



POLITIET

Politidirektoratet/Utrykningspolitiet



Politiets tilstandsanalyse for 2022
Trafikksikkerhetsarbeid



Innhold

1. Forord.....	5
2. Sammendrag	6
3. Ulykkesutvikling	8
3.1. Alder.....	10
3.2. Kjønn	11
3.3. Trafikantgrupper.....	12
3.3.1. Personbil og varebil	13
3.3.2. MC/moped	14
3.3.3. Sykkel og elsparkesykkel.....	14
3.3.4. Fotgjenger	16
3.3.5. Tungbil.....	16
3.4. Politidistrikt.....	17
3.4.1. Oslo politidistrikt	18
3.4.2. Øst politidistrikt.....	18
3.4.3. Innlandet politidistrikt	18
3.4.4. Sør-Øst politidistrikt.....	19
3.4.5. Agder politidistrikt	19
3.4.6. Sør-Vest politidistrikt	20
3.4.7. Vest politidistrikt	20
3.4.8. Møre og Romsdal politidistrikt	21
3.4.9. Trøndelag politidistrikt.....	21
3.4.10. Nordland politidistrikt	22
3.4.11. Troms politidistrikt.....	22
3.4.12. Finnmark politidistrikt.....	23
3.5. Type vei og fartssone	24
3.5.1. Veikategori	24
3.5.2. Fartssone	25
3.6. Type ulykke	27
3.7. Ukedag og tid på døgnet.....	28
3.8. Årsaker	29
4. Hastighet.....	31
4.1. Hastighet i trafikken.....	31
4.2. Råkjøringsvideoer på sosiale medier	32
4.3. Hastighet i ulykker.....	33
4.4. Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll	33
4.4.1. Tid på året, ukedag, tid på døgnet	34

4.4.2. Alder og kjønn.....	35
4.4.3. Type kjøretøy.....	36
4.4.4. Sted.....	36
4.4.5. Alvorlighetsgrad – prikk.....	39
5. Ruspåvirket kjøring	41
5.1. Rus i trafikken.....	41
5.2. Rus i ulykker	41
5.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring	41
5.3.1. Tid på året, ukedag og tid på døgnet.....	42
5.3.2. Alder og kjønn.....	43
5.3.3. Tidligere ruskjøringer og kobling til annen kriminalitet.....	43
5.3.4. Nasjonalitet	44
5.3.5. Sted.....	44
5.3.6. Kjøretøy	45
5.3.7. Type rus.....	45
5.4. Dette kan påvirke omfanget av ruspåvirket kjøring	46
6. Uoppmerksomhet/distraksjon og tretthet	48
6.1. Uoppmerksomhet i ulykker	48
6.2. Uoppmerksomhet på veien	48
6.3. Ulovlig bruk av mobiltelefon	49
6.4. Sovne bak rattet og tretthet.....	50
6.4.1. Tretthet i ulykker.....	50
6.4.2. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene	50
7. Verneutstyr	51
7.1. Bilbelte.....	51
7.1.1. Bilbelte i trafikken	51
7.1.2. Bilbelte i ulykker.....	51
7.2. Sikring av barn i bil.....	51
7.3. Hjelm	52
7.4. Refleks.....	52
8. Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd	54
8.1. Aggressiv/farlig atferd i ulykker.....	54
8.2. Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken	54
9. Trender og utviklingstrekk som påvirker trafiksikkerheten	56
9.1. Trafikkmengde	56
9.2. Post korona	56
9.3. Kjøretøy	57
9.3.1. Selvkjørende kjøretøy	57

10. Vedlegg 59

10.1. Drepte i trafikken 2020.....	59
10.2. Ulykkeskart, drepte og hardt skadde 2019-2020.....	61
10.2.1. Oslo politidistrikt.....	61
10.2.2. Øst politidistrikt.....	62
10.2.3. Innlandet politidistrikt.....	63
10.2.4. Sør-Øst politidistrikt.....	64
10.2.5. Agder politidistrikt.....	65
10.2.6. Sør-vest politidistrikt.....	66
10.2.7. Vest politidistrikt.....	67
10.2.8. Møre og Romsdal politidistrikt.....	68
10.2.9. Trøndelag politidistrikt.....	69
10.2.10. Nordland politidistrikt.....	70
10.2.11. Troms politidistrikt.....	71
10.2.12. Finnmark politidistrikt.....	72
10.3. Strekninger med flest alvorlige ulykker i hvert distrikt.....	73

Tabeller 76

A. Antall fartsovertredelser avgjort med DFF pr km vei fordelt på politidistrikt, veitype og fartssone – i 2020.....	76
B. Anmeldelser for ruspåvirket kjøring i antall og antall pr 1.000 innbyggere, fordelt på politidistrikt (kilde STRASAK).....	77
C. Antall ulykker, drepte og skadde i trafikken 2005-2020.....	77
D. Antall ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på type ulykke (kilde: Statens vegvesen).....	77
E. Antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper.....	77
F. Antall drepte og hardt skadde fordelt på alder og kjønn.....	78
G. Antall ulykker, drepte og skadde pr politidistrikt.....	78

11. Litteraturliste 81

1. Forord

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

Trafikkulykker er et av våre store folkehelseproblemer. Det er også det lovbruddsområdet i Norge som resulterer i tap av flest liv. Politiets trafikksikkerhetsarbeid følger opp politiets kriminalitetsforebyggende primærstrategi gjennom å avskrekke og avdekke alvorlige trafikklovbrudd med stort skadepotensiale.

Tilstandsanalysen er politiets kunnskap om foranledningen til alvorlige trafikkulykker. Analysen bør brukes som grunnlag når det tas beslutninger om hvilke tiltak som bør prioriteres for å forebygge antallet omkomne og hardt skadde i trafikken. Fortsatt er det hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring som dominerer foranledningen til alvorlige trafikkulykker med drepte og hardt skadde. I tillegg viser analysen at uoppmerksomme sjåførere fremdeles er en utfordring for trafikksikkerheten.

Årets utgave av tilstandsanalysen er bare produsert som PDF-fil, og har i utformingen hentet inspirasjon fra Danmark. Nasjonalt trafikksikkerhetsarbeid er tverretattlig, og i prosessen med utarbeidelse av trusselvurderingen har vi derfor innhentet informasjon fra Statens vegvesen og andre trafikksikkerhetssamarbeidspartnere både nasjonalt og internasjonalt.

Jeg vil takke alle som har bidratt til innsamling av data og en spesiell takk til seniorrådgiver Live Tanum Pasnin som har foretatt analyser og forfattet dokumentet i samarbeid med kommunikasjonsrådgiver Kristin Bjørntvedt.

Roar Skjelbred Larsen

Kst. sjef Utrykningspolitiet

2. Sammendrag

93 personer ble drept og 627 personer ble hardt skadd på norske veier i løpet av 2020. Fra 2019 til 2020 så vi dermed en markant reduksjon i antall drepte, mens det var en tilsvarende markant økning i antall hardt skadde.

Spesielle utviklingstrekk for drepte og hardt skadde i 2020 sammenlignet med 2019:

- 30 % økning av 65-74-åringene.
- 41 % økning av 16- og 17-åringene.
- 14 % økning av menn
- 30 % økning av syklister
- 23 % økning av MC/moped
- 72 % økning i Oslo politidistrikt og 115 % økning i Troms politidistrikt
- 38 % økning på kommunale veier
- 18 % økning i lave fartssoner (30-60-soner)
- 40 % økning i kryssulykker
- 16 % økning i utforkjøringsulykker

2020 ble året med det høyeste antallet drepte og hardt skadde på MC på hele 14 år. De fleste ulykkene involverte tung MC og førte til hardt skadde sjåførere. 130 personer ble drept eller hardt skadd på tung MC, 30 personer ble drept eller hardt skadd på lett MC og 25 personer ble drept eller hardt skadd på moped.

Tall fra Oslo viser en stor økning i antall elsparkesykkelulykker. Ifølge en studie fra Transportøkonomisk institutt, har 43 % av elsparkesykkel-førerne kjørt i påvirket tilstand.

Det er stadig flest bilister som blir drept eller hardt skadd i trafikken. Selv om bilister i personbil og varebil nå utgjør under halvparten av alle de drepte og hardt skadde, var bil involvert i 72 % av alle ulykkene med drepte og hardt skadde.

Tungbil var involvert i 12 % av ulykkene med drepte og hardt skadde i 2020. Ulykkesrisikoen til utenlandske tunge godsbiler i Norge er over dobbelt så høy som for norske. Når det gjelder kjøre- og hviletid avdekker derimot kontrollene at utenlandsregistrerte tungbiler har lavere overtredelsesprosent enn de norskregistrerte.

Flere av dødsulykkene som involverte fotgjengere, skjedde i mørket. Dette gjaldt 6 av 14 dødsulykker. 5 av de 6 brukte ikke refleks.

Det er flest ulykker med drepte og hardt skadde på fylkesveinettet, mens Europa- og riksveinettet er mest ulykkesbelastet pr kilometer vei.

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er høyest om natten og i helgen, men det er flest drepte og hardt skadde på ettermiddagen og i ukedagene.

Medvirkende faktorer til dødsulykkene i 2020 (89 stk):

- Fart: 35 %
- Rus: 26 %
- Tretthet: 16 %
- Mobiltelefon: 2 %

- Manglende/feil bruk av bilbelte 47 % (av dødsulykkene med person omkommet i bil).

Stadig flere sjåførere overholder fartsgrensen. Tall fra 2019 viser at 62,1 % av trafikantene kjørte under fartsgrensen. Merk at det ikke foreligger tall for 2020. Tall fra veikantundersøkelsen i 2016/17 viste at 0,2 % av førerne var påvirket av alkohol mens 1,8 % av førerne hadde rusmidler i blodet over straffegrensen¹. Man kan dermed anta at det hver dag kjøres mer enn 200.000 kilometer der føreren er alkoholpåvirket.

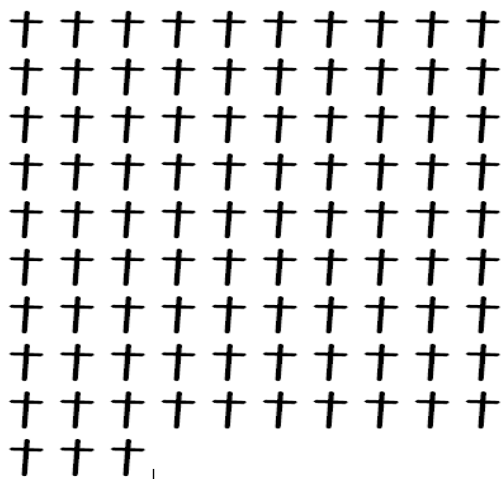
Rundt 97-98 % av personbilførere bruker bilbelte, noe lavere for passasjerer (95-96 %) og tungbilførere (87 %).

Under koronapandemien førte tiltak for å hindre spredning til en nedgang i trafikken på 4,3 % sammenlignet med 2019. Det var det laveste nivået siden 2011. Framtidig bruk av hjemmekontor kan påvirke trafikkbildet fremover.

I løpet av 2020 har det blitt publisert stadig flere råkjøringsvideoer i sosiale medier. Her er det særlig TikTok og Snapchat som brukes. Flere av disse sakene er etterforsket og har ført til domfellelse. Sakene har også fått mye omtale i media og Kripos har laget en grundig rapport på fenomenet.

¹ Stor andel av disse er bruk i henhold til foreskrevne doser fra lege.

3. Ulykkesutvikling



I 2020 omkom 93 personer i 89 ulykker, og ble dermed året med det laveste antallet drepte i trafikken i hele ulykkesregistreringens historie. Antall drepte var 14 % lavere enn i 2019.

Færre drepte, men flere hardt skadde

Tallene fra 2020 viser derimot at det var en økning i antallet hardt skadde, fra 565 i 2019 til 627 i 2020. Det betyr en økning i antall drepte og hardt skadde på 7 % i 2020 sammenlignet med 2019. Dette viser også at vi nå ligger hele 20 % over målkurven mot maks 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Antall hardt skadde i trafikken har hatt en nedgang de to siste årene. Økningen i 2020 tyder på at nedgangen ikke synes å være en ny trend.

Vi ser at det over tid har vært en betydelig mer positiv utvikling i antallet drepte enn i antallet hardt skadde. Mens antall drepte er halvert fra 2013 til 2020, er antall hardt skadde bare 11 % lavere i 2020 enn i 2013.

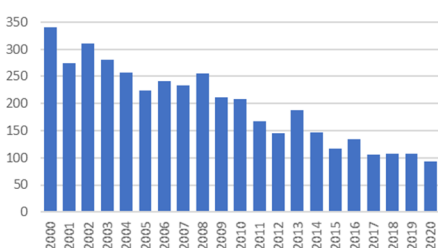
Personskadeulykker totalt utgjorde 3.590 i 2020, som er tilnærmet likt som i 2019.

Koronatiltak førte til mindre trafikk på veiene

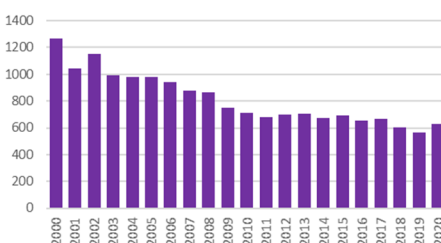
Tiltakene iverksatt for å hindre spredning av korona-viruset hadde kraftig virkning på trafikkbildet i den innledende fasen av pandemien, da trafikken på veien gikk synlig ned, ifølge Statens Vegvesen ².

Tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at norske kjøretøy tilbakela 43,6 milliarder kilometer på norske og utenlandske veier i 2020. Det er en nedgang på 4,3 %. I et år preget av skiftende restriksjoner for jobbreisen og private reiser som følge av lokale og nasjonale koronatiltak, ble det mindre kjøring med personbiler, varebiler, lastebiler og busser. Den samlede kjørelengden i 2020 er den laveste som er beregnet siden 2011 ³.

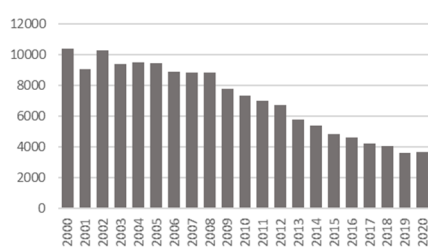
Drepte



Hardt skadd



Lettere skadd

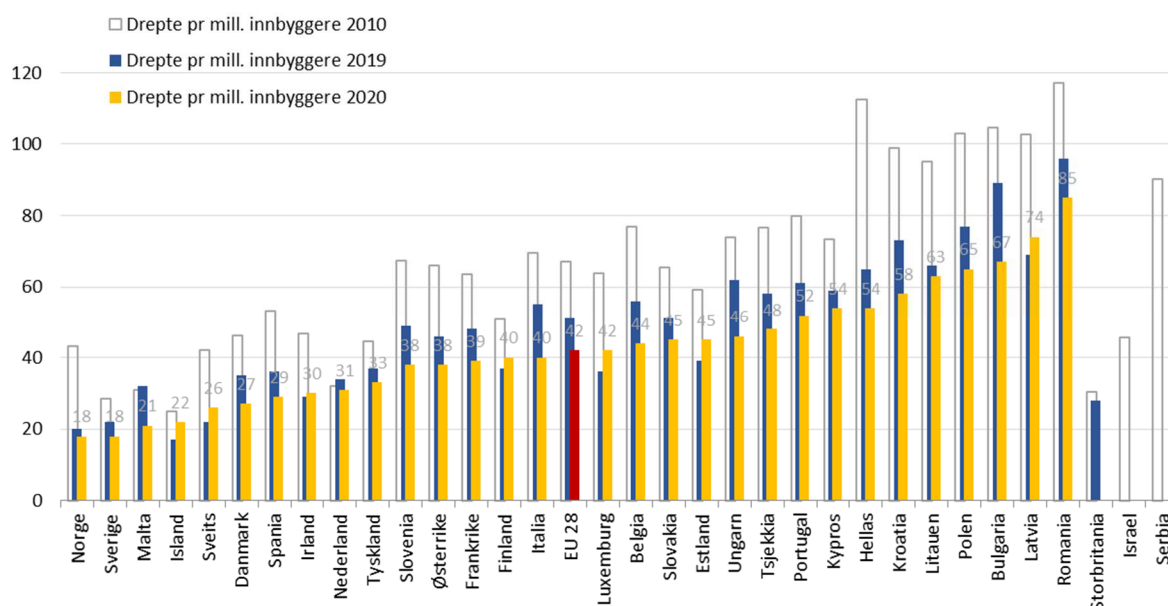


² <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikldata/trafikktutvikling-under-korona/>

³ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/mindre-bilkjoring-i-koronaaret>

Samme trend i Europa - færre drepte på europeiske veier i 2020

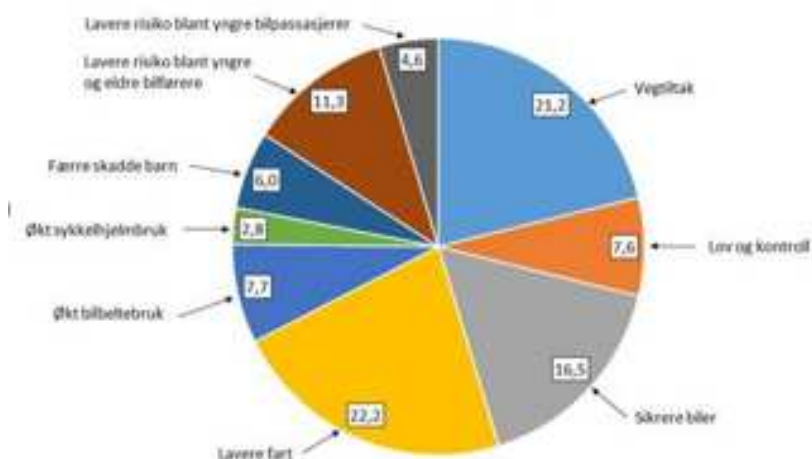
Bortimot 19.000 ble drept på europeiske veier i 2020. Det er 17 % færre enn året før, med andre ord en betydelig reduksjon. Den er derimot ikke like stor som nedgangen i trafikken dette året. Flere europeiske land har hatt portforbud og begrenset bevegelsesfrihet, noe som har hatt sterk innvirkning på trafikken. Antall drepte pr. million innbyggere endte på 42, som er hele 37 % mindre enn for ti år siden. Norge har fortsatt den laveste statistikken her, men for 2020 er tallet likt som Sverige. I følge beregninger fra European Commission ble 120.000 mennesker hardt skadd på europeiske veier (EU27) i 2019⁴ (Adminaté-Fodor, Carson og Jost 2021). Europaparlamentet har fra september 2021 besluttet ny *EU road safety strategy* for de neste ti årene. Målet med dette er å halvere antall drepte og hardt skadde innen 2030.



Figur 1: Antall drepte pr million innbyggere i Europa, fordelt på land.

Den historiske utviklingen

I 2000 ble 1.606 mennesker drept eller hardt skadet i trafikken i Norge. I 2019 var tallet redusert til 673. Det er en nedgang på litt mer enn 58 %. En ny studie fra Transportøkonomisk institutt (TØI) har identifisert faktorer som kan forklare 59 % av nedgangen. Det betyr at uten disse faktorene, ville det i 2019 ha vært 1.149 drepte eller hardt skadde i stedet for 673 (se figur 2).



Figur 2: Bidrag fra ulike faktorer til å forklare nedgang i antall drepte eller hardt skadde i trafikken fra 2000 til 2019 (TØI-rapport 1816/2021).

⁴ Basert på felles definisjon av hardt skadd etter MAIS3+

Lavere fart og veiltak er faktorer som har bidratt mye til færre drepte og hardt skadde de siste 20 årene. Risikoen for å bli drept eller hardt skadet i trafikken ble redusert med 66,1 % fra 2000 til 2019. Det tilsvarer en årlig nedgang på 5,7 %. Nedgangen i risikoen har vært størst blant bilførere og bilpassasjerer, førere og passasjerer på moped og fotgjengere. Disse gruppene hadde en større nedgang i risiko fra 2000 til 2019 enn den gjennomsnittlige nedgangen på 66,1 % (Elvik og Høye 2021).

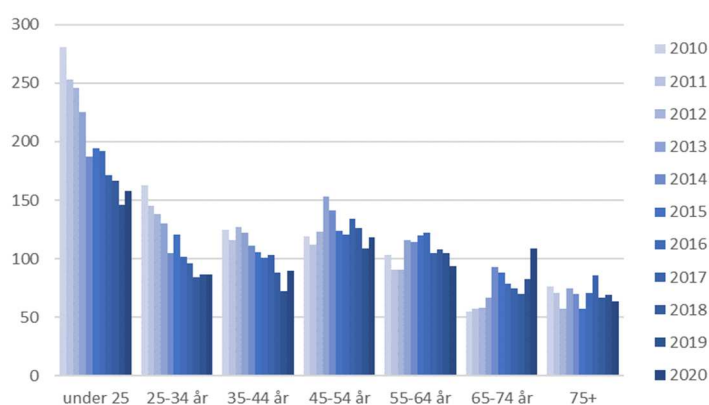
Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker

Basert på beregninger av kostnader for ulike skadegrader er personskadeulykker anslått å ha kostet samfunnet ca. 13,2 milliarder kroner i 2020 (Statens vegvesen 2021).

3.1. Alder

” Stor økning i drepte og hardt skadde 65-74-åringene i 2020

Vi finner over 30 % økning i antallet drepte og hardt skadde i 2020 i aldersgruppen 65-74 år. Disse utgjorde hele 15 % av de drepte og hardt skadde i 2020. Det er dobbelt så mye som for ti år siden, og bortimot tre ganger så mye som for 20 år siden. For øvrig var det også en økning for aldersgruppen under 25 år og aldersgruppen 35-54 år, sammenlignet med 2019. Se figur 3 og vedlegg.



Figur 3: Drepte og hardt skadde i trafikken, fordelt på alder.

I 2020 var det flest 16- og 17-åringene som ble drept og hardt skadd i trafikken

I 2020 var det hele 41 % flere drepte og hardt skadde 16- og 17-åringene i trafikken sammenlignet med 2019. De siste fire årene har 30 % av de drepte og hardt skadde 16-17-åringene vært førere eller passasjerer på moped, mens 44 % av dem var førere eller passasjerer på lett MC. Generelt ser vi at det er forholdsmessig flere *hardt skadde* blant 16- og 17-åringene, mens det er flere *drepte* blant 18- og 19-åringene.

	Drepte	Hardt skadde
16-17 år	2	49
18-19 år	6	24

De eldste bilførerne har høyest risiko⁵

Både unge og eldre bilførere har høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken, enn de middelaldrende. Forskjellene mellom aldersgruppene er dog jevnet ut over tid. Det samme gjelder for bilpassasjerer. Samlet sett, er det nå de eldste bilførerne som er mest utsatt, tidligere var det de yngste bilførerne som var mest utsatt. Også blant fotgjengere og syklistene er det de eldste som har spesielt høy risiko (Bjørnskau 2020).

⁵ Målt som antall drepte og hardt skadde pr kilometer ferdet i trafikken.

3.2. Kjønn

”Flere menn enn kvinner dør eller blir hardt skadd i trafikken

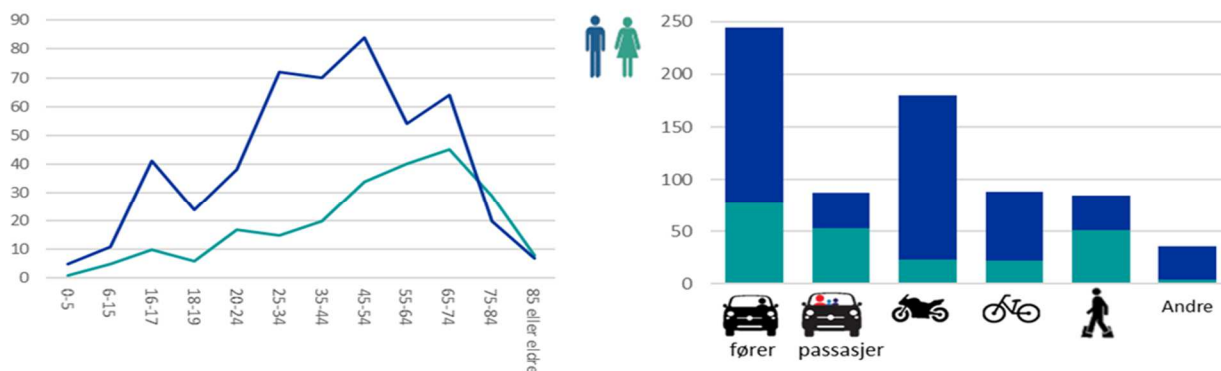


Antall drepte og hardt skadde 2020:

Menn: 490 (68%)

Kvinner: 230 (32%)

Andelen kvinner som omkommer eller blir hardt skadd i trafikken øker når alderen er høy. Det er derimot flest kvinner som omkommer eller blir hardt skadd når de er fotgjengere eller bilpassasjerer.



Figur 4: Antall drepte og hardt skadde 2010-2020 fordelt på kjønn, for ulike aldersgrupper og trafikantgrupper.

Menn har høyere risiko for å omkomme – kvinner har høyere risiko for å bli skadet

Unge menn har fremdeles relativt høy risiko for å omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Unge kvinner derimot, har ganske høy risiko for å bli involvert i ulykker og selv bli skadet, men har ikke spesielt høy risiko for å bli skadet i de mest alvorlige ulykkene. Det tyder på at ulykkene som unge kvinner er innblandet i som bilførere skjer i lavere fart enn ulykkene som rammer unge menn.


















For de eldre bilførerne er risikoen nokså uendret for menn, mens den har økt for kvinner. Grunnen til at risikoen har økt blant de eldre kvinnene er at de ifølge reisevaneundersøkelsen kjører mindre bil enn tidligere (Bjørnskau 2020).

40 % færre kvinner drept i trafikken i 2020

I 2020 omkom 18 kvinner og 75 menn i trafikken. Det var tilnærmet på samme nivå som tidligere år for menn, men en betydelig nedgang for kvinner.

Antall drepte og hardt skadde menn i trafikken økte med 14 % i 2020 sammenlignet med 2019. Når det gjelder kvinner var nedgangen på 5 %. Sett over tid er utviklingen tilnærmet lik for menn og kvinner. Andelen kvinner, som er på rundt en tredel, har vært nokså stabil over tid.

Tabell 1 viser drepte og hardt skadde i trafikken 2020 fordelt på trafikantgruppe samt motpart.

Drepte og hardt skadde	Motpart								Annet	Fler enn 2 parter	Eneulykke	Totalt
												
 Lastebil	4									3	4	11
 Buss				1						1		2
 Varebil	4	1	4	4					1	4	13	31
 Personbil	22	12	13	77					10	35	118	287
 MC		2	9	35	4	1			2	10	67	130
 Lett MC	1		2	7		4	1			1	14	30
 Moped			2	15		1			1	1	5	25
 Sykkel	2	3	5	51	3			5		4	18	91
 Fotgjenger	6	4	7	58				3	4	6		88
Annet				4	1				3	1	16	25
Totalt	39	22	42	252	8	6	1	8	21	62	255	720

Tabell 1: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2020 fordelt på trafikantgruppe og motpart.

3.3.1. Personbil og varebil

”Flest bilister blir drept eller hardt skadd i trafikken

Antall drepte og hardt skadde i bil har nesten blitt halvert i løpet av de ti siste årene. De utgjør nå under halvparten av alle drepte og hardt skadde mot 68 % for ti år siden. Selv om færre bilister omkommer, eller blir skadet, er fortsatt bil den trafikantgruppen med flest drepte og hardt skadde. Dessuten var personbil eller varebil involvert i enda flere ulykker med drepte og hardt skadde, uten at trafikanten selv ble skadet. Totalt var varebil involvert i 73 ulykker, mens personbil var involvert i 425 ulykker med drepte og hardt skadde i 2020. Totalen ble da 468 (hvor det var 27 med både personbil og varebil), noe som utgjorde 72 % av alle ulykker med drepte og hardt skadde.

Ser vi kun på dødsulykkene i 2020 var person- og varebil innblandet i 62 ulykker, noe som tilsvarer 70 %. Tar vi også med involverte tungbiler blir andelen enda høyere (Ringen jr. 2021).

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd som bilfører blir stadig lavere




Risikoberegningene til TØI viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd som bilfører i 2018 kun var en femtedel av hva den var i 1985. For bilpassasjerer er risikoen redusert til en åttedel i denne perioden. I 1985 var risikoen for å bli drept eller hardt skadd noe

høyere for passasjerer enn førere, i 2018 var det motsatt. Dette skyldes økt antall passasjerkilometer. Det er de eldste passasjerene som omkommer i trafikkuulykker. Blant unge og middelaldrende er det omtrent ingen bilpassasjerer som dør i trafikken lenger (Bjørnskau 2020).

3.3.2. MC/moped

"Flere hardt skadde på tung MC"

130 personer ble drept eller hardt skadd på tung MC, 30 på lett MC og 25 på moped i 2020. I løpet av de siste ti årene har utviklingen i antall drept og hardt skadde vært mer eller mindre stabil for lett MC og moped. Vi så økning for tung MC frem til 2015/16, med en påfølgende positiv utvikling etter 2016. Det ble brudd i denne positive utviklingen i 2020 og med høyeste tall registrert i hele denne perioden. Antall drept på tung MC har derimot vært mer stabil over tiårsperioden (mellom 12 og 24 drept pr år). Utviklingstrenden ser vi helst i tallene for de hardt skadde.

	Drepte	Hardt skadde
 MC	18	112
 Lett MC	2	28
 Moped	1	24

Tung og lett MC har en forholdsvis høy andel utforkjøringsulykker og en lav andel møteulykker. Det er motsatt for moped. Vi ser også at kryssulykker er langt mer vanlig blant ulykker med drept og hardt skadde på MC og moped enn for eksempel ulykker der bilist har omkommet eller blitt hardt skadd.

Halvparten av ulykkene med drept og hardt skadde på moped i 2020 skjedde innenfor tettbygde strøk (fartssone 50 km/t og lavere). Tilsvarende andel for MC var under 25%.

Den største gruppen drept og hardt skadde på moped og lett MC er unge menn på 16-17 år. Mens for drept og hardt skadde på tung MC var det flest menn mellom 45 og 54 år.

3.3.3. Sykkel og elsparkesykkel

"Økning i antall ulykker med syklist – flest i tettbygde strøk"

I følge politiets ulykkesregistrering ble 91 personer drept eller hardt skadd på sykkel i 2020, det er 30 % flere enn i 2019. 74 % av ulykkene skjedde innenfor tettbygde strøk.

Rundt 60% av de politirapporterte sykkelulykkene med drept og hardt skadde var møteulykker med personbil/varebil mens 20% var eneulykker (se tabell 1).

Utviklingen i antall hardt skadde syklist er usikker på grunn av svært lav rapporteringsgrad av sykkelulykker i politiet. Antall hardt skadde syklist behandlet ved traumeavdelingen ved Oslo universitetssykehus ble mer enn fordoblet fra 2005 til 2016.

De færreste av de skadde ble registrert av politiet (Elvik og Høye 2021). Også nyere tall fra Oslo⁶ viser en fortsatt økning i sykkelulykker; fra 1.971 i 2014 til 2.021 i 2019⁷.

I 2020 omkom tre personer på sykkel og to personer på små elektriske kjøretøy (el-sparkesykkel). Dødsulykker på sykkel har i stor grad vært et mannsfenomen. Og det er først og fremst middelaldrende og eldre menn som omkommer. Men, ifølge TØIs risikoberegninger skyldes det at menn sykler mye mer enn kvinner. Det er med andre ord ikke noen påfallende sterk risikoforskjell mellom menn og kvinner (Bjørnskau 2020).

Aldersgruppen 13-17 år har økt risiko for å bli skadet på sykkel

Risikoen for syklister har blitt kraftig redusert, særlig blant ungdom (18-24 år). Blant de yngste (13-17 år) er det derimot en tendens til økt risiko, og blant de eldste (75 +) er den uendret. Tidligere så man en forholdsvis klar tendens til høyere risiko blant eldre syklister, men etter 2009/10 er det ingen slik tendens i det hele tatt. Det er usikkert hva dette skyldes, men kanskje er det uttrykk for at de eldre som sykler i dag er sprekere enn de eldste som syklet for 10-20 år siden.

Redusert risiko skyldes ikke bare reduserte skadetall, det skyldes også at det sykles mer. Antall personkilometer til fots og på sykkel har økt med 30 % fra 2013/14 til 2018 ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU).

Dataene fra Oslo tyder på at underrapporteringen av sykkelskader øker etter hvert som infrastrukturen for sykling bedres. Det fører til at mer av syklingen og flere av sykkelulykkene skjer uten at motorkjøretøy er involvert. Dermed er det ikke sikkert at den observerte risikoreduksjonen vi ser med bruk av offisielle ulykkestall, er reell (Bjørnskau 2020).

Flest alvorlige ulykker på elsparkesykkel om natta

Ifølge en studie av sykkelulykker i Oslo ble det registrert henholdsvis 470 og 775 ulykker på elektrisk sparkesykkel fra mars til august i 2019 og 2020. Tallene for 2021 ser ut til å være enda høyere. Oslo Legevakt opplyser til Aftenposten⁹ at de må bemanne opp i helgen for å ta hånd om ulykker på elsparkesykkel. De opplyser i tillegg at flertallet av skadene skjer på nattetid når førerne er alkoholpåvirket.

Beregningene viste at risiko for å bli skadd på elsparkesykkel var over ti ganger så høy som på sykkel. Ulykkene på elsparkesykkel kjennetegnes ved mer rus, mer kjøring på natt og mindre bruk av hjelm.

Undersøkelse viser at flere kjører elsparkesykkel i alkoholpåvirket tilstand

Ny TØI-studie hvor både brukere og ikke-brukere av elsparkesykkel har deltatt i en spørreundersøkelse viser at 43 % av de som bruker elsparkesykler har kjørt i alkoholpåvirket tilstand. De ser det også som lite sannsynlig å bli stanset i promillekontroll. Over halvparten av brukerne sier at de «nesten alltid» kjørte uten hjelm. En av tre har kjørt på rødt lys, nesten like mange har kjørt med mer enn én

⁶ Studie av sykkelulykker i Oslo gjennomført av Oslo universitetssykehus og Oslo skadelegevakt

⁷ Tilsvarende tall fra den offisielle statistikken var 125 i 2014 og 90 i 2019.

⁸ Underrapportering gjelder særlig eneulykker. Forklaringer på økt underrapporteringen kan være at økt sykkeltrafikk kombinert med bedre infrastruktur for sykling innebærer at antallet kollisjoner mellom sykkel og bil reduseres, mens eneulykker og sykkel/sykkel-kollisjoner øker. Med økt sykkeltrafikk vil også møteulykker med bil reduseres pga. den såkalte «Safety in numbers»-effekten. Den gjelder derimot ikke for eneulykker (Bjørnskau 2020).

⁹ Aftenposten 7.juli 2021

person på elsparkesykkelen og mange oppgir å ha kjørt med høyere hastighet enn gangfart på fortau.

Studien viser at det fortsatt er en polarisering mellom brukere og ikke-brukere, hvor ikke-brukere generelt opplever samhandlingen med elsparkesyklister som irriterende og utrygg. Mange ikke-brukere har opplevd nesten-ulykker og peker på oppførselen til elsparkesyklisten som en viktig faktor. Brukere har oftest opplevd eneulykker og trekker frem glatt og ujevnt underlag som de viktigste risikofaktorene (Karlsen og Fyhri 2021).

3.3.4. Fotgjenger

"Flest ulykker med fotgjengere i tettbygde strøk

88 personer ble drept eller hardt skadd som fotgjenger¹⁰ i 2020. Flesteparten av disse ulykkene skjedde innenfor tettbygd strøk (83 %). Utviklingen i drepte og hardt skadde fotgjengere har vist en positiv trend de siste fem årene etter en periode med økning i tallene. Risikoberegninger viser derimot positiv trend helt tilbake til 1992.

Det var særlig hardt skadde fotgjengere som representerte en økning i tallene frem til 2015. Antallet drepte har vært mer eller mindre nedadgående de siste 10 årene. Kvinner over 75 år er den mest utsatte gruppen, både når det gjelder hardt skadde og drepte fotgjengere.

Nær 80 % av fotgjengerne ble drept eller hardt skadd i møte med personbil eller varebil. De øvrige var i møte med tungbil eller sykkel (se tabell 1).

6 av 14 dødsulykker skjedde i mørket

I 2020 var det 14 dødsulykker med fotgjengere involvert, samt én akeulykke. Tre av fotgjengerne var tungbilsjåfører som hadde stoppet og befant seg utenfor kjøretøyet i veibanen da de ble påkjørt. Tre av ulykkene skjedde i gangfelt. Seks fotgjengere ble påkjørt i mørket og fem av disse hadde ikke på seg refleks (Ringens jr. 2021).

3.3.5. Tungbil

"Tungbil var involvert i 12 % av ulykkene med drepte og hardt skadde

Tungbiler var involvert i 75 ulykker med drepte og hardt skadde 2020 (12% av alle ulykker med drepte og hardt skadde), hvorav 55 ulykker med lastebil og 21 med buss. Det er derimot mer sjelden at fører eller passasjer i tungbil blir drept eller hardt skadd. Førere i tunge godsbiler er godt beskyttet. Tall fra 2020 viser at det var henholdsvis to drepte i buss og 11 i lastebil. Merk at det er få eneulykker med tungbil. Kun 14 % av ulykkene med drepte og hardt skadde der lastebil var involvert skjedde innenfor tettbygd strøk, mens for buss var andelen 62 %.

¹⁰ Inkl. akende

18 % av dem som ble drept eller hardt skadd i ulykker som involverte tunge godsbiler i perioden 2008-2020, var selv fører eller passasjer i bilen. Uhell der tungebiler er involvert, er derimot gjennomgående svært alvorlige (Statens vegvesen 2021).

Tunge kjøretøy var innblandet i 26 dødsulykker (29 %) i 2020, 6 omkomne tungebilførere (Ringeng jr. 2021)

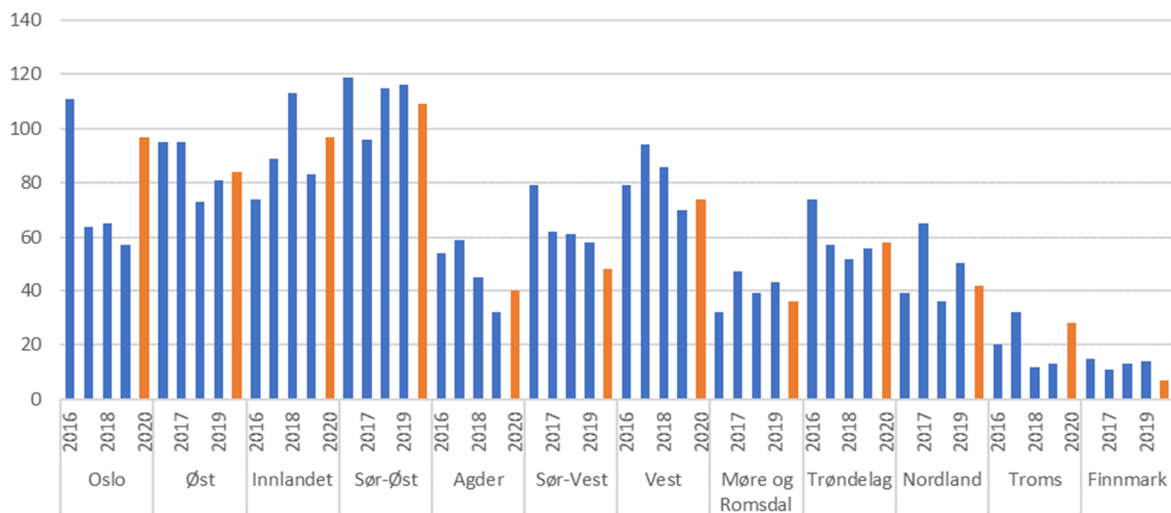
Utenlandske tungebiler har høyere ulykkesrisiko i Vest-, Midt- og Nord-Norge

Ulykkesrisikoen til utenlandske tunge godsbiler i Norge er over dobbelt så høy som for norske, ulykkesrisikoen er redusert i løpet av siste ti årene, men forskjellen mellom norske og utenlandske godsbiler forblir lik.

De utenlandske godsbilene har høyere ulykkesrisiko ved kjøring i Vest-, Midt- og Nord-Norge enn i sør og øst. De norske tungbilenes ulykkesrisiko varierer ikke like mye mellom landsdel, noe som indikerer at det er mer krevende å kjøre tung godsbil i noen deler av Norge enn andre. Det indikerer også at norske, tunge godsbiler og sjåførere har bedre forutsetninger for dette (Nævestad og Hovi 2020).

3.4. Politidistrikt

I 2020 var det en spesiell stor økning i antallet drepte og hardt skadde i Troms og Oslo politidistrikt, sammenlignet med 2019 (se figur 7).

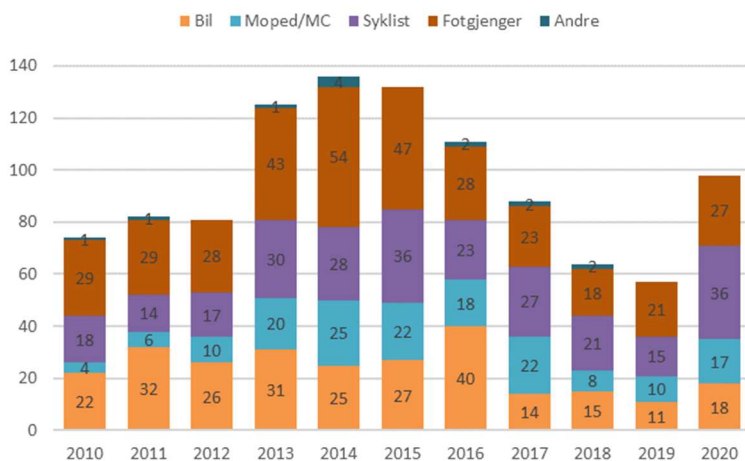


Figur 7: Antall drepte og hardt skadde 2016-2020 fordelt på politidistrikt.

Se førøvrig ulykkeskart og tabeller i vedlegg.

3.4.1. Oslo politidistrikt

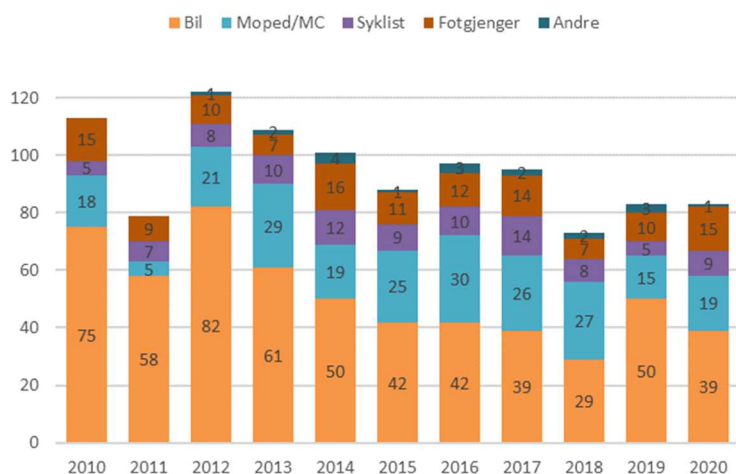
Antall drepte og hardt skadde i Oslo politidistrikt økte med hele 72 % fra 2019 til 2020, det var størst økning i antallet drepte og hardt skadde syklister. Dette var dermed den største trafikantgruppen og utgjorde hele 37 % av alle drepte og hardt skadde i Oslo politidistrikt i 2020.



Figur 8: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Oslo politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.2. Øst politidistrikt

Antallet drepte og hardt skadde i Øst politidistrikt var uendret i 2020 sammenlignet med 2019. Dessuten var det også relativt små endringer sammenlignet med de fem årene før 2019. I underkant av halvparten av de drepte og hardt skadde i 2020 var fører eller passasjer i bil.

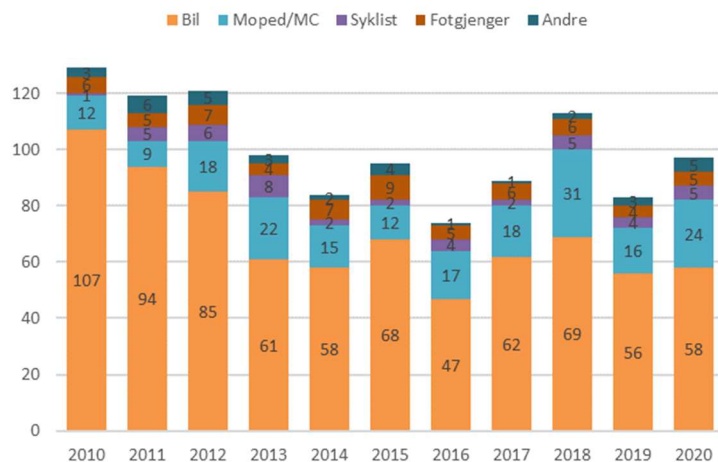


Figur 9: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Øst politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.3. Innlandet politidistrikt

Innlandet politidistrikt hadde en økning i drepte og hardt skadde på 17 % fra 2019, størst økning var det for moped/MC (50%). Andelen i bil var på 60 %, noe som er lavere enn tidligere år. I Innlandet er det tradisjonelt høy andel bilister av de som blir drept eller hardt skadd i trafikken, sammenlignet med øvrige politidistrikt i Sør-Norge. Innlandet hadde for øvrig betydelige høyere antall drepte og hardt skadde pr 100.000

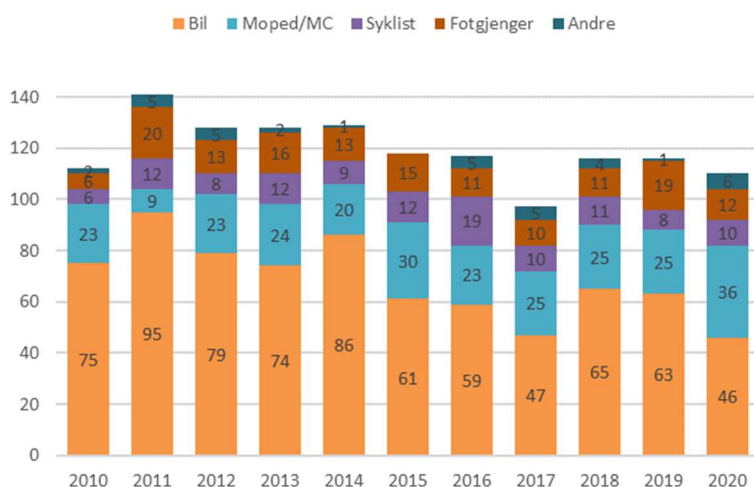
innbyggere (26,1) enn øvrige politidistrikt, de lå dobbelt så høyt som gjennomsnittet for landet (13,4).



Figur 10: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Innlandet politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.4. Sør-Øst politidistrikt

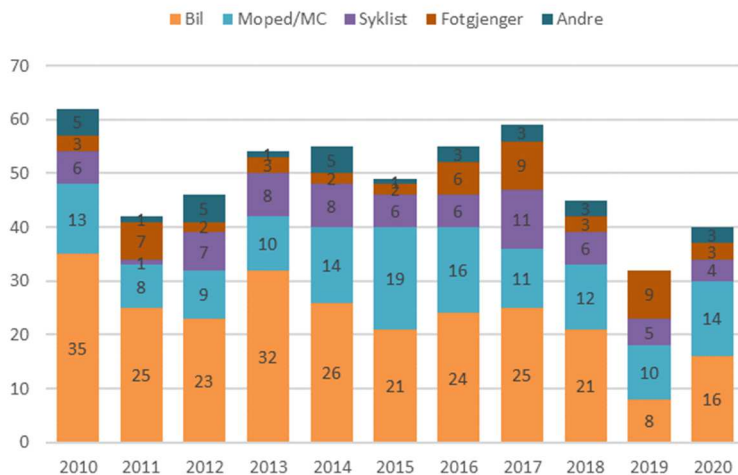
I Sør-Øst politidistrikt var det en liten nedgang i drepte og hardt skadde i 2020 sammenlignet med 2019, det gjaldt særlig for personer i bil. For moped/MC var det derimot en uheldig utvikling, med en økning på 44 % sammenlignet med de tre foregående årene.



Figur 11: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Sør-Øst politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.5. Agder politidistrikt

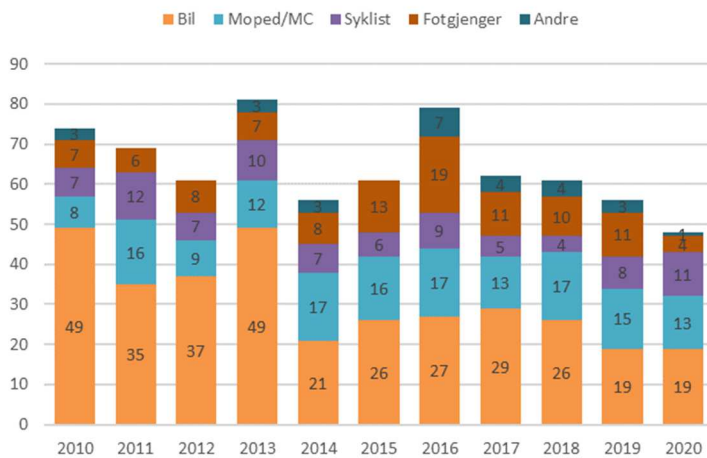
Her økte antallet drepte og hardt skadde med hele 25 % fra 2019 til 2020. Tallene for 2019 var derimot "unormalt" lave. Tallene for 2020 er med andre ord på et mer forventet nivå sammenlignet med tidligere år. Andelen drepte og hardt skadde på moped/MC var derimot fortsatt svært høy, og utgjorde 35 % i 2020. For øvrig var det en kraftig økning i antall drepte og hardt skadde på riksveinettet, fra seks i 2019 til 22 i 2020.



Figur 12: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Agder politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.6. Sør-Vest politidistrikt

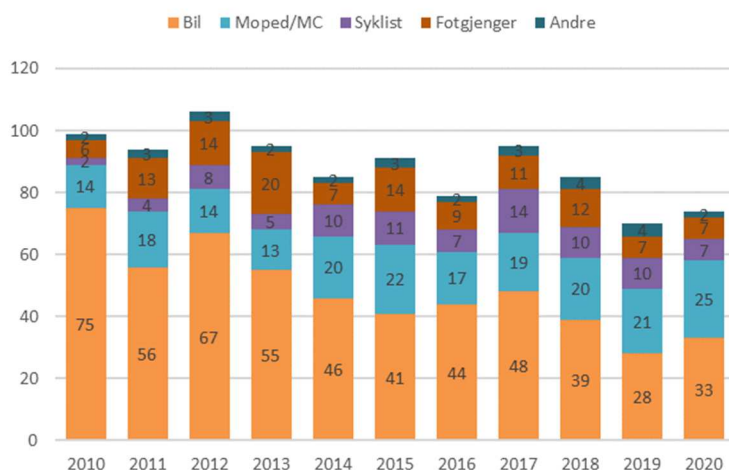
Det er fortsatt en jevn nedgang i antall drepte og hardt skadde i Sør-Vest politidistrikt. I 2020 så vi særlig lave tall for fotgjengere, samt at det var nedgang i drepte og hardt skadde på moped/MC. Forøvrig er andelen drepte og hardt skadde i bil lav i både Sør-Vest - og Agder politidistrikt. I tillegg bør det nevnes at Sør-Vest politidistrikt i 2020 hadde det laveste antallet drepte og hardt skadde pr 100.000 innbyggere; på 9,1. Gjennomsnittet for hele landet var 13,4.



Figur 13: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Sør-Vest politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.7. Vest politidistrikt

Vest politidistrikt opplevde en liten økning i antall drepte og hardt skadde i 2020 sammenlignet med 2019. Antallet var dog lavere enn i 2018 og 2017. Det var forholdsvis mange drepte hardt skadde på moped/MC i 2020.

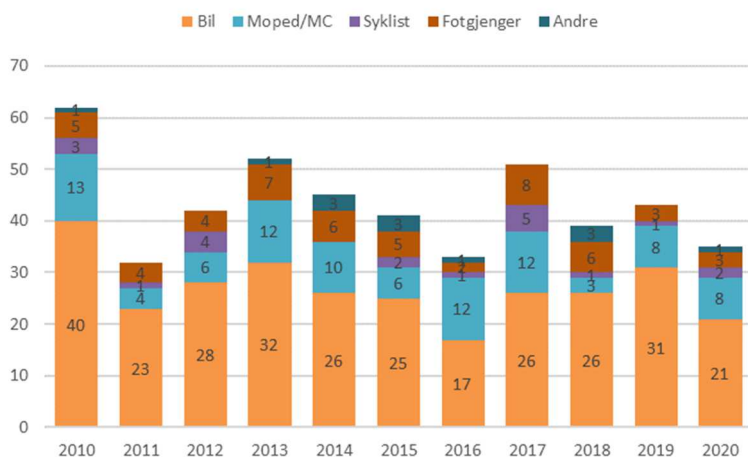


Figur 14: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Vest politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.8. Møre og Romsdal politidistrikt

Møre og Romsdal politidistrikt hadde nærmere 20 % nedgang i antallet drepte og hardt skadde i 2020. Med hele ti færre drepte og hardt skadde i bil. Antallet drepte og hardt skadde har derimot variert en del fra år til år de siste ti årene. Det er derfor vanskelig å se noen entydig tendens til nedgang.

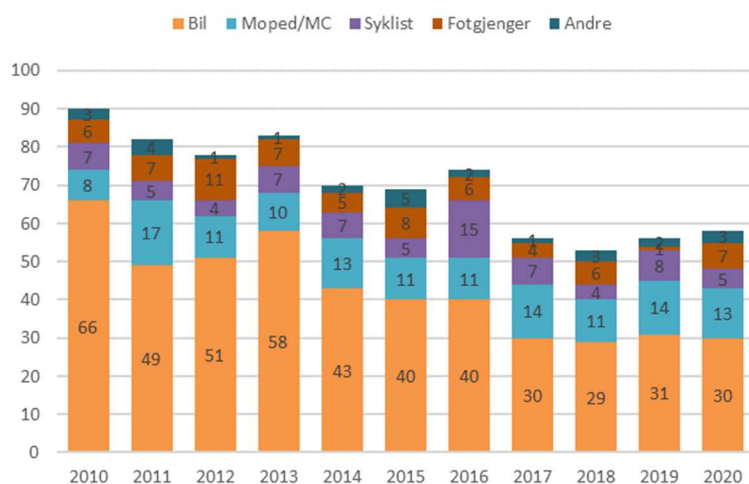
Før øvrig ser vi at i 2020 ble hele 27 av totalt 35 drept eller hardt skadd i ulykker på fylkesveinettet.



Figur 15: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Møre og Romsdal politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.9. Trøndelag politidistrikt

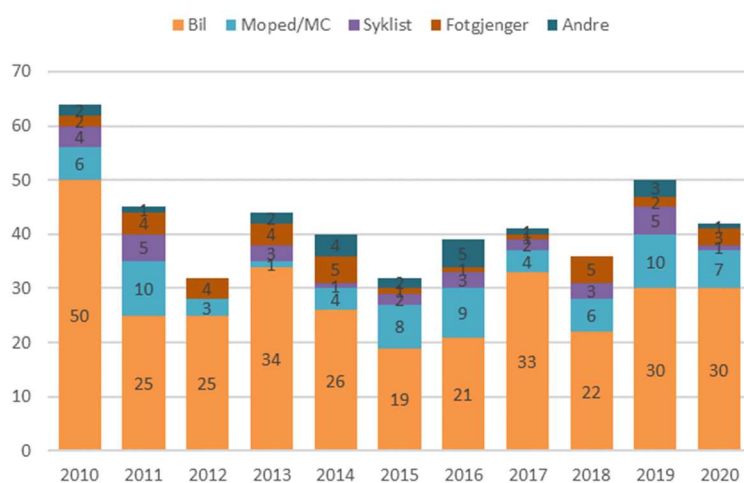
Antall drepte og hardt skadde i Trøndelag ligger tilnærmet på samme nivå som de tre foregående år. Her er det liten økning.



Figur 16: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Trøndelag politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.10. Nordland politidistrikt

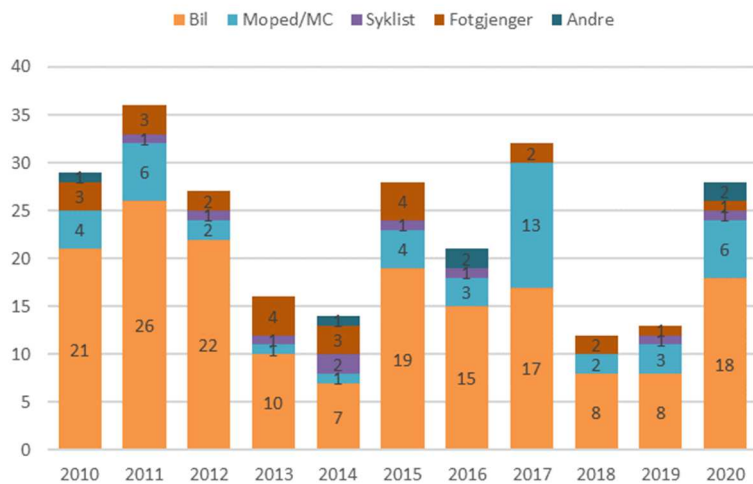
Det var en nedgang i drepte og hardt skadde i Nordland politidistrikt i 2020, men på grunn av høye tall i 2019 er antallet fortsatt høyere enn i perioden 2014-2018. Det var kun én drept eller hardt skadd på sykkel i 2020, i tillegg var det nedgang for moped/MC. Andelen drepte og hardt skadde i bil ble dermed høyere enn de to foregående årene (71 %).



Figur 17: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Nordland politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.11. Troms politidistrikt

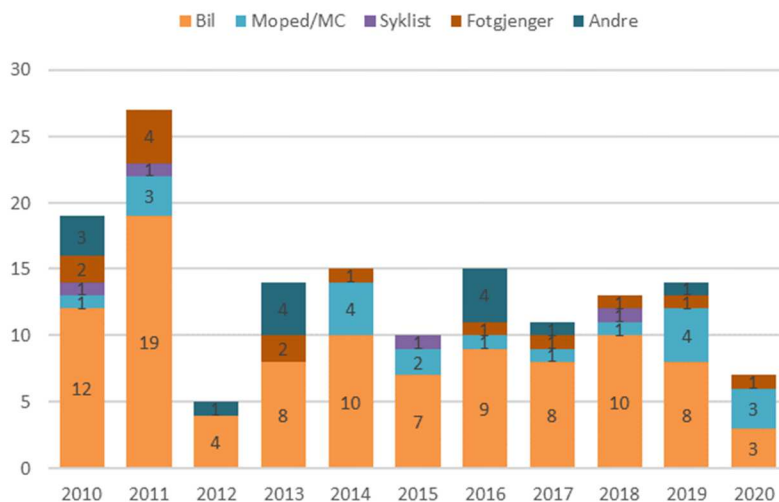
Vi så en kraftig økning i antall drepte og hardt skadd i Troms i 2020, mer enn dobling sammenlignet med 2019 (115 %) og 2018. På grunn av forholdsvis lave tall, ser vi store svingninger i tallene fra år til år. Det var trafikantgruppen bil og moped/MC som sto for den store økningen. Det har generelt vært svært få drepte eller hardt skadde syklister og fotgjengere i Troms politidistrikt.



Figur 18: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Troms politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.4.12. Finnmark politidistrikt

Det var syv drepte og hardt skadde i trafikken i Finnmark politidistrikt i 2020, hvorav tre i bil, tre på moped/MC og én fotgjenger. Andelen bilister ble dermed svært lav sammenlignet med tidligere år. På grunn av lave tall vil vi se store forskjeller fra år til år.



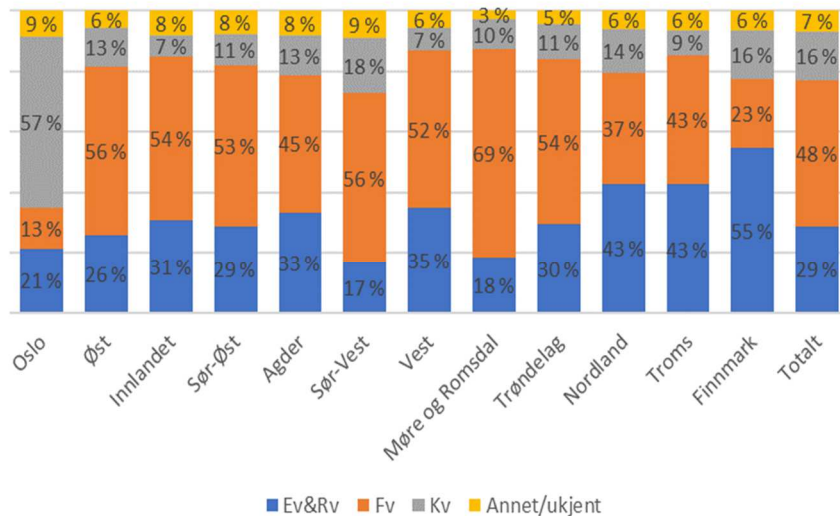
Figur 19: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Finnmark politidistrikt 2010-2020 fordelt på trafikantgruppe.

3.5. Type vei og fartssone

3.5.1. Veikategori

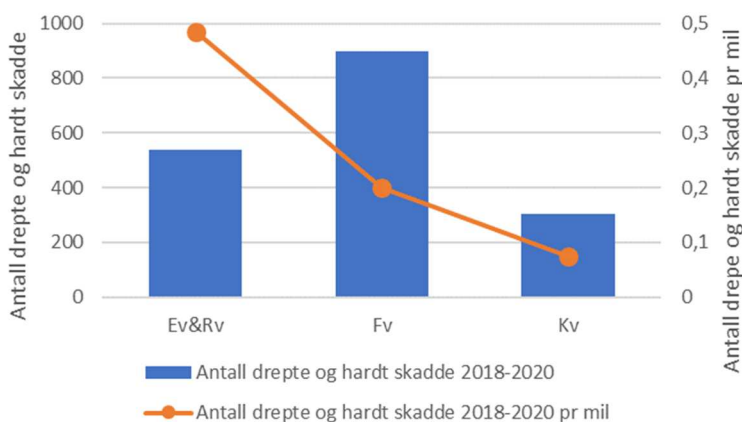
”Flest ulykker med omkomne og hardt skadde på fylkesveinettet, men Europa -og riksveinettet er mest ulykkesbelastet pr. km. vei

Det er flest ulykker på fylkesveinettet. Se figur 20. Disse veiene utgjør nærmere halvparten av det offentlige veinettet.

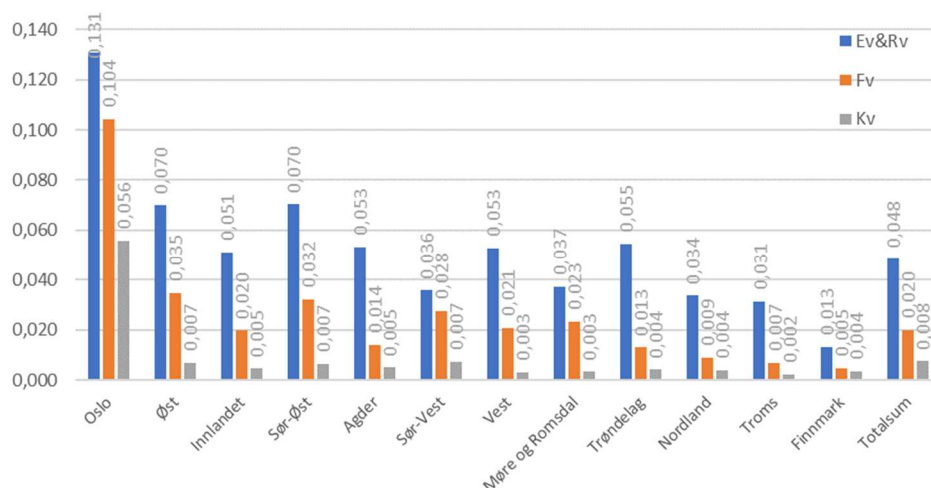


Figur 20: Fordeling ulykker med drepte og hardt skadde 2018-2020 på veikategori pr. politidistrikt.

De mest ulykkesbelastede veistrekningene er derimot på Europa - og riksveinettet. Her er antallet alvorlige ulykker pr. kilometer langt høyere enn for øvrig veinett. Ser vi hele veinettet over ett, var det over dobbelt så mange alvorlige ulykker på Europa - og riksveinettet som på fylkesveinettet i 2018-20. (Se figur 21 for nasjonale tall, og figur 22 for tall pr. politidistrikt).



Figur 21: Drepte og hardt skadde 2018-2020 i antall og i antall per kilometer.



Figur 22: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2018-20 pr. kilometer pr. veikategori, fordelt på politidistrikt og for hele landet.

Etter flere år med kraftig nedgang, er det verdt å merke seg at det var en nokså markant økning i antall ulykker med drepte og hardt skadde på kommunale veier (38 %) fra 2019 til 2020.

Risikoen for møteulykker er størst på riksveinettet

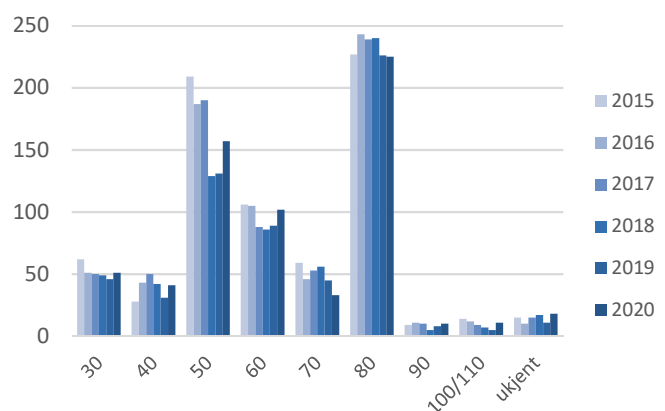
Ulykkesbildet med tanke på drepte og hardt skadde er ulik for de forskjellige delene av veinettet. På riksveinettet er møteulykker den største utfordringen. De utgjør 44 % av de drepte og hardt skadde. Utforkjøringsulykker er den største utfordringen på fylkesveinettet og ulykker med gående og syklende oppstår oftest på det kommunale veinettet (Statens vegvesen 2021).

Se oversikt over veier pr. politidistrikt med tre eller flere ulykker med drepte og hardt skadde i perioden 2018-20, samt utregnet antall ulykker pr. kilometer i vedlegg.

3.5.2. Fartssone

"Flest alvorlige ulykker i 80-sone"

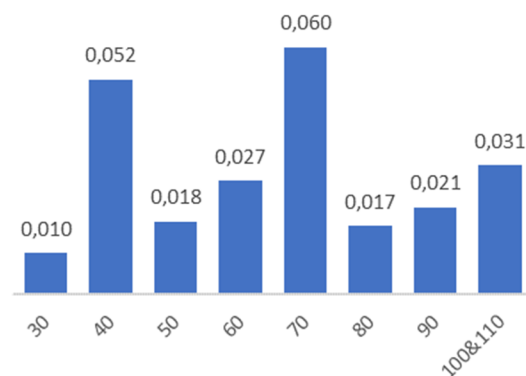
Det var flest ulykker med drepte og hardt skadde i 80-sone, de utgjorde 36 % av de alvorlige ulykkene i 2020. Veier med 80-sone utgjør 43 % av det offentlige veinettet og gjenspeiler dermed den høye ulykkesandelen. Vi ser samtidig at antall ulykker i lave fartssoner 30- 60-sone økte (18 %) i 2020 sammenlignet med foregående år (se figur 23).



Figur 23: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2018-2020- fordelt på fartssone.

Flest ulykker i 40 og 70-soner

Ser man på antall ulykker med drepte og hardt skadde pr. kilometer finner vi størst ulykkesbelastning i 40- og 70-soner (se figur 24). Dette er veinett med nedsatt hastighet fra ordinær fartsgrense på hhv 50 og 80. Årsaken til nedsatt hastighet er ofte høy ulykkesbelastning. Derfor er det ikke uventet å se at det er flere ulykker pr. kilometer her enn på det øvrige veinettet. Dette gjelder til dels også for 60-sone.

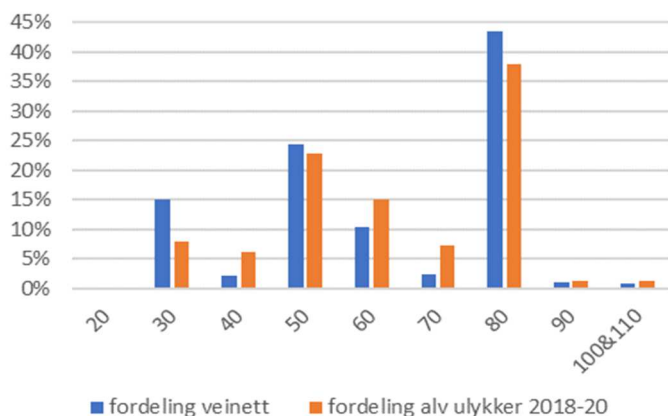


Figur 24: Antall drepte og hardt skadde 2018-20 pr kilometer- pr fartssone.

Veier med 90-sone og høyere er ifølge Statens vegvesen veier med høy utformingsstandard. Disse brukes

hovedsakelig til å bringe personer og gods over lengre strekninger, og utformingen gjør at det skjer relativt få alvorlige ulykker her¹¹. Det at vi ser høyere antall alvorlige ulykker pr. kilometer på dette veinettet, sammenlignet med 80-veier er derfor uheldig og burde kanskje undersøkes nærmere. Disse strekningene, og ulykkene på dette veinettet, utgjør dog en svært liten del av det totale veinettet og alle ulykkene. Se figur 25.

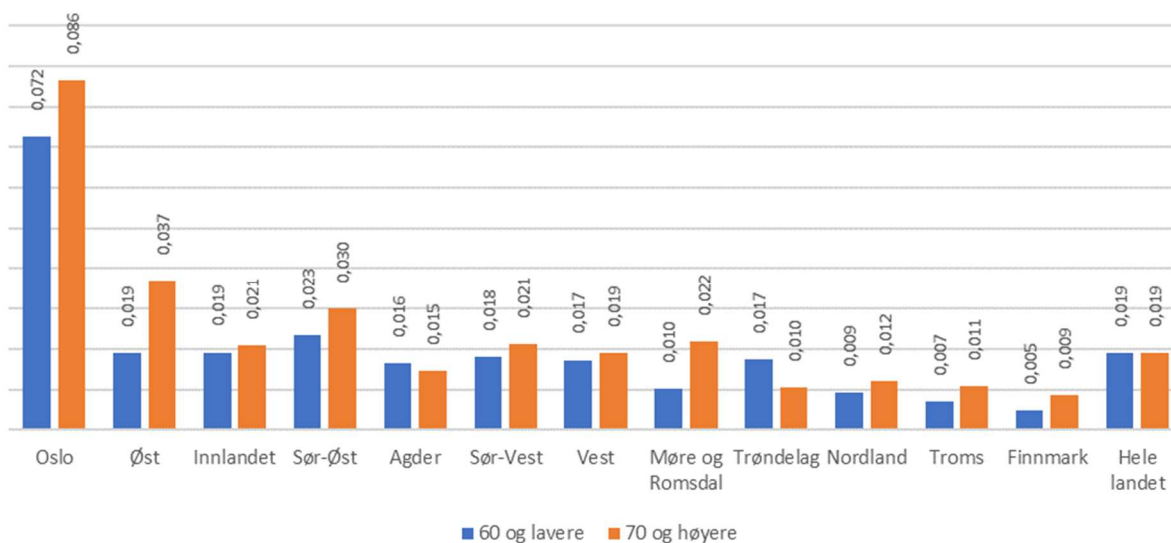
Ellers ser vi at alvorlige ulykker i 90-sone domineres av ulykker i samme kjøreretning etterfulgt av møteulykker. Utforkjøringsulykker utgjør kun 18 % av ulykkene.



Figur 25: Fordeling antall ulykker med drepte og hardt skadde 2018-20 og veinett - pr fartssone.

Slår vi sammen fartssoner og ser på veinettet med henholdsvis fartsgrense "60km/t og lavere" og "70km/t og høyere" finner vi at antall ulykker med drepte og hardt skadde 2018-20 pr. kilometer er lik for "60-sone og lavere" og "70-sone og høyere". Vi ser noen forskjeller mellom politidistriktene, der særlig Øst og Møre og Romsdal politidistrikt hadde vesentlig høyere ulykkesbelastning i høyere fartssoner. I Trøndelag politidistrikt var det derimot motsatt, med høyere ulykkesbelastning i lave fartssoner (se figur 26).

¹¹ <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/vedlegg/na-rundskriv/na-rundskriv-2021-01-fartsgrensekriterier.pdf>

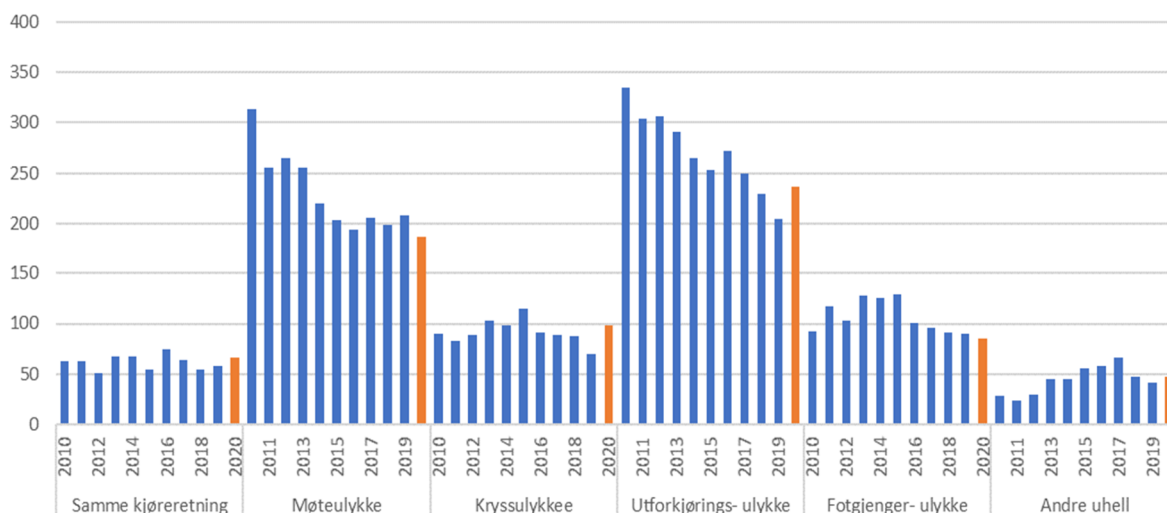


Figur 26: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2018-20 pr. kilometer, fordelt på høy og lav fartssone og politidistrikt.

3.6. Type ulykke

” Nedgang i antall møteulykker i 2020

Det er få endringer i fordelingen av ulykkestyper de siste fem årene, det er fortsatt utforkjøring- og møteulykker som dominerer. I 2020 var det nedgang i møteulykker og økning i utforkjøringsulykker sammenlignet med 2019.



Figur 27: Antall drepte og hardt skadde 2010-2020 fordelt på ulykkestype.

Det var 212 utforkjøringsulykker og 135 møteulykker med drepte og hardt skadde i 2020, det utgjorde henholdsvis 33 og 21 % av alle ulykker med drepte og hardt skadde.

Ellers var 16 % kryssulykker, 13 % fotgjengerulykke og 9 % ulykker med samme kjøreretning. Se vedlegg.

Drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker domineres av menn (78 %), mens for fotgjengere var det flest kvinner (60 %).

40 % flere drepte og hardt skadde i kryssulykker i 2020

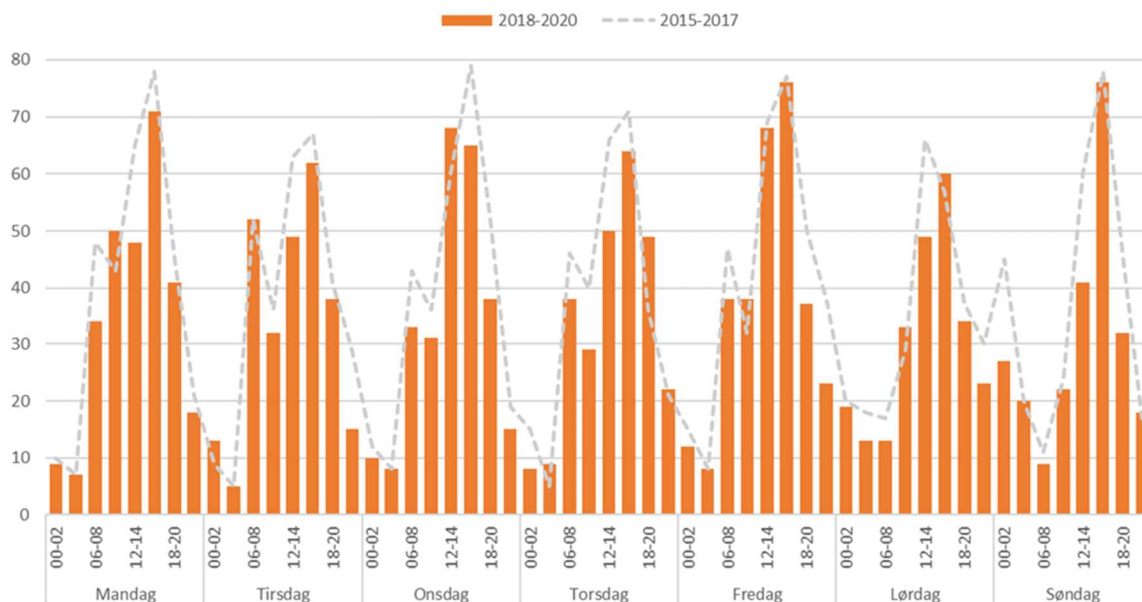
Antall drepte og hardt skadde i kryssulykker har ikke vist samme positive utvikling som møte- og utforkjøringsulykkene. I 2020 så vi en økning på hele 40 % sammenlignet med året før. Trafikanter på sykkel, moped eller MC representerer den største delen av de drepte og hardt skadde i kryssulykker, disse utgjorde til sammen 75 %.

74 % av drepte i og hardt skadde i møteulykker var bilister. Disse er i tillegg oftest representert blant de drepte og hardt skadde i utforkjøringsulykker. MC utgjør også en stor andel i utforkjøringsulykkene, hele 31 %.

3.7. Ukedag og tid på døgnet

”Størst risiko for å bli drept eller hardt skadd om natten i helgen

Det er flest ulykker med drepte og hardt skadde på ettermiddagen og i ukedagene når det er mest trafikk på veiene. Fordelingen av ulykker på ukedag og tid på døgnet er tilnærmet uendret (se figur 28).



Figur 28: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2018-2020 og 2015-2017, fordelt på ukedag og tid på døgnet.

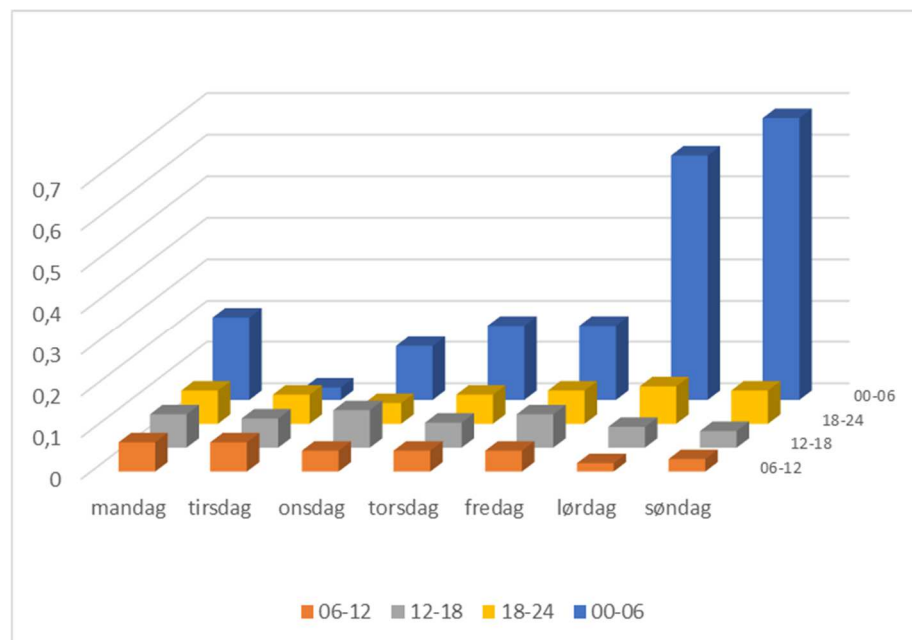
Ulykkene med drepte og hardt skadde i 2020 på nattestid (klokken 00-05:59) var i stor grad utforkjøringsulykker (65 %). Det var også en forholdsvis stor andel

utforkjøringsulykker (37 %) på kveldstid (klokken 18-23:59). Ulykkene på morgenen, formiddagen og ettermiddagen (06- 17:59) var mer spredt i ulykkestype, men møtekruss og utforulykkene var dominerende.

Ulykkesrisiko, målt i alvorlige ulykker pr. kjørte kilometer, har en helt annen fordeling. Se figur 29. For personbilførere ser vi at risikoen er mye høyere natt til lørdag og natt til søndag enn på andre tidspunkt. Også natt til mandag har relativt høy risiko. At risikoen er høyere om natten og særlig om natten i helgene er kjent fra tidligere risikoberegninger. Risikoen om natten er imidlertid lavere nå enn tidligere, bortsett fra risikoen natt til lørdag (Bjørnskau 2020).

Færre unge blir hardt skadd eller drept i trafikken om natten

Antall unge bilførere innblandet i personskadeulykker natt til søndag ble redusert med hele 72% fra 2010 til 2018. En viktig mekanisme bak denne gunstige utviklingen kan være at ungdom nå avtaler på forhånd på sosiale medier hvem som skal kjøre til/fra fester i helgene, og at det dermed er mindre promillekjøring enn tidligere (ibid.).



Figur 29: Personbilførere drept eller hardt skadd pr million personkilometer, fordelt på ukedag og tid på døgnet. Gjennomsnitt 2017/18 (Bjørnskau 2020).

3.8. Årsaker

"Nesten halvparten av dødsulykkene skjer på grunn av manglene førerdyktighet"

Høy fart medvirket til 35 % av dødsulykkene i 2020, tilnærmet likt som gjennomsnittet for perioden 2011 – 2020 (34 %). Kjøring i ruspåvirket tilstand var medvirkende faktor i 23 dødsulykker i 2020 (26 %). For perioden 2011 - 2020 var andelen 22 %.

Manglende førerdyktighet ble vurdert å medvirke til 41 dødsulykker i 2020 (46 %). For perioden 2011 – 2020 utgjorde denne faktoren 49 %. Flere forhold går innunder "manglende førerdyktighet". Manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal

kompetanse var de som hyppigst ble funnet i 2020-dødsulykkene. Særlig risikofylt atferd ble vurdert som medvirkende årsak til syv av dødsulykkene i 2020.

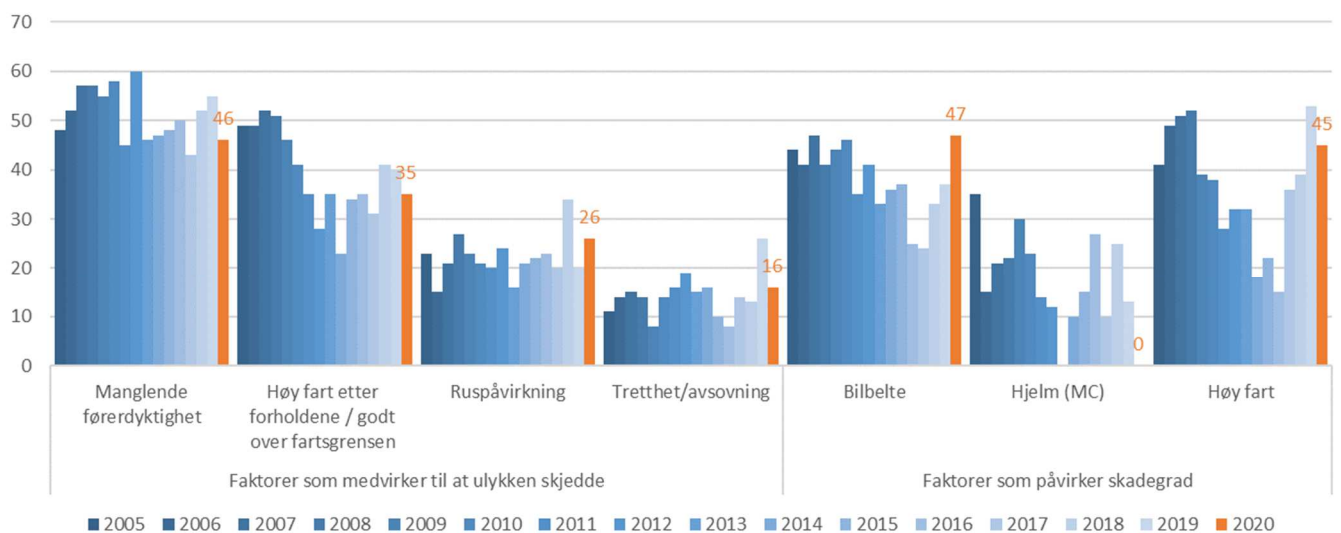
Av andre medvirkende faktorer var tretthet en sannsynlig medvirkende faktor i 16 % av dødsulykkene i 2020, sykdom i 8 % av ulykkene, mens det i 10 % av dødsulykkene er mistanke om at ulykken var et bevisst valg. Tilsvarende gjennomsnitt for perioden 2011 – 2020 var henholdsvis 15 % for tretthet, 13 % for sykdom og 6 % for mistanke om selvmord.

47 % av omkomne personer i bil brukte ikke bilbelte eller brukte det feil

25 drepte i bil i 2020 hadde ikke brukt bilbelte eller brukte det feil, noe som utgjorde 47 % av alle omkomne personer i bil. Samlet for perioden 2011 – 2020 var denne andelen 35 %.

Alle de omkomne på MC i 2020 brukte hjelm, mens for hele perioden 2011-2020 hadde 12 % av omkomne på MC ikke brukte hjelm eller brukte hjelmen feil.

En av tre omkomne syklistere i 2020 (33 %) brukte ikke hjelm, og 47 % av de omkomne syklistene brukte ikke hjelm i perioden 2011-2020 (Ringens jr. 2021).



Figur 30: Faktorer som medvirket til at ulykken skjedde eller påvirket skadegraden, andel av dødsulykkene 2005-2020.

4. Hastighet

4.1. Hastighet i trafikken

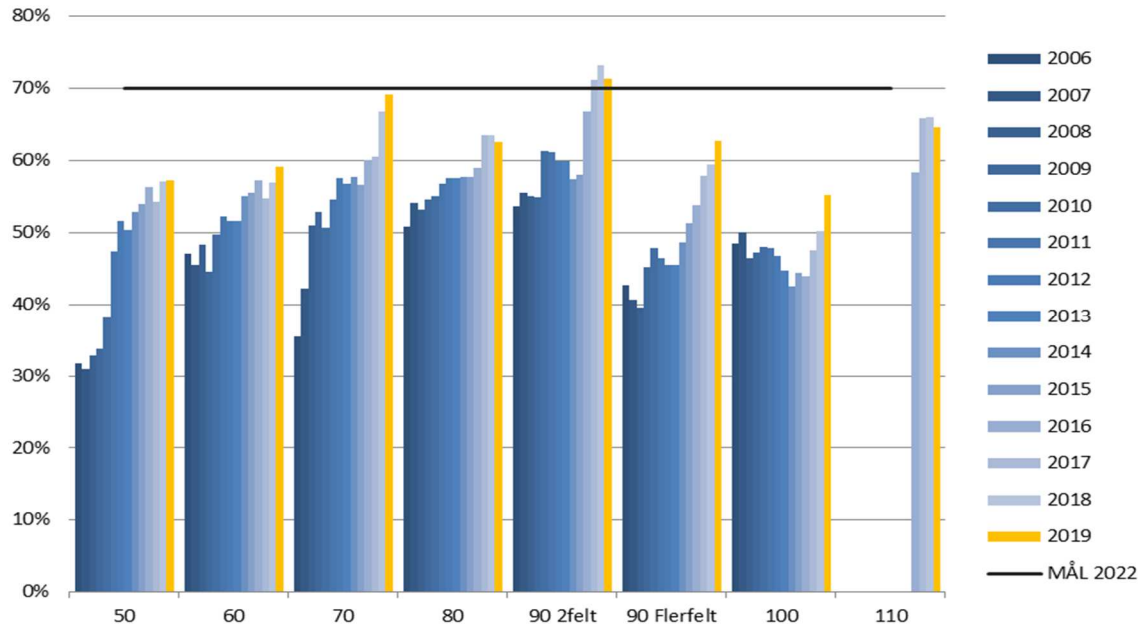
” Stadig flere overholder fartsgrensen

Hastigheten på norske veier går ned. Fartsmålinger gjennomført av Statens vegvesen viser at andelen som overholdt fartsgrensen økte med 16,5 prosentpoeng fra 2006 til 2019. Det er en oppsiktsvekkende god utvikling. Det vil likevel være krevende å nå målet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021, om at 70 % av kjøretøyene skal overholde fartsgrensene innen 2022.

I 2019 overholdt 62,1 % av trafikantene fartsgrensen. Det foreligger ikke tall for 2020.

Flest trafikanter holder fartsgrensen i 90-sone med 2 kjørefelt

Utviklingen i overholdelse av fartsgrensen er positiv i de fleste fartssoner, 80-sone, 90-sone med to kjørefelt og 110-sone skiller seg derimot ut. 90-sone med to kjørefelt er den fartssonen med den høyeste andelen trafikanter som overholder fartsgrensen (71,4 %). Dette er også den eneste fartssonen som har nådd det ovennevnte målet om at 70 % skal overholde fartsgrensen. Andelen er lavest i 100-sone og 50-sone, med henholdsvis 55,2 % og 57,2 % av trafikantene som overholder fartsgrensen. Se figur 31.



Figur 31: Andel av trafikken som overholder fartsgrensen 2006-2019.

Registreringene for 2019 viste at 8,63 % av det samlede trafikkarbeidet foregikk med hastighet mer enn 10 km/t over fartsgrensen og henholdsvis 1,46 og 0,32 % med mer enn 20 og 30 km/t over fartsgrensen. I 2018 var andelen henholdsvis 5,93 %, 0,95 %

og 0,24 %. Andelen med klare fartsovertredelser (mer enn 10 km/t over fartsgrensen) økte dermed fra 2018 til 2019 (Statens vegvesen, 2020).

Holdningsundersøkelser viser derimot at det er flere som mener det er akseptabelt å kjøre litt over fartsgrensen, sammenlignet med undersøkelser fra 90-tallet. Undersøkelser etter 2000 er relativt stabil, rundt 15 % mener det ikke kan godtas at man kjører litt over fartsgrensen¹².

4.2. Råkjøringsvideoer på sosiale medier

"Fenomenet med råkjøringsvideoer på sosiale medier brer om seg

Den såkalte "råkjøringstrenden" føyer seg inn i rekken av mange andre fenomener og utviklingstrekk som blir populære i sosiale medier (SoMe), og spesielt på TikTok og Snapchat. Videoene viser ofte speedometeret i bilen for å illustrere at bilen kjører i høy hastighet. Råkjøringsvideoer varierer i popularitet. På lik linje med #Challenges¹³ benyttes det et knippe utvalgte hashtager som passer til videoen.

- Råkjøringsvideoer benytter seg blant annet av #bilmerke.
- #audi har eksempelvis 8.500 millioner visninger. Denne hashtagen benyttes for videoer som viser alt fra kjøring av Audi i Grand Theft Auto (videospill) og vasking av bil, til råkjøring og bilkrasj ute i den virkelige verden.
- Andre populære hashtager å bruke på råkjøringsvideoer er #fyp (for you page), #gottogofast, #burnout, #2fast #foryou, #fast og #land¹⁴.
- I Sør-Øst politidistrikt er det registrert flere videoer på TikTok som viser elparkesykler uten fartssperre som går i hastigheter over 100 km/t.

Etterforskning av råkjøringsvideoer

Flere av "råkjøringsvideoene" er fulgt opp med etterforskning og påtaleavgjørelser. En av tre etterforskede saker i Trøndelag politidistrikt har endt med domfellelse i tingretten¹⁵. Kjøringen ble filmet og publisert på Snapchat¹⁶.

Samtidig med publiseringen av råkjøringsvideoene, registrerer politiet at venner og bekjente av dem som deler videoene i sosiale medier tipser politiet om publiseringen.

Oppsving i "Rånekultur"

Enkelte politidistrikt rapporterer om oppsving i rånekulturen - kanskje som følge av TV-serier som Rådebank. Rånekulturen er dog ikke alltid ett trafikksikkerhetsproblem, oftest oppleves den mest som et ordensproblem.

¹² Foredrag av Arild Ragnøy på årskonferansen til Trygg trafikk 2021.

¹³ #Challenges: en gren innen viral markedsføring, som har sin opprinnelse innen eWoM – elektronisk word of mouth – elektronisk jungeltelegraf. #Challenges kan være relativt harmløse, slik som å etterligne kompliserte dansetrinn som i #WAPChallenge, men kan også være farlige, som #Theblackoutchallenge oppfordring til å kvele seg selv til man mister bevisstheten. <https://www.tv2.no/a/13912079/>

¹⁴ Seksjon for tilstedeværelse på Internett v/Kripos (18.06.2021)

¹⁵ Tiltalte ble dømt til 100 dagers ubetinget fengsel for å ha kjørt i minst 210 km/t i Soknedalstunnelen. Han mistet også førerkortet i 3 år og 7 måneder.

¹⁶ <https://www.tv2.no/a/13912079/>

4.3. Hastighet i ulykker

" Høy fart er medvirkende dødsårsak i 31 ulykker

Høy fart etter forholdene eller fart over fartsgrensen har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 31 dødsulykker i 2020 (35 %). Prosentandelen er tilnærmet lik gjennomsnittet i perioden 2011 - 2020 (34 %). I 2020 var høy fart etter forholdene medvirkende i ni ulykker, mens fart over fartsgrensen var årsaken til 11 ulykker. Fart godt over fartsgrensen var medvirkende i 11 ulykker.

For øvrig ble høy fart vurdert til å ha medvirket til skadeomfanget i 40 dødsulykker (45 %) i 2020 (Ringen jr. 2021).

Fartsnivået i kollisjonsøyeblikket vil alltid ha betydning for skadeomfanget av en ulykke. Bilens sikkerhetsnivå og hva bilen treffer vil også ha betydning. Nullvisjonen er basert på analyser som viser at en fotgjenger har stor sjanse for å overleve en påkjørsel i hastighet under 30 km/t dersom vedkommende har normalt god helse. En person i en moderne og sikker personbil har stor sjanse for å overleve en sidekollisjon ved påkjørsel under 50 km/t, og en frontkollisjon med en personbil med tilsvarende vekt ved fart under 70 km/t. I nesten alle ulykkene ville skadeomfanget ha blitt redusert ved lavere fartsnivå, men i noen ulykker er det så store kollisjonskrefter at resultatet ville blitt en dødsulykke uansett, for eksempel ved kollisjoner mellom personbil og tunge kjøretøy.

4.4. Avdekte hastighetsovertredelser i trafikkontroll

" 7.867 sjåførere fikk beslaglagt førerkortet fordi de kjørte for fort

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fartsovertredelser	82 322	90 522	84 139	101 136	106 098	120 055
Førerkortbeslag - Fart	5 906	6 432	5 542	5 543	5 719	7 343

Tabell 2: Politiets kontrollstatistikk (trafstat), fartsovertredelser utenom ATK.

Politiet utstedte 106.517 digitale forenklede forelegg (DFF) for hastighetsovertredelser i trafikkontroll og 65.627 forenklede forelegg i ATK i 2020. I tillegg ble 12.448 fartsovertredelser anmeldt. Til sammen fikk 7.867 førerkortet beslaglagt som følge av en fartsovertredelse fra ATK eller manuell trafikkontroll (se tabell 2 og 3).

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

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anmeldelser	5 159	5 242	4 933	4 163	4 127	3 501
Forenklet forelegg	90 955	86 706	85 918	73 261	71 096	65 627
Førerkortbeslag	922	853	765	747	723	524
Kontrollerte	187 542 801	190 653 545	189 666 410	182 133 438	199 806 893	201 795 975
Driftstid (timer)	936 641	1 001 596	1 035 072	972 052	1 051 373	1 074 508

* i tillegg 344 saker mangler avgjørelse (per 13.9.2021)

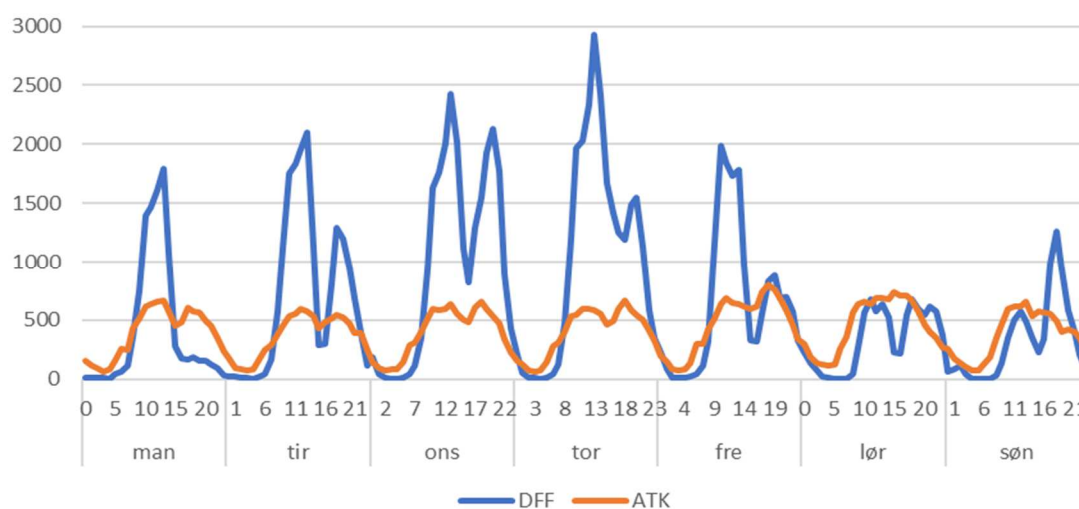
Tabell 3: Statistikk fra ATK.

Det var en særlig stor økning i alvorlige fartsøvertredelser i 2020 med 28 % økning i førerkortbeslag fra manuelle kontroller. Økningen kunne særlig sees som følge av koronatiltakene som ble innført vår/sommer 2020. Den samme utviklingen erfarte man i flere Europeiske land.

4.4.1. Tid på året, ukedag, tid på døgnet

" Flest ATK-bøter om natten – sammenlignet med trafikkmengden

Det registreres få fartsøvertredelser utenom en kontroll. Statistikk fra fartsøvertredelser 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, med færre saker mellom midnatt og klokken 05 og flest saker på dagtid mellom klokken 10 og 19. Vi ser en liten nedgang i ukedagene rundt arbeidstidsslutt klokken 15-16 (se figur 32).



Figur 32: Antall fartsøvertredelser avgjort med DFF 2020 og antall hastighetsovertredelser i ATK 2020 fordelt på ukedag og tid på døgnet.

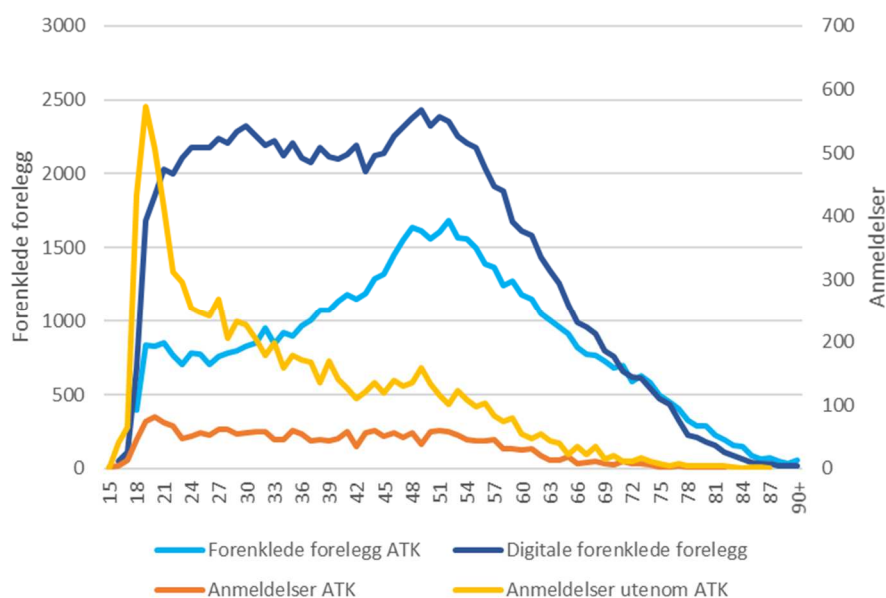
Sammenlignet med trafikkmengden på veien, finner vi at det er flest bøter pr. bil om natten. Beregninger gjort med data fra RVU 2018 (Bjørnskau 2020), viser oss at det er over dobbelt så mange ATK-bøter pr. bil om natten, sammenlignet med et gjennomsnitt for døgnet. Natt til lørdag og natt til søndag var det mange ganger så høyt.

4.4.2. Alder og kjønn

” Sjåførere i 50-årene får oftest forenklede forelegg for fartsovertredelse

Antall digitale forenklede forelegg (DFF) for fartsovertredelser i 2020 er nokså jevnt fordelt for hele aldersspennet fra 20-60 år. Fra 60 år og oppover, ser vi en nedgang. Flest DFF ble gitt til de rundt 50 år. Forenklede forelegg fra ATK viser en noe annen fordeling på alder, selv om det også her er de på rundt 50 år som mottar flest forenklede forelegg. For anmeldelser av fartsovertredelser, utenom ATK, er det derimot 18-20-åringene som dominerer (se figur 33).

Andelen som får prikk er høyere blant yngre enn eldre. Fra DFF ser vi at for de under 40 år fikk 70 % prikk for fartsovertredelsen, mens blant gruppen 60+ var andelen 60 %.



Figur 33: Antall avdekte fartsovertredelser 2020, fordelt på alder.

Det er også noen forskjeller mellom alder og hvilke fartssoner fartsovertredelsen avdekkes i. 66 % av fartsovertredelsene i aldersgruppen 60+ avdekkes i lavere fartssoner, mens for de yngre (de under 30) var andelen 51 %.

Flest menn anmeldes for fartsovertredelser - samme tendens som tidligere

Av dem som fikk DFF i 2020 var 24 % kvinner. For dem over 60, var andelen kvinner lavere, nærmere bestemt 19 %. Kvinneandelen blant dem under 60 år var 25 %.

Kvinner ble i noe større grad bøtelagt i lavere fartssoner (67 %) enn menn (55 %), og de fikk noe sjeldnere prikk for overtredelsen (62 % for kvinner, 68 % for menn). 90 % av anmeldelsene for hastighetsovertredelse i 2020 ble registrert på menn.

Tallene for 2020 utmerker seg ikke hva gjelder fordeling på alder og kjønn, men følger samme trendens som tidligere. For øvrig, ifølge RVU 2017/18, ser man at menn kjører dobbelt så mye som kvinner (Bjørnskau 2020).

4.4.3. Type kjøretøy

” En betydelig overvekt av personbilførere som kjører for fort

Flesteparten av hastighetsovertredelser avgjort med DFF ble gitt fører av personbil (81 %) eller varebil (15 %). MC-førere og tungbilførere utgjorde henholdsvis 1,7 % og 2,2 %.

Andelen fartsovertredelser som ble prikkbelagt var noe høyere for MC-førerne (81 %) og noe lavere for tungbilførere (57 %). Den var på henholdsvis 67 og 65 % for personbil- og varebilførere.

For anmeldelser utenom ATK, er andelen MC noe høyere (6,1 %). De øvrige sakene fordeler seg slik: 79 % personbil, 13 % varebil og 1,3 % tungbil¹⁷.

ATK-sakene fordeler seg slik: 80 % i personbil, 16 % i varebil og 4 % i tungbil.

Kjørelengdestatistikk fra SSB for norske personbiler, godsbiler og busser, viser at personbiler står for 78 % av trafikken, mens godsbiler utgjør 21 % og buss 1 %¹⁸. MC er ikke med i statistikken¹⁹. Funnene viser at overtredelsene fordeler seg tilnærmet likt på kjøretøygrupper sammenliknet med deres omfang i trafikken.

4.4.4. Sted

4.4.4.1. Politidistrikt

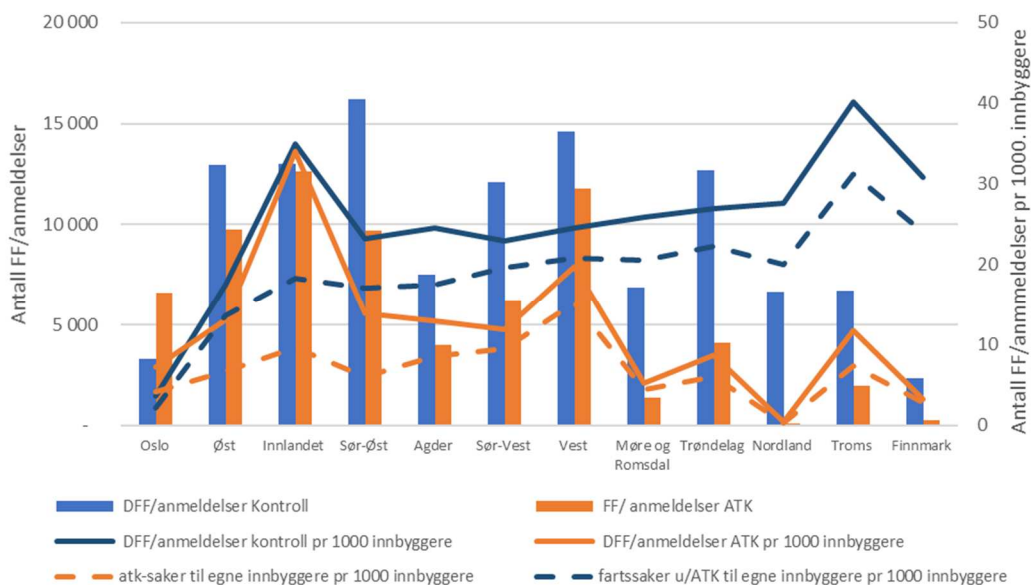
” Flest ATK-saker i Innlandet pd – flest DFF i Sør-Øst pd

Figur 34 viser fartsovertredelser pr politidistrikt i 2020 fra ATK og manuell kontroll, i antall og pr 1.000 innbygger. For ATK ser vi at det avdekkes flest fartsovertredelser i Innlandet, mens Sør-Øst pd har flest saker fra manuell farts kontroll (se blå og oransje søyler). I Oslo politidistrikt blir det avdekt nesten dobbelt så mange fartsovertredelser fra ATK som i manuell kontroll. I Innlandet er fordeling nokså lik, mens det i øvrige distrikt er klart flest saker fra manuell kontroll.

¹⁷ 5% av sakene som mangler opplysninger om kjøretøy. Fordelingen er på de saker med opplysninger om kjøretøy.

¹⁸ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/klreg>

¹⁹ MC utgjør 5% av trafikken ifølge beregninger basert på tall fra NMCUs medlemmer på årlige kjørelengder og registerstatistikk fra SSB på antall registrerte motorsykler. Det er derimot å anta at tall fra NMCU sine medlemmer er høyere enn det reelle gjennomsnittet på årlig kjørte km.



Figur 34: Fartsovertredelser avdekt i kontroll og i ATK 2020, i antall og antall pr 1.000 innbyggere.

Antall fartsovertredelser pr. 1.000 innbyggere er vist med heltrukken linje.

Fartsovertredelser begås derimot ofte av andre enn politidistriktets egne innbyggere. Vi har derfor også beregnet antall fartsovertredelser begått av politidistriktets egne innbyggere, det gir et mer reelt bilde på omfang av fartssaker for befolkningene i distriktet. I figur 34 er dette vist med stiplet linje.

I sum for hele landet finner vi at 75 % av DFF og 57 % av ATK-sakene gikk til egne innbyggere i politidistriktene. Fra manuelle kontroller ser vi at det var flest fartsaker til egne innbyggere i Troms (31,3 pr. 1.000 innbyggere), og færrest i Oslo (2,2 pr. 1.000 innbyggere). Vest hadde flest ATK-saker til egne innbyggere (15,3 pr. 1.000 innbyggere), mens Nordland hadde færrest (0,4 pr. 1.000 innbyggere).

Forskjellen mellom heltrukket og stiplet linje vil være fartssaker til personer som bor i annet politidistrikt. Her er det Innlandet som skiller seg ut med særlig høy andel saker til "borteboere", nærmere bestemt 48 % av DFF fart og 72 % av ATK-sakene.

Snur man på det, og ser overtredelser pr. innbygger (ikke vist i figur)– uavhengig av hvor overtredelsen har skjedd, finner vi at Tromsø-væringene og finnmarkingerne hadde flest DFF med hhv 29,3 og 33,3 pr. 1.000 innbyggere. For øvrige politidistrikts innbyggere ligger tallet mellom 18 og 24 med unntak av Oslo-borgere som hadde 9,5. Gjennomsnittet for hele landet lå på 19,8. For ATK er tallene lave for nordlendingene (Nordland 4, Finnmark 5,7 og Troms 9), og høyest for innbyggere i Vest og Agder med henholdsvis 17,4 og 16,1. Gjennomsnittet for landet var her 12,8 pr. 1.000 innbyggere.

I følge tall fra SSB²⁰ er gjennomsnittlig kjørelengde pr. år nokså lik uavhengig av hvor man bor i landet. For personbiler varierte km/år mellom 10.264 (Nordland) og 11.839 (Agder) i 2020. Det er derfor lite sannsynlig at forskjeller i kjørte kilometer forklarer

²⁰ <https://www.ssb.no/klreg>

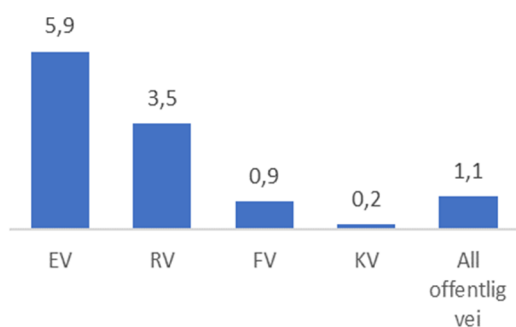
differansen. Det er heller mer sannsynlig at kontrollomfang og kjørekultur forklarer forskjellene.

4.4.4.2. Veitype og fartssone

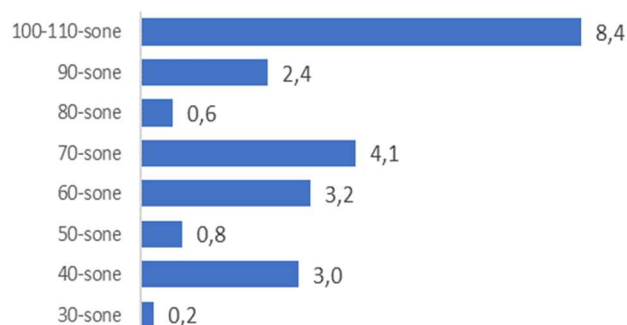
” Utsteder flest DFF for fart på europaveier og fylkesveier

Av DFF skrevet ut for hastighetsovertredelser i 2020 var 42 % på europavei, 12 % på riksvei, 39 % på fylkesvei og 7 % på kommunal vei.

Veier man antall DFF mot veilengder, finner vi at det i gjennomsnitt ble skrevet 1,1 DFF for fartsovertredelse pr. kilometer offentlig vei i 2020. Fordelt på veitype: 5,9 DFF/km for europavei, 3,5 på riksvei, 0,9 på fylkesvei og 0,2 på kommunal vei for tall pr. politidistrikt (se figur 36 og tabell A i vedlegg).



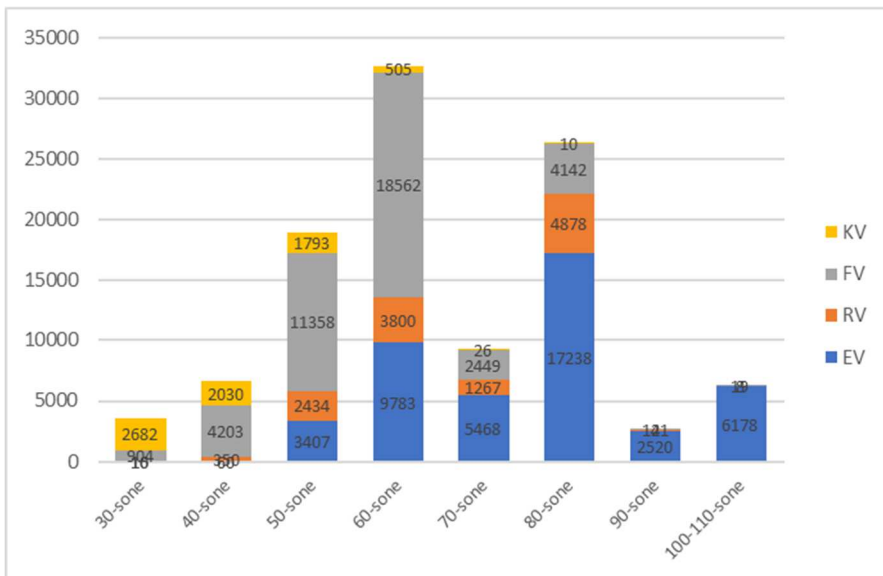
Figur 36 Antall DFF for fartsovertredelser pr km vei 2020 - fordelt på veitype



Figur 35: Antall fartsovertredelser avgjort med DFF 2020 pr km fordelt på fartssone.

Det ble i 2020 utstedt flest DFF for fartsovertredelser i 60- og 80-sone, de utgjorde henholdsvis 31 og 25 % av alle DFF for fartsovertredelse (se figur 37).

Tall pr. kilometer vei viser derimot at det ble skrevet ut flest DFF for fartsovertredelser i 100-og 110-sone, med 8,4 DFF/km, for øvrig var det 4,1 i 70-sone og 3,2 i 60-sone (se tabell 35 og tall pr. politidistrikt tabell A i vedlegg).



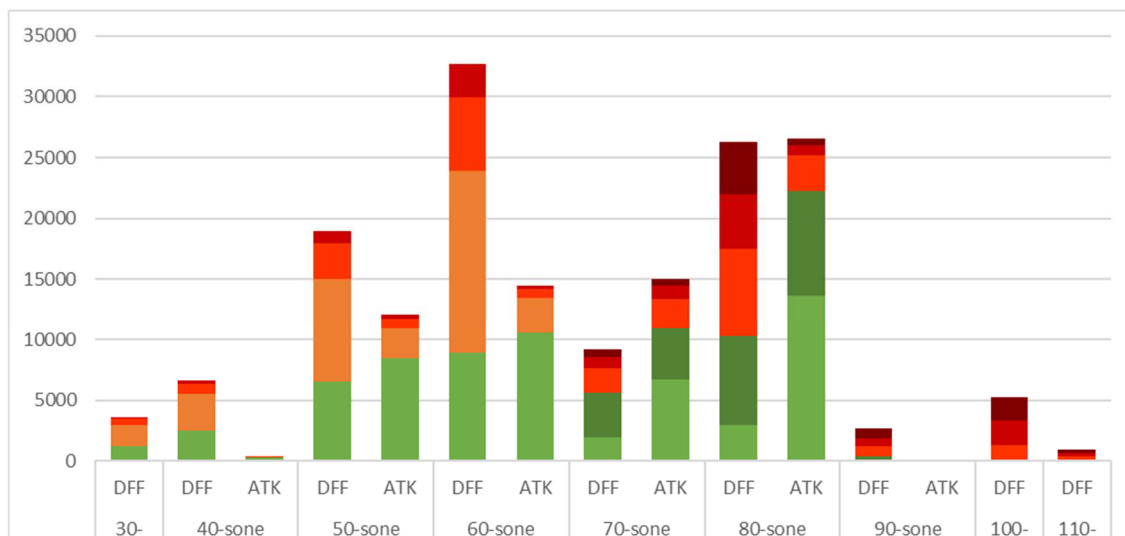
Figur 37 Antall DFF pr km vei 2020 - fordelt på fartssone

4.4.5. Alvorlighetsgrad – prikk

” 66 % av fartsovertredelsene avgjort med DFF ga prikkbelastning

Fartsovertredelser fra ATK er generelt mindre alvorlige enn overtredelser fra manuell kontroll. 23 % av ATK-sakene var overtredelse som kvalifiserte til prikk, mens 66 % av fartsovertredelsene der det ble reagert med DFF, var over prikkgrense. I tillegg kommer saker som er anmeldt.

Andelen ATK-saker som kvalifiserte til prikk, var 27-30 % i 50-70-sone, mens den var på 16 % i 80-sone. For DFF registrerte vi at saker i 90-sone og høyere, nesten utelukkende var prikk-saker. For øvrig er andelen relativt høy i 60-sone (73 %) og dertil lav i 70-sone



Figur 38: Antall fartsovertredelser avgjort med DFF og ATK-saker 2020 fordelt på fartssone og overtredelses størrelse.

(39 %). Det henger nok sammen med at innslag prikk endres fra og med 70-sone. I øvrige fartssoner ligger andel prikk mellom 61-66 % (se figur 38).

Fartsovertredelser avdekt i ATK på kveld og natt har noe høyere hastighet enn overtredelser avdekt på dagtid.

5. Ruspåvirket kjøring

5.1. Rus i trafikken

En veikantundersøkelse gjennomført i 2016/17 viste at 0,2 % av førerne hadde alkoholkonsentrasjon over 0,2 promille i blodet. Anslagsvis hadde 0,7 % av førerne illegale stoffer i konsentrasjoner over de faste straffegrensene. 1,1 % hadde en for høy verdi av trafikkfarlige legemidler i blodet. En stor andel av dem som hadde legemidler over straffegrensene, hadde brukt dem i forskrevne doser i henhold til resept. Dermed er andelen som kan bli dømt for ruspåvirket kjøring betydelig lavere. Stoffene som hyppigst ble funnet i spyttprøvene var sovemiddelet zopiklon 1,4 %, THC 1,3 %, benzodiazepiner 0,5 % og amfetamin 0,2 % (Furuhaugen, Jamt, Nilsson, Vindenes, & Gjerde, 2018).

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

Les mer om rusmidler og virkning på bilkjøring på helsedirektoratets nettsider²¹.

5.2. Rus i ulykker

"Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 23 dødsulykker i 2020"

Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 23 dødsulykker i 2020 (26 %). I 16 av tilfellene var det snakk om alkoholpåvirkning, 4 med blandingsrus og 3 med andre rusmidler enn alkohol. For perioden 2011 - 2020 har ruspåvirkning vært medvirkende faktor i 22 % av dødsulykkene (Ringen jr. 2021).

5.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring

"Økning i antall anmeldelser under pandemien"

Anmeldte forhold av ruspåvirket kjøring økte med 5 % i 2020, noe som resulterte i over ti tusen saker. Det antas å være det høyeste antall registrerte anmeldelser for ruspåvirket kjøring noensinne. I et år med strenge tiltak for å hindre smitte av korona og færre rene ruskontroller langs veien, kan denne økningen oppfattes som overraskende. Færre ble fremstilt for bevisopptak med Evidenzer Mobile og færre blodprøver ble rekvirert for kun alkoholanalyse.

For UP har antall rusanmeldelser vært på samme nivå som året før, økningen i saker har skjedd i politidistriktene.

²¹ <https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forerkortveileder/midler-som-kan-pavirke-kjoreevnen-35-37>

Forhold som kan være med på å forklare økningen i 2020 er økt bruk av spytttester/analyseinstrumenter for å avdekke annen rus. I tillegg har politiet generelt hatt mer tid til trafikkkontroll fordi flere oppgaver, som for eksempel kurs- og reisevirksomhet og ordensoppgaver m.m. ble redusert i 2020.

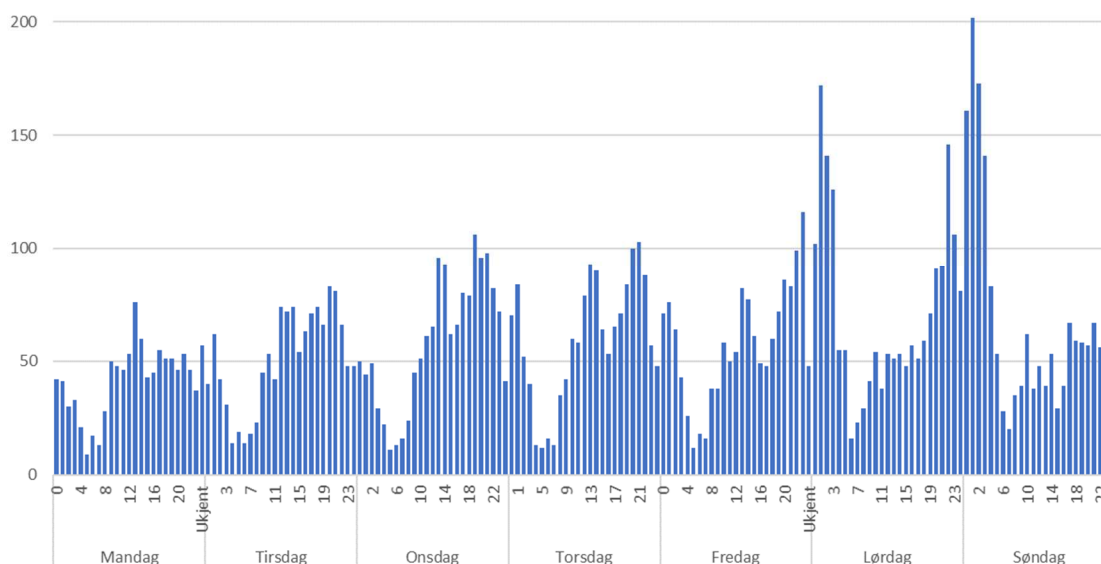
Evidenser-tall fra 2020 viste en kraftig nedgang i lavpromille-saker, noe som henger sammen med nedgang i forhold som er avdekt gjennom planlagt trafikkkontroll. Forhold avdekt som følge av tips og ulykker var derimot tilnærmet likt som tidligere år. Kun halvparten av bevisprøvene i 2020 ble dermed tatt etter en trafikkkontroll, mot tidligere rundt to tredeler.

5.3.1. Tid på året, ukedag og tid på døgnet

” Mest ruspåvirket kjøring natt til lørdag og søndag

Registrerte anmeldelser for ruspåvirket kjøring fordeler seg nokså likt gjennom året, med noen færre saker i vintermånedene.

Natt til lørdag og natt til søndag registreres flest anmeldelser for ruspåvirket kjøring, nærmere bestemt fra midnatt frem til klokken 04. Færrest saker ser vi i ukedagene mellom klokken 05 og 08. For øvrig i ukedagene ser vi flest saker rundt klokken 13 og på kveldstid fra klokken 19²² (se figur 39).



Figur 39: Registrerte anmeldelser for ruspåvirket kjøring 2020, fordelt på ukedag og tid på døgnet (kilde: STRASAK).

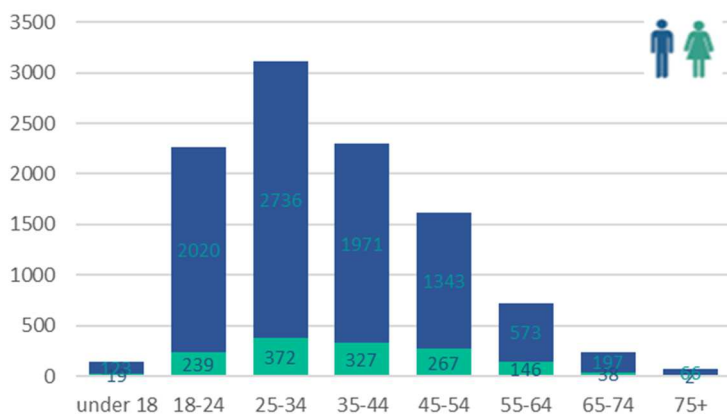
²² Saker registrert med gjerningstidspunkt 00:00 er kodet med Ukjent, da det er uvisst om dette er rett tidspunkt eller default-verdi for manglende satt tidspunkt.

5.3.2. Alder og kjønn

"Jevn økning av kvinner anmeldt for ruspåvirket kjøring de siste ti årene"

Sjåførere under 40 år ble oftere anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2020. Økningen var på 12 %. For dem på 40 år og over var det en nedgang på 6 % fra 2019 til 2020. Trenden de siste årene har vært at en stadig økende andel eldre blir anmeldt for ruspåvirket kjøring. Denne utviklingen ble dermed brutt i 2020. Andelen av rusanmeldte førere under 40 år ble da på 65 %, som er på samme nivå som for åtte år siden.

Flesteparten av anmeldelsene var mannlige førere, nærmere bestemt 86 %. Antall kvinner anmeldt for ruspåvirket kjøring har hatt en jevn økning de siste ti årene. Samlet sett for perioden 2010-2020, ser vi økning på hele 31 %. Fra 2019 til 2020 var økningen for kvinner på 11 %.



Figur 40: Antall registrerte anmeldte forhold for ruspåvirket kjøring 2020, fordelt på alder og kjønn (kilde: STRASAK).

5.3.3. Tidligere ruskjøring og kobling til annen kriminalitet

"Ruskjørere er ofte gjengangere i politiets strafferegister"

Av anmeldelsene for kjøring i ruspåvirket tilstand blir en del saker henlagt av ulike årsaker. Blant ikke henlagte saker (pr. mai 2021) var 6.933 sjåfører anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2020. 12 % hadde flere enn én russak i 2020, 25 % var også registrert med russak i perioden 2015-2019, og 19 % fra perioden 2017-19.

De fleste anmeldte ruskjørerne har hatt tidligere befatning med politiet. Hele 95 % hadde i perioden 2015-2020 blitt registrert med til sammen 61.551 ikke-henlagte saker i politiets straffsaksregister. Det vanligste lovbruddet var trafikkovertrødelse (67 %) og narkotikalovbrudd (62 %). For eksempel hadde så mange som 45 % av de anmeldte ruskjørerne fra 2020 også blitt anmeldt for hastighetsovertrødelse. 44 % av dem er anmeldt for kjøring uten gyldig førerkort i perioden 2015-2020.

Dette bekrefter tidligere funn fra samme type analyser. Funnene viser at enten utføres ruskjøring i stor grad av et mindretall "kjenninger" av politiet, eller at politiet først og fremst avdekker rus fra "kjenninger".

5.3.4. Nasjonalitet

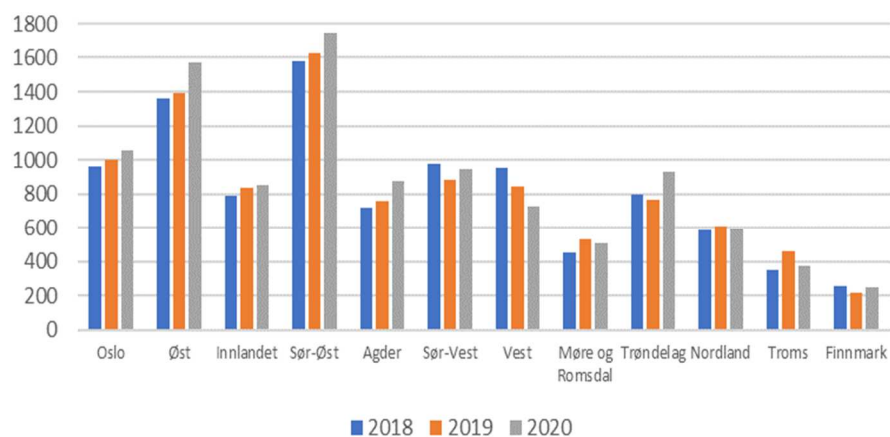
" Flesteparten av førerne som kjører ruspåvirket er norske statsborgere

Over 80 % av førere som ble anmeldt for ruspåvirket kjøring hadde norsk statsborgerskap.

For alkoholpåvirket kjøring fremstilt for bevisopptak med Evidenzer og med verdier over 1,01 mg/L, var det derimot førere fra de østeuropeiske landene som dominerte. Øst-europeere dominerte også blant alkoholpåvirkede førere av kjøretøy over 7.500 kg²³.

5.3.5. Sted

" Flest ruspåvirkede sjåførere i Sør-Øst pd – færrest i Vest og Troms pd



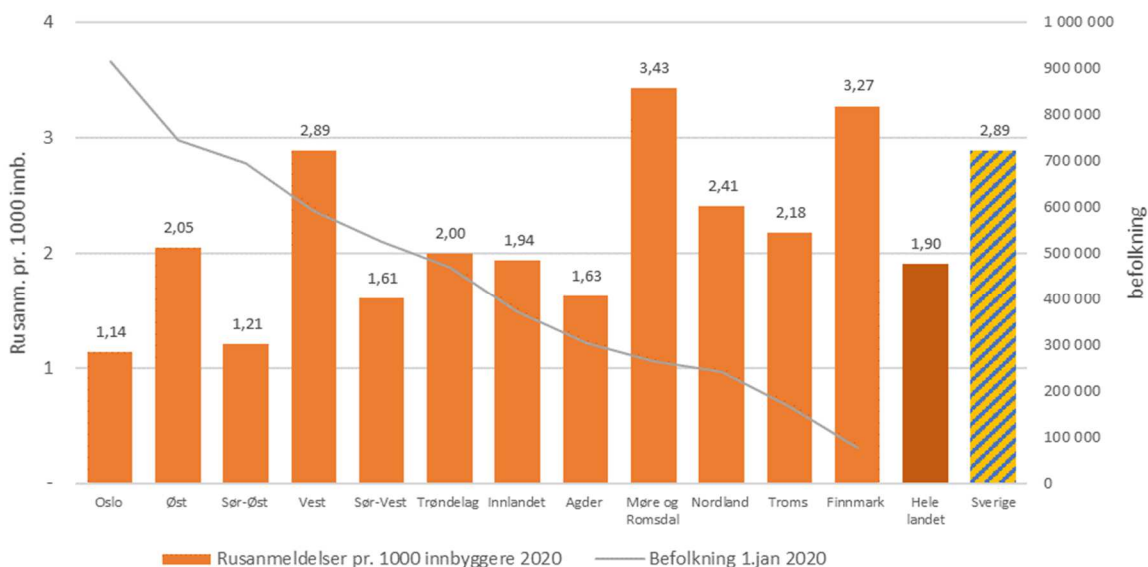
Figur 41: Antall registrerte anmeldelser for ruspåvirket kjøring 2018-2020 fordelt på politidistrikt. (Kilde Strasak).

Det ble registrert flest anmeldelser for ruspåvirket kjøring i Sør-Øst politidistrikt. Trøndelag og Øst politidistrikt hadde størst økning i antall saker i 2020 sammenlignet med 2019, mens det var størst nedgang i Vest og Troms politidistrikt (se figur 41).

Det var færrest rusanmeldelser i Finnmark politidistrikt, men ser man på anmeldelser pr. 1.000 innbyggere er denne klart høyest i Finnmark politidistrikt. Det kan synes som det er en omvendt sammenheng mellom antall innbyggere og antall rusanmeldelser, der politidistrikt med flest innbyggere har færrest rusanmeldelser pr 1.000 innbyggere. Det

²³ Basert på tall fra bevisinstrument for utånding på alkohol (Evidenzer Mobile).

er dog et relativt høyt rusanmeldelsestall i Øst og Sør-Øst politidistrikt, til tross for høyt innbyggertall (se figur 42 og vedlegg).



Figur 42: Anmeldelser for ruspåvirket kjøring i antall og antall pr 1000 innbyggere, fordelt på politidistrikt (kilde STRASAK)

UP stod for rundt 29 % av anmeldelsene for ruspåvirket kjøring i 2020, og det var litt lavere andel enn i 2019. Andelen av rus-sakene avdekt av UP var nokså lik i alle politidistrikt, men høyest i Troms politidistrikt med 41%.

5.3.6. Kjøretøy

" Flest rusanmeldelser av sjåførere i person- og varebil

Det var opplysninger om kjøretøy i 74 % av rusanmeldelsene. I de resterende sakene var ikke kjøretøy ført inn i anmeldelsen, dermed ble det ikke registrert i databasen over kjøretøy. Av sakene der kjøretøy var oppgitt, var det personbil og varebil som dominerte med henholdsvis 82 og 11 %. MC og moped utgjorde henholdsvis 2,4 og 2,8 %, mens prosentandelen der den anmeldte kjørte lastebil eller buss var under én prosent.

5.3.7. Type rus

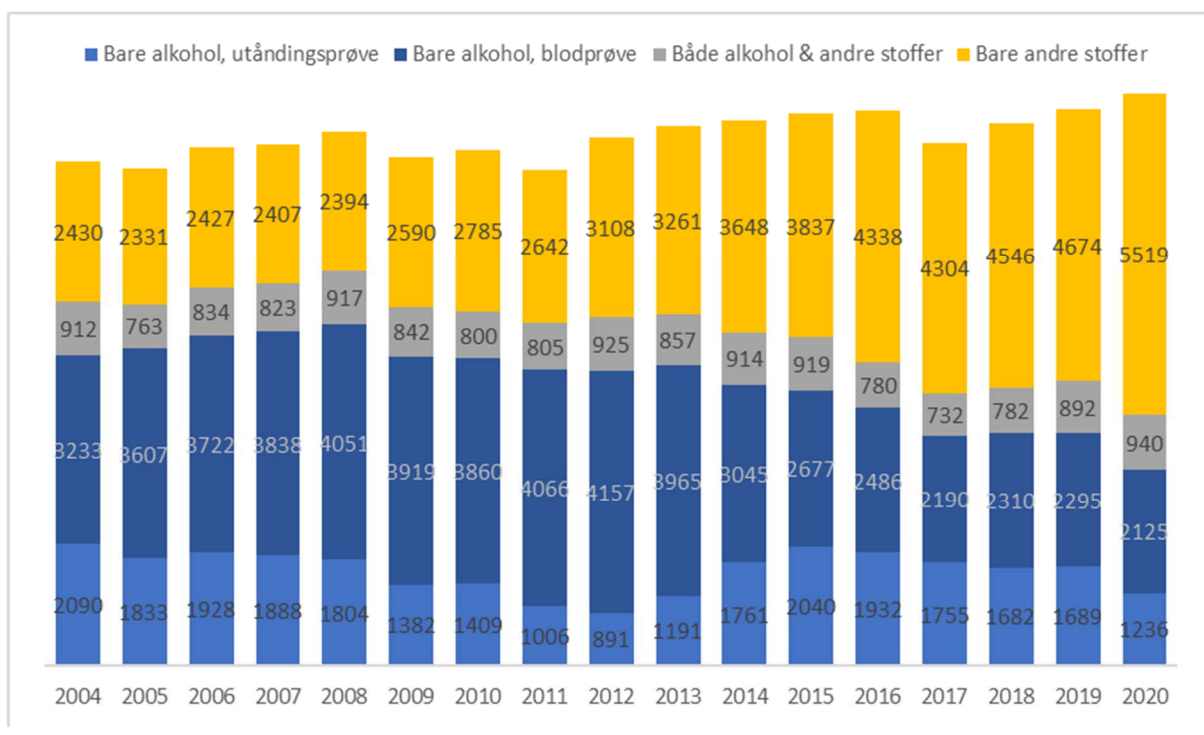
" Alkohol, THC og (met)amfetamin ble påvist hyppigst i blodprøver

Resultat fra blodprøver og utåndingsprøver viser at alkohol var avdekt alene eller sammen med annet stoff i 44 % av sakene i 2020. Det var 7 prosentpoeng mindre enn i 2019. Annen rus enn alkohol var funnet i nær totredeler av sakene (se figur 43).

I likhet med tidligere år, påvises alkohol, THC (virkestoff i cannabis) og (met)amfetamin hyppigst i blodprøver fra mistenkte påvirkede bilførere. I 2020 ble THC og (met)amfetamin påvist i henholdsvis 3.109 og 3.097 saker, mens benzodiazepinene

klonazepam, diazepam og alprazolam ble påvist i henholdsvis i 1.369, 1.039 og 912 saker.

Det var et rekordhøyt antall innsendte blodprøver til analyse i 2020. Økt bruk av hurtigtester for spytt kan være en faktor som har bidratt til denne økningen. Den største økningen i blodprøver var der det ble påvist (met)amfetamin, alprazolam og ecstasy (MDMA). I enkelte tilfeller kan disse hurtigtestene eksempelvis slå ut på amfetamin der politiets observasjon av bilførere ikke ville avdekt klinisk påvirkning. De ti siste årene har andelen av blodprøver der det er påvist THC økt mest, mens det er motsatt når det gjelder andelen av prøver der det påvises alkohol (Pettersen, Middelkoop og Hjelmeland 2021).



Figur 43: Antall positive bevisprøver for kjøring i ruspåvirket tilstand 2004- 2020, fordelt på alkohol og annen rus. Kilde: prøveresultat fra blodprøver fra Oslo Universitetssykehus og resultat fra utåndingsprøver fra UP.

5.4. Dette kan påvirke omfanget av ruspåvirket kjøring

” Cannabis er det mest brukte illegale rusmiddelet i Norge

Åtte av ti har drukket alkohol det siste året og halvparten har drukket 6 eller flere alkoholenheter ved samme anledning. Disse målene har vært stabile i perioden 2012-2020. Menn drikker mer, oftere og mer risikofylt enn kvinner. Eldre drikker oftere enn yngre, men de har et mindre risikofylt drikkemønster. Høyt utdanningsnivå og inntekt er

forbundet med høyere drikkefrekvens, men lavere omfang av risikofyllt drikking²⁴. Tre av fire drikker kun i helgene. Den nedadgående trenden i alkoholbruk blant ungdom etter årtusenskiftet har flatet ut i perioden 2015-2019²⁵.

Resultatet av en spørreundersøkelse om alkoholforbruk i 2020 viser at 13 % av dem som deltok hadde et alkoholforbruk som tilsier at de burde få rådgivning og/eller oppfølging knyttet til eget alkoholbruk. Dette er noe lavere enn hva som ble funnet i 2012-13-undersøkelsen, der andelen var 17 %²⁶.

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 månedene (2020). Nylig cannabisbruk – siste år eller siste måned – er mest utbredt i de yngste aldersgruppene. Det er en moderat økning i cannabisbruk blant de yngste. Det er også flere menn enn kvinner som bruker cannabis.

De sentralstimulerende stoffene kokain, ecstasy/MDMA og amfetaminer er de mest brukte illegale rusmidlene etter cannabis. Også disse stoffene er mest utbredt blant menn og i de yngste aldersgruppene. Bruken av kokain de siste 12 månedene har gått noe opp blant unge voksne, mens bruken av andre sentralstimulerende stoffer har vært stabil²⁷.

De siste fem årene har antallet narkotikasaker i politiet vært synkende. I 2020 var det ca. 5 % færre saker enn året før. Hasj og marihuana utgjorde nær 40 % av beslagene, amfetamin 20 %, benzodiazepiner 15 %, kokain 5 % og MDMA 5 %.

Det er en betydelig nedgang i antall hasjbeslag. Samtidig øker marihuana både med tanke på antall beslag og beslaglagte mengder. Det er også en betydelig økning i antall amfetamin- og heroinbeslag. Antall MDMA-beslag har aldri vært høyere²⁸.

Høyrisikobruk av cannabis er beregnet til å omfatte 0,4 % av befolkningen i aldersgruppen 16-64 år²⁹.

Brukerundersøkelsene reflekterer omfanget av bruk som blir avdekket i straffesakene i veitrafikken.

²⁴ <https://www.fhi.no/nettpub/alkoholinorge/omsetning-og-bruk/alkoholbruk-i-den-voksne-befolkningen/?term=&h=1>

²⁵ <https://www.fhi.no/nettpub/alkoholinorge/omsetning-og-bruk/alkoholbruk-blant-ungdom/?term=&h=1>

²⁶ <https://www.fhi.no/nettpub/alkoholinorge/omsetning-og-bruk/alkoholbruk-i-den-voksne-befolkningen/?term=&h=1>

²⁷ <https://www.fhi.no/nettpub/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/?term=&h=1>

²⁸ https://www.politiet.no/globalassets/04-aktuelt-tall-og-fakta/narkotika/narkotikastatistikk-2020.pdf?t_id=AOX8eRQGeapVpPpcrnvprw%3d%3d&t_uid=YOLUZxAERYqjuZrEgQxT1w&t_q=narkotikastatistikk&t_tags=language%3ano%2csiteid%3ab78013b9-3a34-4dad-8a4f-cc70168f7f39%2candquerymatch&t_hit.id=Politiet_Web_Models_Media_GenericMedia/_c69c8c9d-f917-46c2-b7a0-b4db5abd3146&t_hit.pos=2

²⁹ <https://www.fhi.no/nettpub/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/problembbruk-av-narkotika/?term=&h=1>

6. Uoppmerksomhet/distraksjon og tretthet

I trafikken nevnes fire former for uoppmerksomhet:

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

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

Hjernen kan ikke ha oppmerksomhet på flere ting på samtidig (multitasking). Man kan flytte oppmerksomheten mellom forskjellige ting og oppgaver, men altså ikke samtidig. I hverdagslivet er ikke det nødvendigvis så farlig, men bak rattet, vil det føre til at du har mindre oppmerksomhet på det å kjøre bilen³⁰.

6.1. Uoppmerksomhet i ulykker

" Mulig bruk at mobiltelefon identifisert i dødsulykker med fotgjengere

Distraksjon knyttet til ulykker er en faktor som er beheftet med stor usikkerhet. Det er vanskelig å si hvor mange av ulykkene bilføreren har latt seg distrahere og medvirket til. Dette er spesielt vanskelig i singelulykker og ulykker kombinert med rus. Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i to av dødsulykkene i 2020, mot fem i 2019. Begge ulykkene gjelder bruk av mobiltelefon hos fotgjengere (Ringens jr. 2021).

6.2. Uoppmerksomhet på veien

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

I en spørreundersøkelse oppgir ni av ti at det er moralsk uakseptabelt for en bilfører å ikke ha full oppmerksomhet på kjøringen. I samme undersøkelse kommer det fram at kun 3 av 10 sier de har tillit til at andre trafikanter er tilstrekkelig oppmerksomme³¹.

³⁰ <https://www.dagbladet.no/annonse/3-av-10-dodsulykker-skyldes-uoppmerksomhet-bak-rattet/71147998>

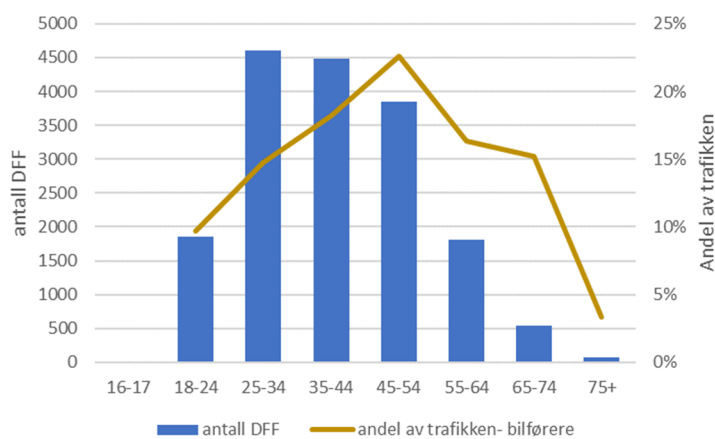
³¹ <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/9-av-10-mener-at-det-ikke-er-akseptabelt-a-vaere-uoppmerksom-i-trafikken>

6.3. Ulovlig bruk av mobiltelefon

” Flest mannlige sjåførar bruker mobiltelefonen feil under kjøring

Ulovlig bruk av mobiltelefon førte til bøteleggelser med 17.230 DFF i 2020. 36 % av disse ble skrevet ut på Europa- og riksvei og 42 % på fylkesvei, resten på kommunale veier.

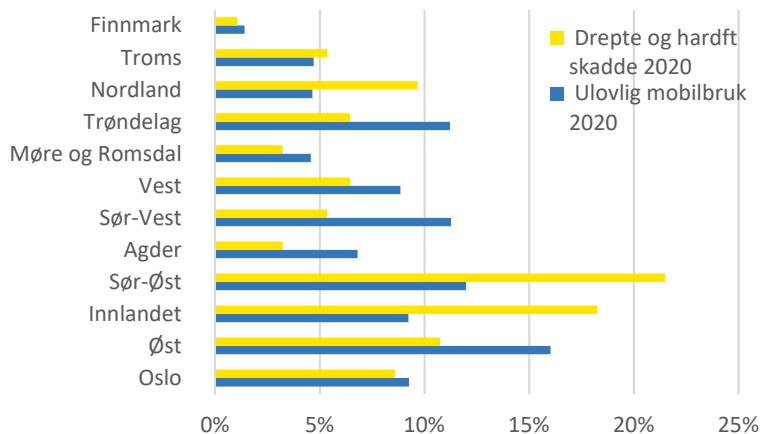
6 % ble skrevet ut til tunge kjøretøy, 27 % til varebil og 67 % til personbil. Andelen bøter som ble skrevet ut til tunge kjøretøy var noe høyere i Midt-Norge og Nordland enn ellers i landet.



Figur 44: Antall digitale forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon 2020 og fordeling personbiltrafikk (RVU 18) fordelt på alder på bilfører.

Sammenlignet med tall fra reisevaneundersøkelsen, kan det se ut til at ulovlig bruk av mobiltelefon er overrepresentert i aldersgruppen 25-44 år, mens den er underrepresentert for de over 45 år (se figur 44).

72 % av DFF i 2020 ble skrevet ut til menn. Flest DFF for ulovlig mobilbruk ble skrevet ut i Øst politidistrikt, nærmere bestemt 16 % av alle DFF for ulovlig mobilbruk. Det er en forholdsvis høy prosentandel, til sammenligning utgjorde distriktets andel av drepte og hardt skadde i 2020 11% (se figur 45).



Figur 45: DFF for ulovlig bruk av mobiltelefon 2020 og drepte og hardt skadde i trafikken 2020 fordelt på politidistrikt.

Oslo	1 597
Øst	2 760
Innlandet	1 591
Sør-Øst	2 065
Agder	1 173
Sør-Vest	1 943
Vest	1 525
Møre og Romsdal	789
Trøndelag	1 933
Nordland	800
Troms	812
Finmark	242
Totalt	17 230

Tabell 4 Antall DFF ulovlig bruk av mobiltelefon 2020

Tidspunkt for når det er avdekt ulovlig bruk av mobiltelefon gjenspeiler i størst grad kontrollaktiviteten, og sier lite om når bruken av ulovlig mobiltelefon er størst.

6.4. Sovne bak rattet og tretthet

6.4.1. Tretthet i ulykker

Tretthet var en sannsynlig medvirkende faktor i 16 % av dødsulykkene i 2020, tilsvarende gjennomsnitt for perioden 2011 – 2020 var 15 % (Ringen jr. 2021).

6.4.2. Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene

”Ikke risikopreget atferd blant utenlandske tungbilførere når det gjelder kjøre- og hviletid

Det var 12 % nedgang i antall anmeldelser for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene i 2020 sammenlignet med 2019. Det er en nedgang på 38 % sammenlignet med 2018. Det er Statens Vegvesen som skriver flest slike anmeldelser. Forklaringen til nedgangen er nok ikke at færre bryter kjøre- og hviletidsbestemmelsene, men at det er færre kontroller.

Resultatene fra Statens vegvesens kjøre- og hviletidskontroller på vei for 2020, viser at det hos 54,2 % av de kontrollerte førerne ikke ble funnet brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette er markant lavere enn i 2019 og nesten 10 prosentpoeng lavere enn i 2017 og 2018 (Statens vegvesen 2021).

Tall fra de samme kontrollene viser at det er betydelig forskjell mellom førere av norskregistrerte kjøretøy og førere av kjøretøy registrert i utlandet. I 2020 overholdt kun 48,1 % av førerne av norskregistrerte kjøretøy kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mens andelen for utenlandskregistrerte kjøretøy var 58,3 %. Forskjellen har holdt seg relativt stabilt de senere årene og viser at forestillingen om en mer risikopreget atferd blant utenlandske tungbilførere ikke stemmer når det gjelder kjøre- og hviletid (Statens vegvesen 2021).

7. Verneutstyr

Bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer i lette kjøretøy antas å redusere risikoen for å bli drept eller hardt skadd i en ulykke med 60 %.

Bruk av sykkelhjelmer reduserer risikoen for å bli drept med 47 % og risikoen for å bli hardt skadd med 26 % (Elvik og Høye 2021).

7.1. Bilbelte

7.1.1. Bilbelte i trafikken

" Politiet skrev ut 2.110 gebyr for manglene bruk av verneutstyr i 2020

Det ble ikke gjennomført bilbelte-telling i 2020. Siste tilgjengelig data er derfor fra Statens vegvesens bilbelte-telling i 2019. Denne viser at bilbeltebruken blant førere var 97,2 % i tettbygd strøk, 98 % utenfor tettbygd strøk og 97,7 % på motorveg. Mens 86,5 % av førere av tunge kjøretøy, utenfor tettbygd strøk brukte bilbelte. For forsetepassasjerer var andelen 94,6 % innenfor tettbygd strøk, 96,5 % utenfor tettbygd strøk og 95,2 % på motorveg (Statens vegvesen, 2019).

Politiet skrev ut 2.110 gebyr for manglende bruk av verneutstyr i 2020, det var tilnærmet likt som i 2019, men under halvparten av hva det var i 2018. Fra UP meldes det fortsatt om generelt høy bruk av bilbelte.

7.1.2. Bilbelte i ulykker

" 23 personer omkom i trafikken fordi de ikke brukte bilbelte

Av de 53 personene som omkom i bil i 2020 var det 23 som ikke brukte bilbelte, mens 2 personer hadde brukt det feil (totalt 47 %). I perioden 2011 – 2020 har 35 % av omkomne personer i bil ikke brukt bilbelte eller brukt det feil (Ringens jr. 2021).

7.2. Sikring av barn i bil

" To barn omkom i trafikken i 2020

2019 var første året der ingen barn i alderen 0-14 år omkom i trafikken. Dermed er tilstandsmålet om minst ett år i perioden 2018-2021 uten drepte barn, oppnådd. I 2020 omkom to barn i trafikken (Statens vegvesen 2021).

Effekt av ulike beskyttelsessystemer, skadereduserende effekt, sammenlignet med å sitte usikret:

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

<https://www.tryggttrafikk.no/sikring-av-barn-i-bil/bakovervendt-sikring-er-best/>

I følge tall fra Skatteetaten skrev politiet 258 forenklete forelegg for manglende sikring av barn i bil i 2020. Det er tilnærmet likt året før, men mindre enn tidligere år. I 2014 ble det for eksempel skrevet tre ganger så mange slike forenklete forelegg.

64 % av barn mellom 1 og 3 år ble sikret i bakovervendt sete ifølge Trygg trafikks siste telling i 2019 (ibid.).

7.3. Hjelm

" Alle som omkom på MC brukte hjelm – én av tre drepte syklister brukte ikke hjelm

Alle drepte på motorsykel i 2020 brukte hjelm, som er første gang siden 2013. Gjennomsnittlig andel som ikke brukte hjelm eller brukte den feil for perioden 2011-2020, var 12 %.

Av de tre omkomne personene på sykkel i 2020, var det én som ikke brukte hjelm. For perioden 2011-2020 som helhet har 32 % av de omkomne på moped og 47 % av omkomne på sykkel ikke brukt hjelm (Ringen jr. 2021).

Politiet skrev 124 gebyr for unnlatt bruk av hjelm i 2020, som var 40 % færre enn året før.

Statens vegvesens tilstandsundersøkelse, som tar for seg bruk av sykkelhjelmer, ble ikke gjennomført i 2020. Årsaken var koronapandemien. Tellingen fra 2019 viste at en svært positiv utvikling med tanke på sykkelhjelmbruk i samtlige aldersgrupper: fra 34,8 % bruk i 2006 til 65,9 % bruk i 2019. Det er blant de voksne vi over tid ser den beste utviklingen, og denne trenden ser ut til å fortsette. Hjelmbruken er likevel klart høyest blant barn (83,2 %). Ungdom har lavere hjelmbruk enn andre aldersgrupper (45,4 %), men bruken varierer betydelig fra år til år. Trenden over tid er dog positiv (Statens vegvesen, 2020).

7.4. Refleks

" Flest bruker refleks i Nordland – færrest i Oslo

Ulykkesanalysegruppens materiale viser at redusert synlighet i trafikken er vurdert til å være en medvirkende faktor i syv dødsulykker i 2020. Ved fem av disse var det manglende refleksbruk av fotgjengere i mørke. De to andre ulykkene involverte MC, der synligheten av MC eller MC-fører var svært redusert (Ringen jr. 2021).

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

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

Trygg Trafikks fysiske tellinger viser at 45 % av voksne fotgjengere bruker refleks når de går i mørket. Vi er flinkest til å bruke refleks når vi går på landevei.

Registreringene i 2020 viser store ulikheter mellom fylkene. Oslo skiller seg ut med kun 26 % refleksbruk, som er klart lavest blant fylkene. Nordland ligger best an med 62 % refleksbruk (Statens vegvesen 2021).

8. Aggressiv eller annen farlig trafikkatferd

8.1. Aggressiv/farlig atferd i ulykker

Særlig risikofylt atferd ble vurdert som medvirkende i syv dødsulykker i 2020 (Ringen jr. 2021)

8.2. Overtredelser aggressiv/farlig atferd i trafikken

"I 2020 ble det utstedt 2.012 forenklede forelegg for aggressiv eller annen farlig trafikkatferd"

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 sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen³².

I 2020 ble det utstedt 2.012 forenklede forelegg for prikkbelastede overtredelser utenom fart, mobilbruk og manglete sikring av barn (se tabell 5).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
02A Kjøring i strid med fast/blinkende rødt lyssignal S §§ 23,24	1 217	1 035	866	656	607	700
02B Kjøring med for kort avstand til forankjørende T §5 nr 3	919	391	343	390	301	310
04A Kjøring i sperreområde, gule sperrelinjer, S §22, §21 nr 4	175	203	176	137	144	152
05B Ulovlig forbikjøring vegkryss, bakketopp, kurve, T §12 nr 5	145	123	94	91	57	58
05C Ulovlig forbikjøring foran gangfelt, T §12 nr 6	13	11	11	6	6	8
06A Vikeplikt, ihh til skilt Vikeplikt og Stopp, S §6	644	493	391	336	577	445
06B Vikeplikt, for trafikk fra høyre, T §7 nr 2	82	74	74	97	65	75
06C Vikeplikt, for gående i gangfelt, T §9 nr 2	240	182	143	85	84	154
06D Vikeplikt, ved utkjøring fra p-plass e.l. områder, T §7 nr 4	20	22	17	13	14	14
06E Vikeplikt, for gående/syklende ved innsvinging, T §7 nr 3	3	4	1	5	4	5
08A Kjøring med motorsykkkel endret for økt hastighet/ytelse,V§23	212	200	139	109	83	91
Sum prikk	3 670	2 738	2 255	1 925	1 942	2 012

*diatiale forenklede forelegg

Tabell 5 Antall forenklede forelegg for prikkbelagte overtredelser utenom fart, mobilbruk og sikring av barn

Foruten overtredelser som avgjøres i veikanten med et forenklet forelegg, er det et stort antall overtredelser som blir anmeldt. Det registreres årlig over 50.000 anmeldelser på brudd av vegtrafikkloven. Hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring utgjør bortimot 40 % av sakene. Deretter kommer trafikantene som anmeldes for manglende førerrett: 11.660 anmeldelser ble registrert for dette i 2020.

Alle personskadeulykker skal bli registrert som en anmeldelse, men det er noe ulik praksis på hvilken statistikkgruppe disse blir ført. Derfor er det ikke alltid lett å lese

³² Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

ulykkene ut av anmeldelsestallene. I 2020 ble det anmeldt 3.350 personskadeulykker med brudd på vegtrafikkloven §3 (se tabell 6).

	2019	2020
Personskade §3	3 328	3 350
Materiell skade §3	5 447	4 926
Kjøretøy teknisk §23	878	967
Overlatelses medvirkning §17,2.ledd	440	489
Kjøring u/gyl. førerkort §24,1.ledd	10 469	11 660
Skilt/Signal/Oppmerking §5	585	616
Avstand til forankjørende	60	59
Kjøre- og hviletid	1 938	1 672
Transport av farlig gods	161	111
Ikke stoppet trafikkontroll §10	904	1 000
Uaktsom kjøring, mulig fare §3	2 637	2 611
Pliker v/trafikkuhell §1	1 224	1 349
Bruk av ureg.motorvogn §1	762	832
Uskikket fører §21,1.	172	174
Overlast	165	129
Sikring av last § 13,2.	527	508
Kabotasje	59	51
TRAFIKK, DIV	1 846	2 027

Tabell 6 Anmeldelser for brudd på vegtrafikkloven, utenom ruspåvirket kjøring og hastighetsovertredelser

9. Trender og utviklingstrekk som påvirker trafikksikkerheten

9.1. Trafikkmengde

” Personbiltrafikken vil øke med 28 % til 2050 - godstransporten med nesten 70 %

Utviklingen i veitrafikk, målt som utkjørt distanse med personbil, beregnes å øke med 28 % fra 2018 til 2050 (Madslien, Steinsland og Hulleberg 2021). For godstransporten beregnes en økning i vegtransport på norsk område fra 2018 til 2050, med i underkant av 70 % (Madslien og Hovi 2021).

Siden 2008 har EU-nasjoner utenfor Norden styrket sin posisjon som tungtransportaktører i Norge. Transportører fra de nordiske landene og øvrige EU15-land har alle hatt en reduksjon i kjørte km i Norge, sammenliknet med 2008-nivået.

Det er særlig godsbiler fra EU28-landene som har styrket sin posisjon. Det gjelder spesielt godsbiler fra Polen, og særlig fra Baltikum. Samlet sto utenlandske biler for nesten 8 % av den gjennomsnittlige godstrafikken i Norge i perioden 2015-2018. Det er en stadig økende trend. Etter norske godsbiler, sto baltiske/polske biler for høyest andel av godstrafikken, etterfulgt av svenskregistrerte tungbiler (Nævestad og Hovi 2020).

9.2. Post korona

” Økt bruk av hjemmekontor påvirker trafikkbildet

Enkelte endringer, som følge av de iverksatte smittehindrende tiltakene, kan tenkes å fortsette i en viss utstrekning, selv etter at tiltakene er opphevd. Som f.eks. bruk av hjemmekontor, videomøter og økt handel på nett. Dette er forhold som påvirker trafikkbildet.

To undersøkelser om folks erfaringer med hjemmekontor under korona og deres forventninger om framtidig bruk av hjemmekontor, indikerer at andelen hjemmekontordager kan øke. Dette kan ha stor betydning for kapasitetsbehovet på veiene og i kollektivtransporten i rushtiden. Transportarbeidet kan også forventes å bli redusert. På lengre sikt kan færre arbeidsreiser også gi økt reiselengde, siden hjemmekontor kan gjøre det mer attraktivt med større boliger lenger unna arbeidsplassen. En kan også få flere reiser for andre formål siden «sparte» arbeidsreiser frigjør tid til andre aktiviteter (Madslien, Steinsland og Hulleberg 2021).

Det siste året har kollektivtransport vært uaktuelt for mange. Det har ført til rekordstor pågang for oppkjøringer hos Statens vegvesen. I perioden januar-mai 2021 har Statens

vegvesen gjennomført hele 60.011 oppkjøringer, mot 53.200 i samme periode i 2019, som var siste normalår³³.

9.3. Kjøretøy

” Jo nyere bil, jo mindre risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd som fører av en personbil er lavere i nyere biler. Risikoen synker med 4,2 % for hvert nytt registreringsår, samtidig øker risikoen med 3,7 % pr. år med økende alder på bilen (Elvik og Høye 2021).

TØI har anslått at rundt 45 % av trafikkarbeidet i 2022 vil bli utført av biler med AEB³⁴, rundt 48 % av biler med LDW³⁵ og rundt 43 % av biler med fotgjenger-AEB³⁶ (Statens vegvesen 2021).

Feil eller mangler ved kjøretøyene kan ha medvirket til 20 dødsulykker i 2020 (22 %). Dårlige hjul/dekk og manglende sikt er de faktorene som oftest går igjen.

Resultatene fra periodisk kjøretøykontroll (PKK) i 2020 viste at 3,1 % av kontrollerte kjøretøy med tillatt totalvekt over 7.500 kg ble ilagt bruksforbud (Statens vegvesen 2021).

9.3.1. Selvkjørende kjøretøy

” Autonome kjøretøy tillates stadig av flere land

Flere land endrer lovverket for å tillate autonom kjøring på stadig flere veier. Selvkjøringsteknologi dreier seg ikke bare om transport av mennesker. Transport av varer er et annet enormt marked der autonome kjøretøyer så smått begynner å sette sitt preg på. I USA kan vi allerede finne de første motorveifeltene med selvkjørende lastebiler³⁷.

³³ <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2021/06/pandemien-har-gitt-forerkort-boom/>

³⁴ AEB (Automatic Emergency Brake) er førerstøttesystemer som kan regulere bilens fart ut fra avstanden til forankjørende, samt varsle føreren og bremse ned bilen når den er på kollisjonskurs med et forankjørende kjøretøy.

³⁵ LDW (Lane Departure Warning) er førerstøttesystemer som varsler føreren når kjøretøyet er i ferd med å krysse kant- eller midtlinjen i en situasjon der føreren ikke selv har til hensikt å skifte kjørefelt eller å svinge av.

³⁶ Fotgjenger-AEB fungerer omtrent på samme måte som AEB. Systemet kan varsle førere og sette i gang en nedbremsing av bilen ved nært forestående kollisjon med en fotgjenger (eller syklist).

³⁷ <https://elbil.no/tor-vi-slippe-rattet-dette-mener-ekspertene-om-selvkjorende-biler/>

Innen 2030 tror ekspertene at selvkjørende kjøretøyer for alvor vil innta markedet, og Norge ligger langt fremme i testfasen.

Biler på norske veier er ikke helt selvkjørende, men de har såkalte avanserte førerstøttesystemer (Advanced Driver-Assistance Systems). Ulykker hvor sjåføren har brukt autopilot, gjør at vi får en helt ny fare i trafikken. Teknologien kan gjøre oss så trygge at vi blir sløve når vi kjører, eller at vi begynner å fikle med andre ting.

Et annet aspekt med stadig flere førerstøttesystemer er at unge i dag blir mindre trent i å håndtere situasjoner om teknologien svikter på en kjøretur.

Flere norske piloter med autonome kjøretøy er påbegynt. Foreløpig ingen personskadeulykker³⁸.

³⁸ <https://www.nettavisen.no/okonomi/ulykker-med-biler-pa-autopilot-det-er-helt-klart-tekniske-utfordringer/s/12-95-3424067758>

10. Vedlegg

10.1. Drepte i trafikken 2020

Oslo	13.01.2020	Fotgjenger/akende	Oslo	Kv	Mann	2	Fotgjengere
	16.02.2020	Motsatt kjøreretning	Asker	Fv167	Mann	37	Førere personbil
	27.06.2020	Andre ulykker	Oslo	Kv	Mann	70	Syklister
	11.07.2020	Utforkjøring	Oslo	Ev18	Mann	45	MC
	23.07.2020	Kryssende kjøreretning	Oslo	Kv	Mann	59	MC
	07.10.2020	Kryssende kjøreretning	Oslo	Kv	Kvinne	71	MC
	15.11.2020	Andre ulykker	Bærum	Kv	Mann	67	Syklister
Øst	17.12.2020	Fotgjenger/akende	Oslo	Kv	Mann	13	Fotgjengere
	03.01.2020	Samme kjøreretning	Vestby	Ev6	Mann	31	Passasjerer personbil
	29.02.2020	Motsatt kjøreretning	Nes	Fv175	Kvinne	94	Passasjerer personbil
	09.04.2020	Utforkjøring	Enebakk	Fv120	Mann	17	Lett MC
	20.04.2020	Utforkjøring	Ullensaker	Fv174	Mann	84	Syklister
	17.05.2020	Utforkjøring	Moss	Fv1060	Mann	46	Førere personbil
	19.05.2020	Motsatt kjøreretning	Halden	Fv21	Mann	73	Førere og passasjerer varebil
	23.06.2020	Kryssende kjøreretning	Sarpsborg	Fv130	Mann	59	MC
	08.07.2020	Utforkjøring	Nordre Follo	Fv1386	Mann	19	MC
	09.10.2020	Andre ulykker	Sarpsborg	Pv	Kvinne	88	Fotgjengere
Innlandet	10.11.2020	Fotgjenger/akende	Fredrikstad	Kv	Kvinne	89	Fotgjengere
	01.12.2020	Motsatt kjøreretning	Eidsvoll	Ev6	Mann	73	Førere personbil
	02.02.2020	Motsatt kjøreretning	Trysil	Rv25	Kvinne	41	Førere personbil
	12.02.2020	Kryssende kjøreretning	Elverum	Fv2150	Mann	76	Førere personbil
	05.03.2020	Fotgjenger/akende	Trysil	Fv2160	Kvinne	63	Fotgjengere
	09.03.2020	Motsatt kjøreretning	Nord-Odal	Fv209	Mann	25	Førere og passasjerer varebil
	21.05.2020	Utforkjøring	Tynset	Fv30	Mann	50	MC
	10.07.2020	Andre ulykker	Gjøvik	Pv	Kvinne	49	MC
	18.07.2020	Utforkjøring	Lillehammer	Fv2530	Mann	22	Førere personbil
	26.07.2020	Utforkjøring	Folldal	Fv29	Mann	24	Førere personbil
	03.08.2020	Utforkjøring	Nord-Fron	Fv2522	Mann	20	Førere personbil
	13.09.2020	Utforkjøring	Ringsaker	Pv	Mann	24	Førere personbil
	25.10.2020	Utforkjøring	Østre Toten	Fv244	Mann	46	Passasjerer personbil
	03.12.2020	Utforkjøring	Grue	Fv1869	Mann	69	Førere personbil
	03.12.2020	Motsatt kjøreretning	Stor-Elvdal	Rv3	Kvinne	20	Passasjerer personbil
	03.12.2020	Motsatt kjøreretning	Stor-Elvdal	Rv3	Mann	20	Førere personbil
	Sør-Øst	15.12.2020	Fotgjenger/akende	Eidskog	Fv1988	Mann	63
31.12.2020		Fotgjenger/akende	Eidskog	Fv202	Mann	68	Fotgjengere
03.01.2020		Motsatt kjøreretning	Drammen	Fv319	Mann	27	Førere personbil
08.01.2020		Fotgjenger/akende	Drammen	Kv	Kvinne	62	Fotgjengere
28.01.2020		Kryssende kjøreretning	Modum	Kv	Mann	31	Førere personbil
08.02.2020		Utforkjøring	Nome	Rv36	Mann	27	Førere og passasjerer varebil
15.03.2020		Motsatt kjøreretning	Holmestrand	Fv313	Mann	58	Førere og passasjerer varebil
25.03.2020		Utforkjøring	Nore og Uvdal	Fv40	Mann	54	Førere personbil
27.03.2020		Motsatt kjøreretning	Holmestrand	Kv	Mann	53	Syklister
12.04.2020		Motsatt kjøreretning	Bamble	Ev18	Mann	27	Førere personbil
20.04.2020		Fotgjenger/akende	Porsgrunn	Pv	Kvinne	78	Fotgjengere
29.05.2020		Andre ulykker	Skien	Fv3306	Mann	62	MC
30.05.2020		Motsatt kjøreretning	Notodden	Fv3330	Mann	74	MC
03.06.2020	Utforkjøring	Drangedal	Fv38	Mann	41	Førere og passasjerer MC	

	09.06.2020	Utforkjøring	Notodden	Ev134	Mann	29	MC
	14.06.2020	Utforkjøring	Larvik	Fv32	Mann	45	MC
	23.07.2020	Motsatt kjøretning	Ål	Rv7	Kvinne	46	MC
	25.08.2020	Motsatt kjøretning	Kongsberg	Ev134	Mann	17	Lett MC
	28.10.2020	Fotgjenger/akende	Hol	Fv40	Mann	47	Fotgjengere
	31.10.2020	Utforkjøring	Tokke	Fv3394	Mann	21	Passasjerer personbil
	23.11.2020	Fotgjenger/akende	Færder	Pv	Kvinne	22	Fotgjengere
	14.12.2020	Motsatt kjøretning	Holmestrand	Fv35	Mann	79	Førere personbil
Agder	15.03.2020	Utforkjøring	Farsund	Fv470	Mann	18	Passasjerer personbil
	29.05.2020	Fotgjenger/akende	Arendal	Ev18	Mann	51	Fotgjengere
	13.11.2020	Motsatt kjøretning	Flekkefjord	Fv44	Mann	18	Førere og passasjerer varebil
Sør-Vest	25.02.2020	Motsatt kjøretning	Lund	Ev39	Kvinne	70	Førere personbil
	11.06.2020	Utforkjøring	Vindafjord	Fv513	Mann	49	MC
	10.08.2020	Samme kjøretning	Haugesund	Fv4919	Mann	47	MC
	23.08.2020	Utforkjøring	Sokndal	Fv44	Mann	64	Førere personbil
	28.11.2020	Motsatt kjøretning	Bjerkreim	Fv504	Mann	39	Førere personbil
Vest	16.06.2020	Motsatt kjøretning	Bergen	Fv5186	Mann	19	Førere personbil
	16.06.2020	Motsatt kjøretning	Bergen	Fv5186	Mann	57	Førere og passasjerer buss
	03.08.2020	Utforkjøring	Kinn	Rv5	Mann	81	Passasjerer personbil
	07.08.2020	Motsatt kjøretning	Alver	Ev39	Mann	70	Førere personbil
	20.10.2020	Motsatt kjøretning	Luster	Fv55	Mann	29	Førere personbil
	16.11.2020	Utforkjøring	Bremanger	Kv	Mann	40	Førere personbil
Møre og Romsdal	16.06.2020	Motsatt kjøretning	Tingvoll	Ev39	Mann	54	MC
	08.07.2020	Utforkjøring	Tingvoll	Fv6122	Kvinne	70	Førere personbil
	14.10.2020	Motsatt kjøretning	Ulstein	Fv653	Kvinne	63	Førere personbil
Trøndelag	02.02.2020	Motsatt kjøretning	Snåsa	Ev6	Mann	46	Lastebil
	02.02.2020	Motsatt kjøretning	Snåsa	Ev6	Mann	30	Lastebil
	23.04.2020	Utforkjøring	Hitra	Fv714	Mann	23	Førere personbil
	17.10.2020	Fotgjenger/akende	Trondheim	Kv	Mann	37	Fotgjengere
	27.10.2020	Motsatt kjøretning	Trondheim	Fv6684	Mann	51	Førere personbil
	23.12.2020	Motsatt kjøretning	Hitra	Fv714	Kvinne	20	Førere personbil
Nordland	08.01.2020	Motsatt kjøretning	Hamarøy	Ev6	Mann	52	Lastebil
	08.01.2020	Motsatt kjøretning	Hamarøy	Ev6	Mann	32	Lastebil
	06.02.2020	Motsatt kjøretning	Sortland	Fv82	Mann	29	Førere og passasjerer varebil
	10.04.2020	Fotgjenger/akende	Sørfold	Ev6	Mann	51	Fotgjengere
	22.07.2020	Motsatt kjøretning	Saltdal	Ev6	Kvinne	81	Passasjerer personbil
	01.08.2020	Utforkjøring	Steigen	Fv7520	Mann	50	MC
	02.08.2020	Motsatt kjøretning	Saltdal	Ev6	Mann	69	Passasjerer personbil
	22.08.2020	Motsatt kjøretning	Brønnøy	Fv76	Mann	38	Førere personbil
	12.12.2020	Utforkjøring	Sørfold	Kv	Mann	45	MC
Troms	27.01.2020	Motsatt kjøretning	Balsfjord	Ev8	Mann	19	Førere personbil
	30.03.2020	Motsatt kjøretning	Målselv	Ev6	Mann	37	Lastebil
	08.09.2020	Andre ulykker	Senja	Fv86	Mann	49	Syklister
	05.10.2020	Motsatt kjøretning	Målselv	Fv87	Kvinne	44	Førere personbil
	14.11.2020	Motsatt kjøretning	Karlsøy	Fv7916	Mann	41	Moped
Finmark	09.05.2020	Utforkjøring	Vadsø	Kv	Mann	18	Passasjerer personbil

10.2. Ulykkeskart, drepte og hardt skadde 2019-2020

Ulykkeskart kan hentes fra Statens vegvesens nettside: vegkart.no

10.2.1. Oslo politidistrikt

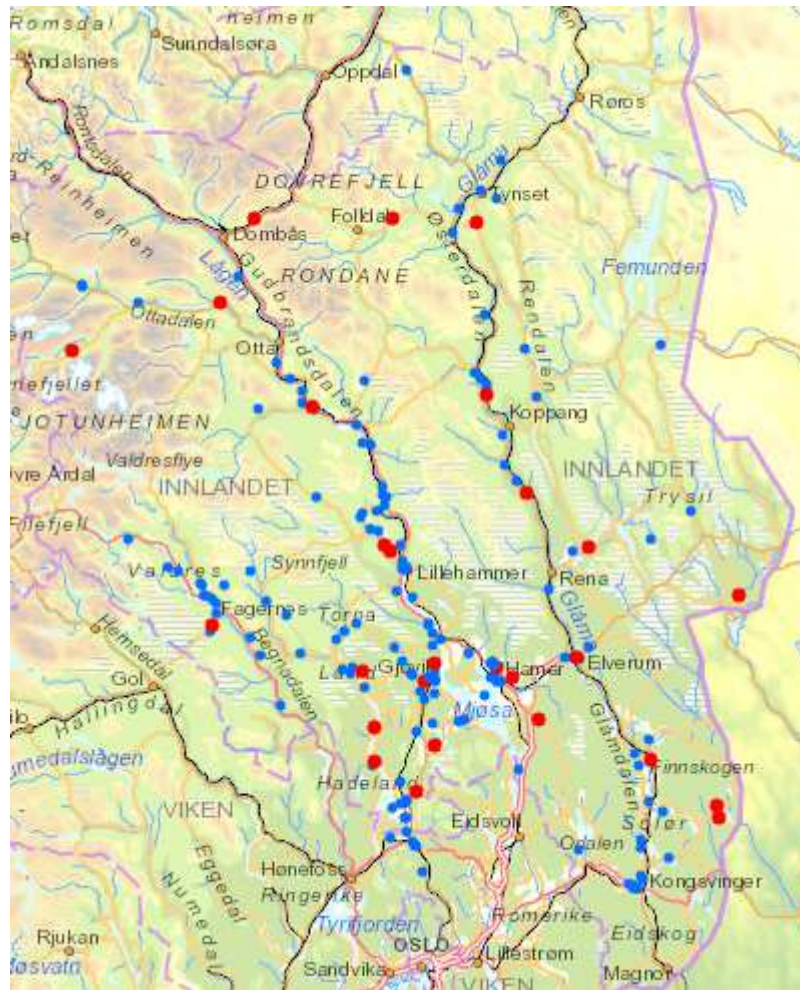
- Hardt skadd
- Drept



10.2.2. Øst politidistrikt



10.2.3. Innlandet politidistrikt



10.2.4. Sør-Øst politidistrikt



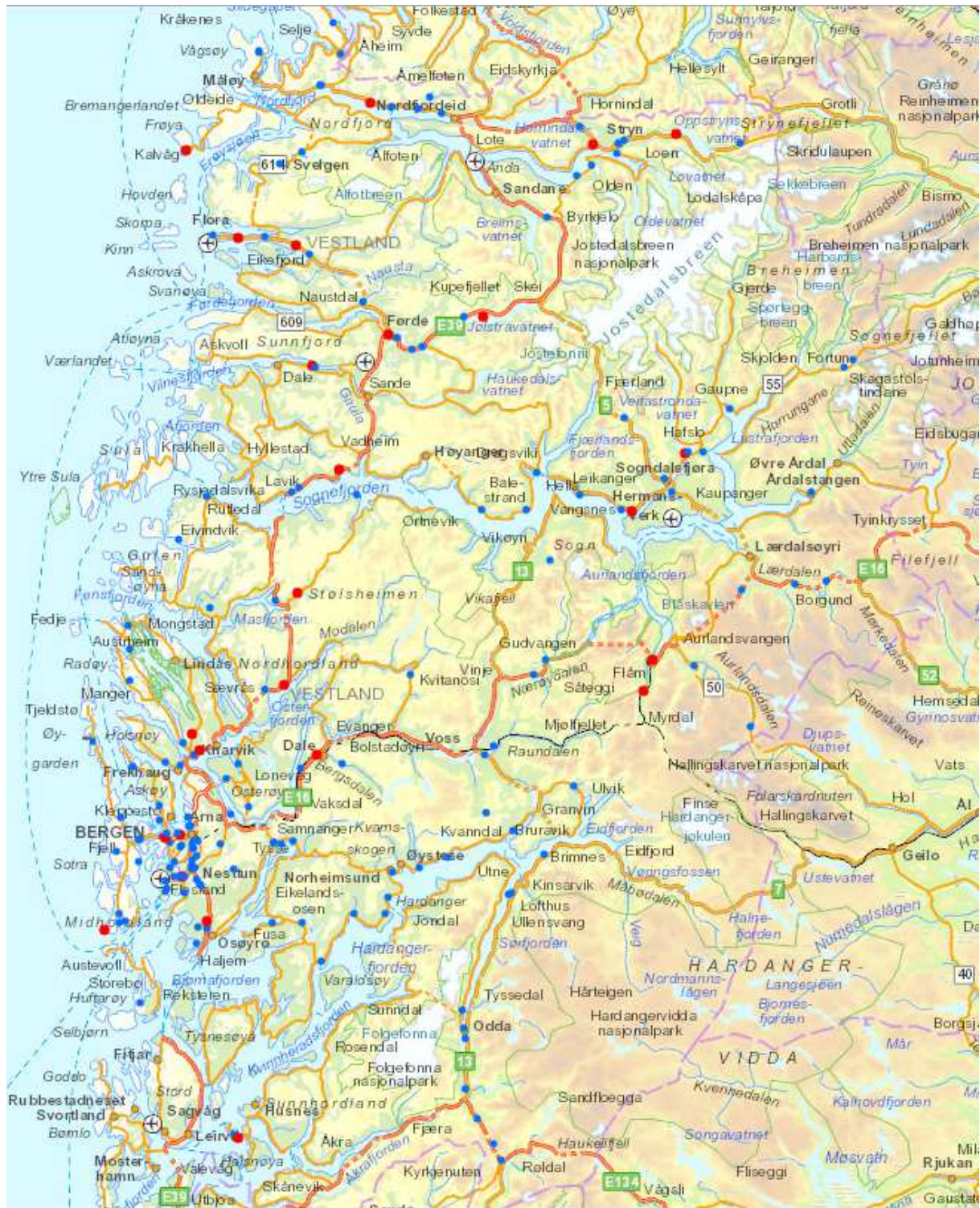
10.2.5. Agder politidistrikt



10.2.6. Sør-vest politidistrikt



10.2.7. Vest politidistrikt



10.2.8. Møre og Romsdal politidistrikt



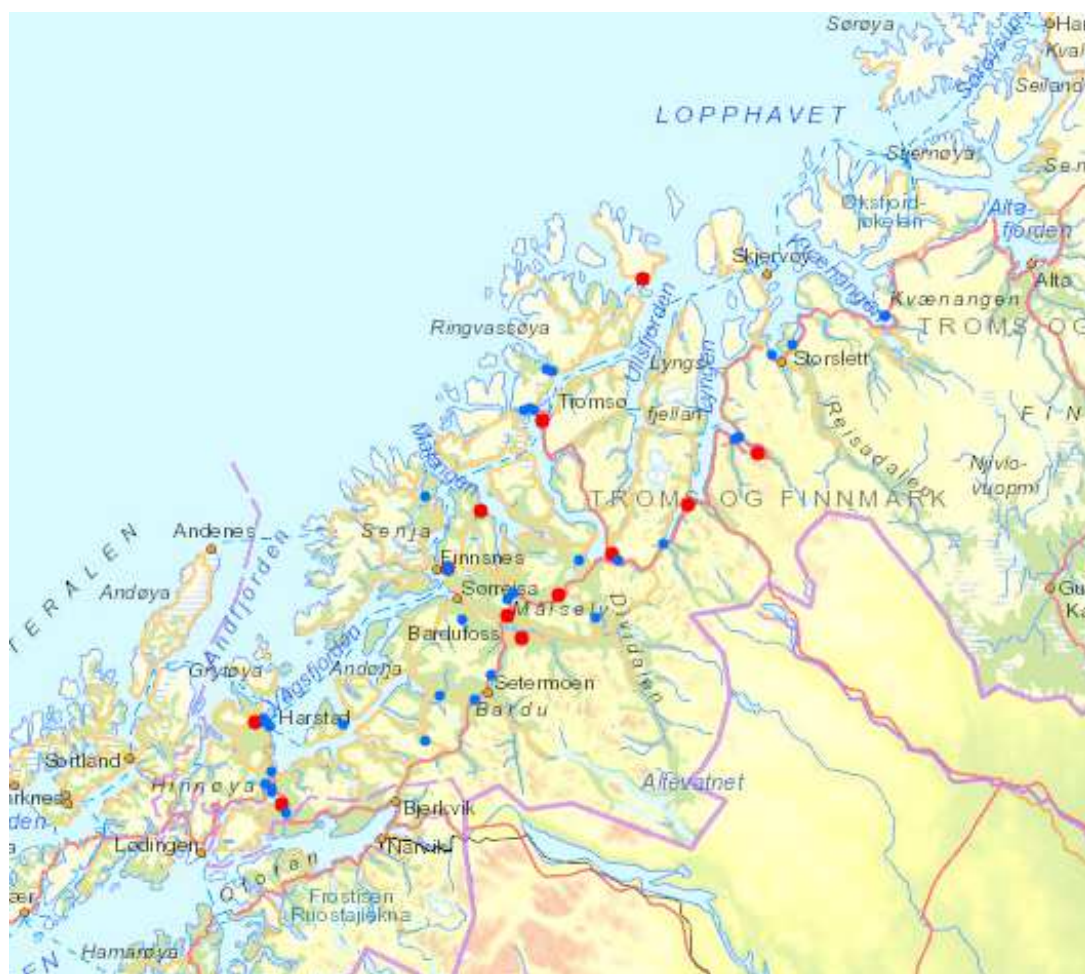
10.2.9. Trøndelag politidistrikt



10.2.10. Nordland politidistrikt



10.2.11. Troms politidistrikt



10.2.12. Finnmark politidistrikt



10.3. Streknings med flest alvorlige ulykker i hvert distrikt

Vedlegg 1 Antall ulykker med drepte og hardt skadde

	2018	2019	2020	sum 2018-20	lengde (km)	ulykker m/drepte og hardt skadde 2018-20, pr km.
Oslo	14	18	35	67		
EV18	5	7	3	15	99,5	0,15
KV168	1	2	8	11	15,4	0,72
EV6		5	5	10	83,3	0,12
RV162	2	1	3	6	9,5	0,63
KV161	1	2	2	5	19,4	0,26
FV1424	1		4	5	5,4	0,93
KV10967	1		4	5	2,4	2,05
RV150	1	1	2	4	47,3	0,08
KV18368	1		2	3	0,6	5,24
KV14622	1		2	3	14,3	0,21
Øst	30	35	39	104		
EV6	8	2	6	16	336,5	0,05
FV120	4	4	6	14	139,4	0,10
RV22	6	5	1	12	119,2	0,10
FV115	2	3	3	8	96,1	0,08
EV16		4	3	7	85,7	0,08
EV18		4	2	6	128,6	0,05
FV1386		1	4	5	8,2	0,61
FV1496		1	3	4	26,6	0,15
FV118	2	1	1	4	61,0	0,07
RV4		2	2	4	27,0	0,15
FV177	1	2		3	38,8	0,08
FV130		1	2	3	14,6	0,21
FV220	1		2	3	73,5	0,04
EV134	2	1		3	11,8	0,25
FV116	1	1	1	3	22,5	0,13
FV171		2	1	3	30,9	0,10
FV128	1		2	3	60,1	0,05
FV129	2	1		3	4,1	0,74
Innlandet	59	47	47	153		
EV6	6	8	4	18	362,4	0,05
RV3	3	3	8	14	316,9	0,04
EV16	8	3	2	13	269,8	0,05
RV15	2	4	3	9	138,4	0,07
FV51	2	3	4	9	150,6	0,06
FV33	1	4	4	9	122,9	0,07
RV4	3	5	1	9	121,7	0,07
FV210	2	2	3	7	96,7	0,07
RV25	1	2	4	7	120,4	0,06
RV2	4	2		6	133,3	0,05
FV30	4	1	1	6	149,4	0,04
FV209	3	1	1	5	32,9	0,15
FV245	2	2	1	5	64,8	0,08
FV213	1	1	2	4	57,8	0,07
FV215	3		1	4	63,0	0,06
FV34	1	2	1	4	56,3	0,07
FV249	2		1	3	35,0	0,09
FV55	3			3	53,5	0,06
FV250	2	1		3	46,5	0,06

Forts.	2018	2019	2020	Sum 2018-20	Lengde (km)	Ulykker med drepte og hardt skadde 2018-20, pr km
FV246		2	1	3	15,5	0,19
FV26	2		1	3	208,5	0,01
FV21	2	1		3	25,0	0,12
FV255	1		2	3	109,9	0,03
FV2522	1		2	3	68,5	0,04
Sør-Øst	56	46	44	146		
EV134	12	8	5	25	277,0	0,09
EV16	6	5	5	16	130,4	0,12
EV18	3	5	5	13	283,1	0,05
FV40	4	2	5	11	249,2	0,04
RV7	3	3	4	10	208,6	0,05
FV32	3	2	5	10	53,5	0,19
RV35	4	5		9	54,1	0,17
FV303	2	3	3	8	47,5	0,17
FV38		3	3	6	149,1	0,04
RV36	4		1	5	105,2	0,05
FV3330	3		2	5	27,3	0,18
FV301	3		1	4	20,3	0,20
FV319	2		2	4	59,8	0,07
FV35		3	1	4	69,3	0,06
FV37	1	2	1	4	154,6	0,03
FV3056	2	1		3	8,4	0,36
FV283		2	1	3	23,2	0,13
RV19	1	2		3	10,3	0,29
FV241	3			3	15,1	0,20
Agder	21	9	20	50		
EV39	5	4	5	14	141,1	0,10
RV9	2	1	8	11	231,6	0,05
FV43	2	3	2	7	76,4	0,09
RV41	3		2	5	107,9	0,05
EV18	2	1	2	5	195,7	0,03
FV42	4		1	5	160,1	0,03
FV420	3			3	68,3	0,04
Sør-Vest	13	15	11	39		
FV44	10	5	4	19	138,5	0,14
EV39	5	8	3	16	332,0	0,05
FV510	1	1	2	4	25,0	0,16
FV4564	3		1	4	2,7	1,48
FV520		1	2	3	57,9	0,05
RV13	1		2	3	197,5	0,02
FV506		2	1	3	17,8	0,17
EV134	1	2		3	150,4	0,02
FV45	2	1		3	74,6	0,04
Vest	41	37	34	112		
EV39	3	11	8	22	381,0	0,06
EV16	3	5	2	10	249,1	0,04
RV15	4	2	4	10	121,1	0,08
RV13	4	2	4	10	241,0	0,04
FV55	3	3	2	8	163,3	0,05
RV5	5		3	8	164,4	0,05
RV555	3	2	2	7	28,8	0,24
FV582	2	1	3	6	11,0	0,54
FV585	3	2	1	6	8,6	0,70

Forts.	2018	2019	2020	Sum 2018-20	Lengde (km)	Ulykker med drepte og hardt skadde 2018-20, pr km
FV49	1	3	1	5	95,3	0,05
FV79	1	1	2	4	56,0	0,07
FV57	2	2		4	154,5	0,03
FV60	3			3	59,0	0,05
FV576		1	2	3	30,0	0,10
EV134	2	1		3	72,1	0,04
FV577	2	1		3	3,9	0,78
Møre og Romsdal	16	17	6	39		
EV39	2	5	3	10	232,6	0,04
FV64	3	4		7	132,7	0,05
FV61	4	3		7	92,9	0,08
FV538	3			3	7,0	0,43
FV653	1	2		3	22,2	0,13
RV70	2	1		3	131,6	0,02
FV62	1	2	3	6	67,7	0,09
Trøndelag	22	28	17	67		
EV6	13	12	9	34	530,0	0,06
FV6690	1	4	1	6	5,5	1,09
FV17	2	2	1	5	212,7	0,02
FV769	1	1	2	4	77,7	0,05
FV715		3	1	4	181,2	0,02
EV39	1	3		4	142,0	0,03
FV710	2	1	1	4	88,9	0,04
FV714		1	2	3	133,1	0,02
EV14	2	1		3	68,2	0,04
Nordland	13	20	20	53		
EV6	5	11	12	28	671,5	0,04
EV10	4	5	1	10	315,5	0,03
FV17	3	3	3	9	426,0	0,02
FV82	1		2	3	146,2	0,02
FV76		1	2	3	91,2	0,03
Troms	4	6	10	20		
EV6	3	2	5	10	398,6	0,03
EV10		2	2	4	63,4	0,06
RV83	1	1	1	3	29,7	0,10
FV862		1	2	3	117,9	0,03
Finnmark	4	6	1	11		
EV6	4	6	1	11	662,8	0,02
Totalsum	293	284	284	861		

Tabeller

A. Antall fartsovertredelser avgjort med DFF pr km vei fordelt på politidistrikt, veitype og fartssone – i 2020.

i	Veitype	30-sone	40-sone	50-sone	60-sone	70-sone	80-sone	90-sone	100-110-sone	Totalt
201 Oslo politidistrikt	EV	0	0,0	1,0	3,4	2,6	10,8	4,7		6,4
	RV	0,0	39,2	2,5	26,2	4,5	4,7	2,0		5,1
	FV	0,0	0,6	0,8	0,7	1,6	0,3			0,7
	KV	0,0	1,1	0,5	0,4	22,7	0,4			0,2
201 Oslo politidistrikt Totalt		0,0	1,0	0,6	2,6	3,3	7,5	4,6	3,9	1,0
202 Øst politidistrikt	EV	0,0	0,0	0,0	5,6	4,1	9,4	13,4	4,7	6,1
	RV	0,0	86,1	22,5	7,7	3,8	3,3	4,0		7,3
	FV	1,0	1,5	5,6	4,3	1,8	0,1			1,7
	KV	0,3	1,9	0,1	1,0	0,0	0,0			0,3
202 Øst politidistrikt Totalt		0,3	2,4	1,2	4,3	2,6	0,7	12,5	4,7	1,5
203 Innlandet politidistrikt	EV	0,0	0,0	18,2	18,6	2,1	3,5	0,8	8,7	5,6
	RV	0,0	2,9	13,8	9,5	1,7	3,3	0,5	0,8	3,7
	FV	0,0	3,7	1,3	2,1	3,1	0,1			0,7
	KV	0,0	0,6	0,1	0,3	0,0	0,0			0,1
203 Innlandet politidistrikt Totalt		0,0	2,5	0,7	2,4	2,3	0,6	0,7	7,4	1,0
204 Sør-Øst politidistrikt	EV	0,0	0,0	2,3	24,7	1,3	2,1	2,4	13,2	6,4
	RV	0,0	1,9	20,1	8,9	3,7	0,7	5,2		3,6
	FV	2,9	4,9	4,9	2,7	3,1	0,1			1,5
	KV	0,1	2,9	0,2	0,6	2,1	0,0			0,3
204 Sør-Øst politidistrikt Totalt		0,2	4,0	1,2	3,6	2,9	0,3	2,9	13,2	1,3
205 Agder politidistrikt	EV	0,0	0,0	6,7	29,2	16,3	2,8	6,5	17,3	10,9
	RV	0,0	2,4	27,9	4,2	0,8	1,0			3,0
	FV	0,7	1,7	2,2	1,6	1,1	0,0			0,6
	KV	0,0	2,9	0,1	0,1	0,0	0,0			0,1
205 Agder politidistrikt Totalt		0,1	2,0	1,0	3,4	4,9	0,2	6,5	17,3	1,0
206 Sør-Vest politidistrikt	EV	0,0	34,2	18,5	21,3	4,9	9,1	14,0		11,3
	RV	0,0	63,5	10,2	15,6	4,5	3,0	15,2		5,4
	FV	1,1	5,2	0,9	3,1	2,4	0,2			1,3
	KV	0,1	2,1	0,1	0,5	0,6	0,0			0,1
206 Sør-Vest politidistrikt Totalt		0,1	4,4	0,8	4,8	3,4	1,6	14,0		1,5
207 Vest politidistrikt	EV	10,4	0,0	8,0	23,6	12,7	4,7			8,7
	RV	8,6	4,5	3,7	3,1	4,0	1,5			2,1
	FV	7,4	8,2	2,9	2,6	5,6	0,1			1,2
	KV	0,1	0,5	0,0	0,2	0,0	0,0			0,0
207 Vest politidistrikt Totalt		0,7	5,7	0,7	4,8	8,8	0,6			1,2
208 Møre og Romsdal politidistrikt	EV	0,0	0,0	9,2	22,6	7,8	8,6	0,6		9,7
	RV		0,0	2,3	5,0	6,2	3,0			3,2
	FV	0,1	0,0	1,2	2,0	3,3	0,4			0,8
	KV	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0
208 Møre og Romsdal politidistrikt Totalt		0,1	0,1	0,4	3,0	4,8	1,2	0,6		1,0
209 Trøndelag politidistrikt	EV	0,0	0,0	3,3	15,7	12,0	6,8	4,9	3,3	7,8
	RV	0,0	4,3	3,0	12,2	1,2	2,3			4,6
	FV	2,3	2,7	1,3	2,7	0,6	0,1	0,0		0,7
	KV	0,2	3,9	0,2	1,3	0,0	0,0			0,2
209 Trøndelag politidistrikt Totalt		0,2	3,1	0,7	3,2	5,8	0,6	4,6	3,3	1,0
210 Nordland politidistrikt	EV	0,0	7,0	9,3	10,5	3,1	1,7	1,8		2,8
	RV	0,0	0,0	5,0	14,9	0,1	1,5	0,1		2,6
	FV	1,7	1,3	0,7	1,8	0,8	0,1	0,0		0,4
	KV	0,6	5,0	0,0	0,1	0,1	0,0			0,3
210 Nordland politidistrikt Totalt		0,6	3,5	0,4	2,5	1,5	0,4	1,6		0,7
211 Troms politidistrikt	EV		0,0	18,4	14,7	5,2	3,0	1,7		4,7
	RV	0,0		8,6	7,6	16,1	0,3			4,7
	FV	6,0	0,3	3,3	1,3	1,2	0,1			0,7
	KV	1,2	6,4	0,2	0,3	0,5	0,0			0,6
211 Troms politidistrikt Totalt		1,2	5,2	1,2	2,1	3,3	0,5	1,7		1,2
212 Finnmark politidistrikt	EV	0,0	6,5	8,9	4,5	1,5	0,9	0,3		1,3
	RV	0,0	0,0	0,3	20,7	10,2	0,6			2,0
	FV	0,3	2,6	1,4	0,2	0,3	0,1	0,0		0,2
	KV	0,1	2,3	0,0	0,0	0,5	0,0			0,0
212 Finnmark politidistrikt Totalt		0,1	3,9	0,6	2,0	1,4	0,4	0,2		0,5
Totalsum		0,2	3,0	0,8	3,2	4,1	0,6	2,4	8,4	1,1
sum EV		0,2	2,5	9,3	16,6	7,8	4,1			5,9
Sum RV		0,5	12,3	11,0	8,9	3,4	2,0			3,5
Sum FV		2,3	3,7	2,3	2,4	2,2	0,1			0,9
Sum KV		0,2	2,0	0,1	0,4	0,5	0,0			0,2

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

	Antall anmeldelser 2018	Antall anmeldelser 2019	Antall anmeldelser 2020	Befolkning 1.jan 2020	Pr. 1000 innbyggere 2019
Oslo politidistrikt	931	969	1 043	915 666	1,14
Øst politidistrikt	1 334	1 386	1 524	743 467	2,05
Innlandet politidistrikt	778	805	841	371 385	2,26
Sør-Øst politidistrikt	1 564	1 583	1 714	694 922	2,47
Agder politidistrikt	699	726	846	305 409	2,77
Sør-Vest politidistrikt	964	876	939	525 447	1,79
Vest politidistrikt	940	813	720	592 798	1,21
Møre og Romsdal politidistrikt	450	524	497	265 238	1,87
Trøndelag politidistrikt	787	754	910	470 128	1,94
Nordland politidistrikt	577	593	580	240 900	2,41
Troms politidistrikt	325	447	363	166 748	2,18
Finmark politidistrikt	249	208	247	75 472	3,27
	9 598	9 684	10 224	5 367 580	1,90

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antall ulykker	6 434	6 079	6 154	5 241	4 972	4 563	4 374	4 086	3 898	3 579	3 590
Drepte	208	168	145	187	147	117	135	106	108	108	93
Hardt skadde	714	679	699	703	674	693	656	665	602	565	627
Lettere skadde	7 319	7 009	6 713	5 753	5 397	4 831	4 613	4 245	4 078	3 589	3 686

D. Antall ulykker med drepte og hardt skadde fordelt på type ulykke (kilde: Statens vegvesen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Samme kjøretning	49	55	47	49	58	56	71	65	49	54	61
Motsatt kjøretning	233	193	180	188	161	160	141	156	146	159	135
Kryssende kjøretning	96	87	91	121	119	115	106	103	94	70	105
Fotgjenger innblandet	93	110	104	125	127	129	101	102	91	89	86
Utforkjøring	279	242	258	227	223	210	226	210	206	175	212
Andre uhell	36	45	47	68	57	59	63	68	45	45	49
Totalt	786	732	727	778	745	729	708	704	631	592	648

E. Antall drepte og hardt skadde fordelt på trafikantgrupper

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bil	625	537	530	503	426	395	388	379	367	349	331
MC/moped	127	112	127	153	159	176	173	176	164	151	185
Syklist	59	67	70	92	86	92	97	100	76	70	91
Fotgjenger	91	112	103	126	125	128	100	96	85	89	88
Andre	20	19	14	16	25	19	33	20	18	14	25
Totalt	922	847	844	890	821	810	791	771	710	673	720

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

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

G. Antall ulykker, drepte og skadde pr politidistrikt

Øst politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	880	28	71	938
2010	803	28	84	937
2011	789	12	67	879
2012	812	18	104	840
2013	736	16	93	816
2014	656	22	77	763
2015	651	15	73	752
2016	554	16	79	575
2017	526	10	85	559
2018	508	9	64	561
2019	437	14	67	437
2020	421	11	73	450

Oslo politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	1 081	13	61	1 106
2010	1 061	8	69	1 089
2011	943	7	76	963
2012	934	8	73	888
2013	821	8	117	813
2014	802	5	128	811
2015	722	6	125	717
2016	668	5	106	699
2017	571	6	82	534
2018	582	7	58	633
2019	482	3	54	497
2020	536	8	89	511

Innlandet politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	599	24	116	725
2010	525	30	100	633
2011	514	29	89	593
2012	533	20	97	576
2013	442	18	79	453
2014	402	16	67	463
2015	383	17	78	452
2016	366	16	58	417
2017	323	11	78	367
2018	402	12	101	416
2019	315	12	71	311
2020	330	16	81	334

Sør-Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	564	13	63	618
2010	484	10	64	525
2011	498	13	57	586
2012	492	13	48	584
2013	430	22	59	442
2014	418	9	46	420
2015	422	9	52	437
2016	363	18	61	333
2017	363	11	51	363
2018	313	9	52	317
2019	342	6	52	332
2020	296	5	45	299

Sør-Øst politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	968	29	117	1 212
2010	956	26	85	1 176
2011	853	23	116	1 128
2012	929	21	106	1 100
2013	839	33	93	1 059
2014	774	32	97	895
2015	680	18	100	747
2016	701	23	96	819
2017	648	15	81	752
2018	586	19	96	649
2019	552	15	101	552
2020	537	20	88	576

Vest politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	798	24	93	951
2010	734	23	77	901
2011	686	23	70	839
2012	669	19	87	752
2013	496	24	70	573
2014	501	12	73	535
2015	450	12	82	433
2016	444	10	69	450
2017	446	13	81	457
2018	417	15	71	425
2019	427	10	60	425
2020	417	6	68	407

Agder politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	458	18	59	502
2010	393	19	42	455
2011	382	9	34	447
2012	383	13	33	463
2013	317	10	44	360
2014	326	9	46	347
2015	289	11	37	294
2016	283	9	45	277
2017	265	5	54	290
2018	261	10	35	258
2019	224	8	24	225
2020	235	3	37	259

Møre og Romsdal politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	361	20	36	350
2010	349	8	50	313
2011	309	5	27	327
2012	320	6	36	313
2013	295	13	39	307
2014	284	7	36	282
2015	246	2	34	257
2016	229	5	27	261
2017	254	7	40	224
2018	207	6	33	200
2019	208	10	33	199
2020	179	3	32	187

Trøndelag politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	361	20	36	350
2010	349	8	50	313
2011	309	5	27	327
2012	320	6	36	313
2013	295	13	39	307
2014	284	7	36	282
2015	246	2	34	257
2016	229	5	27	261
2017	254	7	40	224
2018	207	6	33	200
2019	208	10	33	199
2020	179	3	32	187

Troms politidistrikt

	Ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	319	11	36	361
2010	297	22	42	351
2011	291	9	34	326
2012	259	9	23	286
2013	200	11	33	205
2014	218	10	30	246
2015	173	9	24	196
2016	197	9	30	213
2017	195	8	33	201
2018	182	4	32	183
2019	187	15	35	191
2020	165	9	33	181

Nordland politidistrikt

	Ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	319	11	36	361
2010	297	22	42	351
2011	291	9	34	326
2012	259	9	23	286
2013	200	11	33	205
2014	218	10	30	246
2015	173	9	24	196
2016	197	9	30	213
2017	195	8	33	201
2018	182	4	32	183
2019	187	15	35	191
2020	165	9	33	181

Finnmark politidistrikt

	Antall ulykker	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2009	100	5	15	112
2010	78	3	16	81
2011	94	9	18	120
2012	86	-	5	107
2013	61	6	8	70
2014	59	5	10	54
2015	52	2	8	54
2016	63	6	9	55
2017	52	2	9	48
2018	53	2	11	54
2019	55	1	13	62
2020	59	1	7	67

11. Litteraturliste

- Adminaté-Fodor, Dovelé, Jenny Carson, og Graziella Jost. 2021. Ranking EU progress on road safety. 15th Road safety performance index report. ETSC.
- Bjørnskau, Torkel. 2020. Risiko i trafikken 2017/18. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, Rune, og Alena Katharina Høye. 2021. Hva forklarer nedgangen i antall drepte og hardt skadde i trafikken etter 2000? Rapport 1816. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Furuhaugen, Håvard, Ragnhild E. G. Jamt, Galina Nilsson, Vigdis Vindenes, og Hallvard Gjerde. 2018. Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet 2016-17. Oslo Universitetssykehus.
- Karlsen, Katrine, og Aslak Fyhri. 2021. Elsparkesykler til glede og besvær. Rapport 1828. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Madslie, Anne, Christian Steinsland, og Nina Hulleberg. 2021. Framskrivinger for persontransport 2018-2050. Oppdatering av beregninger fra 2019. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Madslie, Anne, og Inger Beate Hovi. 2021. Framskrivinger for godstransport 2018-2050. Oppdateringer av beregninger fra 2019. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Nævestad, Tor-Olav, og Inger Beate Hovi. 2020. Ulykkesrisikoen til norske og utenlandske tunge gods-biler i Norge. Rapport 1801. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Pettersen, Siren, Gerrit Middelkoop, og Knut Hjelmeland. 2021. Rusmiddelstatistikk. Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2020. Oslo: Oslo universitetssykehus, Avdeling for rettsmedisinske fag.
- Ringén jr., Svein. 2021. Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020. Statens vegvesen.
- Sagberg, Fridulv, Alena Katharina Høye, og Hanne Beate Sundfør. 2016. «"Jeg så ham ikke" - Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken; TØI-rapport 1535/2016.»
- Statens vegvesen. 2019. «Tilstandsundersøkelse kap. 1 Bruk av bilbelte 2019.»
- Statens vegvesen. 2020. «Trafikksikkerhetsutviklingen 2019. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.»
- Statens vegvesen. 2021. «Trafikksikkerhetsutviklingen 2020. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.»
- Statens vegvesen, Politiet, Trygg trafikk, Utdanningsdirektoratet, KS, Helsedirektoratet. 2018. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.