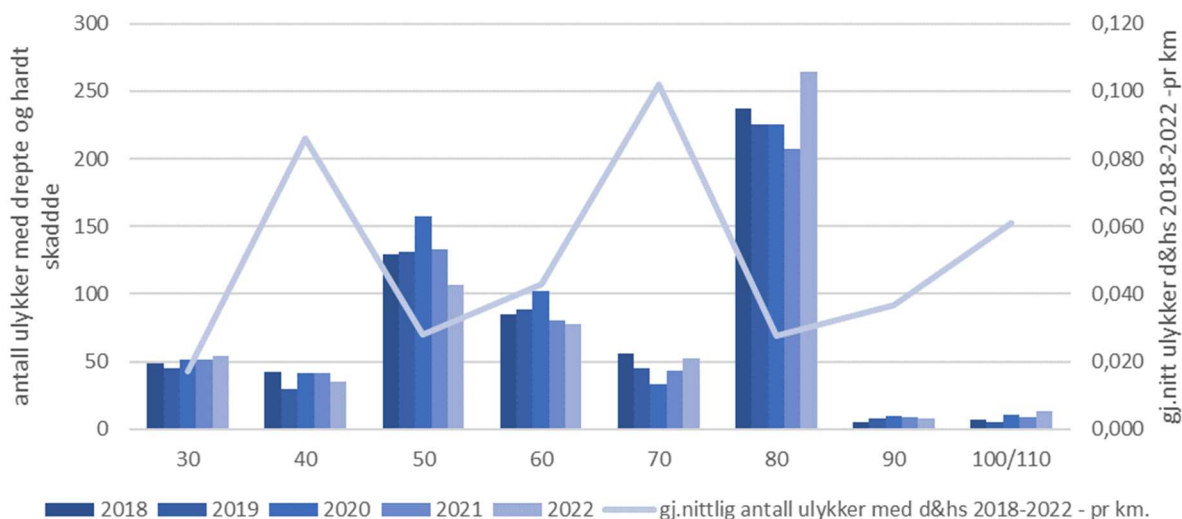


FIGUR 13: ANTALL ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE PR KILOMETER, FORDELT PÅ VEITYPE, FOR 2018-2022

Gjennomsnittlig risiko, målt ved drepte og hardt skadde i 2019-2022 pr mrd. kjørte kilometer, var høyere på FV (19,8) enn på RV/EV (10,8) og KV (11,5). Dette er en naturlig følge av at det er investert betydelig mer i trafiksikkerhet på RV/EV enn på FV, samt at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på RV/EV foregår på møtefrie veier, som har en langt lavere ulykkesrisiko enn veier med møtende trafikk (Statens vegvesen 2023).

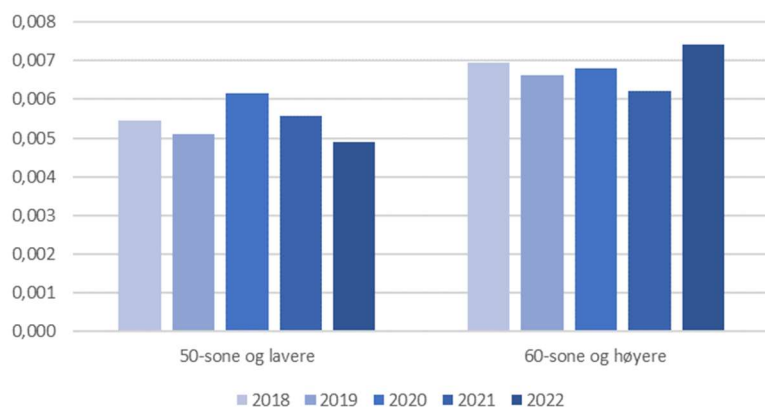
1.6. Fartssone

Veistrekninger med 80-sone har flest ulykker med drepte og hardt skadde. Ser man på antallet alvorlige ulykker per kilometer for de forskjellige fartssonene, er det derimot 40-sone og 70-sone som skiller seg ut som mest belastet (se figur 14). En naturlig forklaring er at dette ofte er strekninger med en særlig høy ulykkesrisiko.



FIGUR 14: ANTALL ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE OG GJENNOMSNTTLIG PR KILOMETER FOR 2018-2022 PR

Ser man på henholdsvis sum for lave fartssoner (50-sone og lavere) versus sum for høye fartssoner (60-sone og høyere) finner man at høye fartssoner har flere alvorlige ulykker pr km enn lave fartssoner (se figur 15).



FIGUR 15: ANTALL ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE PR KILOMETER, FORDELT PÅ VEIER MED HENHOLDSVIS 50-SONE OG LAVERE OG 60-SONE OG HØYERE FOR 2018-2022

Samlet for hele landet var det for årene 2019-2022 i gjennomsnitt 12,7 drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere. Dersom vi avgrensner oss til de ni storbyområdene (Osloregionen (Oslo og tidligere Akershus fylke), Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma-regionen, Grenland og Tromsø) var resultatet 8,3, mens gjennomsnittet for de øvrige deler av landet var 17,7. Denne måten å regne på gir med andre ord gjennomgående bedre resultater for urbane områder enn for distriktene, til tross for at det er størst utfordringer knyttet til trafiksikkerhet for gående og syklende i byområder. Dette skyldes flere forhold som

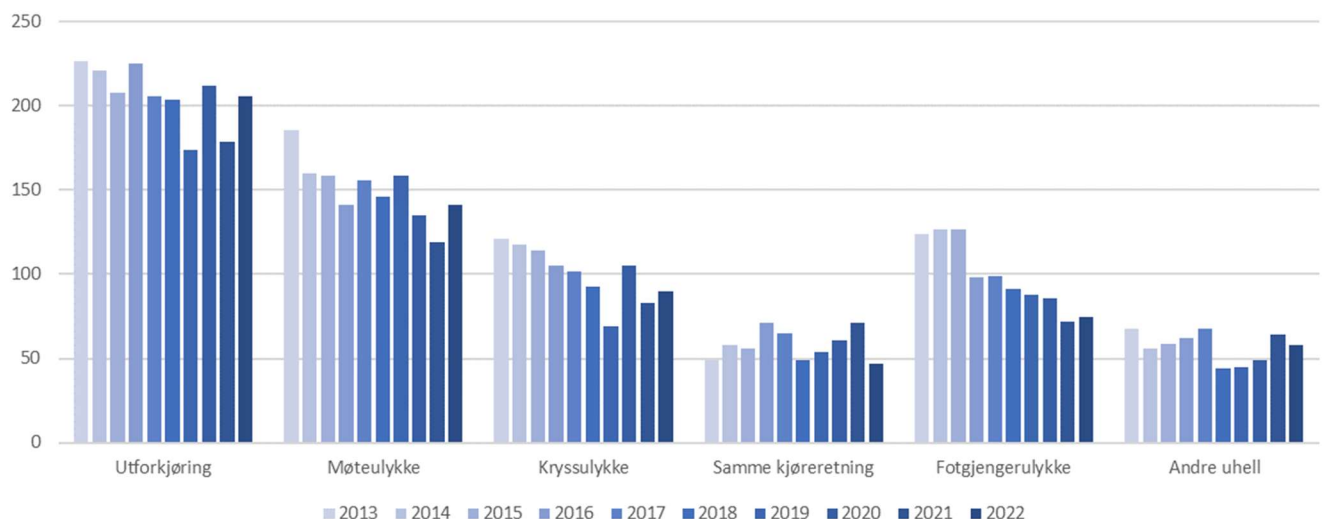
lavere fartsgrenser innenfor urbane strøk, høyhastighetsveier og møtefrie veier i og rundt de største byene samt at mange steder i distriktene dominerer fjerntrafikken, hvilket betyr at trafikken er langt høyere enn det befolkningen skulle tilsi (Statens vegvesen 2023).

1.7. Type ulykke

En tredel av ulykkene med drepte og hardt skadde i 2022 var utforkjøringsulykker. Denne andelen har variert mellom 29 og 33 % i løpet av de siste ti årene, med en svak tendens til økning. For møteulykker ser vi tegn til nedgang i antall, mens andelen har variert i løpet av perioden mellom 20 og 27 %. For 2022 utgjorde møteulykkene 23 %.

Fotgjengerulykkene viser nedgang både i antall og i andelen av ulykkene, med en nedgang i andel fra 18 % i 2015 til 12 % i 2023.

Kryssulykkene har gått ned i antall, men holder seg stort sett på samme andel, rundt 14-16 %. For ulykker som følge av kjøring i samme kjøreretning, ser vi ingen klar utvikling i løpet av siste ti årene (se figur 16).

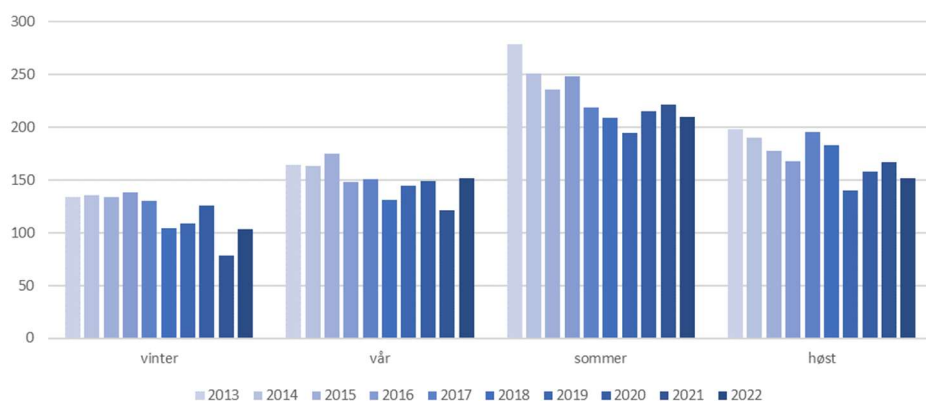


FIGUR 16: ANTALL ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE FORDELT PÅ TYPE ULYKKE, FOR 2013-2022

81 % av utforkjøringsulykkene, 87 % av ulykker i samme kjøreretning og 91 % av møteulykkene skjedde på veier med høy fartssone. Fotgjengerulykkene inntraff i lavere fartssoner (68 %). Kryssulykkene er noe mer likt fordelt, men med en overvekt i lave fartssoner (62 %). For øvrig ser vi at rundt 40 % av kryssulykkene er sykkelulykker.

1.8. Måned, ukedag og tid på døgnet

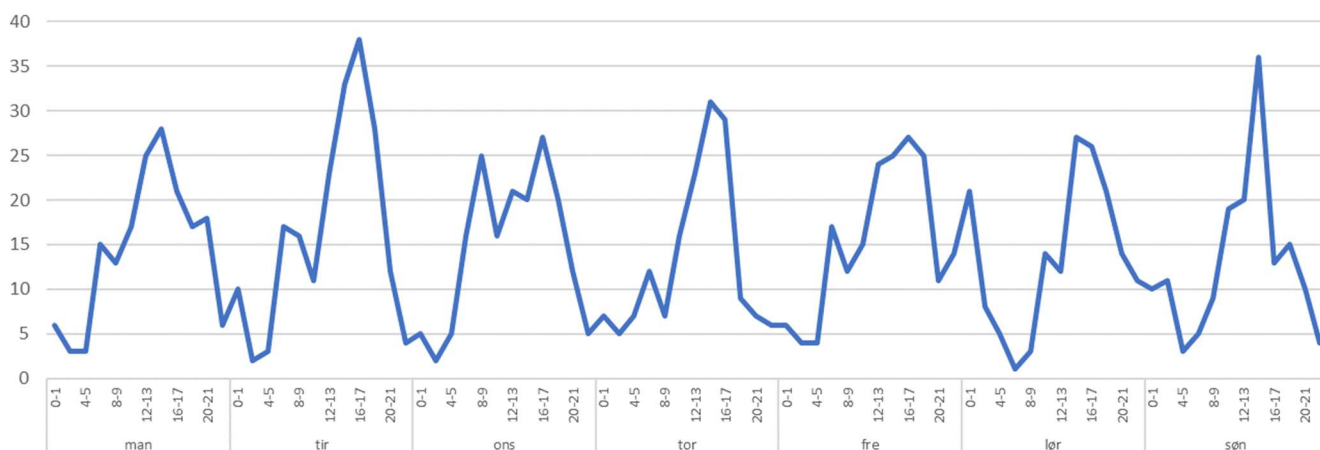
Generelt ser vi flest alvorlige ulykker om sommeren og færrest om vinteren (se figur 17). For 2022 utgjorde sommerulykkene 34 % og vinterulykkene 16 %.



FIGUR 17: ANTALL ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE FORDELT PÅ ÅRSTID, FOR 2013-2022

For øvrig ser vi at det var noen forskjeller i ulykkestyper i de ulike årstidene. Vinterulykkene preges av mange møteulykker og fotgjengerulykker, mens det var relativt få utforkjøringsulykker. Om våren og sommeren var det derimot utforkjøringsulykkene som dominerte ulykkesbildet – mange av disse med MC.

Vi ser flest alvorlige ulykker på dagtid, med en topp på ettermiddagen rundt kl. 14-18 (se figur 18). For øvrig fordeler ulykkene seg tilnærmet likt på ukedag.



FIGUR 18: ANTALL ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE 2021-2022 FORDELT PÅ UKEDAG OG TID PÅ DØGNET

1.9. Politidistrikt

Sør-Øst var politidistriktet med flest drepte og skadde i trafikken i 2022, med henholdsvis 20 drepte, 96 hardt skadde og 626 lettere skadde. Med noen unntak har Sør-Øst vært det politidistriktet med flest drepte og hardt skadde de siste fem årene.

TABELL 2: ANTALL DREPTE OG SKADDE I TRAFIKKEN 2018-2022 PR. POLITIDISTRIKT

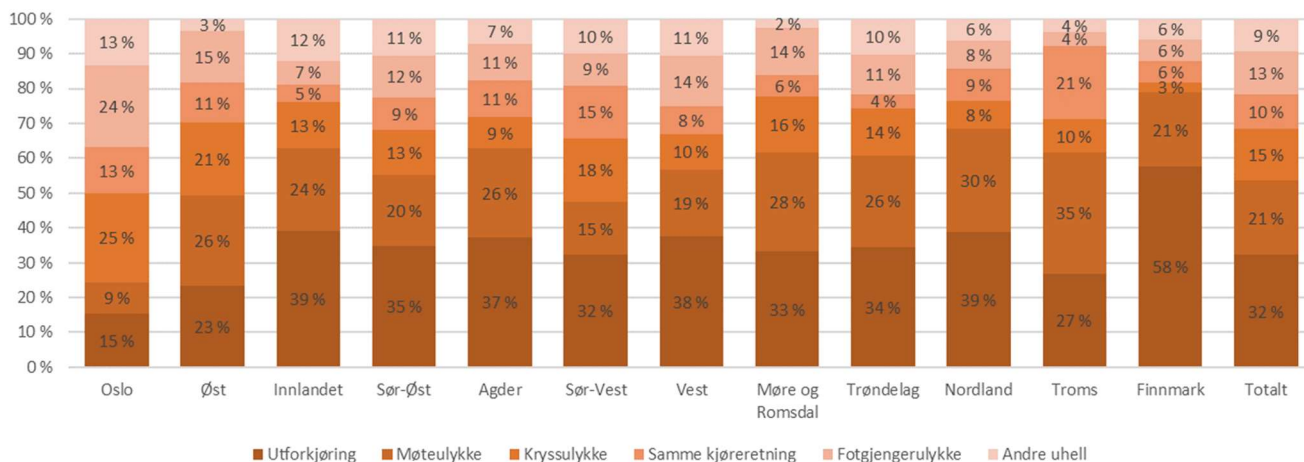
	Drept					Hardt skadd					Lettere skadd				
	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
Oslo	7	3	8	3	6	56	52	90	73	71	622	495	522	559	428
Øst	9	14	11	13	11	65	70	72	51	63	575	460	465	468	524
Innlandet	12	12	16	9	14	100	71	81	84	67	434	318	335	354	372
Sør-Øst	19	15	20	12	20	95	98	90	94	96	615	554	581	630	626
Agder	10	8	3	5	6	35	24	37	40	32	256	235	257	253	278
Sør-Vest	9	6	5	6	12	53	50	43	43	52	318	330	295	319	291
Vest	15	10	6	9	10	68	58	68	67	78	441	431	409	477	461
Møre og Romsdal	6	10	3	3	3	33	33	32	30	28	194	208	190	211	194
Trøndelag	11	11	6	8	11	42	45	52	32	33	320	275	304	329	310
Nordland	4	15	9	2	13	32	35	33	34	32	176	185	181	200	196
Troms	4	3	5	4	8	8	10	23	9	14	67	97	114	71	113
Finnmark	2	1	1	6	2	11	16	6	12	12	54	61	68	53	71
Ukjent						4	3				19	6	7	20	9
Totalsum	108	108	93	80	116	602	565	627	569	578	4091	3655	3728	3944	3873

TABELL 3: ANTALL DREPTE OG HARDT SKADDE PR. 1000 INNBYGGERE FOR 2018, 2020 OG 2022, PR POLITIDISTRIKT

	2018	2020	2022
Oslo	0,07	0,11	0,08
Øst	0,10	0,11	0,09
Innlandet	0,29	0,26	0,21
Sør-Øst	0,16	0,16	0,16
Agder	0,16	0,13	0,12
Sør-Vest	0,12	0,09	0,12
Vest	0,14	0,12	0,15
Møre og Romsdal	0,15	0,13	0,12
Trøndelag	0,12	0,12	0,09
Nordland	0,15	0,17	0,19
Troms	0,07	0,17	0,13
Finnmark	0,17	0,09	0,19
Totalt	0,13	0,13	0,13

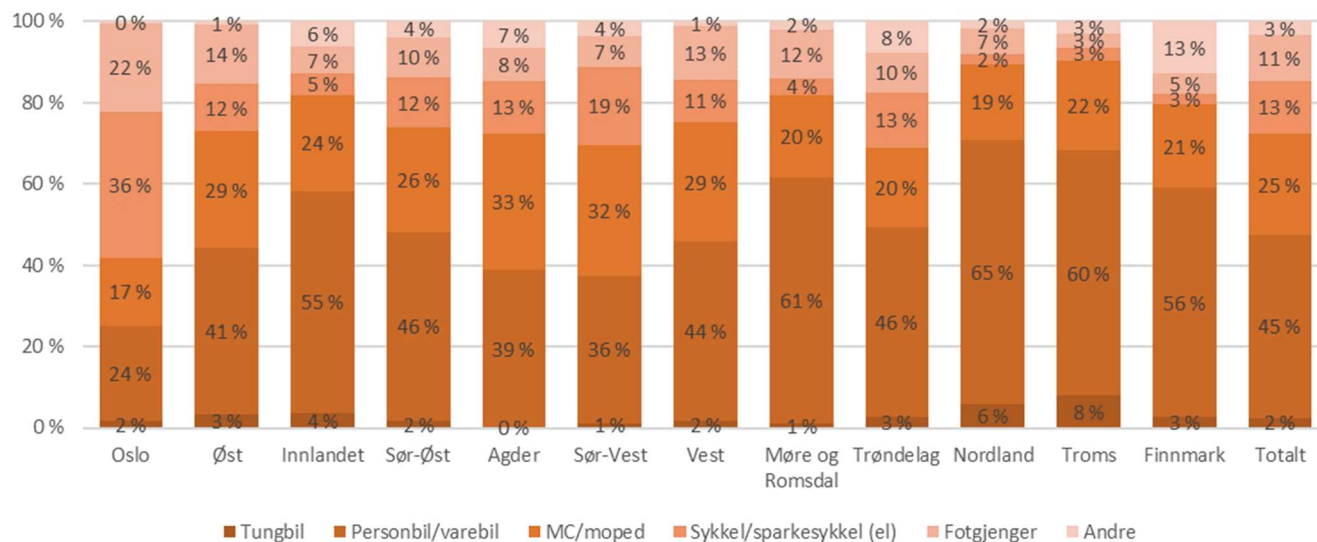
Sett i forhold til innbyggertallet, er det Innlandet politidistrikt som var hardest belastet med alvorlige trafikkulykker. I 2022 hadde Innlandet pd 0,21 drepte og hardt skadde pr. 1000 innbyggere. Nordland og Finnmark pd hadde 0,19, mens politidistriktene med lavest tall var Oslo (0,08), Øst (0,09) og Trøndelag (0,09).

Vi registrerte noen forskjeller på hva slags type ulykke som dominerte i politidistriktene. I siste treårsperiode (2020-2022) hadde Finnmark en spesielt høy andel utforkjøringsulykker (58 %). Troms hadde høyest andel møteulykker (35 %), mens Oslo hadde høyest andel fotgjengerulykker (24 %) og kryssulykker (25 %). Politidistriktene som fortsatt preges av en stor overvekt av utforkjøring og møteulykker (med over 60 %) er Finnmark, Nordland, Troms, Møre og Romsdal, Trøndelag, Agder og Innlandet (se figur 19).



FIGUR 19: TRAFIKKULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE 2020-2022 FORDELT PÅ TYPE ULYKKE, PR. POLITIDISTRIKT.

Figur 20 viser at for perioden 2020-2022 utgjorde person i personbil/varebil majoriteten av de drepte og hardt skadde i de tre nordligste politidistriktene samt i Møre og Romsdal og i Innlandet. I Oslo, Agder og Sør-Vest pd var mer enn 30 % av de drepte og hardt skadde mopeder eller motorsyklister. I Oslo var hele 22 % sykklister⁵. Både i Oslo, Sør-Vest og Øst pd var over 25 % av de drepte og hardt skadde myke trafikanter (les: fotgjengere eller sykklister).

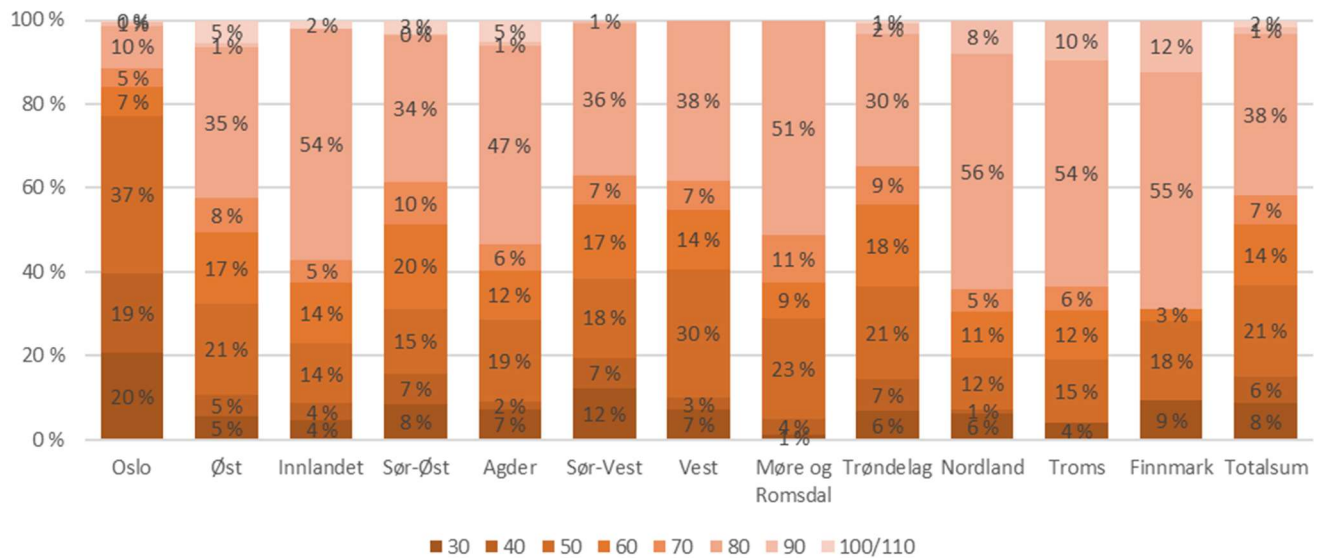


FIGUR 20: DREPTE OG HARDT SKADDE I TRAFIKKEN 2020-2022 FORDELT PÅ TRFIKANTGRUPPER, PR. POLITIDISTRIKT

Flest alvorlige ulykker skjedde i høye fartssoner, foruten i Oslo der 76 % av de alvorlige ulykkene de siste tre årene, skjedde innenfor lave fartssoner. Både i Vest, Sør-Vest og Trøndelag pd skjedde mer enn en tredel av ulykkene i lave fartssoner. Fordeling på fartssoner gjenspeiler naturlig nok veinettet og trafikkmengden i de forskjellige politidistriktene. Samlet utgjør veinettet med lave fartssoner 42 % av det offentlige veinettet i Norge, denne andelen varierer mellom 84 % i Oslo pd og 27 % i Innlandet. I både Sør-Vest og Øst pd er andelen over 50 %.

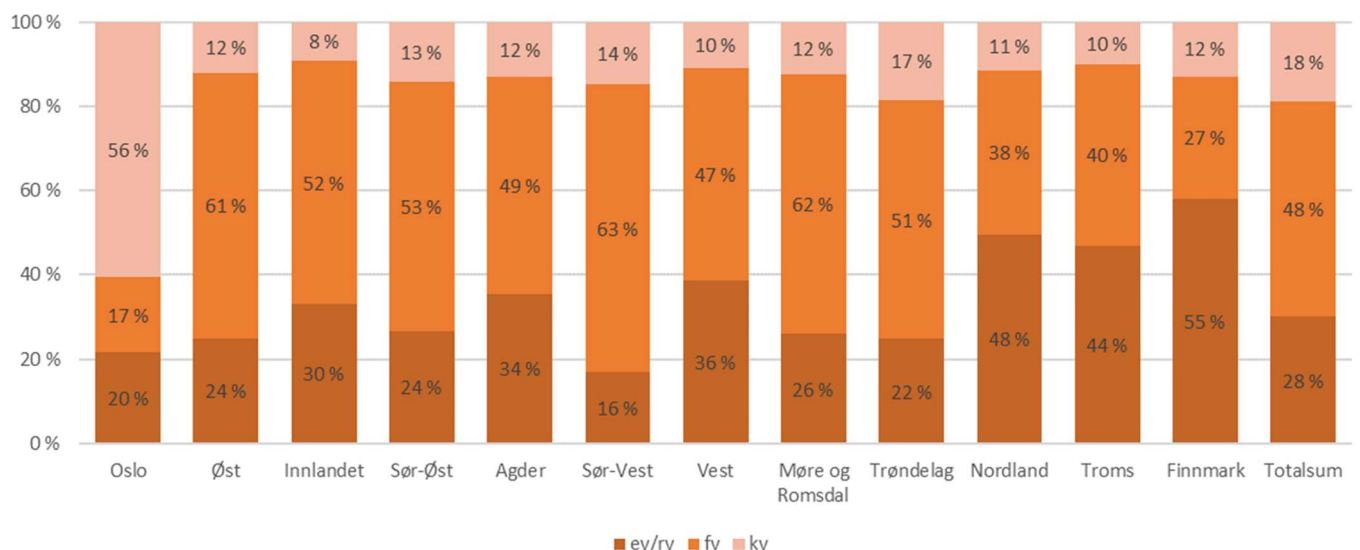
I Trøndelag finner vi at veier i lave fartssoner var mer belastet med alvorlige ulykker enn veier i høye fartssoner i denne perioden. For alle øvrige politidistrikt var veier med høye fartssoner mest ulykkesbelastet (se figur 21 og tabell A i vedlegg).

⁵ Inkludert el-sparkesykkel.



FIGUR 21: ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE 2020-2022 FORDELT PÅ FARTSSONE, PR POLITIDISTRIKT

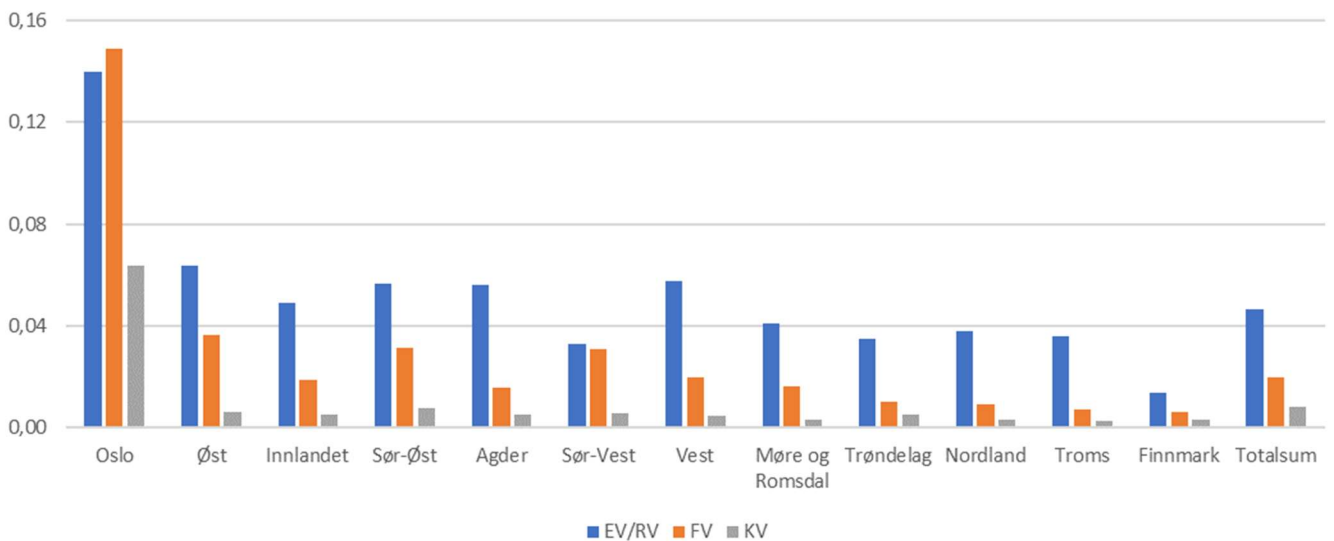
Figur 22 viser at, med unntak av Oslo og de tre nordligste politidistriktene, den største andelen alvorlige ulykker var på fylkesvei den siste treårsperioden. I Oslo pd var det flest alvorlige ulykker på KV, mens det i de nordligste politidistriktene var på riksveinettet (EV/RV).



FIGUR 22: ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE 2020-2022 FORDELT PÅ VEIKATEGORI, PR POLITIDISTRIKT

Som nevnt i kap. 1.5 er riksveinettet mest belastet med alvorlige ulykker - målt utfra antall alvorlige ulykker pr kilometer vei. Vi ser i figur 23 at dette ikke gjelder i Oslo pd, og at Sør-Vest pd hadde tilnærmet lik belastning av alvorlige ulykker på FV og EV/RV. I Troms, Nordland, Agder og Trøndelag var riksveinettet derimot mer enn tre ganger så belastet med alvorlige ulykker som fylkesveinettet, målt i ulykker med drepte og hardt

skadde fra 2020 til 2022 pr kilometer. Kommunalt veinett var i perioden generelt lite belastet med alvorlig ulykker, med unntak av i Oslo pd.



FIGUR 23: ANTALL ULYKKER MED DREPTE OG HARDT SKADDE 2020-2022 PR. KM. PR. VEIKATEGORI OG PR. POLITIDISTRIKT

1.10. Årsaker

Av totalt 105 dødsulykker i 2022 vurderte UP at den avdøde hadde mest skyld i at ulykken skjedde i 59 % av ulykkene, mens for 35 % av ulykkene hadde den overlevende mest skyld. I seks ulykker ble ingen ansett å bebreide for at ulykken skjedde (6 %) (Utrykningspolitiet 2023).

Her er de viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde:

- Manglende førerdyktighet vurderes å ha vært en medvirkende faktor i 42 % av dødsulykkene i 2022. For 2022 var det manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal kompetanse som dominerte.
- Høy fart etter forholdene eller fart over fartsgrensen har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 29 % av dødsulykkene i 2022.
- Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 20 % av dødsulykkene i 2022. Dette omfatter både promillekjøring og kjøring hvor fører var påvirket av narkotika eller medikamenter.

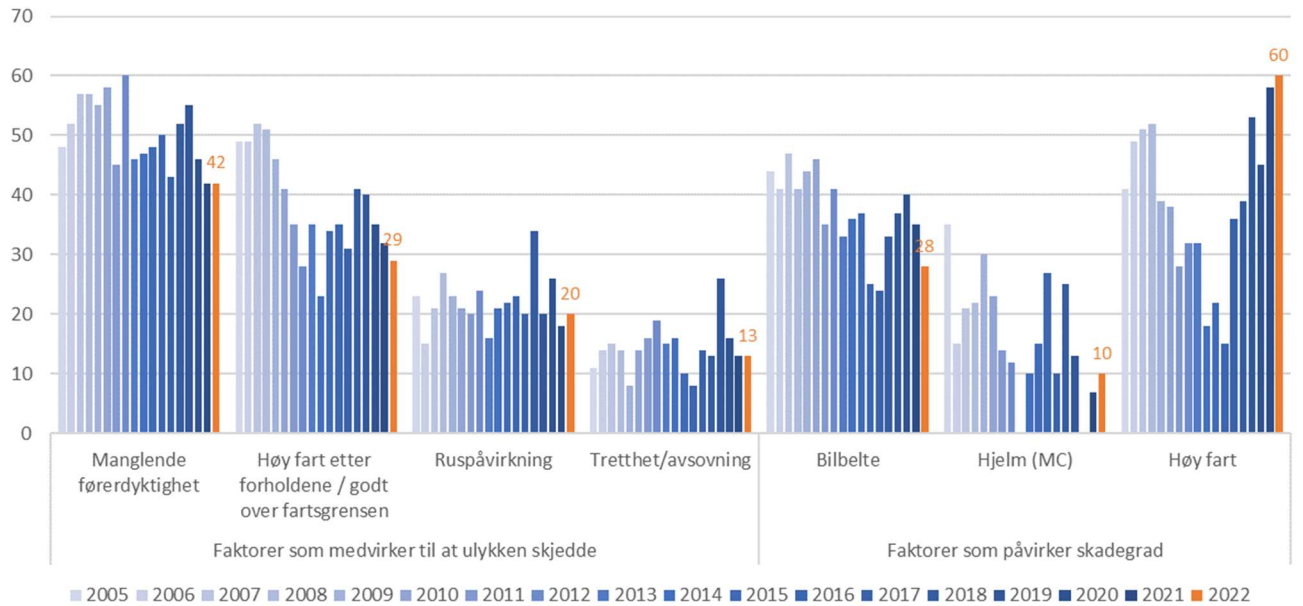
Av andre medvirkende faktorer har tretthet vært en sannsynlig medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene i 2022, sykdom i 9 % av ulykkene, mens det i 8 % av dødsulykkene er mistanke om at ulykken var selvalgt, selv om ulykken ikke er tatt ut av statistikken⁶.

Medvirkende faktorer til skadeomfanget, det vil si at ulykkene fikk dødelig utgang, knyttet til trafikanten var:

⁶ Dødsulykker der politiet har konkludert med at ulykken har vært selvalgt er tatt ut av ulykkesstatistikken, og er ikke inkludert i statistikken når det gjelder mistanke om selvalgt ulykke.

- Manglende bruk av sikkerhetsutstyr:

- 28 % av omkomne personer i bil i 2022 brukte ikke bilbelte eller brukte det feil.
- 2 av de 21 som omkom på MC i 2022 brukte ikke hjelm (10 %).
- En av de seks omkomne sykklistene i 2022 brukte ikke hjelm.
- Høy fart er vurdert til å ha medvirket til skadeomfanget i 63 dødsulykker i 2022.

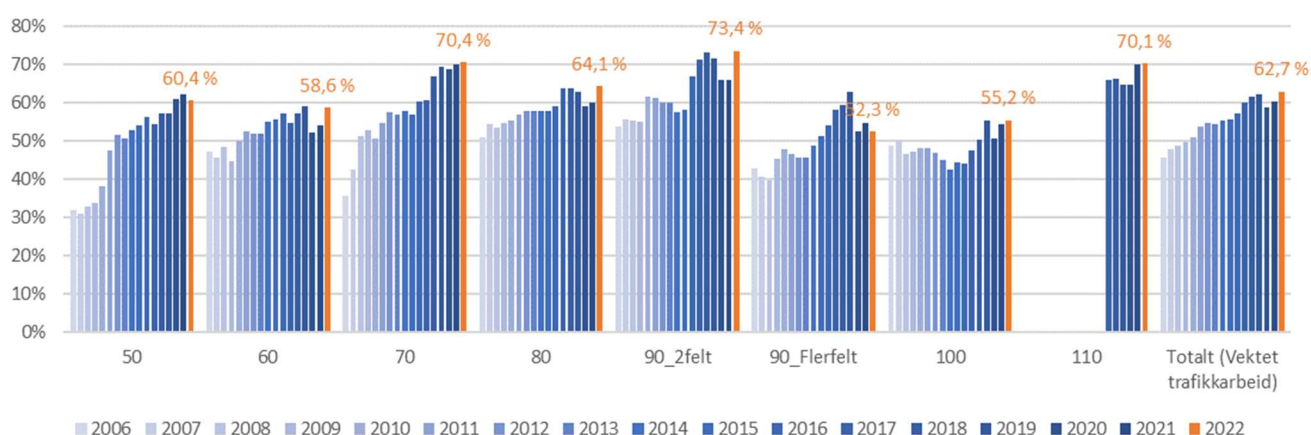


FIGUR 24: FAKTORER SOM MEDVIRKET TIL AT ULYKKEN SKJEDDE ELLER PÅVIRKET SKADEGRADEN, ANDEL AV DØDSULYKKENE 2005-2022

2. Hastighet

2.1. Hastighet i trafikken

Målinger fra Statens vegvesen viser at 62,7 % av trafikken overholdt fartsgrensen i 2022. Den negative utviklingen under pandemien har snudd, og den positive trenden fra 2019 fortsetter (se figur 25). Mål satt i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er at 72 % av kjøretøyene skal overholde fartsgrensen i 2026. Det er lavest overholdelser i flerfelts 90-sone, 100-sone og 60-sone, mens tofelts 90-sone, 110-sone og 70-sone er veier med høyest overholdelse. Alle fartssoner har forbedret resultat fra 2021 med unntak av 50-sone og flerfelts 90-sone, der vi ser en svak tilbakegang fra 2021.



FIGUR 25: ANDEL AV TRAFIKKEN SOM OVERHOLDER FARTSGRENSEN 2006-2022.

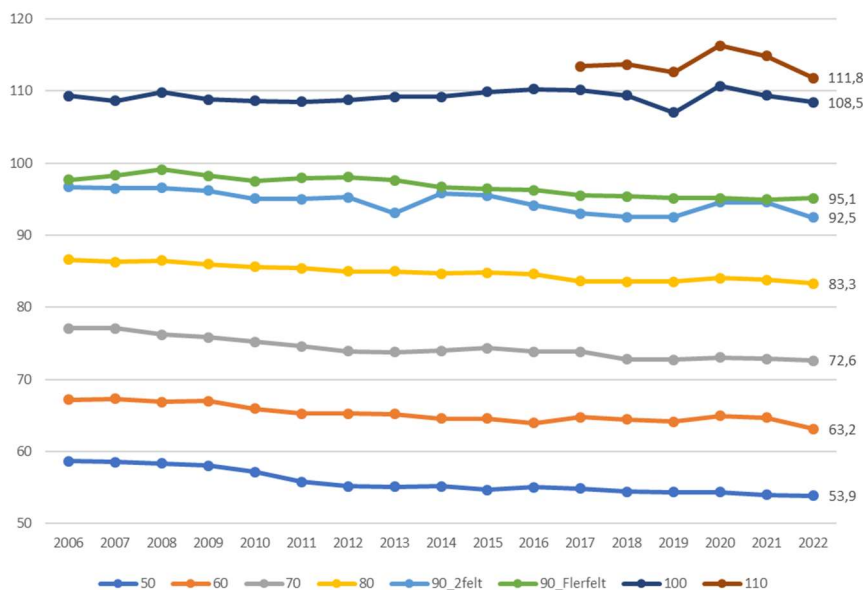
Andelen som kjører godt over fartsgrensen ble redusert i 2022 sammenlignet med tre foregående år ifølge fartsmålingene til Statens vegvesen (se tabell 4), og er på nivået med tallene fra 2018, -faktisk en liten forbedring.

TABELL 4: ANDELEN SOM KJØRER OVER FARTSGRENSEN OG MED OVERSKRIDELSE PÅ HENHOLDSVIS MER ENN 10 KM/T, 20 KM/T OG 30 KM/T.

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

Hastigheten som 85 % av kjøretøyene holder seg innenfor er også synkende, endringene er minimale fra år til år, men sett over tid er utviklingen mer tydelig. Størst endring ser vi 50-sone der hastigheten som 85 % av kjøretøyene overholdt sank fra 58,7 i 2006 til 53,9 i 2022 (se figur 26).

Alle fartsgrensenivåer har en gjennomsnittsfart mellom 1 og 5 km/t under fartsgrensen, med unntak for fartsgrense 110 km/t, der gjennomsnittsfarten er hele 9 km/t lavere enn fartsgrensen (Statens vegvesen 2023).



FIGUR 26: UTVIKLING I FART SOM 85 PROSENT AV KJØRETØYENE HOLDER SEG INNENFOR VED ULIKE FARTSGRENSENIVÅER.

2.2. Hastighet i ulykker

Høy fart etter forholdene, eller fart over fartsgrensen, har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 29 % av dødsulykkene i 2022. Høy fart etter forholdene var medvirkende i 10 ulykker, fart over fartsgrensen i 9 ulykker, mens fart godt over fartsgrensen var medvirkende til 11 ulykker. Andelen ulykker med høy fart har vært relativt stabil de siste 10 årene. For perioden 2013 - 2022 har høy fart vært en medvirkende faktor i 33 % av dødsulykkene.

Ulykkesanalysegruppenes materiale viser i tillegg at høy fart er vurdert å ha medvirket til skadeomfanget i 63 dødsulykker i 2022 (60 %) (Ringens jr. 2023).

UP fant at hastigheten var hovedårsak alene i ni dødsulykker i 2022, mens hastighet var én av flere risikofaktorer i ti ulykker. I 20 dødsulykker var farten for høy, eller for høy etter forholdene, men ikke vurdert til å være hovedårsaken til ulykken (Utrykningspolitiet 2023)⁷.

2.3. Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll

Politiet avdekte og reagerte mot 105 849 fartsovertredelser i manuelle kontroller i 2022, det er færre enn de to foregående år (se tabell 5). I følge kontrollstatistikken (se figur 27) ligger årets resultat på nivå med 2019, før pandemien⁸.

Det kan derimot synes som vi ser en nedgang i antall alvorlige fartsovertredelser, der antall registrerte førerkortbeslag er lavere enn før pandemien. Samme tendens ser man i

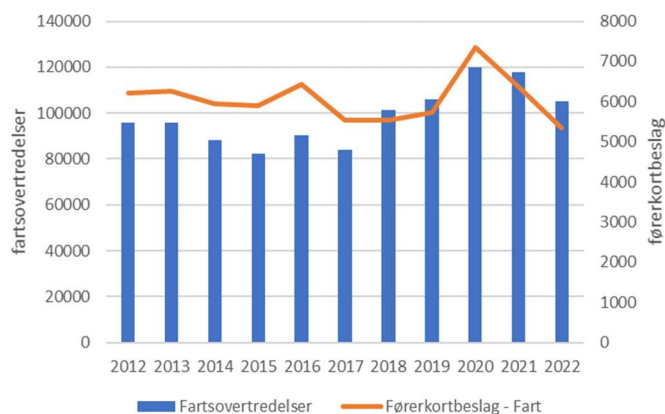
⁷ UPs analyse av dødsulykkene og Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykkene viser forskjellige resultater mht. medvirkende faktorer/årsaker til ulykkene. Datagrunnlaget er ikke helt sammenlignbart da UP f.eks. har konsentrert seg om årsaker knyttet til den part i ulykken som har mest skyld i at ulykken skjedde. Videre er mange av resultatene basert på subjektive vurderinger gjort av dem som har gått gjennom ulykkene, og således vil det være naturlig at vi finner forskjeller.

⁸ Kontrollstatistikken (Trafstat) er fra mai 2022 ikke lenger grunnlag for målstyring i politidistriktene, registrering i trafstat fra politidistriktene kan derfor ventes være mangelfull.

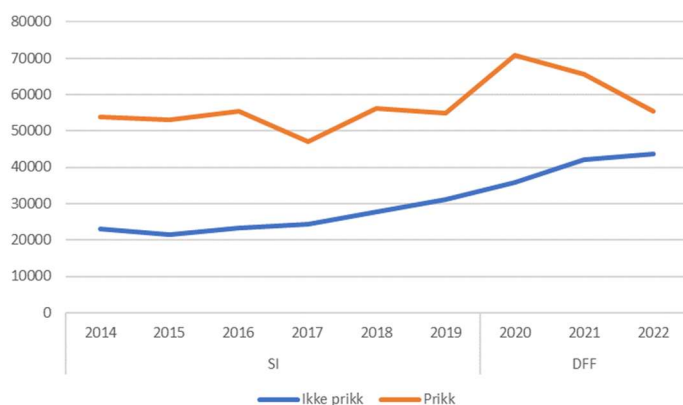
utviklingen av forenklede forelegg (FF) for fartsovertredelser de siste årene, der saker med prikk går ned mens saker uten prikk øker (se figur 28). Denne trenden passer overens med utvikling i fartsnivå på norske veier som vist i fartsmålinger fra Statens vegvesen (se kap 2.1).

TABELL 5: ANTALL REAKSJONER FOR FARTSOVERTREDELSE I MANUELLE KONTROLLER 2020-2022

	Digitale forenklede forelegg			Anmeldelser u/ATK			Totalt		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
201 Oslo politidistrikt	2 831	2 484	2 634	518	422	401	3 349	2 906	3 035
202 Øst politidistrikt	11 698	12 723	11 635	1 303	1 298	1 084	13 001	14 021	12 719
203 Innlandet politidistrikt	11 957	11 514	10 117	1 058	1 074	716	13 015	12 588	10 833
204 Sør-Øst politidistrikt	14 955	14 280	15 954	1 244	1 007	1 045	16 199	15 287	16 999
205 Agder politidistrikt	7 062	7 230	5 693	472	452	285	7 534	7 682	5 978
206 Sør-Vest politidistrikt	11 328	11 968	10 505	784	779	620	12 112	12 747	11 125
207 Vest politidistrikt	13 867	13 883	10 437	752	659	487	14 619	14 542	10 924
208 Møre og Romsdal politidistrikt	6 455	7 480	6 780	424	446	399	6 879	7 926	7 179
209 Trøndelag politidistrikt	11 544	10 862	9 681	1 139	774	770	12 683	11 636	10 451
210 Nordland politidistrikt	6 222	6 643	6 405	439	351	340	6 661	6 994	6 745
211 Troms politidistrikt	6 418	5 847	6 164	437	354	360	6 855	6 201	6 524
212 Finnmark politidistrikt	2 180	2 671	3 162	159	168	160	2 339	2 839	3 322
62 Sysselmasteren på Svalbard/ukjent				40	41	15	40	41	15
Sum	106 517	107 585	99 167	8 769	7 825	6 682	115 286	115 410	105 849
hvorav UP	95 514	97 038	89 322	6 898	6 369	5 455	102 412	103 407	94 777



FIGUR 27: ANTALL FARTSOVERTREDELSE OG ANTALL FØRERKORTBESLAG FOR FART REGISTRERT I POLITIETS KONTROLLSTATISTIKK, 2012-2022



FIGUR 28: FORENKLEDE FORELEGG FOR FARTSOVERTREDELSE FORDELT PÅ PRIKK/IKKE PRIKK (KILDE:2014-2019: SKATTEETATEN, STATENS INNKREVNINGSSENTRAL (SI), 2020-2022: DIGITALE FORENKLEDE FORELEGG (DFF) FRA PAL TRAFIKK)

Politiet avdekket og reagerte mot 109 173 fartsovertredelser i automatisk trafikkontroll (ATK) i 2022, som var en kraftig økning sammenlignet med tidligere år. Denne økningen skyldes økt kontrollaktivitet. Statistikken fra ATK har over flere år vist reduksjon i reaksjonsprosent (se tabell 6). Med andre ord tilsier det en økt overholdelse av fartsgrensen ved passering i fotoboksene. Reaksjonsprosenten for 2022 er derimot høyere enn for 2021, og det allerede før alle saker er ferdig behandlet for 2022. Når vi ser nærmere på tallene finner vi derimot at dette først og fremst skyldes redusert innslagspunkt og noe økt driftstid i Oslo pd. som følge av økt kapasitet ved politiets ATK-senter. Reaksjonsprosent fra fotoboksene utenom Oslo var 0,029%.

TABELL 6: STATISTIKK FRA AUTOMATISK TRAFIKKONTROLL (ATK) 2016-2022 (UTTREKK 11/8/2023).

	Anmeldelser	Forenklet forelegg	Kontrollerte	Reaksjonsprosent
2016	5 242	86 706	190 653 545	0,048 %
2017	4 933	85 918	189 666 410	0,048 %
2018	4 163	73 261	182 133 438	0,043 %
2019	4 127	71 096	199 806 893	0,038 %
2020	3 637	65 677	201 795 956	0,034 %
2021	3 974	71 062	244 724 835	0,031 %
2022	4 359	104 814	284 874 280	0,038 %

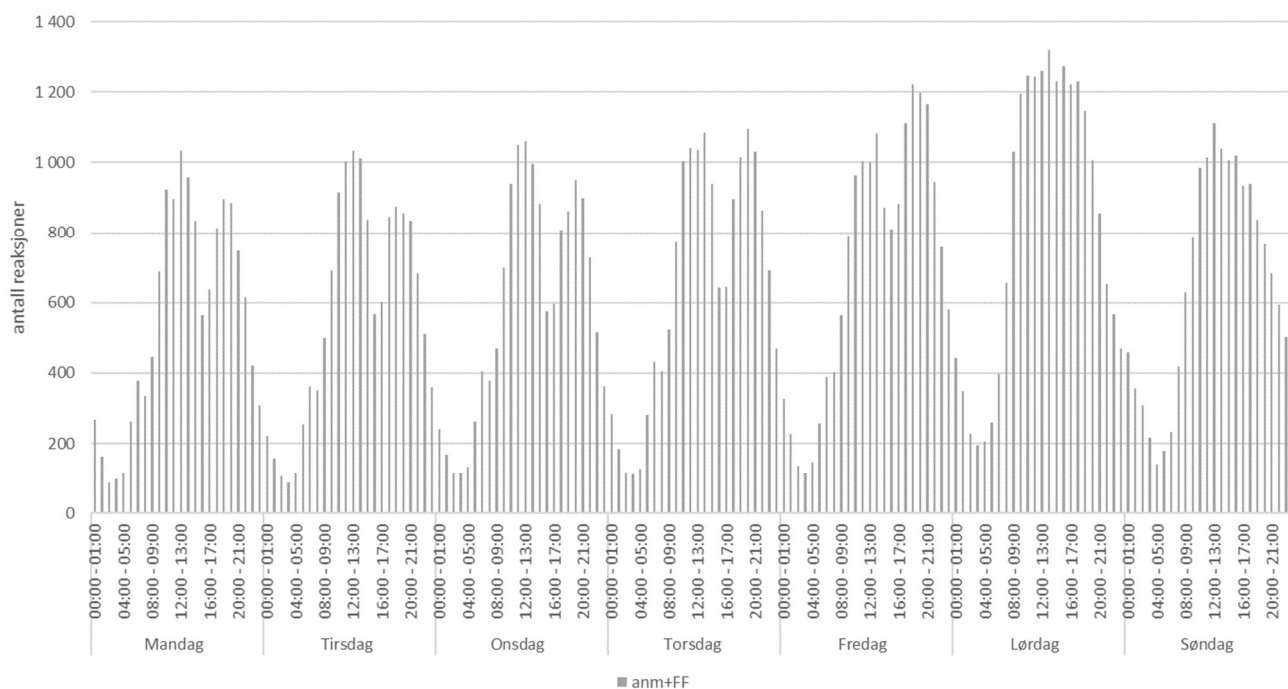
2.3.1. Tid på døgnet og ukedag

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

I følge eksponeringsdata hentet fra reisevaneundersøkelsen⁹ (RVU) i 2018 var det mest trafikk mellom kl. 12-18 (46 %) og minst om natten mellom kl. 00-06 (3 %). Morgen- og kveldstrafikken mellom kl. 6-12 og 18-24 utgjorde henholdsvis 34 % og 17 %. Vi ser da at det er færre reaksjoner morgen (27%) og ettermiddag (36 %) mot flere reaksjoner om kvelden (17 %) og natten (8 %) sammenlignet med trafikkmengdedata fra RVU. Det kan tyde på at det er større andel av trafikken som kjører over fartsgrensen om kvelden og natten enn resten av døgnet.

Det er flest reaksjoner fra ATK mellom kl. 10-15 og mellom 17-21, samt noen flere saker fredag og lørdag enn øvrige dager (se figur 29), noe som tyder på at dette er tidsrommet med flest overtredelser.

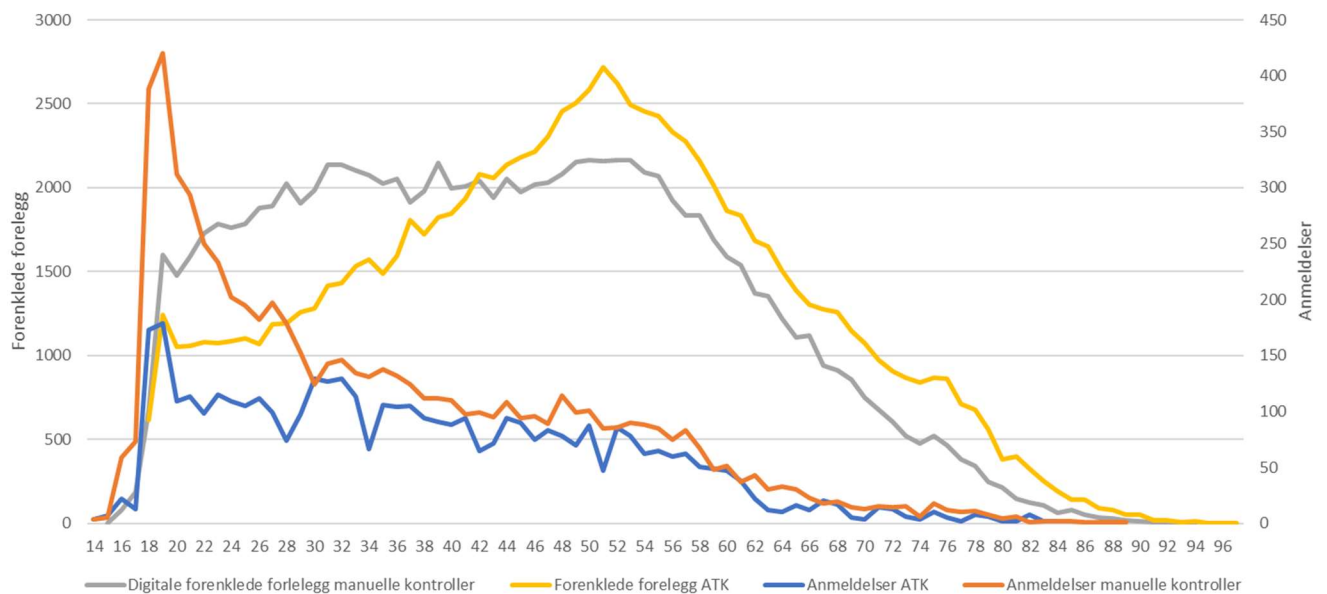
⁹ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/nokkelrapport-rvu-2018-vedlegg-002.pdf>



FIGUR 29: ANTALL REAKSJONER I ATK 2022 FORDELTE PÅ UKEDAG OG TID PÅ DØGNET

2.3.2. Alder

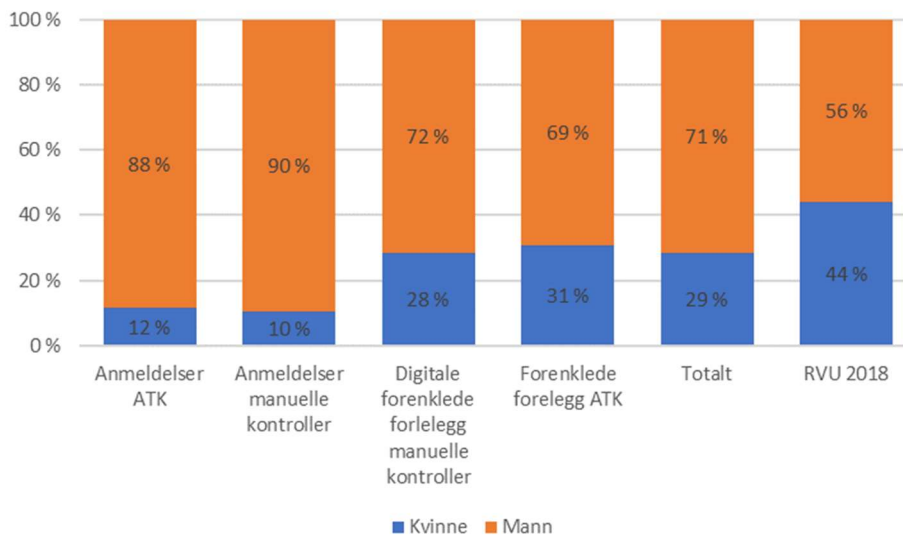
Det er en klar sammenheng mellom alvorlighetsgrad i fartsøvertredelser og alder på den som har kjørt for fort. Fartsaker som ble anmeldt i 2022 (de groveste fartsøvertredelsene) hadde en tydelig overvekt av 18-20 åringer. For FF i ATK var antallet økende frem til 51 år og deretter synkende, mens for FF fra manuelle kontroller var nivået jevnt høyt fra rundt 28 år til rundt og 56 år (se figur 30). Vi ser dermed at det er de unge som kjører fortest, mens for alle fartsøvertredelsene totalt er fordelingen på alder tilnærmet lik fordeling av trafikk på alder, ifølge data fra RVU. I manuelle kontroller fant vi dog noen flere øvertredelser av de på 25-34 år, enn deres tilstedeværelse i trafikken skulle tilsi.



FIGUR 30: ANTALL ANMELDELSER OG FORENKLEDE FORELEGG FOR FARTSOVERTREDELSE I 2022 FRA ATK OG MANULLE KONTROLLER.

2.3.3. Kjønn

I følge RVU utgjør kvinner 44 % og menn 56 % av alle reiser som bilførere. Av fartsovertredelser som ble anmeldt i 2022 var hele 88 % (ATK) til 90 % (manuelle kontroller) skrevet til menn. For fartsovertredelser totalt utgjorde menn 71 % (se figur 31).



FIGUR 31: FORDELING REAKSJONER FARTSOVERTREDELSE 2022 MELLOM MENN OG KVINNER, SAMT FORDELING AV TRAFIKKEN.

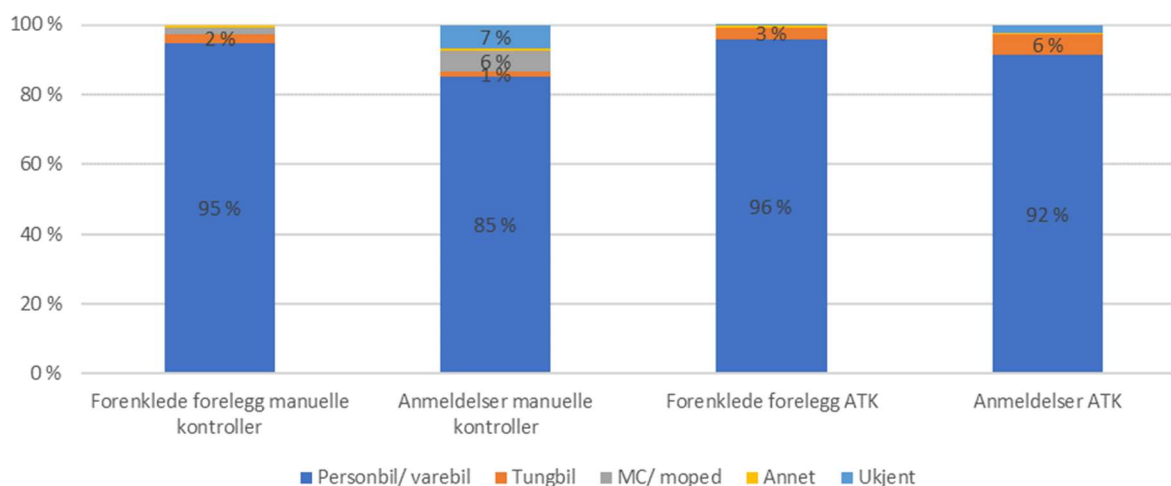
2.3.4. Nasjonalitet

Flest avdekte fartsovertredelser var utført av norske statsborgere. Vi finner likevel at det var en betydelig andel fartsovertredelser om sommeren begått av utenlandske borgere i de nordligste fylkene. Nærmere bestemt ble bortimot en tredel av FF for

fartsovertredelser i perioden 1.juni -22.august 2023 gitt til førere med annet enn norsk statsborgerskap.

2.3.5. Kjøretøy

Førere av personbiler/varebiler var mottakere av 95 % av reaksjonene for fartsovertredelser i 2022. I anmeldelsene ser vi litt større andel andre førere, 6% tungbilførere i ATK og 6 % MC-førere fra manuelle kontroller (se figur 32).



FIGUR 32: FORDELING REAKSJONER FARTSOVERTREDELSE 2022 MELLOM TYPE KJØRETØY

De aller fleste former for fartskontroll reduserer farten på veiene og dermed også antall ulykker, især alvorlige ulykker. Stasjonære fartskontroller har vist seg å redusere antall ulykker med 23 % i nærheten av kontrollposten og med 17 % når man ser på ulykker i et større område. Synlige kontroller har størst effekt i nærheten av kontrollposten. Skjulte kontroller har omtrent samme effekt i et større område, som rett ved kontrollposten, og de har større effekt enn synlige kontroller når man ser på et større område. For mobile kontrollformer, det vil si kontroll utført av kjørende politibil, foreligger kun eldre resultater fra Australia og USA som er meget usikre og det er derfor ikke mulig å si noe om hvordan de påvirker antall ulykker.

Punkt-ATK har vist seg å redusere farten med 6-15 % rett ved fotoboksen. Fartsreduksjonen avtar gradvis på de første 2-3 km etter fotoboksen. Antall personskadeulykker er redusert med omtrent 20 %. Det er uklart hvorvidt virkningen avtar med økende avstand fra fotoboksene. For streknings-ATK ble det i gjennomsnitt funnet en reduksjon på 27 % i personskadeulykker, og for antall drepte eller alvorlig skadde en reduksjon på 54 %. Streknings-ATK har også vist seg å redusere ulykker før og etter ATK-strekningen. Både punkt- og streknings-ATK har vist seg å ha en noe større virkning på antall ulykker enn man ville forvente ut fra fartsreduksjonen.

Kilde: <https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/doc730/> og <https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/doc735/>

3. Ruspåvirket kjøring

Promillekjøring medfører en betydelig økning i ulykkesrisikoen allerede ved forholdsvis lav promille, og risikoen øker med økende promille. Sammenlignet med en upåvirket fører, er den relative ulykkesrisikoen på rundt 2,3 ved 0,5-0,8 promille og på rundt 20 ved 1,2 eller mer promille. Den relative risikoen for å bli drept eller hardt skadd, er på rundt 3,6 ved 0,5-0,8 promille og på over 100 ved 1,2 eller høyere promille.

Illegale rusmidler/stoffer og medikamenter medfører også økt risiko. Gjennomsnittlige risikoøkninger er noe større for illegale rusmidler, spesielt amfetamin, enn for legemidler. Relative risikotall er vanskelige å sammenligne da graden av påvirkningen i de fleste studiene av medikamenter og narkotika ikke er oppgitt (Høye 2022).

3.1. Rus i trafikken

En veikantundersøkelse fra 2016/17 viste at 0,2 % av sjåførene hadde en alkoholkonsentrasjon over 0,2 promille i blodet. Videre hadde anslagsvis 0,7 % illegale stoffer i konsentrasjoner over de faste straffegrensene og 1,1 % hadde verdier over straffegrensen av trafikkfarlige legemidler. En stor andel av sjåførene som hadde legemidler over straffegrensene, hadde brukt dem i forskrevne doser i henhold til resept, og vil derfor ikke bli dømt for ruspåvirket kjøring¹⁰. Stoffene som hyppigst ble funnet i spyttprøvene var zopiklon (1,4 %), THC (1,3 %), benzodiazepiner (0,5 %) og amfetamin (0,2 %) (Furuhaugen, et al. 2018). Vi kan dermed anta at det hver dag kjøres mer enn 200.000 km. med personbil der føreren er alkoholpåvirket (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner 2022).

En veikantundersøkelse gjennomført i Finnmark og i Murmansk-regionen i 2014-2016 fant rusmidler i 4,2 % av spyttprøvene i Finnmark. Sjåfører med alkohol over 0,1 promille utgjorde 0,3 %, trafikkfarlige legemidler 2,3 % og illegale stoffer 1,8 %¹¹. I tillegg oppga omtrent 19 % av sjåførene, like mange menn som kvinner, at de hadde et skadelig alkoholbruk. Illegale stoffer ble oftest påvist i spyttprøver fra unge menn, mens legemidler oftest ble påvist i prøvene fra eldre kvinnelige sjåførere. Forekomsten av rusmidler i Finnmark var relativt lik forekomsten av rusmidler blant førere i andre deler av Norge (Nyman, et al. 2019).

UP gjennomførte i 2015 og 2019 en veikanttelling for å undersøke alkoholpåvirket kjøring i alle UP-distrikt (les: ikke i Oslo politidistrikt). Resultatet fra begge disse var på 0,17 %. Ny telling ble gjort i 2022 hvor 24.684 førere ble kontrollert og 0,3 % testet positivt, noe som er betydelig høyere enn resultatet fra de tidligere tilsvarende undersøkelsene. Høyest andel testet positivt i tidsrommet morgen-helg (Utrykningspolitiet 2022).

I en befolkningsundersøkelse, gjennomført i 2023, innrømmet 19 % å ha kjørt bil etter å ha drukket alkohol (for menn var andelen 25 % og for kvinner 13 %), mens 13 % svarte

¹⁰ Tilsyn gjennomført i 2022 i Trøndelag av Statsforvalteren med fastlegers håndtering av meldeplikten etter helsepersonelloven § 34 (Pasienters bruk av alkohol og legemidler) fant at 66 % av pasientene som var omfattet av tilsynet brukte legemidler i et for stort omfang til å kunne føre motorvogn fikk hverken muntlig kjøreforbud eller ble meldt til Statsforvalteren.

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

¹¹ Til sammenligning 8,3 % av spyttprøvene i Murmansk-regionen hvorav alkohol over 0,1 promille 0,7%, trafikkfarlige legemidler 4,6% (kun påvist fenobarbital) og illegale stoffer 3,2%

at de hadde kjørt bil etter illegalt og/eller legalt inntak av legemidler med varsel trekant¹²¹³.

Les mer om rusmidler og virkning på bilkjøring på Helsedirektoratets nettsider¹⁴ og Oslo Universitetssykehus' nettsider¹⁵.

3.2. Rus i ulykker

I 20 % av dødsulykkene (21 ulykker) i 2022 har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor. I disse 21 ulykkene omkom 23 personer. Kategorien der rus hos den utløsende trafikantgruppen er medvirkende faktor er fordelt slik: 11 personbilførere, tre mc-førere, tre elsparkesykkler, en syklist, en ATV-fører, en traktorfører og en fotgjenger. Av de 21 dødsulykkene med rus har 13 vært med alkohol, 4 med blandingsrus og 4 med annen type rus. I 22 % av dødsulykkene i perioden 2013 – 2022 har ruspåvirkning vært en medvirkende faktor (Ringén jr. 2023).

UPs analyse av dødsulykkene i 2022 fant at føreren var ruspåvirket i 19 av de 105 dødsulykkene i 2022. Dette utgjorde 18 % av dødsulykkene. Merk at to saker ikke var ferdigstilt og at det i 13 saker ikke var gjennomført undersøkelser for å fastslå om føreren var ruspåvirket. I syv av ulykkene ble ruspåvirkningen alene ansett å være hovedårsaken til at ulykken skjedde, i 10 ulykker var ruspåvirkningen en del av risikoatferden og i to ble det ikke vurdert som hovedårsak. I alle de 19 ulykkene med ruspåvirket fører var det likevel påvirket fører som ble vurdert å ha skyld i at ulykken skjedde. Det var flest tilfeller med påvirkning av alkohol (15), noen i kombinasjon med andre rusmidler (fire) og noen kun med påvirkning av andre rusmidler enn alkohol (fire). Av de 19 ruspåvirkede førerne omkom 16. De 19 førerne var tre på sykkel/elsparkesykkel, 10 førere av personbil/varebil, fem førere av MC/ATV og en fører av annet kjøretøy (Utrykningspolitiet 2023)¹⁶.

Dødsulykkene i Europa er redusert med 30 % de siste 10 årene, og det har vært en 37 % nedgang i alkoholrelaterte dødsulykker i Europa fra 2011 til 2021 (Podda og Meinero 2022).

Forskere ved universitetet i Valencia og Murcia har gjennomført en litteraturstudie som tar tak i effekten legaliseringen av cannabis har hatt på trafiksikkerheten. De fleste studiene er fra USA. I 15 artikler finner man en sammenheng mellom legalisering av cannabis (les: medisinsk og/eller rekreasjonell bruk) og økt antall trafikkulykker. I fem andre artikler finner man ikke noen sammenheng. Det bør også nevnes at ni artikler indikerer mer risikoatferd relatert til kjøring etter bruk, der den største risikoen er blant

¹² Alkoholinntak som kan ha resultert i promille ved kjøring/ Rus-/medisinbruk som kan ha resultert i kjøring i ruspåvirket tilstand.

¹³ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/nordmenn-tekster-sover-og-er-beruset-bak-rattet?publisherId=4757226&releaseId=17963444>

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

¹⁵ <https://www.oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/tsb/fakta-om-rusmidler>

¹⁶ UPs analyse av dødsulykkene og Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykkene viser forskjellige resultater mht. medvirkende faktorer/årsaker til ulykkene. Datagrunnlaget er ikke helt sammenlignbart da UP f.eks. har konsentrert seg om årsaker knyttet til den part i ulykken som har mest skyld i at ulykken skjedde. Videre er mange av resultatene basert på subjektive vurderinger gjort av dem som har gått gjennom ulykkene, og således vil det være naturlig at vi finner forskjeller.

unge cannabisrøykende menn som også har drukket alkohol. Forskernes konklusjon er at legalisering av cannabis til medisinsk og/eller rekreasjonell bruk har negative effekter på trafiksikkerheten og kan påvirke antallet trafikkdrepte (González-Sala F 2023).

3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring

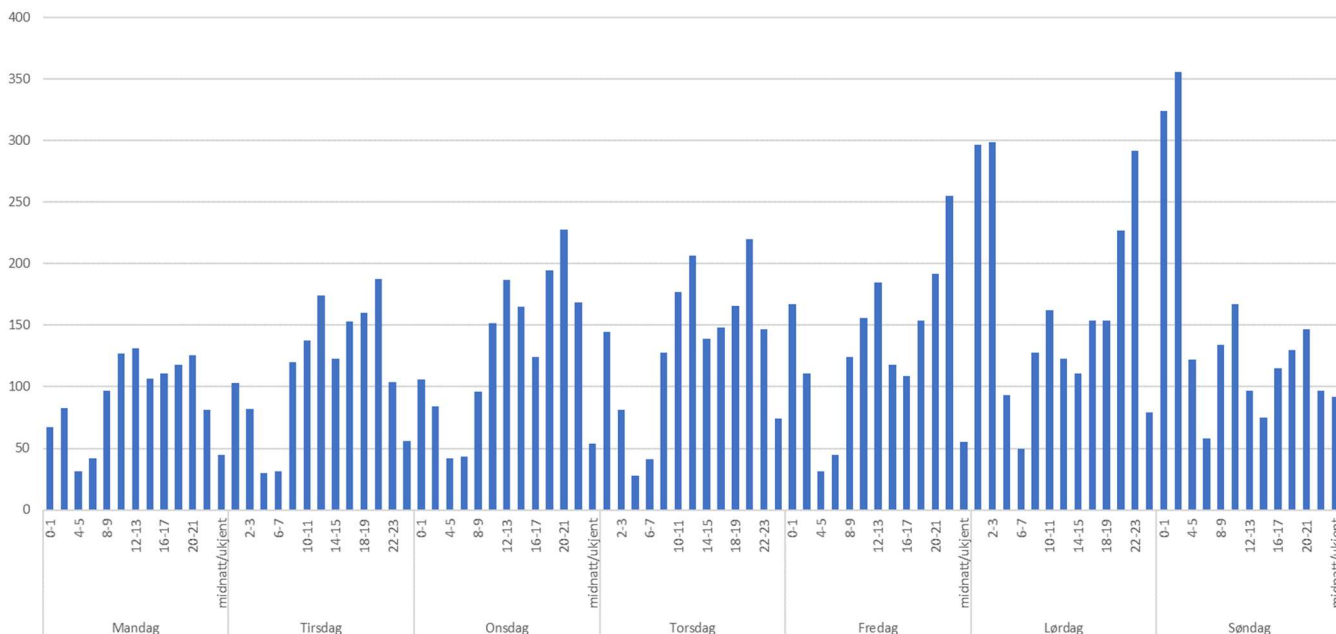
Politiet har registrert 11.822 anmeldelser for ruspåvirket kjøring i 2022, det høyeste antallet anmeldelser registrert noensinne. Det utgjør hele 21 % flere anmeldelser enn i 2021.

Det har vært økt innsats fra UP og økning i resultatkrav i samtlige politidistrikt. Bruk av spytttester har gjort det lettere å avdekke kjøring under påvirkning av annen rus enn alkohol. Samtidig er muligheten for ordinære ruskontroller gjenopptatt etter en periode med betraktelig redusert aktivitet under pandemien.

28 % av rusanmeldelsene i 2022 ble initiert av UP, som er noe høyere enn i 2021, men på samme nivå som i 2020.

3.3.1. Ukedag og tid på døgnet

Politiet avdekte i 2022 flest tilfeller av ruspåvirket kjøring på lørdager (18 %) og søndager (16 %) og færrest på mandager (10 %). Samlet sett var det flest tilfeller av ruskjøring i timene 20:00-21:59 (11%), mens det var markant lavest i morgentimene 05:00-06:59 (2%). Ser man sakene spredt på ukedag og time (se figur 33), finner vi at det avdekkes klart flest tilfeller av ruspåvirket kjøring natt til lørdag og natt til søndag fra kl. 22:00 til 03:59. Disse timene har over dobbelt så mange tilfeller av ruspåvirket kjøring enn hva som er tilfelle for gjennomsnittet pr. time-ukedag.

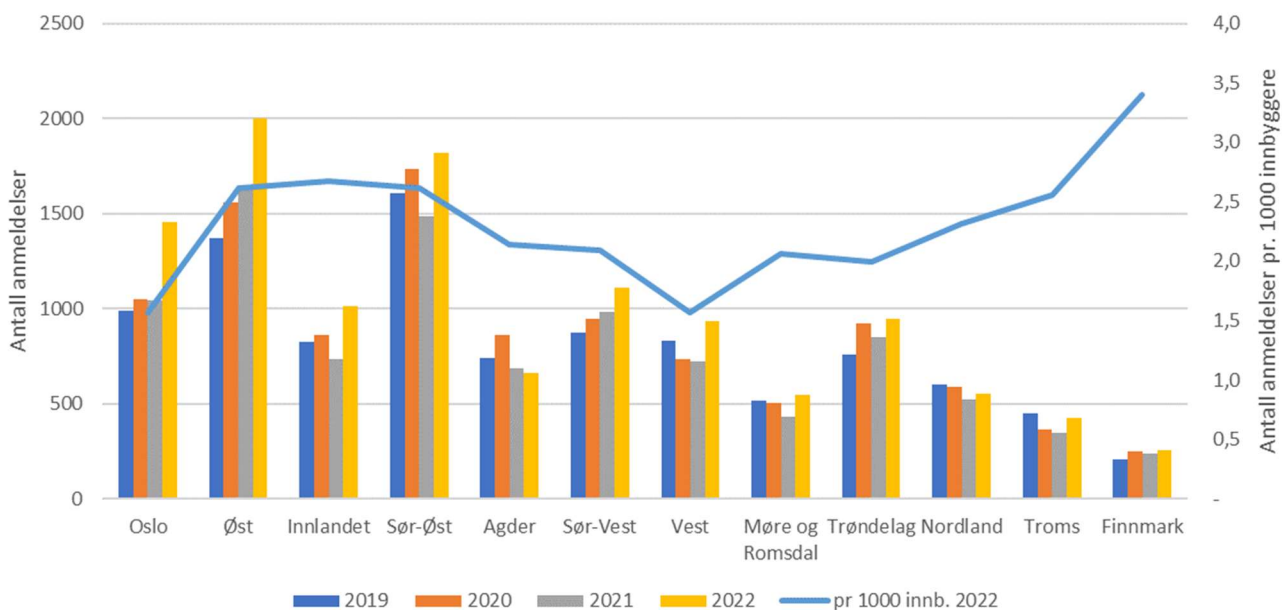


FIGUR 33: ATALL ANMELDELSER FOR RUSPÅVIRKET KJØRING 2022 FORDELT PÅ UKEDAG OG TID PÅ DØGNET. KILDE: STRASAK.

3.3.2. Sted

Øst pd hadde flest avdekte tilfeller av ruspåvirket kjøring i 2022, mens vi så størst økning i antall anmeldelser i Oslo pd med 39 % økning fra 2021. Det var økning i alle politidistrikt med unntak av Agder pd.

I forhold til innbyggertall (2022), ser vi at Finnmark utmerket seg med et spesielt høyt antall rusanmeldelser pr 1000 innbyggere (3,4 pr 1000 innbyggere). Det var mer enn dobbelt så høyt som i Vest pd og Oslo pd (begge hadde 1,57 pr 1000 innbyggere), som var lavest blant politidistriktene (se figur 34).

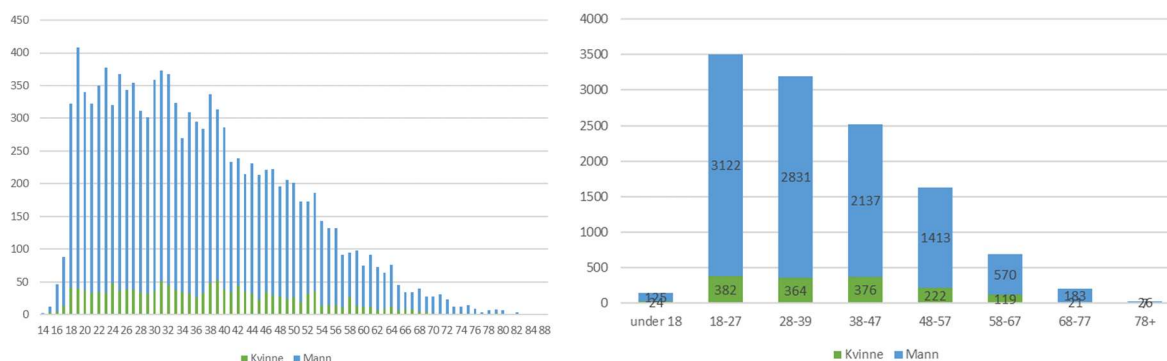


FIGUR 34: ANTALL ANMELDELSER FOR RUSPÅVIRKET KJØRING FOR ÅRENE 2019 – 2022 OG PR 1000 INNBYGGERE FOR 2022, - PR. POLITIDISTRIKT. KILDE: STRASAK (ANMELDELSER) OG SSB (INNBYGGERTALL).

3.3.3. Alder og kjønn

87 % av personene som ble anmeldt for ruskjøring i 2022 var menn, samme andel som i 2021.

Antall anmeldelser fordelt på alder viser en fallende kurve med økende alder, og det er 19-åringene som topper statistikken. Aldersgruppen 18-27 år utgjorde 29 % og 28-39 år 27 %, mens 58+ utgjorde kun 8 %.



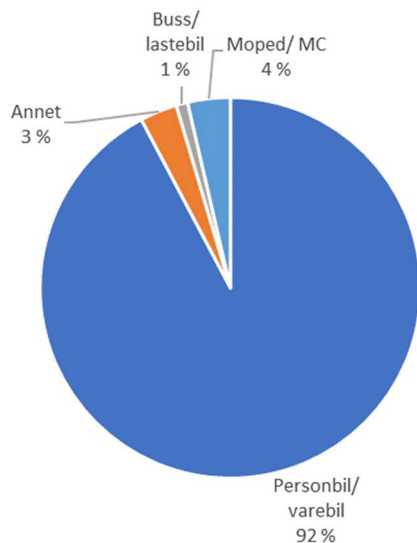
FIGUR 35: ANTALL ANMELDELSER FOR RUSPÅVIRKET KJØRING I 2022 FORDELT PÅ ALDER OG KJØNN. KILDE: STRASAK.

3.3.4. Nasjonalitet

79 % av personene som var anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2022 var norske statsborgere. For øvrig var henholdsvis 6 og 4 % fra Polen og Litauen, mens 2 % var svenske statsborgere. Borgere fra øvrige land utgjorde 1 % eller mindre.

3.3.5. Type kjøretøy

Kjøring i ruspåvirket tilstand avdekkes i størst grad blant førere av personbil/varebil, disse utgjorde 92 % av kjøretøy registrert i rusanmeldelsene i 2022¹⁷. Tungbil og MC/moped utgjorde henholdsvis 1 og 4 %. Det var tilnærmet like mange på moped som på MC. 3 % av sakene var ført på *annet*. Det er bl.a. en del saker med elsparkesykkel¹⁸.



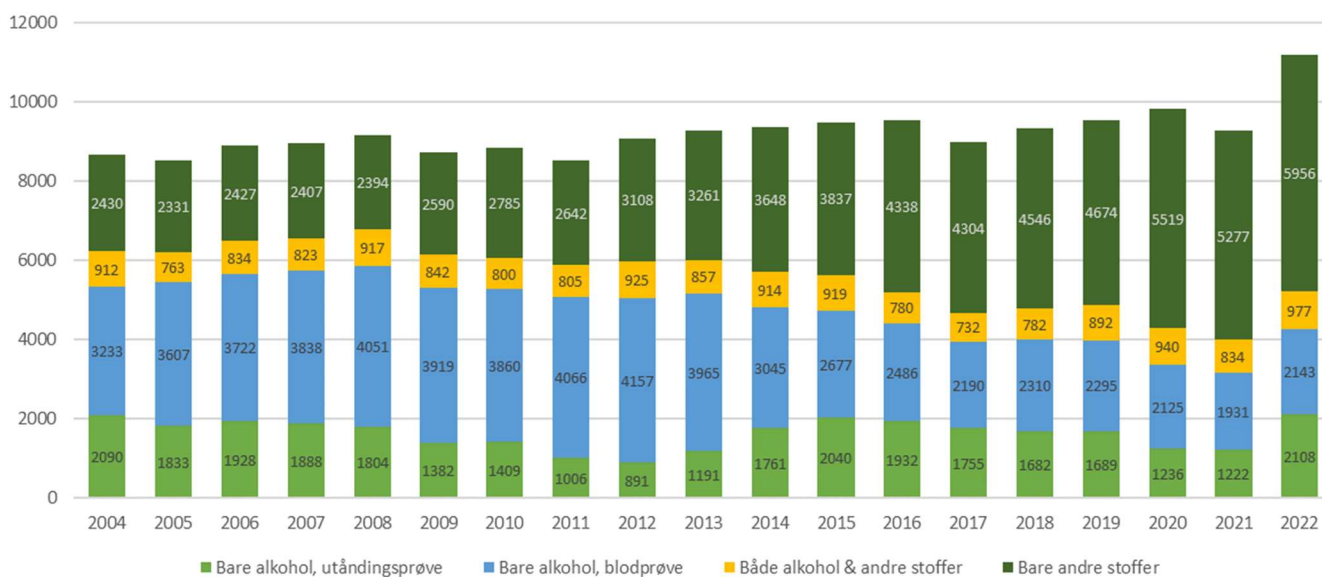
FIGUR 36: ANMELDELSER FOR RUSPÅVIRKET KJØRING 2022, FORDELT PÅ KJØRETØY TIL FØRER. KILDE: STRASAK

3.3.6. Type rus

Økningen i antall rusanmeldelser var størst for anmeldelser med mistanke om alkoholpåvirket kjøring (35 % økning fra 2021). Det gjaldt spesielt for saker der utåndingsprøve ble brukt som bevis. Tilfeller der det bare ble avdekt andre rusmidler økte med 13 %, mens tilfeller der det ble påvist både alkohol og andre rusmidler økte med 17 %. Anmeldelser der andre rusmidler enn alkohol ble påvist, er fortsatt dominerende (se figur 37).

¹⁷ 20% av anmeldelsene mangler opplysning om kjøretøy.

¹⁸ Basert på opplysninger oppgitt i saksbeskrivelser, kan dreie seg om rundt 150 saker.



FIGUR 37: ANTALL POSITIVE BEVISPRØVER FOR KJØRING I RUSPÅVIRKET TILSTAND 2004-2022, FORDELT PÅ ALKOHOL OG ANNEN RUS. KILDE: PRØVERESULTAT FRA OSLO UNIVERSITETSSYKEHUS OG RESULTAT FRA UTÅNDINGSPRØVER FRA UP.

Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag, utførte i 2022 en rusmiddelanalyse av 10.255 blodprøver i saker der fører var mistenkt for ruspåvirket kjøring. I 1.303 av sakene ble blodprøvene, etter politiets anmodning, kun analysert for etanol (les: alkohol), mens i øvrige saker ble blodprøvene analysert for både etanol og nærmere 60 forskjellige rusgivende legale og illegale rusmidler. I tillegg til blodprøver for rusmiddelanalyse, kommer pustep prøver for etanol som politiet har tatt lokalt med bevisinstrumentet Evidenzer Mobile 240. I 2022 utførte politiet 2.123 slike pustep prøver.

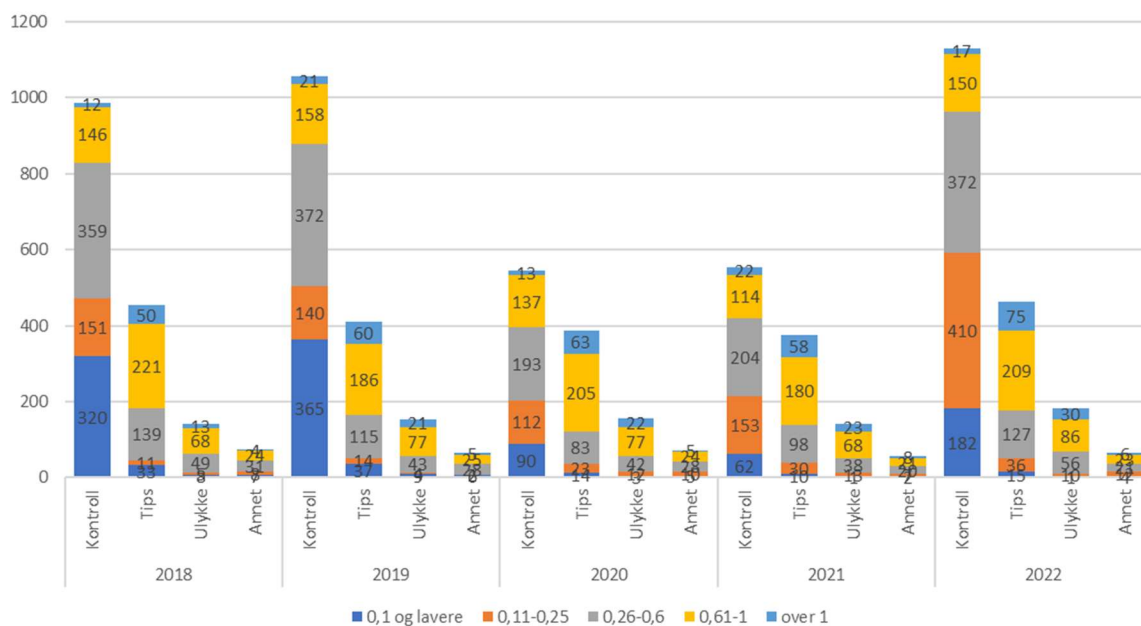
Foruten alkohol var THC og amfetaminer hyppigst forekommende og ble påvist i henholdsvis 42 % og 32 % av prøvene analysert for andre rusmidler enn alkohol. Benzodiazepinene diazepam (Stesolid®, Valium®, Vival®), alprazolam (Xanor®) og klonazepam (Rivotril®) ble påvist i henholdsvis 15 %, 14 % og 10 % av tilfellene. Alprazolam øker og kan synes delvis å ha erstattet klonazepam. Andelen av blodprøvene der kokain var påvist har ligget på 4 % de siste årene fram til og med 2021. For 2022 var den dobbelt så høy (8%)¹⁹. For ti år siden så man kokain i et fåtall av politidistriktene, men nå ses kokain i blodprøver fra samtlige politidistrikt. For øvrig var det nedgang i antall saker med «designerbenzodiazepiner». (Edvardsen, et al. 2023)

Alkohol – Evidenzer brukt som bevisinstrument

I 2022 ble det gjennomført 1.896 Evidenzer-prøver med resultat over lovens grense. 28 % av disse hadde alkoholverdier på mellom 0,11 og 0,25 mg/l, mens 36 % var i intervallet 0,26 til 0,6 mg/l og 36 % over 0,6 mg/l. 60 % av sakene ble avdekket i trafikkontroll, mens resten ble avdekket som følge av tips, uhell/ulykke eller annet. Sakene med lav påvirkning ble stort sett avdekket i kontroll, mens sakene med høyere påvirkning i langt større grad ble avdekket som følge av tips eller et uhell.

Vi ser en markant økning i lavpromille-saker avdekt i kontroll i 2022, sammenlignet med tall under pandemien. Sikkerhetsfradraget på verdier under 0,26 mg/l ble redusert i mars 2020 og har resultert i at færre saker nå havner under lovens grense (se figur 38).

¹⁹ 16 % for kokain og benzoylcegonin (omdanningsstoff av kokain).



FIGUR 38: ALKOHOLPÅVIRKET KJØRING 2018-2022, SAKER DER EVIDENZER BLE BRUKT SOM BEVISINSTRUMENT. FORDELT PÅ ALKOHOLNIVÅ MG/L OG BAKGRUNN FOR HOVORDAN FORHOLDET BLE AVDEKKET.

Statistikk fra Evidenser viser at det er en høyere andel førere fra andre land som mistenkes for alkoholpåvirket kjøring sammenlignet med hva vi ser i anmeldelsene for ruspåvirket kjøring generelt. Det gjaldt særlig alkoholpåvirkede førere i aldersgruppen 36-46, her var under halvparten norske statsborgere (45 %) i 2022.

3.4. Bruk av alkohol og andre rusmidler i samfunnet for øvrig

3.4.1. Narkotika

Kripos' beslagsstatistikk²⁰ viser:

- Nedgangen i antall narkotikasaker fortsetter. Det er imidlertid gjort mange store beslag, og de beslaglagte mengdene er blant de største noen gang.
- Det er beslaglagt svært store mengder hasj, marihuana og benzodiazepiner.
- Mens det er en beslagsnedgang for de fleste stofftyper, har kokainbeslagene vist en økende trend gjennom flere år, med en økning på 16 % i antall beslag av kokain i 2022. Kokain utgjør en stadig større andel av narkotikabeslagene.
- Svært potente syntetiske opioider i gruppen benzomidazoler (etonitazepyn og metonitazene) er beslaglagt for første gang.

For øvrig viser den årlige nasjonale befolkningsundersøkelsen om bruk av rusmidler og tobakk, gjennomført av Folkehelseinstituttet i samarbeid med Statistisk sentralbyrå, at:

Cannabis er det mest brukte illegale rusmidlet i Norge. En av fire har prøvd cannabis i løpet av livet, mens rundt 5 % oppgir å ha brukt cannabis i løpet av de siste 12

²⁰ <https://www.politiet.no/globalassets/04-aktuelt-tall-og-fakta/narkotika/narkotikastatistikk-2022.pdf>

månedene. Nylig cannabisbruk – siste år eller siste måned – er mest utbredt i de yngste aldersgruppene. Cannabisbruken blant unge voksne har vært stabil de siste årene.

De sentralstimulerende stoffene kokain, ecstasy/MDMA og amfetaminer er de mest brukte illegale rusmidlene etter cannabis. Også disse stoffene er mest utbredt blant menn og i de yngste aldersgruppene. Bruken av kokain blant unge voksne har økt noe de siste årene²¹.

Antall sprøytebrukere i 2019 er beregnet til ca. 8.500 personer, med et sikkerhetsintervall fra 7.100 – 10.000 personer. Situasjonen var stabil i perioden 2004-2019 under forutsetning av uendrede forhold. Høyrisikobruk av cannabis er beregnet til å omfatte 0,4 % av befolkningen i aldersgruppen 16-64 år. Dette tilsvarer 13.800 personer med et usikkerhetsintervall fra 8.000 til 19.500 i 2020²².

Ulike politidistrikter beskriver en opplevelse av økt aksept for bruk av narkotika i samfunnet, spesielt i møte med unge. Dette er en erfaring som også ble omtalt i både årets og fjorårets rapport av Politiets Trusselvurdering²³. Denne viser også at narkotikasituasjonen i Europa preges av økt tilgjengelighet og større mangfold i brukermønstre, ifølge EUs narkotikabyrå (EMCDDA). I 2021 ble det satt beslagsrekord for kokain i Europa. Norge er blant landene i Europa med høyest konsum av MDMA per innbygger, basert på vannprøveundersøkelser i europeiske storbyer.

3.4.2. Alkohol

Fra rapporten Alkohol i Norge (Kvaavik, Elin K og mfl 2022) finner vi at åtte av ti har drukket alkohol siste år og halvparten har drukket seks eller flere alkoholenheter ved samme anledning. Disse målene har vært stabile i perioden 2012-2022. Deltakerne i undersøkelsen i 2022 drakk i gjennomsnitt om lag 43 ganger i løpet av ett år, mens gjennomsnittlig antall ganger de hadde drukket seks eller flere enheter var ni. Av alle drikkesituasjoner foregikk nærmere åtte av ti på helgedager. Bosted i tettbygde strøk og i Oslo var forbundet med høyere drikkefrekvens enn andre steder, og gjennomsnittlig årlig frekvens for flere enn seks enheter var også høyest i Oslo. Menn drikker mer, oftere og mer risikofyllt enn kvinner. Eldre drikker oftere enn yngre, men de har et mindre risikofyllt drikkemønster.

Alkoholbruk varierer med sosioøkonomisk status og sivilstand. Drikkefrekvensen var høyere med økende utdanningsnivå og inntekt og også høyere blant gifte/samboende enn blant ugifte, skilte og enker/enkemenn. Sistnevnte gruppe hadde høyere andel og høyere gjennomsnittsfrekvens på inntak av flere enn seks enheter.

Den tiendedelen av befolkningen som drikker mest, konsumerer om lag halvparten av det samlede konsumet i Norge. Det er noe nedgang i andel med problemfylt bruk av alkohol.

²¹ <https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/?h=1&term=>

²² <https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/problembruk-av-narkotika/?h=1&term=>

²³ <https://www.politiet.no/globalassets/tall-og-fakta/politiets-trusselvurdering-ptv/politiets-trusselvurdering-2023.pdf>

I følge tall fra SSB har andelen unge som oppgir å ha drukket seks eller flere alkoholenheter på samme dag ukentlig har gått opp. Fra å variere mellom 5 og 9 % de siste årene, er den økt til 13 % i 2022²⁴.

Eldre drikker mer alkohol²⁵. I tillegg viser studie gjennomført ved Oslo Met at jo eldre vi blir, dess mindre muskelmasse har vi å fordele alkoholen på. Forbrenningen reduseres, og organene blir mer slitne. Det gjør at vi tåler alkohol dårligere, blir sterkere beruset og er mer utsatt for både skader og sykdommer enn da vi var yngre. For eldre tar det dessuten lenger tid før alkoholen er ute av kroppen. Studien tyder også på at ganske få personer med helseskadelig alkoholbruk får en alkoholrelatert diagnose. I tillegg bruker mange eldre for eksempel smertestillende medisiner og sovemedisiner. Effekten av disse endrer seg hvis du drikker alkohol samtidig. Økt rusopplevelse, svimmelhet, risiko for fall og skade kan bli konsekvensene²⁶.

Alkoholforbruket har fordoblet seg hos både kvinner og menn over 60 år i løpet av de to siste tiårene. Kombinasjonen av alkohol og legemidler kan ha uheldige konsekvenser. For eksempel å kombinere alkohol med beroligende legemidler (benzodiazepiner), kan bidra til å forsterke effekten av alkohol og disponere for avhengighet²⁷.

Folkehelse rapporten til Folkehelseinstituttet anslår at mellom 5-8 % av den voksne befolkningen i Norge (175-350 000 mennesker) har en alkoholbrukslidelse. Bare om lag 7 % av dem som har en alkoholbrukslidelse får behandling. Alkoholbrukslidelser er vanligst blant menn og unge voksne mellom 18 og 35 år²⁸.

3.4.3. Legemidler

I følge studie fra Folkehelseinstituttet ser man økt bruk av sterke smertestillende medisiner med opioider²⁹. Nesten halvparten av pasientene som får opioider på blå resept mot kroniske smerter, blir langvarige brukere. Flere pasienter får høyere doser enn anbefalt. I 2008 ble blåreseptordningen endret for at alle pasienter med langvarige, kraftige smerter kunne få foreskrevet opioider på blå resept. Antall pasienter som får dette, har økt etter endringen i 2008, og mange av pasientene går på opioidene år etter år.

Norge har det høyeste antallet opioidbrukere i Skandinavia i forhold til antall innbyggere. Over 500.000 nordmenn bruker opioider hvert eneste år (én eller flere ganger), ifølge Reseptregisteret. Av disse er cirka 10 % langvarige brukere. Norge ligger på Europa-toppen i overdosedødsfall i forhold til antall innbyggere. I 2021 var 83 % av overdosedødsfallene knyttet til bruk av smertestillende opioider. Totalt døde 241 personer dette året³⁰. I følge studie (Gjesing og Amundsen 2022) økte andelen av overdosedødsfall som følge av sterke smertestillende medisiner med opioider fra 30 % i

²⁴ <https://www.ssb.no/helse/helseforhold-og-levevaner/statistikk/royk-alkohol-og-andre-rusmidler/artikler/flere-med-hoy-utdanning-drikker>

²⁵ <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/eldre-mennesker-drikker-mer-alkohol-enn-for-20-ar-siden-1.16413919>

²⁶ <https://www.oslomet.no/forskning/forskningsnyheter/farlige-drikkevaner-hos-eldre>

²⁷ <https://nhi.no/forskning-og-intervju/legemiddelbehandling-av-eldre/?page=2>

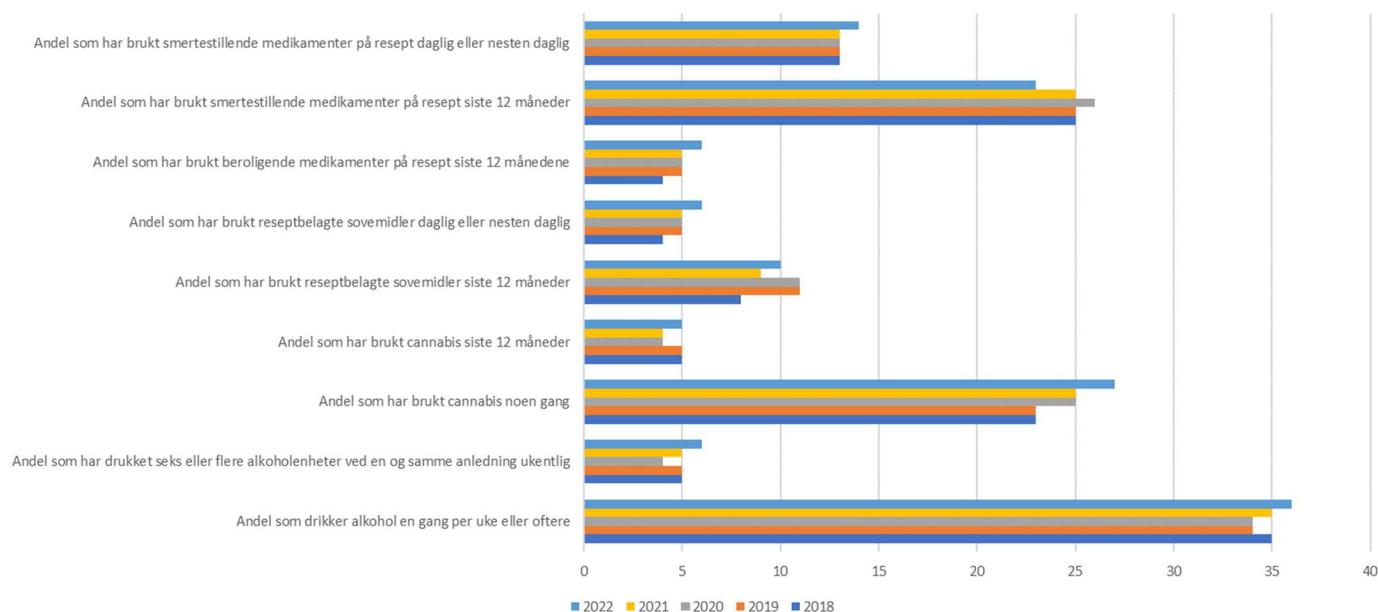
²⁸ <https://www.fhi.no/he/folkehelse rapporten/psykisk-helse/rusmiddellidelser/?h=1&term=#alkoholbrukslidelser>

²⁹ <https://www.fhi.no/nyheter/2020/okt-bruk-av-sterke-smertestillende-medisiner-med-opioider/>

³⁰ <https://korus.no/aktuelt/flere-kvinner-doer-av-smertestillende-piller>

2010 til 60 % i 2018. Av de som døde av en overdose med sterke smertestillende medisiner var det en større andel kvinner og eldre (50 år og over)³¹.

Eldre over 65 år har et høyt forbruk av medisiner. Andelen personer over 65 år utgjør ca. 20 % av befolkningen, men de forbruker 40-50 % av alle reseptpliktige medikamenter. I Norge er det funnet et gjennomsnittlig forbruk på fire til fem reseptpliktige medikamenter blant eldre³².



FIGUR 39: BRUK AV ALKOHOL, CANNABIS OG VANEDANNENDE LEGEMIDLER (I PROSENT) 2018-2022. KILDE: SSB³³

Stasjonære kontroller reduserte antall ulykker med rundt 10 % og noe mer når man kun ser på alkoholrelaterte ulykker. Resultatene tyder på at synlige og hyppige kontroller er mest effektive. For mobile kontroller spriker resultatene. I gjennomsnitt ble det ikke funnet noen ulykkesreducerende effekt. For promillekontroller generelt viser en rekke studier at et høyere kontrollomfang medfører en større reduksjon i antall ulykker. Enkelte førere som opplever å bli tatt i kontroll, har imidlertid ikke redusert risiko for hverken promillekjøring eller ulykker i fremtiden.

Kilde: <https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/doc733/>

³¹ <https://www.fhi.no/nyheter/2022/flere-dor-av-en-overdose-sterke-smertestillende-medisiner/>

³² <https://nhi.no/forskning-og-intervju/legemiddelbehandling-av-eldre/?page=1>

³³ <https://www.ssb.no/statbank/table/12392/>

4. Uoppmerksomhet og tretthet

En ny undersøkelse fra Statens vegvesen viser at førere ikke innser egen uoppmerksomhet: 74 % mener de sjelden eller aldri er uoppmerksomme, mens 85 % opplever at andre sjåførere ofte, av og til eller veldig ofte, er uoppmerksomme. Samtidig innrømmer omtrent 2 av 10 bilister at de holder på med andre ting mens de kjører bil og at det er noe de gjør uten å tenke seg om.

Det er fire ulike former for uoppmerksomhet og de opptrer gjerne i kombinasjon. Det vi ser, hører, gjør og tenker kan føre til uoppmerksomhet på veien. Alt du foretar deg samtidig som du kjører, kan være med på å gjøre deg uoppmerksom. Dette inkluderer også det å sitte i egne tanker. Det er fordi man flytter oppmerksomheten bort fra selve kjøringen og trafikken til noe annet. Det går ikke an å ha full oppmerksomhet på alt samtidig³⁴.

Bruk av mobiltelefon under kjøring tar oppmerksomheten vekk fra kjøringen og øker ulykkesrisikoen til omtrent det tredobbelte. Risikoen øker både ved bruk av håndholdt mobiltelefon og ved bruk av håndfri mobiltelefon (Elvik 2020).

Reaksjonstiden etter 24 timers våkenhet tilsvarer reaksjonstiden ved en promille på 1,0. Og 18 timer med våkenhet tilsvarer en promille på 0,5. Søvnunderskudd kan også føre til at man faller raskere i dyp søvn. Man er da også vanskeligere å vekke. Kroppen prøver å rette opp søvnunderskuddet ved å sove dypere når anledningen byr seg.³⁵

En studie viser at hovedårsaken til at en sjåfør krysser en midtlinje på veien er søvnbehov. Mennesker generelt har redusert årvåkenhet særlig mellom kl. 04 og 06³⁶. Kjørefeltposisjonen er imidlertid mer bestemt av lysforhold enn av søvnighet (Ahlström, et al. 2017).

4.1. Uoppmerksomhet og tretthet i ulykker

Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i fem dødsulykker i 2022. Dette er to tungbilførere, en bilfører, en syklist og en elsparkesyklist. Tretthet kan være vanskelig å avdekke som faktor i dødsulykker hvor den parten som antas å ha utløst ulykken, er omkommet. Tretthet er vurdert å ha vært en medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene (14 ulykker) i 2022. I perioden 2013 – 2022, har tretthet vært en medvirkende faktor i 14 % av dødsulykkene (Ringen jr. 2023).

UPs analyse av dødsulykkene i 2022 fant at i 23 ulykker, med 28 drepte, var uoppmerksomhet den mest sannsynlige hovedårsaken til at ulykken skjedde. Uoppmerksomhet utgjorde dermed den vanligste årsaken til dødsulykkene i 2022. Dette var situasjoner der fører ikke oppdaget andre trafikanter eller hindringer i tide, ikke brukte god nok tid til å skaffe seg tilstrekkelig informasjon om trafikkbildet, ikke forsikret seg om at bil var forsvarlig sikret, ikke var tilstrekkelig aktpågivende i situasjoner som

³⁴ <https://www.baretosekunder.no/artikler/kjor-trygt-slik-kan-du-unnga-uoppmerksomhet-i-trafikken>

³⁵ <https://sykepleien.no/meninger/inns spill/2019/02/trotthet-utgjor-en-sikkerhetsrisiko>

³⁶ Hos mennesker har mange av kroppens funksjoner døgnrytme, det gjelder også søvn-våkenhet som kan forklares ved svingninger i kroppstemperatur. Den laveste temperaturverdien (nadir) inntreffer tidlig om morgenen, normalt mellom kl. 04 og 06. Fra dette tidspunktet stiger kroppstemperaturen frem til kl. 13–15 og holder seg stabilt høyt til ca. kl. 20–22 da den begynner å synke ned mot nadir. Vanligvis finner søvnen sted fra ca. seks timer før til ca. to timer etter nadir for kroppstemperatur. Det er vanskeligst å holde seg våken rundt nadir. Evnen til å sovne er lav like etter nadir, noe høyere mellom kl. 14 og kl. 17 og avtar igjen inntil den normalt stiger mellom kl. 21 og kl. 01. <https://tidsskriftet.no/2009/09/tema-sovn/dognrytmeforstyrrelser>

f.eks. avsvinging til venstre, kryss, fotgjengerfelt, samt situasjoner der det kan synes som at fokus eller tankene har vært på andre ting enn kjøringen. Uoppmerksomhet var i enkelte tilfeller påvirket av ulike faktorer, som blanding av solen, dårlig belysning, tekniske problemer og hastighet i kombinasjon med manglende tilpasning til forholdene.

Grunnlaget for å vurdere hva som har skjedd sekundene før ulykken, er ofte svært tynt. For eksempel kan flere årsaker være en sannsynlig forklaring. Det er også en glidende overgang mot ulykker kategorisert med hovedårsak "førerfeil". Fokus bort fra kjøringen er i rapporten definert som "uoppmerksomhet" og feilvurdering av fører som "førerfeil".

I ni ulykker, med 11 drepte ble sovning vurdert til å være den mest sannsynlige forklaringen til at ulykken skjedde. Flere av disse kunne dog like gjerne skyldes uoppmerksomhet hos fører. Foranledningen til ulykkene varierte, bl.a. ved å kjøre rett frem i kurver, komme over i motgående kjørefelt eller kjøre ut av veibanen. Her viste etterforskningen at bremsene ikke ble brukt. I noen av ulykkene var cruisekontrollfunksjonen aktivert, mens i andre tilfeller var det ingen tegn på bremsing (Utrykningspolitiet 2023).

4.2. Uoppmerksomhet og tretthet i trafikken

4.2.1. Ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring

En veikantundersøkelse gjennomført av UP i 2022 viste at 2,9 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig: 0,7 % for prating og 2,2 % for teksting/lesing. Resultatene viste nedgang i ulovlig mobilbruk totalt sett, men en økning for bruk av mobiltelefon til teksting/lesing fra tilsvarende undersøkelse i 2019 (der 3,6 % brukte mobil ulovlig fordelt på 1,8 % for prating og 1,8 % for teksting/lesing). Begge tellingene avdekte høyere andel mobilbruk på motorvei og høyere andel mobilbruk blant tungbilførere (Utrykningspolitiet 2022).

35 % av sjåførene i en spørreundersøkelse gjennomført i 2023, sier de har brukt håndholdt mobiltelefon under kjøring det siste året. Dette tallet er imidlertid enda mer interessant sett i lys av et annet funn: Hele 8 av 10 sjåførere sier de har observert andre som har brukt håndholdt mobil under kjøring. Halvparten har brukt mobilen til å sjekke Google maps eller tilsvarende, 4 av 10 har sendt SMS og 1 av 4 synes det er greit å bruke mobilen ved stopp i trafikken³⁷.

I en undersøkelse i juni 2022, svarte mer enn hver fjerde bilfører at de har blitt distraheret av mobilens varslinger under kjøring. Like mange sier de har brukt den selv mens de kjører. Over 1000 førere svarte på undersøkelsen, og nesten halvparten av dem (43 %) hadde sendt SMS under kjøring. Fire av ti snakket i håndholdt mobil, mens én av fire var på nettet eller sosiale medier³⁸.

I en norsk studie ble selvrapportert mobilbruk undersøkt blant elsparkesykkel-brukere. 13 % sier at de har sett på telefonen mens de kjørte, minst én gang de siste 30 dagene. Hodetelefonbruk er mer utbredt; 22 % har brukt hodetelefoner ofte, eller nesten alltid, de siste 30 dagene og 46 % har gjort dette minst én gang de siste 30 dagene.

³⁷ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/nordmenn-tekster-sover-og-er-beruset-bak-rattet?publisherId=4757226&releaseId=17963444>

³⁸ <https://www.tryggtrafikk.no/i/nyheter/lar-du-deg-distrahere-nar-du-kjorer-bil/>

En annen undersøkelse har sett på mobilbruk blant norsk ungdom mellom 13 og 22 år. Blant dem som bruker elsparkesykkel ofte, sa 33 % at de hadde sett på mobilen mens de kjørte elsparkesykkel på minst en fjerdedel av elsparkesykkel-turene de siste 30 dagene. 30 % hadde snakket i telefonen på minst en fjerdedel av elsparkesykkel-turene de siste 30 dagene. (Høye og Milch, Trafikksikkerhetseffekter av mikromobilitet - Elsparkesykler. TØI-rapport 1960/2023 2023)

4.2.2. Bruk av skjerm i bil

En undersøkelse gjennomført for å kartlegge nordmenns atferd og holdninger til skjerm i bil viste at 73 % bruker skjermen 1-5 ganger i løpet av en kjøretur, de fleste bruker oftest skjermen til å sette på/bytte radiokanal³⁹. 42 % mener skjermen gjør dem uoppmerksomme i trafikken. Over halvparten finner det problematisk å se på skjermen for å navigere⁴⁰.

Bilägare (svensk søsterorganisasjonen til norske NAF) utførte en test av berøringsskjermer på 11 moderne biler og sammenliknet med en skjermfri og helt analog Volvo V70 2005-modell. I en Volvo fra 2005 kjører sjåføren 306 meter mens han eller hun utfører noen få handlinger i motorveifart og ikke har fokus på veien. I en moderne og svært digital MG Marvel tar det nærmere 1,4 kilometer å utføre de samme handlingene⁴¹.

I 2022 registrerte forsikringsselskapet Fremtind over 73 000 bilskader og en økning på 15 % i de såkalte bulkeskadene. Dette er skader som kan unngås med blikket på veien. Fremtid frykter at skjermer tar for mye oppmerksomhet fra selve bilkjøringen og at dette kan ha en sammenheng med økningen i bulkeskader⁴².

4.2.3. Førerstøttesystem (ADAS⁴³)

I en ny rapport fra Sintef om automatisering og føreropplæring leser vi at økt automatisering i kjøretøy, i tillegg til utfordringer i henhold til ansvar, personvern og databeskyttelse, skaper økt risiko ved at den mentale arbeidsbelastningen øker og reduserer førers situasjonsbevissthet. Kjøreprosessen endres fra en rent manuell oppgave til å overvåke. Dette fører til mindre føreraktivitet som igjen kan gi utslag i lavere årvåkenhet og økt reaksjonstid. Økt automatisering kan over tid dessuten svekke førerens manuelle kjøreferdigheter. I tillegg kan det være risikoaspekter knyttet til teknologien, blant annet med hensyn til om den fungerer korrekt, er pålitelig og at interaksjon med fører fungerer (Jenssen, et al. 2023).

4.2.4. Sovning i trafikken

I en spørreundersøkelse fra 2022 oppgir 35 % at de aldri har holdt på å sovne bak rattet, og 9 % oppgir at de har sovnet bak rattet. Mens over halvparten har opplevd å være så trette at det har vært vanskelig å være konsentrert mens de kjørte bil.

³⁹ <https://www.tryggtrafikk.no/i/media/pressemeldinger/beroringsskjermer-i-bil-tar-farlig-mye-oppmerksomhet/>

⁴⁰ <https://www.tryggtrafikk.no/i/media/pressemeldinger/tre-av-fire-bilforere-tar-blikket-bort-fra-veien-mens-de-kjorer/>

⁴¹ <https://www.fvn.no/aktuelt/bil/i/zE4wPr/skjermer-tar-farlig-mye-oppmerksomhet>

⁴² <https://www.tryggtrafikk.no/i/media/pressemeldinger/tre-av-fire-bilforere-tar-blikket-bort-fra-veien-mens-de-kjorer/>

⁴³ Advanced drivr Assistance Systems

I tillegg oppgir 49 % å ha vært i en sinnstilstand (for eksempel stresset, sint, lei seg eller lignende) som har påvirket konsentrasjonen under kjøring, hvor stress er den faktoren som hyppigst blir oppgitt ⁴⁴.

4.3. Reaksjoner

4.3.1. Ulovlig bruk av mobiltelefon

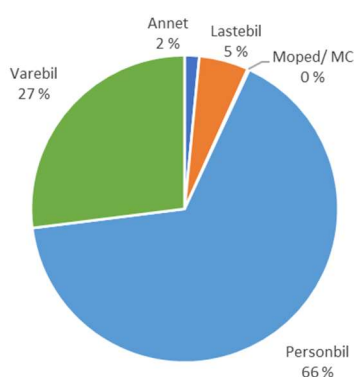
Politiet skrev ut 11.048 FF for ulovlig bruk av mobiltelefon i 2022⁴⁵, det er 20 % færre enn i 2021 og 38 % færre enn i 2020. 74 % av FF-ene ble utstedt av UP. Anmeldelser for ulovlig mobilbruk utgjorde anslagsvis 957 saker i 2022 (basert på manuelt søk i saksbeskrivelse, se tabell 7). Bøtesatsen har økt kraftig over senere år fra 1700 kr. i 2019 til 9700 i 2023. Det kan være med på å forklare den kraftige nedgangen.

TABELL 7: ANTALL REAKSJONER FOR ULOVLIG BRUK AV MOBILTELEFON UNDER KJØRING 2017-2022. KILDE: FORENKLEDE FORELEGG: SKATTEETATEN 2017-2018 OG DIGITALE FORENKLEDE FORELEGG FRA OG MED 2020, SAMT TALL FRA FORENKLEDE FORELEGG PÅ PAPIR FRA SKATTEETATEN. ANMELDELSER: STRASAK, TRAFIKK DIVERSE (MANUELT SØK).

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Forenklete forelegg ulovlig bruk av mobiltelefon	18 141	16 950	16 365	17 746	13 884	11 048
Anmeldelser ulovlig bruk av mobiltelefon	227	256	530	604	991	957

Fordelingen på kjønn var henholdsvis 32 % til kvinner og 68 % til menn. Fordeling av trafikkmengde er som tidligere nevnt 44 % kvinner og 56 % menn. Det var med andre ord mer ulovlig mobilbruk blant menn.

Det ble utstedt flest DFF til fører av personbil og varebil (se figur 40).

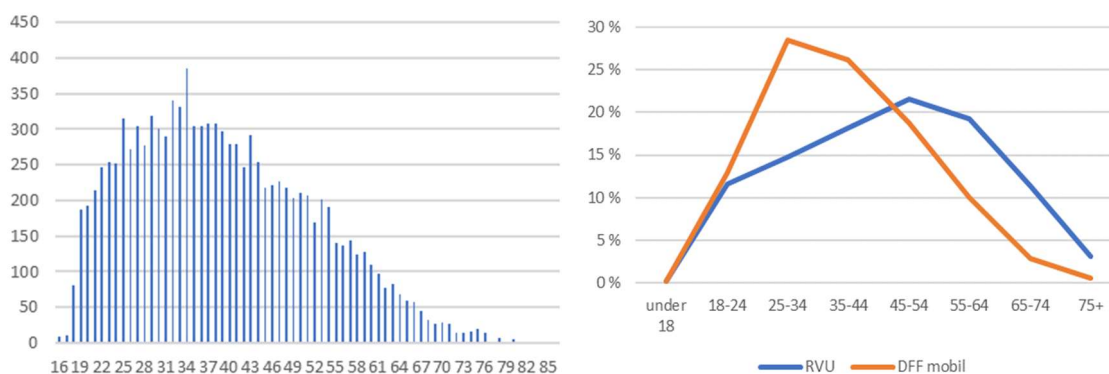


FIGUR 40: FF FOR ULOVLIG BRUK AV MOBILTELEFON 2022 FORDELT PÅ KJØRETØYGRUPPE

Antall utstedte FF for ulovlig bruk av mobiltelefon per årskull, var økende frem til 34 år, deretter synkende. Vi ser at det var mer ulovlig mobilbruk blant de mellom 25-44 år enn deres tilstedeværelse i trafikken tilsier (se figur 41). For øvrig var det størst nedgang for aldersgruppen 45-64 år på 25 %, mens gruppen 18-24 år hadde en nedgang på 15 %, sammenlignet med 2021.

⁴⁴ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/nordmenn-tekster-sover-og-er-beruset-bak-rattet?publisherId=4757226&releaseId=17963444>

⁴⁵ Hvorav 11.005 digitale forenklete forelegg og 43 forenklete forelegg på papir.



FIGUR 41: ANTALL FF 2022 FOR ULOVLIG BRUK AV MOBILTELEFON UNDER KJØRING, FORDELT PÅ ALDER. FORDELING TRAFIKKMENGDE FRA REISEVANEUNDERSØKELSE I 2018 (RVU).

40 % av FF for ulovlig bruk av mobiltelefon ble utstedt på fylkesveier, 27 % på europavei, 20 % på kommunale veier og 12 % på riksveier. Det var en noe høyere andel på Europa- og riksvei og en noe lavere andel på fylkesvei sammenlignet med i 2021 (da disse hadde hhv. 25, 12 og 45 %).

Det ble utstedt flest FF for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring i Øst pd, som de to foregående årene. Innlandet hadde størst nedgang sammenlignet med 2021, mens vi så størst nedgang i Agder sammenlignet med 2020. I Finnmark var det derimot en kraftig økning i 2022, nesten en dobling sammenlignet med 2021. Sett opp mot innbyggertallet ble innbyggerne i Troms og Finnmark bøtelagt for mobilbruk mer enn tre ganger så hyppig som innbyggerne i Agder, Vest og Oslo pd (se tabell 8).

TABELL 8: ANTALL FF FOR ULOVLIG BRUK AV MOBILTELEFON 2020-2022 OG ANTALL DFF PR 1000 INNBYGGERE 2022, FORDELT PÅ POLITIDISTRIKT.

	2020	2021	2022	ant. pr 1000 innb. 2022
201 Oslo politidistrikt	1 597	1 101	1 125	1,2
202 Øst politidistrikt	2 760	1 991	1 563	2,0
203 Innlandet politidistrikt	1 591	1 591	902	2,4
204 Sør-Øst politidistrikt	2 065	1 256	1 361	2,0
205 Agder politidistrikt	1 173	714	448	1,4
206 Sør-Vest politidistrikt	1 943	1 720	1 222	2,3
207 Vest politidistrikt	1 525	1 092	810	1,4
208 Møre og Romsdal politidistrikt	789	659	544	2,0
209 Trøndelag politidistrikt	1 933	1 555	1 210	2,5
210 Nordland politidistrikt	800	849	580	2,4
211 Troms politidistrikt	812	922	906	5,4
212 Finnmark politidistrikt	242	174	333	4,5
62 Sysselmasteren på Svalbard			1	
Sum	17 230	13 624	11 005	2,0

4.3.2. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Det har vært en stor nedgang i anmeldelser for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene de siste årene. Vi så derimot en økning i 2022 sammenlignet med 2021. Dette kan nok skyldes at det ble gjennomført færre tungbilkontroller under pandemien. Antall anmeldelser er derimot lavere enn før pandemien, og følger således den nedadgående trenden vi har sett over flere år (se tabell 9).

TABELL 9: ANTALL ANMELDELSER FOR BRUDD PÅ KJØRE-HVILETIDSBESTEMMELSENE FORDELT PÅ STATISTIKKGRUPPE. KIKDE: STRASAK

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
8915 Kjøre- og hviletid	2497	2264	2291	1627	1397	1092	1398
8952 ERRU-Mangler påbudt fartsskriver	27	52	63	81	42	47	13
8953 ERRU-Mangler fartssperre			1				
8956 ERRU-Ukentlig/14dager kjøretid overskrider 25 %	166	117	122	65	84	58	61
8957 ERRU-Daglig kjøretid overskr 50 % eller døgnhvile u 4,5t	126	98	98	72	74	60	48
8958 ERRU-Manipulasjon fartssperre	4			1			1
8959 ERRU-Manipulasjon av fartsskriver	11	15	9	9	4	2	1
8960 ERRU-Forfalsket diagramskiver	7	4	6	1			2
8961 ERRU-Forfalsk nedl data VU/DC	4	5	4	1			
8962 ERRU-Kjørt m forfalsk sjåførkort	3		4				
8963 ERRU-Sjåførk tilhørende annen person	4	2	4		5	2	2
8964 ERRU-Sjåførkort tilegnet på falske prem og/el forfalsket dok	3						
	2852	2557	2602	1857	1606	1261	1526

Resultatene fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller på vei for 2022 viser at det hos 53 % av de kontrollerte førerne ikke ble funnet brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette er på samme nivå som de to foregående årene, men markant lavere enn årene før koronapandemien. Overholdelsen av kjøre- og hviletidsreglene er dårligere blant førere av norskregistrerte kjøretøy enn blant førere av kjøretøy registrert i utlandet, forskjellen er derimot betydelig redusert de senere årene (Statens vegvesen 2023).

5. Verneutstyr

Bilbelte er det viktigste sikkerhetsutstyret i bil, og det enkleste og mest effektive hjelpemiddelet for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Tall fra TØI viser at bruk av bilbelte reduserer risikoen for å bli drept eller skadd med omtrent 60 % blant førere og forsetepassasjerer og med 44 % blant baksetepassasjerer (Høye og Elvik 2015).

I følge ny rapport fra TØI reduserer bruk av bilbelte risikoen for å bli drept eller skadet i en ulykke med i gjennomsnitt 21 % for førere av tunge kjøretøy (Høye, Elvik og Nævestad 2023).

De ulike beskyttelsessystemene for sikring av barn i bil har forskjellige skadereduserende effekt. Ifølge Trygg trafikk er det beregnet følgende effekter sammenlignet med å sitte usikret for de ulike løsningene⁴⁶:

Bakovervendt barnesete 90-95 %
Forovervendt barnesete/bilpute 50-60 %
Bilbelte for barn under 10 år 20-30 %
Bilbelte for voksne 50-60 %.

Opp mot 80 % av alvorlige skader syklistene opplever skyldes smell og støt mot hodet. Bruk av sykkelhjelmer er dermed den beste beskyttelsen du har som syklist⁴⁷.

De fleste motorsyklistene som blir skadet får hode- eller nakkeskader. Det skal små hastigheter til for at skadene kan bli betydelige. En kollisjon i 50 km/t tilsvarer et fall fra 9,7 meters høyde. Hjelmen opptar store deler av energien i et sammenstøt⁴⁸.

5.1. Verneutstyr i trafikken

5.1.1. Bilbelte

Tellinger gjennomført av Statens vegvesen i 2022 viste at mellom 96,2 og 98,2 % av førere og forsetepassasjerer brukte bilbelte. Bilbeltebruken var lavere utenfor tettbygd strøk, enn innenfor (se tabell 10). Tidligere tellinger viste motsatt resultat⁴⁹. 92,6 % av tungbilførere brukte bilbelte, som var en økning på 6,1 prosentpoeng fra forrige telling i 2019 (Statens vegvesen 2022). Resultatene fra registreringene i 2022 er ikke fullt ut sammenliknbare med tidligere års registreringer. Alle tellepunktene ble ikke dekket opp i

I reglene for sikring av barn i bil heter det blant annet:

- I bil med sitteplasser på fremre seter skal passasjerer som sitter i sete bak fremre seter bruke sitteplass hvor bilbelte er montert dersom slik sitteplass er ledig.
- Der bilbelte er montert, skal barn lavere enn 150 cm bruke godkjent sikringsutstyr i kombinasjon med ordinært belte
- Der det ikke finnes godkjent barnesikringsutstyr, kan barn under 150 cm og over 135 cm bruke ordinært bilbelte.
- Der bilbelte ikke er montert, skal barn yngre enn 3 år ikke transporteres, og barn som er 3 år eller eldre, men lavere enn 150 cm, skal ikke transporteres i fremre seter.
- Barn skal ikke transporteres i bakovervendt sikringsutstyr med kollisjonspute foran uten at kollisjonsputen er deaktivert manuelt eller automatisk.

⁴⁶ <https://www.tryggtrafikk.no/kjore/bil/sikring-av-barn/bakovervendt-sikring-er-best/>

⁴⁷ <https://www.tryggtrafikk.no/sykle/sykkelhjelmer/>

⁴⁸ <https://www.tryggtrafikk.no/kjore/mc/verneutstyr-for-mc/>

⁴⁹ Dette kan antas skyldes svakheter ved registreringene i 2022, og at det ikke reelt sett har blitt høyere bilbeltebruk innenfor enn utenfor tettbygd strøk (Statens vegvesen 2023).

2022-tellingen i tillegg til at det var nye personer som gjennomførte tellingen (Statens vegvesen 2023).

TABELL 10: ANDEL AV FØRERE OG FORSETEPASSASJERER SOM BRUTE BILBELTE I 2022 FORDELT PÅ TETTBYGD - OG UTENFOR TETTBYGD STRØK, LETTE - OG TUNGE KJØRETØY OG FYLKE⁵⁰.

2022	FØRERE			FORSETEPASSASJER	
	Lette kjøretøy		Tunge kjøretøy	Lette kjøretøy	
	Utenfor tettbygd strøk	Tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk	Tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk
Østfold	-	-	-	-	-
Akershus (og Oslo utenfor tett)	-	97,1 %	-	-	98,0 %
Oslo	-	-	-	-	-
Hedmark	98,0 %	92,2 %	70,0 %	97,6 %	93,2 %
Oppland	98,5 %	99,9 %	97,8 %	98,5 %	99,6 %
Buskerud	-	-	-	-	-
Vestfold	-	-	-	-	-
Telemark	-	-	-	-	-
Aust-Agder	98,1 %	98,7 %	76,9 %	-	-
Vest-Agder	99,9 %	99,7 %	97,0 %	-	-
Rogaland	96,7 %	96,0 %	99,6 %	97,1 %	91,5 %
Hordaland	98,2 %	98,9 %	-	94,1 %	99,2 %
Sogn og Fjordane	-	-	-	-	-
Møre og Romsdal	98,6 %	99,8 %	98,0 %	98,8 %	99,7 %
Sør-Trøndelag	98,6 %	98,5 %	90,0 %	97,1 %	97,7 %
Nord-Trøndelag	99,1 %	99,1 %	95,9 %	99,0 %	98,8 %
Nordland	97,9 %	99,1 %	84,5 %	98,8 %	92,9 %
Troms	100,0 %	65,5 %	94,7 %	100,0 %	94,0 %
Finnmark	-	96,3 %	-	-	95,3 %
Totalt	98,6 %	96,4 %	91,5 %	97,9 %	97,0 %
Totalt vektet	98,2 %	96,2 %	92,6 %	97,0 %	96,6 %

Ca. 70 % av busspassasjerer oppga i en spørreundersøkelse i 2021 at de brukte belte i buss når dette var montert⁵¹.

Tall innhentet fra Trygg trafikks trafikktellinger på sikring av barn i bil for barn i alderen 1-8 år, gjennomført i 2023, viste følgende resultat:

For barn i alderen 1- 3 år var 65 % sikret med bakovervendt sikring, 31 % var sikret forovervendt, 1 % satt på bilpute, 1 % i bilens originale belter mens 1 % var usikret. For barn i alderen 4-8 år var 5 % sikret med bakovervendt sikring, 48 % med forovervendt sikring, 30 % satt på bilpute, 15 % i bilens originale belter og 2 % var usikret. Totalt 2.090 registreringer.

5.1.2. Hjelm

66 % oppga i en spørreundersøkelse i 2021 at de alltid eller ofte bruker sykkelhjelm. Samtidig svarte 16 % at de sjelden bruker det, og 18 % at de aldri bruker hjelm⁵².

I følge tellinger gjennomført av Statens vegvesen har det vært en positiv trend når det gjelder bruk av sykkelhjelm, fra 35 % bruk i 2006 til 67 % bruk i 2022, hvorav 83 % for

⁵⁰ Resultatene fra Troms var ulogiske og opplagt feil. Disse ble derfor ekskludert fra beregningen av resultatet på nasjonalt nivå (Statens vegvesen 2023)

⁵¹ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/bilbelte/>

⁵² <https://www.tryggtrafikk.no/i/media/pressemeldinger/2-av-10-bruker-aldri-hjelm-2/>

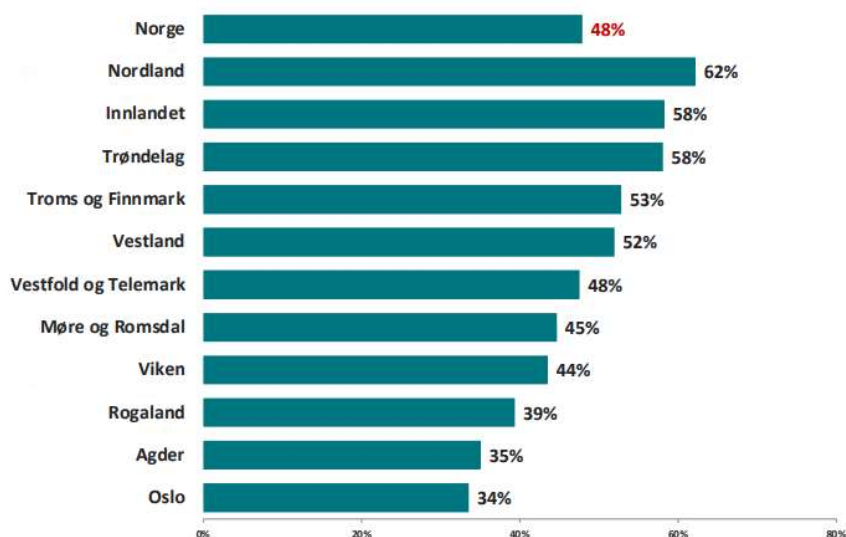
barn under 12 år, 45 % for ungdom (12-17 år) og 68 % for voksne (Statens vegvesen 2023).

Bruk av hjelm er påbudt på elsparkesykkel for barn under 15 år, men generelt er hjelmb Bruken blant elsparkesyklister lav, et usikkert anslag er omtrent 5 % (Høye og Milch 2023). I en spørreundersøkelse fra 2022 blant brukerne av elsparkesykkel svarte kun 1 av 10 at de brukte hjelm hver gang⁵³

5.1.3. Refleks

48 % brukte refleks i mørket ifølge telling gjennomført i 2022 i regi av Trygg trafikk⁵⁴. Tellingene fra siste seks år viser en jevn økning i refleksbruk fra 39 % i 2016.

Refleksbruken varierte mellom fylkene, høyest bruk i Nordland (72 %) og lavest i Rogaland (41 %) (se figur 42). Videre var det noe høyere refleksbruk på landevei (54 %) enn i sentrumsgater (41 %).



FIGUR 42: RESULTAT REKLEKS-TELLING, ANDEL AV FOTGJENGERE SOM BRUKTE REFLEKS I MØRKET I 2022 – PR FYLKE.

5.2. Bruk av verneutstyr i ulykker

Av i alt de 64 personene som omkom i bil, tungbil og buss i 2022 var det 17 som ikke brukte bilbelte, mens en person har brukt det feil (totalt 28 %). Det er vanskelig å avgjøre om de omkomne ville hatt mulighet til å overleve hvis de hadde brukt bilbelte eller om det var festet riktig. Mange av ulykkene hvor fører eller passasjer ikke brukte bilbelte og omkom, har skjedd i kombinasjon med høy fart. Kollisjonskreftene har da vært så store at de kan ha overgått menneskets tåleevne. Analysene viser at 11 av de 17 som ikke brukte belte, kunne ha overlevd dersom de hadde brukt bilbelte. I perioden 2013 – 2022 har 33 % av omkomne personer i bil ikke brukt bilbelte eller brukt det feil.

⁵³ <https://www.tryggtrafikk.no/i/media/pressemeldinger/elsparkesykkel-kun-1-av-10-bruker-hjelm-hver-gang/>

⁵⁴ https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2023/02/Reflekstelling_2022_Trygg_Trafikk.pdf

Av de 21 omkomne personene på motorsykkel i 2022 var det to som ikke brukte hjelm. Det er grunn til å tro at en av de to som ikke brukte hjelm i 2022, kunne ha overlevd med bruk av hjelm.

Gjennomsnittlig andel ikke brukt/feilbruk av hjelm på MC for perioden 2013-2022 er 11 %. De siste årene har andelen av de drepte som ikke brukte hjelm blitt redusert. Ingen av de fem som omkom på elsparkesykkel i 2022 brukte hjelm. Det er grunn til å tro at tre av de fem kunne ha overlevd ved bruk av hjelm. Av de seks omkomne personene på sykkel i 2022, var det en som ikke brukte hjelm.

Ulykkesanalysegruppenes materiale viser at liten synlighet i trafikken er vurdert til å være en medvirkende faktor i ti dødsulykker i 2022. Tre av disse er manglende refleksbruk av fotgjengere i mørket. Ellers er dårlig synlighet vurdert som medvirkende faktor for fem fotgjengere, en syklist og en elsparkesyklist (Ringen jr. 2023).

5.3. Reaksjoner manglende verneutstyr

Gebyr for manglende bruk av verneutstyr ble digitalisert i starten av 2022. Det ble utstedt 2.913 digitale gebyr for manglende eller feil bruk av bilbelte og 132 digitale gebyr for manglende eller feil bruk av hjelm i 2022. Antall gebyr for manglende/feil bruk av bilbelte i 2022 var flere enn de tre foregående årene, men betydelig færre enn 2018 og årene før det. Gebyr for manglende/feil bruk av hjelm har hatt en jevn nedadgående trend, men en liten økning i 2022. Manglende sikring av barn i bil blir bøtelagt med FF, i 2022 utgjorde det 240. Her så vi en nedadgående trend over flere år frem til 2021 (se tabell 11).

TABELL 11: ANTALL GEBYR OG FORENKLEDE FORELEGG UTSTEDT FOR MANGLENDE/FEIL BRUK AV VERNEUTSTYR. KILDE: STATTEETATEN OG TRAFIKK-APP FOR DIGITALE GEBYR/DIGITALE FORENKLEDE FORELEGG

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gebyr:							
201 unnlatt bruk av bilbelte	14504	10594	4252	2087	2110	2268	2913
202 unnlatt bruk av hjelm	360	245	195	146	124	109	132
Forenklete forelegg:							
13A Unnlatt sikring av passasjerer under 15 år, V §23a	526	403	349	255	260	235	240

For øvrig utfører også Statens vegvesen kontroll av bilbelte. I 2022 ble 2.189 gebyr utstedt av Statens vegvesen for manglende bruk av bilbelte.

Kontroll av bruk av personlig verneutstyr har i hovedsak som formål å øke bruken av bilbelte. En økning av bilbeltekontroller har i studier vist seg å øke beltebruken med i gjennomsnitt 19 %, mens kontrollene pågår, og med 19 % i en periode etterpå. Virkningen varierer imidlertid med hvor høy beltebruken er i utgangspunktet. Virkningen er størst når beltebruken er lav. Når det er over 90 % eller fler som bruker bilbelte, ser økt kontroll ikke ut til å føre til at bruken øker ytterligere. Primær bilbeltekontroll (dvs. at bilbeltebruk kan kontrolleres og bøtelegges uavhengig av om førere begår andre lovbrudd eller er involvert i en ulykke) har større effekt enn sekundær kontroll (dvs. hvor det bare kan reageres mot manglende bruk dersom føreren har begått et annet lovbrudd i tillegg). Økt beltebruk kan forventes å føre til en nedgang av antall drepte og hardt skadde, men også denne effekten avhenger i stor grad av hvor høy beltebruken er i utgangspunktet. I Norge er det estimert at antall drepte og hardt skadde førere og framsetepassasjerer i personbiler kan reduseres med opptil 20 % dersom bruken øker til 100 %.

Kilde: <https://www.tshandbok.no/del-2/8-kontroll-og-sanksjoner/doc734/>

6. Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd

Kjøreatferd som kan betegnes som "aggressiv" er forbundet med forhøyet ulykkesrisiko (Ulleberg 2004).

Studier viser at personer med ubalanse mellom serotonin og dopamin oftere viser aggressive tendenser. Dopamin er assosiert med behagelige følelser, og læring kan forsterkes ved at det man skal lære, assosieres med den positive følelsen frigjøring av dopamin gir. Om en lar seg fyre opp i trafikken, frigjøres adrenalin som kroppen bruker for å komme i kampmodus. En respons på adrenalin er frigjøring av dopamin. Dermed kan en havne i en ond sirkel der aggresjon i trafikken «belønnes» i form av dopamin, og en assosierer den aggressive adferden med positiv stimuli. Neste gang en havner i en situasjon i trafikken, kan en da ha lært seg til mer aggressiv adferd. I tillegg kan sikkerhetsutstyr gjøre at førere føler seg trygge, og dermed ikke er så bekymret for å kolliderer. Moderne biler med mye sikkerhetsutstyr kan skape en illusjon av sikkerhet som gjør at vi i underbevisstheten tenker at det er greit å ta større risiko⁵⁵.

Nordmenn i 30-årene stresser mest på veien. Syv av ti sier i en undersøkelse at de kan bli stresset eller hissig når de kjører bil⁵⁶.

6.1. Aggressiv/farlig atferd i ulykker

Særlig risikofylt kjøreatferd har medvirket til seks dødsulykker i 2022 ifølge dybdeanalysene gjennomført av Statens vegvesen, det er samme antall som i dødsulykkene i 2021 (Ringene jr. 2023).

I følge UPs analyse av dødsulykkene i 2022 er *risikoadferd* hovedårsaken til 14 dødsulykker med 16 drepte. Risikoatferd ble definert som en type adferd som utgjør en spesielt stor fare, der fører samlet sett har tatt en høy risiko, men uten at én faktor har vært særskilt dominerende (i motsetning til for eksempel ulykkene der kategoriene *hastighet* og *rus* ble ansett være hovedårsak). I ulykkene med risikoatferd var det ofte handlingsmønstre eller beslutninger som var klanderverdige, som f.eks.:

- *kombinasjonen av glatt føre, dårlige dekk og for høy hastighet etter forholdene,*
- *dårlig vær/dårlig sikt/mørkt, ingen justering av hastighet etter forholdene og med kjøretøy med svake hovedlys,*
- *markant feilvurdering av egne evner og kapasitet,*
- *lite kjøreefaring på ukjent kjøretøy på ukjent vegstrekning,*
- *kjørt for fort uten å ta hensyn til menneskelige panikkresponser (for raskt inn i sving og stivner),*
- *kombinasjon av ruspåvirket kjøring og uoppmerksomhet på "trimmet" elsparkesykkel, kombinasjonen av beruselse og høy fart,*
- *kjørt MC i beruset tilstand med utilstrekkelig bekledning og uten hjelm,*
- *manglende ferdighet og høy risikovillighet, ved bl.a. å kjøre MC uten førerrett og på bakhjulet.*

Kategoriene inkluderer også å ignorere trafikkregler ved å vise svært liten respekt for trafikklovgivningen, inndragning av kompetansebevis grunnet helse, aggressiv/risikabel kjøring og villighet til å ta store sjanser.

Hver for seg kan det tenkes at faktorene ikke utgjør et høyt risikonivå, men summen av flere faktorer vil kunne medføre en betydelig fare for sjåføren selv og/eller andre.

⁵⁵ www.morgenbladet.no/aktuelt/forskning/2023/05/04/hvorfor-bli-vi-sa-aggressive-i-trafikken/

⁵⁶ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/disse-stresser-mest-i-trafikken?publisherId=5653809&releaseId=17892561>

I 10 av de 14 ulykkene var fører ruspåvirket. I 10 ulykker var det høy hastighet. Seks ulykker hadde både ruspåvirket fører og høy hastighet (Utrykningspolitiet 2023).

6.2. Aggressiv/farlig atferd i trafikken

6.2.1. Villmannskjøring

Politiet har i de senere årene registrert en økende aktivitet fra miljøer som bruker det offentlige veinettet for å teste ut kjøretøyets kapasitet og egenskaper, samt å teste ut egne evner. Målet er ofte å presse grensene til det ytterste for å skaffe seg publisitet. Miljøet bærer preg av en høy grad av risikovillighet og fravær av hensyn til andre trafikanter. Miljøene har i stor grad latt seg inspirere av utenlandske miljøer, spesielt i Sverige og Danmark, der en i lengre tid har sett kjøring som anses totalt uforsvarlige og hvor andre trafikanter utsettes for betydelig fare. Det blir i større grad enn tidligere benyttet kjøretøy som er dyre i anskaffelse og som har en utforming og motorytelse langt utover det normale. Denne svært farlige atferden medfører et meget stort potensial for alvorlige ulykker, og det er allerede identifisert flere alvorlige ulykker knyttet til slik kjøring.

Forekomsten av grove overtredelser («villmannskjøring») er hyppigst registrert i østlandsområdet, herunder Sør-Øst-, Oslo og Øst politidistrikt. Miljøer og grupperinger, både av permanent og mer sporadisk art, bruker i stor grad sosiale medier, både lukkede og åpne grupper, for planlegging av møter og aktiviteter. Gruppene har ikke definerte opptakskrav eller symboler som kan identifisere dem, og det antas at det er stort gjennomtrekk av personer. Det fremstår ikke som om gruppene har definerte lederskikkelser, men noen individer har gjennom ulike «stunt» opparbeidet seg anseelse og er villige til å planlegge og lede aktiviteter. Politiet mottok i 2021 signaler fra det norske miljøet om at miljøer i Sverige og Danmark var til stor inspirasjon, men at de norske aktivitetene på den tiden ikke innebar kjøreadferd med så stort risikoelement som i utlandet. Det ble antatt at det norske miljøet var mindre risikovillig. Politiet registrerer at de samme aktivitetene som i lengre tid har vært utført i nabolandene, med stenging og blokkering av hovedferdselsårer med kjøring i svært høye hastigheter, nå har blitt gjennomført flere steder på Østlandet. Kjernen i disse miljøene skiller seg fra det klassiske "rånemiljøet" blant annet ved å benytte dyre sportsbiler. Det er også i større grad et byfenomen og, i motsetning til rånemiljøet der topphastighet ikke er av stor viktighet, er dette ett av de viktigste elementene. Annen farlig atferd er bl.a. sikk-sakkjøring på hovedveiene med kortest mulig avstand til foran- og sidekjørende og, for MC, kjøring på bakhjulet i høy hastighet, kjøring i motgående kjørefelt og andre ulike, svært farlige stunt. Atferden har stor inspirasjon fra blant annet (Instagram/Tik Tok)-Reels fra hele verden.

Kjennetegn til aktivitetene kan være:

- Planlagte ansamlinger (det er ved flere tilfeller registrert mellom 100 og 300 personer) i løpet av kort tid ved hjelp av sosiale medier
- Desto dyrere bil (størrelsen på motoren og utseende er av stor betydning, i tillegg til karakteristika som fremhever fartsegenskaper), jo større anerkjennelse
- Aktiv bruk av retusjering/manipulering/fjerning av kjennemerker samt fravær av andre identifiserbare markører.
- Bruk av maskerte vakter for nedstenging av område eller offentlig vei
- Flest mulig risikofylte stunt; dess mer risiko en tar, jo høyere anseelse

- Stuntene dokumenteres og distribueres på lukkede fora. Mulighetene for distribusjon er utømmelig.
- Desto flere tilhengere og "likes", jo mer status
- Deltakere må bli godkjent før de legges til på SoMe og gis klare føringer om forbud mot publisering av lokasjoner og filming av ansikter
- Risikoen for å bli tatt oppfattes liten og reaksjonene ser i mindre grad ut til å ha noen effekt
- Miljøet ser ut til å ta stor inspirasjon fra utenlandske miljøer og deltakelse i ulike arrangement i andre land
- Holdninger som bærer preg av liten respekt for politiet og lovgivningen, samt overfor øvrige trafikanter.
- Er villige til å gjøre det de kan for å unnsnippe politiets kontroll. ⁵⁷

I Sverige ser man gjennom helgene i sommerhalvåret hyppige såkalte Streetrace⁵⁸

6.2.2. Kjøring med passasjer på elsparkesykkel

Selvrapportert kjøring med passasjer er undersøkt i to norske studier som hadde målgrupper i ulike aldre. I den ene studien var elsparkesykkel-brukerne mellom 18 og 66 år. Blant disse sa 27 % at de hadde kjørt med passasjer minst en gang de siste 30 dagene (Karlsen og Fyhri 2021). I den andre studien var elsparkesykkel-brukerne mellom 13 og 22 år. Blant disse sa 48 % av dem som bruker elsparkesykkel ofte, at de hadde kjørt med passasjer på minst en fjerdedel av turene de siste 30 dagene (Milch, Ellis, et al. 2022)(Milch et al., 2022A). Resultatene tyder på at det å kjøre med passasjer er mer utbredt blant unge enn blant eldre elsparkesyklister. (Høye og Milch 2023).

6.3. Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken

Politiet prioriterer de lovbrudd som i størst grad påvirker trafikksikkerheten. Det gjelder særlig fartsovertredelser og ruspåvirket kjøring. For øvrig er prikkbelastningsordningen utformet slik at det skal være en sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen⁵⁹.

I 2022 ble det utstedt 2.339 FF for prikkbelastede overtredelser utenom fart, mobilbruk og manglede sikring av barn (se tabell 12). Det var kjøring på rødt lys, brudd på vikeplikt og kjøring med for kort avstand til forankjørende som var de prikkbelagte overtredelsene som hyppigst blir bøtelagt (utenom de overnevnte). I 2022 så vi en særlig stor økning i FF for brudd på vikeplikt.

⁵⁷ Brev fra UP til POD av 30.06.2023, ref.nr 23/143809-1.

⁵⁸ https://polisen.se/aktuellt/nyheter/2023/juli/streetrace-ett-aterkommande-fenomen-under-sommarhalvaret-att-delta-ar-forenat-med-stora-risker/?startsidan_app=1&startsidan_app_att=1
<https://www.gp.se/nyheter/gp-granskar/stans-mest-extrema-crew-h%C3%A4r-k%C3%B6r-hundratals-streetrace-p%C3%A5-e6-1.35479767>

⁵⁹ Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

TABELL 12: ANTALL FORENKLEDE FORELEGG UTSTEDT FOR PRIKKBELASTEDE OVERTREDELSE AV VTR.L. UTENOM HASTIGHET, RUS, MOBILBRUK OG MANGLENDE SIKRING AV BARN 2015-2022. KILDE: SKATTEETATEN – STATENS INNKREVINGSSENTRAL (SI). FRA OG MED 2020 TALL FRA DIGITALE FORENKLEDE FORELEGG + FORENKLEDE FORELEGG PÅ PAPIR (SKATTEETATEN - SI).

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

Foruten overtredelser som avgjøres i trafikken med et FF, er det et stort antall overtredelser som blir anmeldt. Det registreres årlig over 50.000 anmeldelser på brudd av vegtrafikkloven. Hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring utgjorde 42 % av sakene i 2022. Deretter kommer trafikantene som anmeldes for manglende førerrett: 10.526 anmeldelser ble registrert for dette i 2022 (se tabell 13).

TABELL 13: ANMELDELSER BRUDD PÅ VTR.L. UTENOM RUSPÅVIRKET KJØRING, OG HASTIGHETSOVERTREDELSE 2018-2021. KILDE: STRASAK.

	2018	2019	2020	2021	2022
PERSONSKADE (§ 3)	3 448	3328	3 350	3408	3495
MATERIELL SKADE (§ 3)	5 426	5447	4 926	5441	5743
KJØRETØY TEKNISK (§ 23)	845	852	960	807	648
OVERLATELSES MEDVIRKNING (§ 17,2. LEDD)	438	440	489	465	444
KJØRING UTEN GYLDIG FØRERKORT (§ 24,1.LEDD)	11 080	10469	11 660	10111	10526
SKILT/SIGNAL/OPPMERKING (§ 5)	681	585	616	585	695
AVSTAND TIL FORANKJØRENDE	54	60	59	51	44
KJØRE- OG HVILETID	2 291	1627	1 397	1092	1398
TRANSPORT AV FARLIG GODS (ADR)	173	161	111	146	282
IKKE STOPPET FOR TRAFIKKONTROLL (§ 10)	997	904	1 000	918	919
UAKTSOM KJØRING, MULIG FARE (§ 3)	2 556	2637	2 611	2618	2564
PLIKTER V/TRAFIKKUHELL (§ 12)	1 315	1224	1 349	1312	1632
BRUK AV UREGISTRERT MOTORVOGN (§ 17,1. LEDD)	665	762	832	678	676
USKIKKET FØRER (§ 21,1. LEDD)	182	172	174	187	133
OVERLAST	270	165	129	131	55
SIKRING AV LAST (§ 13,2. LEDD)	459	527	508	492	262
ERRU kabotasje	56	59	51	61	32
TRAFIKK, DIVERSE	1 707	1846	2 027	2227	2284

7. Trender og utviklingstrekk som påvirker trafikksikkerheten

Nasjonale og globale faktorer som påvirker samfunnet generelt innvirker også på trafikksikkerheten, slik som for eksempel gjenåpningen av grenser etter pandemien, økonomisk usikkerhet som følge av blant annet krigen i Ukraina og den teknologiske utviklingen.

7.1. Befolkning

Norges befolkning økte med 1,2 % fra 2022 til 2023, og den har økt med 9 % siden 2013. Befolkningsframskrivninger, foretatt av SSB, gir anslag om en økning på mellom 4 og 9 % de neste ti årene. SSB forventer at innvandring vil fortsette å være den sterkeste driveren til befolkningsvekst i Norge framover, men veksten i innvandring forventes ikke å bli like høy som den har vært til nå.

Andelen eldre i befolkningen vil øke betydelig. En gang i løpet av de neste ti årene vil det for første gang være flere personer over 65 år enn barn og unge under 20 år. Personer i aldersgruppen 65 år eller eldre utgjorde 18 % av befolkningen i 2023, mot 14 % i 2010⁶⁰.

7.2. Kjøretøy

Feil eller mangler ved kjøretøyene kan ha medvirket til 16 dødsulykker i 2022 dvs. 15 % av alle dødsulykkene. Manglende sikt knyttet til kjøretøyet er den faktoren som går oftest igjen. I perioden 2013 – 2022 har feil eller mangler ved kjøretøy vært medvirkende faktorer ved 25 % av dødsulykkene. 2022 er det året i perioden med lavest andel dødsulykker der kjøretøyforhold var medvirkende årsaksfaktor (Ringens jr. 2023).

Antall registrerte personbiler økte med 1 % fra 2021 til 2022 mens antallet tunge MC-er ble redusert med hele 15 %. Kjøretøyparken har over tid økt jevnt og trutt. Antall personbiler har økt med 57 % fra tusenårsskiftet, mens tunge motorsykler har blitt doblet og antall lette MC-er mer enn tredoblet. Det har også vært en formidabel økning av varebiler siden tusenårsskiftet, med 118 % økning. Antall lastebiler derimot, har vært nedadgående siden 2007, og er redusert med 19 % siden da⁶¹. Den store nedgangen i antall registrerte MC-er kan ha en sammenheng med at Statens vegvesen åpnet for av- og påregistreringer via nett september 2022⁶².

⁶⁰ <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivninger/statistikk/nasjonale-befolkningsframskrivninger/artikler/innvandring-vil-sorge-for-befolkningsvekst-fra-2050>

⁶¹ <https://www.ssb.no/statbank/table/01960/>

⁶² <https://www.gjensidige.no/godtforberedt/content/husk-pa-dette-ved-midlertidig-avregistrering>

TABELL 14: ANTALL KJØRETØY ETTER KJØRETØYGRUPPE 2000, 2018-2022. KILDE SSB.

	2000	2018	2019	2020	2021	2022	diff 2021-2022	diff 2018-2022	diff 2000-2022
Personbiler	1 851 929	2 751 948	2 801 208	2 810 475	2 882 233	2 907 164	1 %	6 %	57 %
Busser	36 686	15 634	15 867	15 429	14 883	14 697	-1 %	-6 %	-60 %
Varebiler	233 248	476 873	489 417	495 965	507 911	508 674	0 %	7 %	118 %
Lastebiler	76 224	72 405	72 078	70 670	69 931	68 407	-2 %	-6 %	-10 %
Kombinerte biler	104 868	16 916	14 830	13 068	11 754	10 271	-13 %	-39 %	-90 %
Traktorer m.v	220 135	284 679	291 841	298 989	306 869	311 945	2 %	10 %	42 %
Moped	115 892	163 436	159 273	156 347	154 102	141 858	-8 %	-13 %	22 %
Lette motorsykler	8 785	26 754	28 223	30 163	31 665	27 612	-13 %	3 %	214 %
Tunge motorsykler	76 887	165 782	170 249	177 450	183 674	156 859	-15 %	-5 %	104 %
Snøscooter	48 305	89 280	91 931	93 368	96 024	95 934	0 %	7 %	99 %
ATV (kilde:Opplysningsrådet for veitrafikken)		68 200	73 369	79 931	86 569	90 962	5 %	33 %	

7.2.1. Elsparkesykkel

Ett av ti skolebarn i Norge bruker elsparkesykkel, ifølge en spørreundersøkelse gjennomført i 2023. Klart størst andel barn bruker elsparkesykkel i Oslo, her bruker hele to av ti barn i alderen fem til 17 år elsparkesykkel til eller fra skolen. Mange av elsparkesyklene er dessuten ikke forsikret⁶³.

7.2.2. Teknologisk utvikling

Den globale bilindustrien er en av verdens største aktører innenfor forskning og utvikling (FoU). Bare legemiddel-, elektronikk- og IT-industrien har forskningsaktivitet på nivå med bilprodusentene.

Selvkjørende biler er allerede på veiene våre, da gjerne med lavere nivå av automasjon eller autonomitet. FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) vedtok forskrifter for bruk av automatisk kjørefeltstøtte på offentlig veier i 2021. I Tyskland, Storbritannia og Japan har myndighetene godkjent autonome kjøretøy på selvkjøringsnivå 3⁶⁴, det vil si betinget automatisering. Tyskland har nivå 4 som prøveprosjekt i noen byer i 2023. Både de europeiske og de asiatiske bilprodusentene er allerede i gang med å produsere biler med nivå 4. Men, for å få til kjøretøy med nivå 4 selvkjøring, for ikke å snakke om nivå 5, er produsentene avhengige av tilgang på chip-set, hardware og software – og at reguleringen av autonome biler følges opp av myndighetene, EU, FN og Norge. Bilindustriens og EUs ambisjoner er å kunne typegodkjenne biler med selvkjøringsnivå 4 i 2025, men det er foreløpig usikkert om dette blir forsinket. Alt må først være tilrettelagt fra FNs side. Teknologien har kommet langt, men utvikling av reguleringer må følge på:

⁶³ <https://www.nrk.no/osloogviken/2-av-10-skolebarn-i-oslo-bruker-elsparkesykkel-1.16568864>

⁶⁴ Selvkjøringsnivå:

0 Ingen selvkjøring: Sjåføren alene, men kjøretøyet kan i enkelte situasjoner varsle føreren med for eksempel lydsignaler.

1 Førerassistenter og andre støttesystemer hjelper sjåføren, «hendene på rattet». Systemene kan styre-, bremse- og akselerere (for eksempel cruisekontroll). Føreren passer på systemene. Bilføreren kan stoppe systemene ved å bruke rattet, bremsen eller gassen.

2 Delvis automatisering, «hendene delvis fra rattet»: Føreren må overvåke at systemene fungerer. Bilføreren kan slå av systemene. (For eksempel adaptiv cruisekontroll)

3. Betinget automatisering, «øyene bort fra veien». Systemene kan manøvrere kjøretøyet, og det overvåker trafikksituasjonen, men føreren må ta over kontrollen når det er nødvendig. Bilføreren får varsel om å ta over styringen. (For eksempel Teslas Autopilot eller Audis AI Traffic Jam Pilot)

4. Høy grad av automatisering, «konsentrasjon et annet sted»: Kjøretøyene er stort sett som nivå 3, men de kan også manøvrere autonomt (for eksempel med Googles Waymo ride-hailing). De automatiske systemene tar føringen hvis automatiseringen ikke fungerer lenger. Kjøretøyet vil da reise til et sikkert sted og stanse.

5. Full automatisering, «kjøretøy uten ratt»: Kjøretøyet systemer sikrer at kjøretøyet manøvrerer under alle trafikforhold. Et komplekst softwaresystem gjør bilen helt selvkjørende

«Det er spådd at det globale AV-markedet (Autonomous Vehicles) skal toppe 1,75 trillion euro innen 2030 – noe som betyr 58 millioner selvkjørende biler rundt om i verden»⁶⁵.

Fra juli 2022 vil Intelligent fartsassistanse (ISA) være obligatorisk for nye modeller/biltyper som kommer på markedet. ISA vil bli obligatorisk for alle nye biler som skal selges fra juli 2024⁶⁶. Det er beregnet at det nye ISA-systemet vil redusere antallet omkomne i trafikken i EU med 20 %. Samme EU-lov krever også at andre sikkerhetssystemer blir standardutstyr i biler, som for eksempel alkolås, trøtthetsvarsel, distraksjonsvarsel, automatisk nødbrems, File Management Assistant, omvendt advarselssignal og svart boks (dataopptak)⁶⁷.

Se også 4.2.2 og 4.2.3.

7.2.3. Trimming

Tall for 2018 viste at mer enn hver femte mopedfører eide en trimmet moped (Sagberg og Aasvik 2019). Det stemmer overens med inntrykk fra politiet om at det er veldig mange som kjører ulovlige modifiserte mopeder, ATV-er og UTV-er. I 2022 ble det utstedt 90 FF for kjøring med moped/MC der det var foretatt endringer som øker den maksimale hastigheten eller ytelsen som kjøretøyet er registrert for. De fleste reaksjonene ble tildelt 16- og 17-åringer.

Politiet i Midt-Norge opplever utfordringer med ATV. Tilbakemeldingene er blant annet kjøring i utmark, sladding på vei, kjøring på 2 hjul, uaktsom kjøring og høye hastigheter i tettbebygde områder. Det meldes også om risikokjøring med passasjer, ofte uten hjelm, lav terskel for å stikke fra politikontroller og tendenser til flokkmentalitet når politipatruljen påtreffer flere ungdommer på samme ATV.

7.2.4. Førerkort

Fortsatt er det en økning i antall nye førerkort som blir utstedt. I 2022 ble det gjennomført 157.970 oppkjøringer (alle klasser), og 79 % fikk bestått. Det er økning fra 152.130 oppkjøringer i 2021 og 139.397 i 2019⁶⁸.

I følge beregninger fra TØI (Milch, Høye og Sagberg 2022) får mellom 1,1 og 2,2 % av førerne over 80 år som søker, ikke utstedt helseattest. I tillegg får omtrent 1,6 % av førerne over 80 år inndratt førerkortet av helsemessige årsaker hvert år (etter melding fra fastlege eller annet helsepersonell), uten at dette har sammenheng med helseattestordningen. Ifølge TØI er den dominerende årsaken til at eldre førere mister føreretten kognitiv svikt. Personer med kognitiv svikt utgjør en stor andel av pasientene som nektes helseattest hos fastlegen og omtrent halvparten av dem som får inndratt førerkortet av helsemessige årsaker. En særlig utfordring med kognitiv svikt er at førerkortinnehavere – i motsetning til hva som vil være tilfellet ved mange andre helseproblemer – ofte i liten grad er klare over sine egne begrensninger. En person med kognitiv svikt vil dermed ha vanskeligheter med å vurdere hvordan egen helsetilstand påvirker kjøreevnen. Videre kan førere bevisst skjule kognitive problemer for å unngå å miste føreretten. En svakhet ved systemet med helsekontroll hos fastlegen er at det, ifølge fastlegene, er forholdsvis vanlig at eldre som nektes helseattest hos en fastlege, enten bytter fastlege eller oppsøker private helseforetak. Slike forsøk på å få gyldig

⁶⁵ <https://bilimportorene.no/nyheter/selvkjorende-biler-pa-norske-veier-allerede-i-2025/>

⁶⁶ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/resources-knowledge/media-and-press/intelligent-speed-assistance-isa-set-become-mandatory-across>

⁶⁷ <https://elbil.no/om-ett-ar-innforer-eu-fartssperre-i-alle-nye-biler/>

⁶⁸ <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2023/01/nar-160-000-oppkjoringer-i-2022/>

helseattest etter avslag, fanges ikke systematisk opp av systemet, men det ser ut til at fastlegene stort sett er bevisst dette problemet og at de tar forholdsregler.

Europakommisjonen la 1. mars 2023 fram en forslagspakke for økt trafiksikkerhet, inkludert nye regler for førerkort. Kommisjonen vil innføre en obligatorisk prøvetid på to år for alle førerkortklasser, med nulltoleranse for alkohol og andre rusmidler i prøvetiden. Unge sjåførere kan få utstedt førerkort i klassene B og C fra de er 17 år gamle, men må kjøre med ledsager fram til fylte 18 år. Det er også forslag om endringer når det gjelder alkoholavhengighet og førerrett. Det gjeldende, absolutte forbudet mot førerkort for personer som er avhengig av alkohol i vedlegg III pkt. 14, foreslås myknet opp med et unntak; der det benyttes alkohol. Det vil gi større muligheter for bruk av alkohol for personer med alkoholproblemer i Norge. Pakken inneholder også forslag til styrking av direktivet om utveksling av opplysninger om trafikkbøter over landegrensene og forslag om at førerkortinndragelse bør få virkning i alle EU-land. Det er også foreslått å innføre et digitalt førerkort som gjelder for hele EU⁶⁹.

7.3. Vei

Også Statens vegvesen har blitt kraftig utfordret av den økonomiske utviklingen som følge av krigen i Ukraina. De skriver i sin årsrapport (Statens vegvesen 2023) at de har måttet begrense vedlikeholdsaktiviteten markant i 2022 for å opprettholde nødvendig driftsnivå på veinettet. I tillegg til kostnadsøkninger på drift, gir prisstigningen mindre for pengene, også på vedlikehold. Dette har medført at planlagt vedlikehold er skjøvet frem i tid. Det gir oss dårligere dekketilstand og lavere fremkommelighet. Utsatt vedlikehold kan gi trafiksikkerhetsutfordringer over tid.

Forhold knyttet til vei og veimiljø kan ha vært medvirkende faktor i til sammen 22 dødsulykker i 2022. Dette tilsvarer 21 % av alle dødsulykkene. Det forholdet som oftest går igjen er sikthindring (fem ulykker) (Ringens jr. 2023).

7.4. Trafikken på norske veier

I følge tall fra SSB kjørte norske personbiler, godsbiler og busser 45.404 mill. km. i 2022, hvorav 78 % var av personbiler, 21 % av godsbiler og 1 % av buss. Økningen var størst blant godsbiler, med henholdsvis 2,1 og 4,7 % økning for små og store lastbiler fra 2017 til 2022⁷⁰.

I følge veitellinger fra Statens vegvesen⁷¹ i 2022 har trafikken økt med 35 % siden 2000 og 2,9 % fra 2015. Fra 2015 til 2022 hadde trafikken på riksveiene (Ev og Rv) økt med 4,4 % mens fylkesveitrafikken økte med 1,1 %, trafikk med lette kjøretøy økte med 1,9 % og trafikk med tunge kjøretøy 12,5 %.

⁶⁹ <https://europalov.no/rettsakt/foreerkortdirektivet-revisjonsforslag-2023/id-31475>

⁷⁰ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/kjorelengder>

⁷¹ https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/trafikkdata/vegtrafikkindeksen_2023-05.pdf

Måling gjennomført i mai 2023 viste 0,7 % økning fra samme periode i 2022. Utviklingen for lette og tunge kjøretøy var beregnet til henholdsvis 1,3 % og -3,7 %, mens riksveier (Ev og Rv) økte med 0,8 % og fylkesveier med 0,6 %.

7.4.1. Godstransport

Lastebiler fraktet rett under 80 % av alt innenlands gods i Norge i 2022 (utenom transport av olje og gass fra den norske kontinentalsokkelen til fastlandet), men gjennomsnittlig transportdistanse er kortere i veitransport sammenlignet med sjø- og jernbanetransport, slik at målt i tonnkilometer⁷² sto lastebil for 54 %⁷³.

Det var en nedgang på 4,5 % i forhold til 2021 i transport av gods over grensen. Utenlandske lastebilers andel var rundt 70 %, tilsvarende andel var 58 % i 2012. De norskregistrerte lastebilene fraktet 50 % av godset ut av landet og kun 20 % av godset som kom inn til Norge⁷⁴.

E-handel er en sektor i rask utvikling. I følge World Economic Forum kan dette få konsekvenser for trafikken i byene. Hvis logistikk rundt "the-last-mile"⁷⁵ ikke optimaliseres, kan økende e-handel resultere i 36 % flere kjøretøy i byene innen 2030⁷⁶.

Omfanget av lovbrudd innen varetransportbransjen fremstår å være økende ifølge politiets trusselvurdering⁷⁷. Det foreligger også rapporteringer om at arbeidsgivere bevisst holder nede driftskostnadene, slik at underleverandørene presses til å bryte regler knyttet til kjøre- og hviletid.

7.5. Varsling av trafikkontroller

Varslinger av trafikkontroller har i den senere tid blitt mer aktualisert ved at det nå er tatt i bruk en egen enhet for varsling av bl.a. politikontroller. F.eks. er kunnskapsbasen i én enhet basert på informasjon fra andre brukere av enheten, sosiale medier, SMS-tjenester og varslingsapplikasjoner. Enheten vil varsle om bl.a. kontroller i nærheten av brukeren. Videre er det fra produsentens side gitt en "bøtegaranti". Dvs. at brukeren får dekket boten fra produsenten hvis enheten ikke har varslet om kontrollen. UP stiller spørsmål om fartsnivået blir høyere og ulykkene øker med slike varslingsenheter, og kan i verste fall bidra til at vi ikke får stanset promilleførere eller andre risikoførere. I et møte mellom UP og Safedrive i 2023 ble det informert om at bøtegarantien skal opphøre/avskaffes tidlig 2024.

⁷² Tonnkilometer= produkt av godsmengde og transportavstand (eks. en lastebil som frakter 2 tonn gods i 10 kilometer har utført et godstransportarbeid på 2x10=20 tonnkilometer).

⁷³ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/innenlandsk-transport/artikler/mer-persontransport>

⁷⁴ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/godstransport-med-lastebil/artikler/mest-godstransport-pa-vei-over-grensen-pa-utenlandske-lastebiler>

⁷⁵ den siste etappen av en transport fra et transportknutepunkt til en endelig destinasjon

⁷⁶ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/internet-street-impact-e-commerce-road-safety-belgium>

⁷⁷ <https://www.politiet.no/globalassets/tall-og-fakta/politiets-trusselvurdering-ptv/politiets-trusselvurdering-2023.pdf>

8. Vedlegg

Tab A Offentlig veinett, antall kilometer fordelt på fartssone.

	20	30	40	50	60	70	80	90	100/110	Ukjent	Totalsum	andel 50-sone eller lavere	andel 60-sone eller høyere
Oslo	0,324	1413,92	224,337	661,824	128,65	107,498	171,565	30,88	2,82		2741,818	84 %	16 %
Øst	1,969	1782,935	283,888	2181,662	809,779	200,195	2371,917	43,318	344,324		8019,987	53 %	47 %
Innlandet	0,157	1072,941	200,617	2075,391	1775,659	202,527	6869,192	91,87	141,469		12429,823	27 %	73 %
Sør-Øst	1,422	2199,59	460,298	2485,482	1292,869	351,853	4045,082	76,309	179,701		11092,606	46 %	54 %
Agder	2,558	885	174,354	1787,203	514,502	206,613	3284,506	56,766	66,135		6977,637	41 %	59 %
Sør-Vest	0,707	2321,253	256,374	1937,502	800,193	161,353	2181,226	30,3			7688,908	59 %	41 %
Vest	0,07	780,581	159,293	4247,669	742,916	271,284	5076,952				11278,765	46 %	54 %
Møre og Romsdal		694,7	155,4	2285,25	583,454	129,435	2706,422	7,216			6561,877	48 %	52 %
Trøndelag	0,27	1272,254	158,24	1776,336	1266,923	275,073	6325,138	74,281	3,954		11152,469	29 %	71 %
Nordland	0,061	1023,569	78,911	1869,456	917,616	134,809	4546,863	175,984			8747,269	34 %	66 %
Troms		659,248	35,81	1322,795	987,164	106,161	2219,939	110,808			5441,925	37 %	63 %
Finnmark		480,025	11,499	900,673	273,589	96,033	2051,472	396,188			4209,479	33 %	67 %
Totalsum	7,538	14586,016	2199,021	23531,243	10093,314	2242,834	41850,274	1093,92	738,403		96342,563	42 %	58 %

Tab B Offentlig veinett, antall kilometer fordelt på veitype.

	EV/RV	FV	KV	Totalsum	Andel på EV/RV	Andel på FV	Andel på KV
Oslo	343,865	268,366	2129,587	2741,818	13 %	10 %	78 %
Øst	771,626	3378,107	3870,254	8019,987	10 %	42 %	48 %
Innlandet	1526,836	6929,192	3973,795	12429,82	12 %	56 %	32 %
Sør-Øst	1235,722	4940,742	4916,142	11092,61	11 %	45 %	44 %
Agder	676,344	3506,25	2795,043	6977,637	10 %	50 %	40 %
Sør-Vest	726,713	3107,799	3854,396	7688,908	9 %	40 %	50 %
Vest	1360,193	5168,748	4749,824	11278,77	12 %	46 %	42 %
Møre og Romsdal	511,471	3050,298	3000,108	6561,877	8 %	46 %	46 %
Trøndelag	805,537	6244,864	4102,068	11152,47	7 %	56 %	37 %
Nordland	1246,164	3977,774	3523,331	8747,269	14 %	45 %	40 %
Troms	641,255	2927,595	1873,075	5441,925	12 %	54 %	34 %
Finnmark	1303,179	1504,061	1402,239	4209,479	31 %	36 %	33 %
Totalsum	11148,91	45003,8	40189,86	96342,56	12 %	47 %	42 %

Tab C Antall ulykker, drepte og skadde i trafikken 2013-2022

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antall ulykker	5 241	4 972	4 563	4 374	4 086	3 898	3 579	3 585	3 719	3 527
Drepte	187	147	117	135	106	108	108	93	80	116
Hardt skadde	703	674	693	656	665	602	565	627	569	578
Lettere skadde	5 753	5 397	4 831	4 613	4 245	4 078	3 589	3 686	3 889	3 830

Tab D Antall drepte og hardt skadde i trafikken fordelt på trafikantgrupper 2013-2022

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Drept	187	147	117	135	106	108	108	93	80	116
Buss/lastebil	16	14	5	6	4	3	7	6	7	3
Personbil/varebil	112	74	71	68	59	66	65	47	41	62
MC/moped	26	24	23	28	21	18	16	21	16	21
Sykkel/sparkesykkel (el)	10	12	5	12	9	7	6	5	4	11
Fotgjenger	20	19	12	16	13	14	13	14	9	13
Andre	3	4	1	5			1		3	6
Hardt skadd	712	683	693	656	665	602	565	627	569	578
Buss/lastebil	29	17	10	18	13	16	10	7	12	16
Personbil/varebil	348	323	309	296	301	279	263	271	226	282
MC/moped	134	153	167	164	170	160	144	164	155	133
Sykkel/sparkesykkel (el)	84	74	88	87	88	68	64	88	89	75
Fotgjenger	111	112	116	83	90	77	78	73	60	60
Andre	6	4	3	8	3	2	6	24	27	12
Totalsum	899	830	810	791	771	710	673	720	649	694

Tab E Antall ulykker i trafikken med drepte og hardt skadde fordelt på type ulykke 2013-2022

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Utforkjøring	227	221	208	225	206	204	174	212	179	206
Møteulykke	186	160	159	141	156	146	159	135	119	141
Kryssulykke	121	118	114	105	102	93	69	105	83	90
Samme kjøretning	49	58	56	71	65	49	54	61	71	47
Fotgjengerulykke	124	127	127	98	99	91	88	86	72	75
Andre uhell	68	56	59	62	68	44	45	49	64	58
Totalsum	775	740	723	702	696	627	589	648	588	617

Tab F Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2013-2022 fordelt på kjønn og aldersgrupper.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kvinner	312	285	263	251	247	210	242	230	210	246
under 18 år	28	30	33	23	23	23	8	16	26	21
18-24 år	37	30	35	24	21	21	35	23	22	24
25-34 år	46	35	35	35	27	16	32	15	23	25
35-44 år	41	30	30	29	31	27	19	20	22	18
45-54 år	47	37	40	29	37	32	34	34	38	40
55-64 år	48	53	34	41	28	28	38	40	36	43
65-74 år	25	39	33	32	33	36	36	45	21	42
75-84 år	28	23	19	32	36	19	28	29	15	28
85 år eller eldre	11	8	4	5	11	8	11	8	7	4
Uoppgitt alder	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1
Menn	578	536	547	540	524	500	431	490	439	448
under 18 år	64	51	58	63	59	52	42	57	57	37
18-24 år	96	76	68	82	68	71	61	62	49	56
25-34 år	84	70	86	67	69	68	55	72	61	72
35-44 år	81	81	76	72	72	61	53	70	53	48
45-54 år	106	104	84	92	97	94	75	84	81	62
55-64 år	68	61	86	81	77	80	67	54	62	83
65-74 år	42	54	55	47	42	34	47	64	40	53
75-84 år	28	32	27	24	32	33	24	20	28	28
85 år eller eldre	8	7	7	10	7	7	6	7	8	9
Uoppgitt alder	1	-	-	2	1	-	1	-	-	-
Totalsum	890	821	810	791	771	710	673	720	649	694

Antall ulykker, drepte og skadde pr politidistrikt

Øst politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	803	28	84	937
2011	789	12	67	879
2012	812	18	104	840
2013	736	16	93	816
2014	656	22	77	763
2015	651	15	73	752
2016	554	16	79	575
2017	526	10	85	559
2018	508	9	64	561
2019	437	14	67	437
2020	421	11	73	450
2021	434	13	58	467
2022	461	11	63	529

Oslo politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	1 061	8	69	1 089
2011	943	7	76	963
2012	934	8	73	888
2013	821	8	117	813
2014	802	5	128	811
2015	722	6	125	717
2016	668	5	106	699
2017	571	6	82	534
2018	582	7	58	633
2019	482	3	54	497
2020	536	8	89	511
2021	531	3	66	549
2022	418	6	71	412

Innlandet politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	525	30	100	633
2011	514	29	89	593
2012	533	20	97	576
2013	442	18	79	453
2014	402	16	67	463
2015	383	17	78	452
2016	366	16	58	417
2017	323	11	78	367
2018	402	12	101	416
2019	315	12	71	311
2020	330	16	81	334
2021	351	9	84	346
2022	360	14	68	371

Sør-Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	484	10	64	525
2011	498	13	57	586
2012	492	13	48	584
2013	430	22	59	442
2014	418	9	46	420
2015	422	9	52	437
2016	363	18	61	333
2017	363	11	51	363
2018	313	9	52	317
2019	342	6	52	332
2020	296	5	45	299
2021	316	6	44	319
2022	303	12	52	294

Sør-Øst politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	956	26	85	1 176
2011	853	23	116	1 128
2012	929	21	106	1 100
2013	839	33	93	1 059
2014	774	32	97	895
2015	680	18	100	747
2016	701	23	96	819
2017	648	15	81	752
2018	586	19	96	649
2019	552	15	101	552
2020	537	20	88	576
2021	579	12	93	627
2022	534	20	97	619

Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	734	23	77	901
2011	686	23	70	839
2012	669	19	87	752
2013	496	24	70	573
2014	501	12	73	535
2015	450	12	82	433
2016	444	10	69	450
2017	446	13	81	457
2018	417	15	71	425
2019	427	10	60	425
2020	417	6	68	407
2021	465	9	67	475
2022	450	10	78	461

Agder politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	393	19	42	455
2011	382	9	34	447
2012	383	13	33	463
2013	317	10	44	360
2014	326	9	46	347
2015	289	11	37	294
2016	283	9	45	277
2017	265	5	54	290
2018	261	10	35	258
2019	224	8	24	225
2020	235	3	37	259
2021	234	5	40	253
2022	228	6	32	275

Møre og Romsdal politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	349	8	50	313
2011	309	5	27	327
2012	320	6	36	313
2013	295	13	39	307
2014	284	7	36	282
2015	246	2	34	257
2016	229	5	27	261
2017	254	7	40	224
2018	207	6	33	200
2019	208	10	33	199
2020	179	3	32	187
2021	192	3	30	202
2022	164	3	27	191

Trøndelag politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	580	22	66	656
2011	556	14	69	616
2012	582	8	70	646
2013	495	19	59	533
2014	434	19	51	464
2015	400	11	58	408
2016	408	14	60	410
2017	335	12	45	344
2018	315	11	41	313
2019	269	11	45	267
2020	301	6	52	302
2021	307	8	32	328
2022	280	11	33	304

Troms politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	174	9	19	202
2011	164	15	22	185
2012	155	10	17	158
2013	109	7	9	122
2014	98	1	13	117
2015	95	5	22	84
2016	98	4	16	104
2017	108	6	26	106
2018	72	4	8	69
2019	81	3	10	91
2020	109	5	22	113
2021	73	4	8	69
2022	88	8	12	105

Nordland politidistrikt

	Ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	297	22	42	351
2011	291	9	34	326
2012	259	9	23	286
2013	200	11	33	205
2014	218	10	30	246
2015	173	9	24	196
2016	197	9	30	213
2017	195	8	33	201
2018	182	4	32	183
2019	187	15	35	191
2020	165	9	33	181
2021	181	2	34	200
2022	173	13	33	199

Finmark politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2010	78	3	16	81
2011	94	9	18	120
2012	86	-	5	107
2013	61	6	8	70
2014	59	5	10	54
2015	52	2	8	54
2016	63	6	9	55
2017	52	2	9	48
2018	53	2	11	54
2019	55	1	13	62
2020	59	1	7	67
2021	56	6	13	54
2022	68	2	12	70

9. Litteraturliste

- Ahlström, Christer, Anna Anund, Carina Fors, og Torbjörn Åkerstedt. 2017. *The effect of daylight versus darkness on driver sleepiness: A driving simulator study*. Journal of Sleep Research, ISSN 0962-1105, E-ISSN 1365-2869.
- Carson, Jenny, Graziella Jost, og Maria Meinero. 2023. «17th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report).»
- Edvardsen, Hilde Marie Erøy, Ragnhild Elén Gjulem Jamt, Knut Hjelmeland, og Gerrit Middelkoop. 2023. *Rusmiddelstatistikk. Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2022*. Oslo: Oslo universitetssykehus, avdeling for rettsmedisinske fag.
- Elvik, Rune. 2020. *Trafikksikkerhetshåndboken kap 8.14 Forbud bruk av håndholdt mobiltelefon i bil*. Funnet 2023.
<https://www.tshandbok.no/info/trafikksikkerhetshaandboken/>.
- Furuhaugen, Håvard, Ragnhild E.G. Jamt, Galina Nilsson, Vigdis Vindenes, og Hallvard Gjerde. 2018. *Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet 2016-17*. Oslo Universitetssykehus.
- Gjesing, Linn, og Ellen Amundsen. 2022. «Increasing trend in accidental pharmaceutical opioid overdose deaths and diverging overdose death correlates following the opioid prescription policy liberalization in Norway 2010–2018.» *International Journal of Drug Policy Volume 108*.
- González-Sala F, Tortosa-Pérez M, Peñaranda-Ortega M, Tortosa F. 2023. «Effects of Cannabis Legalization on Road Safety: A Literature Review.» *Int J Environ Res Public Health*. , Mar.
- Helsedirektoratet. 2023. *Personskadedata 2022*. Helsedirektoratet.
- Høye, Alena Katharina. 2022. *Impaired driving and road safety. TØI-rapport 1925/2022*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Høye, Alena Katharina, og Vibeke Milch. 2023. *Trafikksikkerhetseffekter av mikromobilitet - Elsparkesykler. TØI-rapport 1960/2023*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Høye, Alena Katharina, Rune Elvik, og Tor Olav Nævestad. 2023. *Trafikksikkerhet for tunge kjøretøy. TØI-rapport 1927/2022*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Høye, Alena, og Rune Elvik. 2015. *Trafikksikkerhetshåndboken. Kap 4.12 Bilbelte, beltepåminnere og beltelås i lette kjøretøy*. Funnet 2023.
<https://www.tshandbok.no/del-2/4-kjoeretoeyteknikk-og-personlig-verneutstyr/doc684/>.
- Iversen, Tone, og Ove Njå. 2022. *Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykkel 2015-2020*. Universitetet i Stavanger.
- Jenssen, Gunnar Deinboll, Isabelle Roche Cerasi, Dagfinn Moe, Trine Stene, og Terje Moen. 2023. *Automatisering og føreropplæring*. Sintef.

- Karlsen, Katrine, og Aslak Fyhri. 2021. *Elsparkesykler til glede og besvær. Rapport 1828*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Kvaavik, Elisabeth, Bye Elin K, og mfl. 2022. *Alkohol i Norge, Alkoholbruk i den voksne befolkningen*. Oslo: Folkehelseinstituttet.
- Lund, Johan. 2019. *Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker*. Trygg trafikk.
- Milch, Vibeke, Alena K. Høye, og Fridulv Sagberg. 2022. *Førerrett og helse blant eldre førere. TØI-rapport 1885/2022*. Transportøkonomisk institutt.
- Milch, Vibeke, Ingunn Opheim Ellis, Kathrine Karlsen, og Aslak Fyhri. 2022. *Ungdom og bruk av elsparkesykler - En spørreundersøkelse om mobilitet og ulykkesforhold i ni norske kommuner*. Transportøkonomisk institutt.
- Nyman, Anna Armika Tussilago, Ragnhild E.G. Jamt, Galina Nilsson, Hallvard Gjerde, og Stig Tore Bogstrand. 2019. *Rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant bilførere i Finnmark fylke og Murmansk-regionen*. Oslo: Oslo universitetssykehus.
- Nævestad, Tor-Olav, Ingeborg Storesund Hesjevoll, og Fridulf Sagberg. 2022. *Tunge kjøretøys ulykkesrisiko i Norge. TØI-rapport 1886/2022*. Transportøkonomisk institutt.
- Podda, Francesca, og Maria Meineri. 2022. *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road death in Europe*. ETSC.
- Ringen jr., Svein. 2023. «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022.»
- Sagberg, Fridulv, og Ole Aasvik. 2019. *Evaluering av føreropplæring for moped og lett motorsykkel. Sluttrapport. TØI-rapport 1724/2019*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Statens vegvesen. 2022. «Tilstandsundersøkelser 2022 - Kapittel 1: Bruk av bilbelte.»
- Statens vegvesen. 2023. «Trafikksikkerhetsutviklingen 2022.»
- Statens vegvesen. 2023. «Årsrapport 2022.»
- Statens vegvesen, politiet, Helse- og beredningsdirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. 2022. «NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2022–2025.»
- Ulleberg, Pål. 2004. *Aggressiv kjøring - en litteraturstudie. TØI-rapport 709/2004*.
- Utrykningspolitiet. 2022. «Vegkantundersøkelse. Telling av ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring 2022.»
- Utrykningspolitiet. 2023. *Årsaker og skyld. Dødsulykker i trafikken*. Stavern: Utrykningspolitiet.
- Wigum, Jan Petter, Petter Helmersen Bogfjellmo, Isabelle Roche-Cerasi, Dagfinn Moe, og Bård Morten Johansen. 2023. *Sikker kjøring på motorsykkel, Analyse av risikofaktorer*

ved motorsykkelkjøring og oppmerksomhetsfordeling ved bruk av eye-tracking, intervju og video. FoU-rapport nr. 90. Bodø: Nord universitet.

Tittel på rapport
Utgitt:
Utgiver:

ISBN: xxx
Foto: xxx