



Statens vegvesen

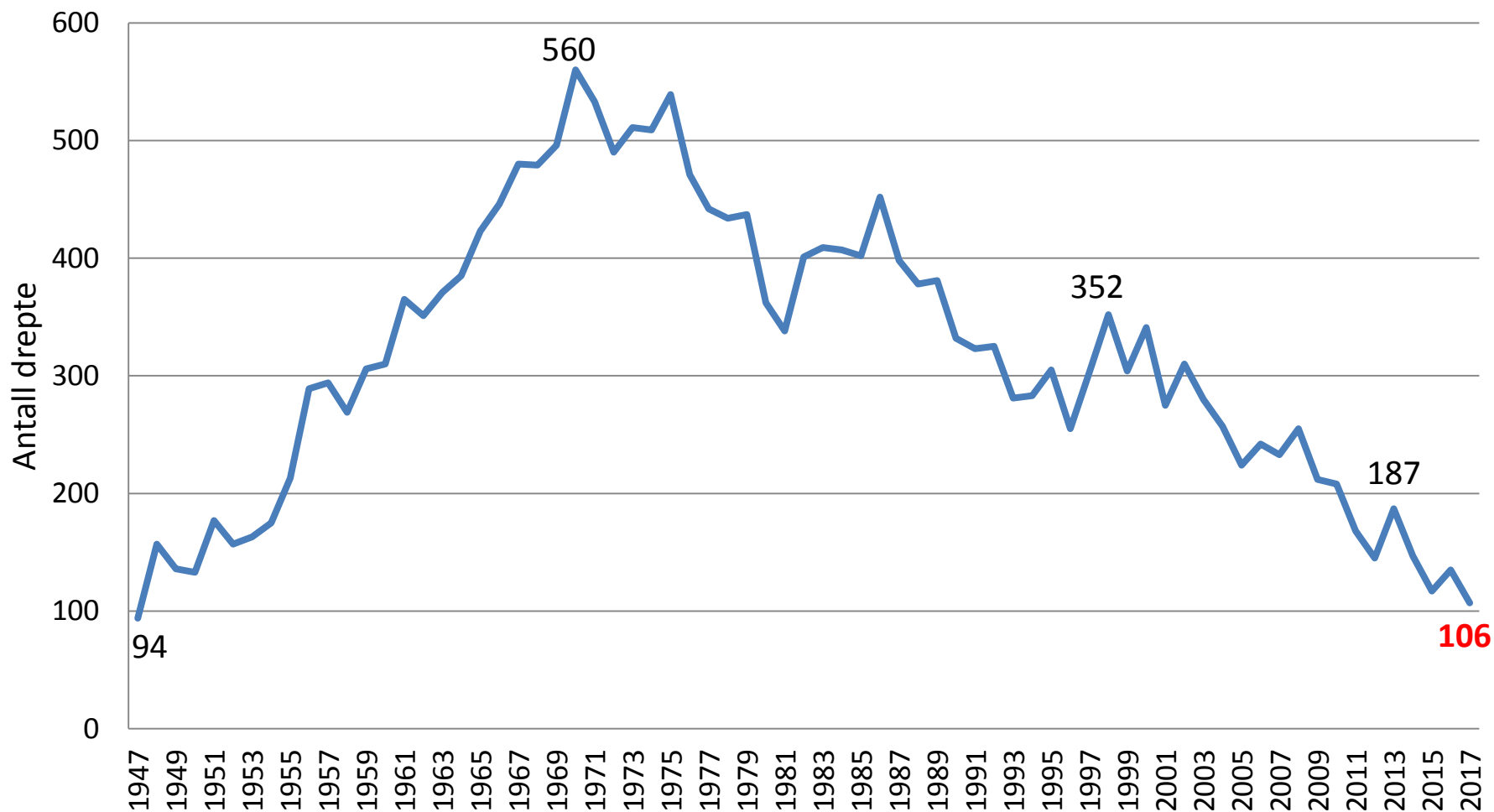


Vad är framgångsfaktorn för Norges trafiksäkerhetsarbete?

v/Sigurd Løtveit, Statens vegvesen

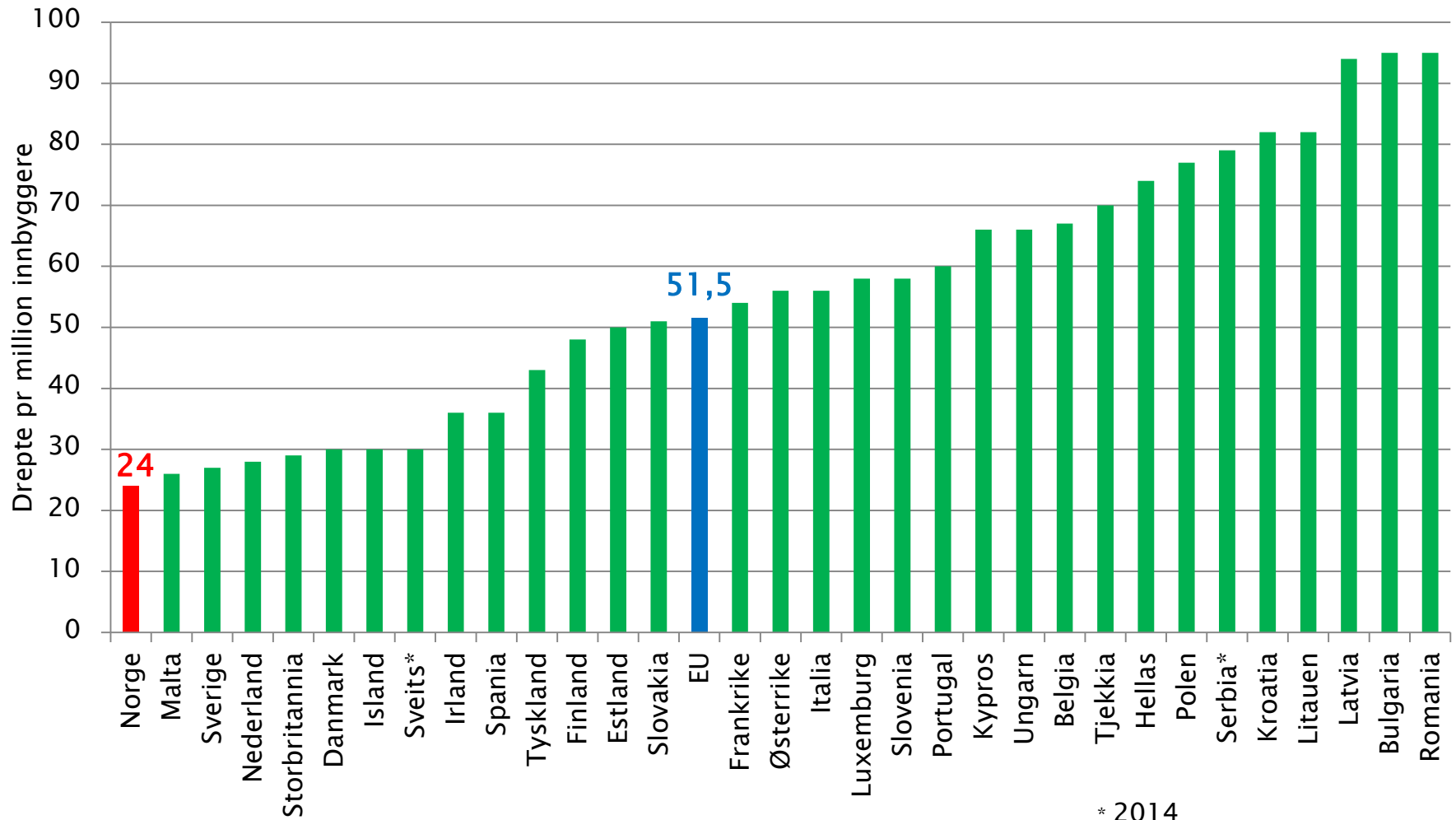


Utvikling i antall drepte i vegtrafikken i Norge





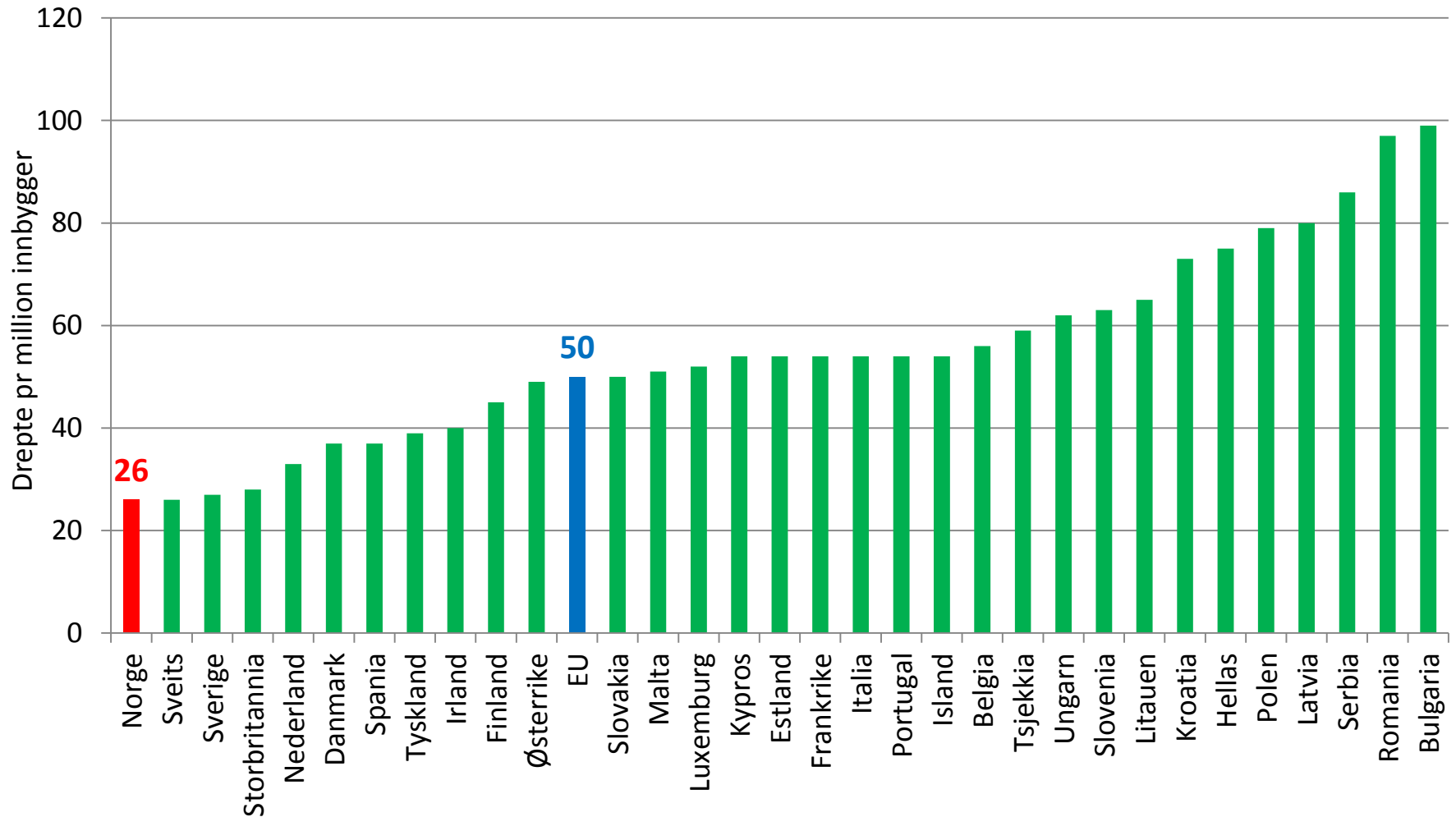
Drepte pr mill. innbyggere – 2015



* 2014

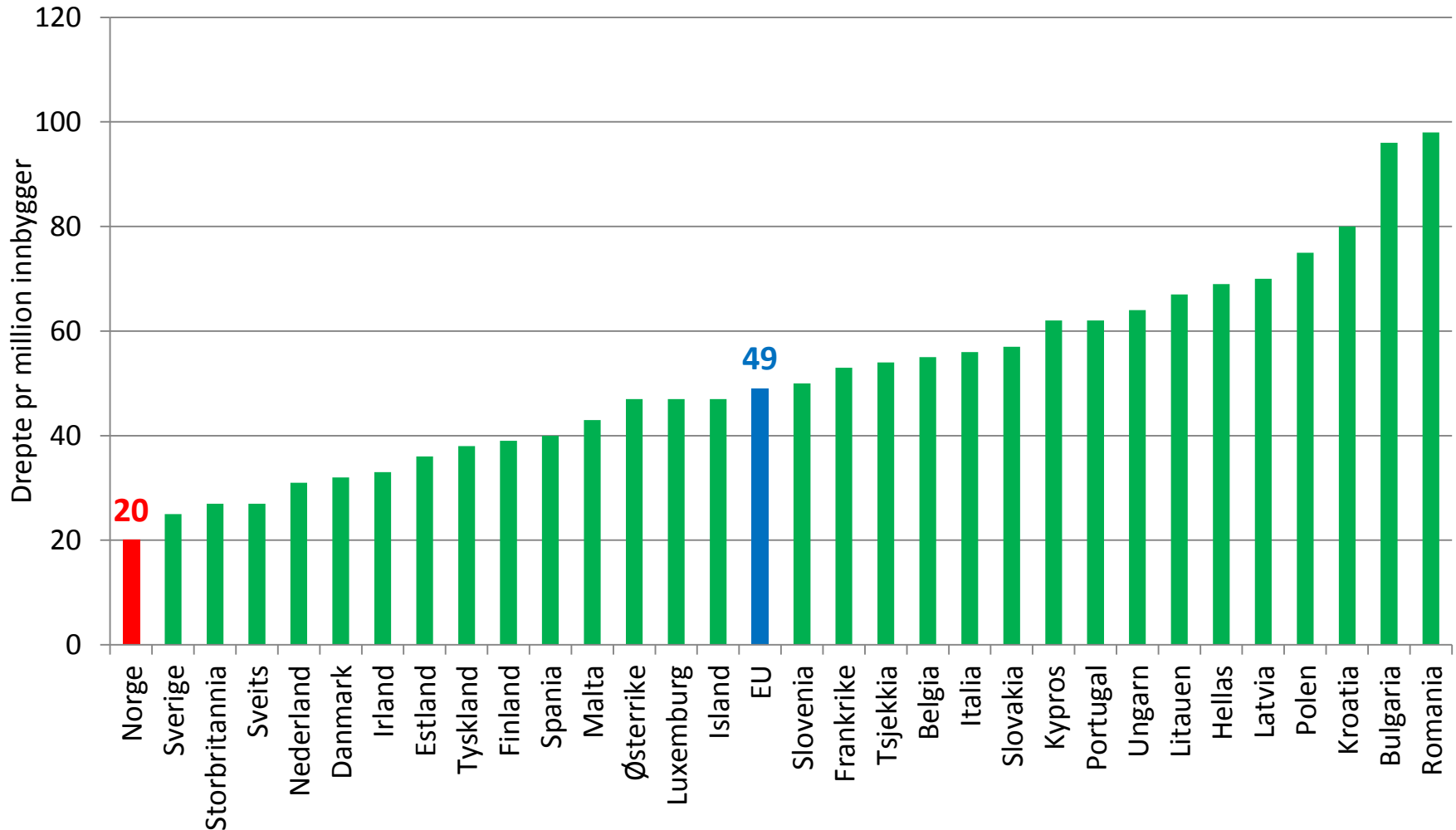


Drepte pr mill. innbyggere – 2016





Drepte pr mill. innbyggere – 2017





- Én aktør (Statens vegvesen) har et ansvar som både omfatter:
 - Bygging, drift og vedlikehold
 - Gjennomføring av verkstedkontroll, ulike former for kjøretøykontroll, kjøre- og hviletidskontroll og bilbeltekontroll
 - Gjennomføre førerprøver og kjøreskoletilsyn
 - Utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og kjøretøy
- Statens vegvesen er gitt et «sektoransvar» for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegtransportsystemet. Dette omfatter bl.a. trafikksikkerhet, og forplikter etaten til å ta initiativ, samt å støtte og oppmuntre de andre trafikksikkerhetsaktørene, slik at det samlede trafikksikkerhetsarbeidet blir best mulig.

Sentrale dokumenter i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet

- **Politiske dokumenter** på strategisk/overordnet nivå:
 - Meld. St. 33 (2016–2017)
Nasjonal transportplan 2018–2029
 - Meld. St. 40 (2015–2016)
Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering
- **Administrativt utarbeidet dokument** med fokus på tiltak som skal gjennomføres for å nå politisk fastsatte mål og ambisjoner:
 - Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021





Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021



Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Mandat for arbeidet

- Skal gi en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde.
- Skal bidra til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene



Tiltaksplanen er et samarbeidsprosjekt

| Sentrale nasjonale aktører | Andre nasjonale aktører | Fylkeskommuner | Storby-kommuner | Interesseorganisasjoner |
|---|--|--|---|---|
| Statens vegvesen (Vegdirektoratet + de fem regionene) | Arbeidstilsynet | <ul style="list-style-type: none">- Østfold- Akershus- Hedmark- Oppland- Buskerud- Vestfold- Telemark- Aust-Agder- Vest-Agder- Rogaland- Hordaland- Sogn og Fjordane- Møre og Romsdal- Sør-Trøndelag- Nord-Trøndelag- Nordland- Troms- Finnmark | <ul style="list-style-type: none">- Oslo- Bærum- Kristiansand- Stavanger- Bergen- Trondheim- Tromsø | <ul style="list-style-type: none">- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund- Av og til (rusforebyggende)- KNA- MA - Rusfri trafikk og livsstil- Nei til Frontkollisjoner- NHO Transport- NHO Logistikk og Transport- NAF- Norges Cykleforbund- Norges Lastebileierforbund- Norsk Motorcykel Union- Norges Taxiforbund- Norsk Transportarbeiderforbund- Pensjonistforbundet- Personskadeforbundet LTN- Røde kors- Skadeforebyggende Forum- Syklistenes Landsforening- Trafikkforum- Trafikksikkerhetsforeningen- Pensjonistforbundet- Yrkestrafikkforbundet |
| Trygg Trafikk | Forsvaret | | | |
| Politiet | Tolldirektoratet | | | |
| Helsedirektoratet | Kompetanse Norge | | | |
| Utdanningsdirektoratet | Kriminalomsorgen | | | |
| | Folkehelseinstituttet | | | |
| | Integrerings- og mangfoldsdirektoratet | | | |
| | Vegtilsynet | | | |
| | Nye Veier AS | | | |
| | Statens Havarikommisjon for Transport | | | |



Målhierarkiet for trafikksikkerhet

1. Nullvisjonen – *Et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd*
2. Etappemål – *Maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Mål om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål*
3. Tilstandsmål – *Mål for tilstandsendringer innenfor ulike områder der tilstandsutviklingen har vesentlig betydning for trafikksikkerheten. Gjelder både trafikantatferd, kjøretøyparkens utvikling og vegstandard*
4. Tiltak – *Oppfølgingstiltak som de ulike aktørene vil gjennomføre for at vi skal nå tilstandsmålene og være på rett kurs i forhold til etappemålet.*



Målhierarkiet for trafikksikkerhet

1. Nullvisjonen – *Et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd*
2. Etappemål – *Maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Mål om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål*
3. Tilstandsmål – *Mål for tilstandsendringer innenfor ulike områder der tilstandsutviklingen har vesentlig betydning for trafikksikkerheten. Gjelder både trafikantatferd, kjøretøyparkens utvikling og vegstandard*
4. Tiltak – *Oppfølgingstiltak som de ulike aktørene vil gjennomføre for at vi skal nå tilstandsmålene og være på rett kurs i forhold til etappemålet.*

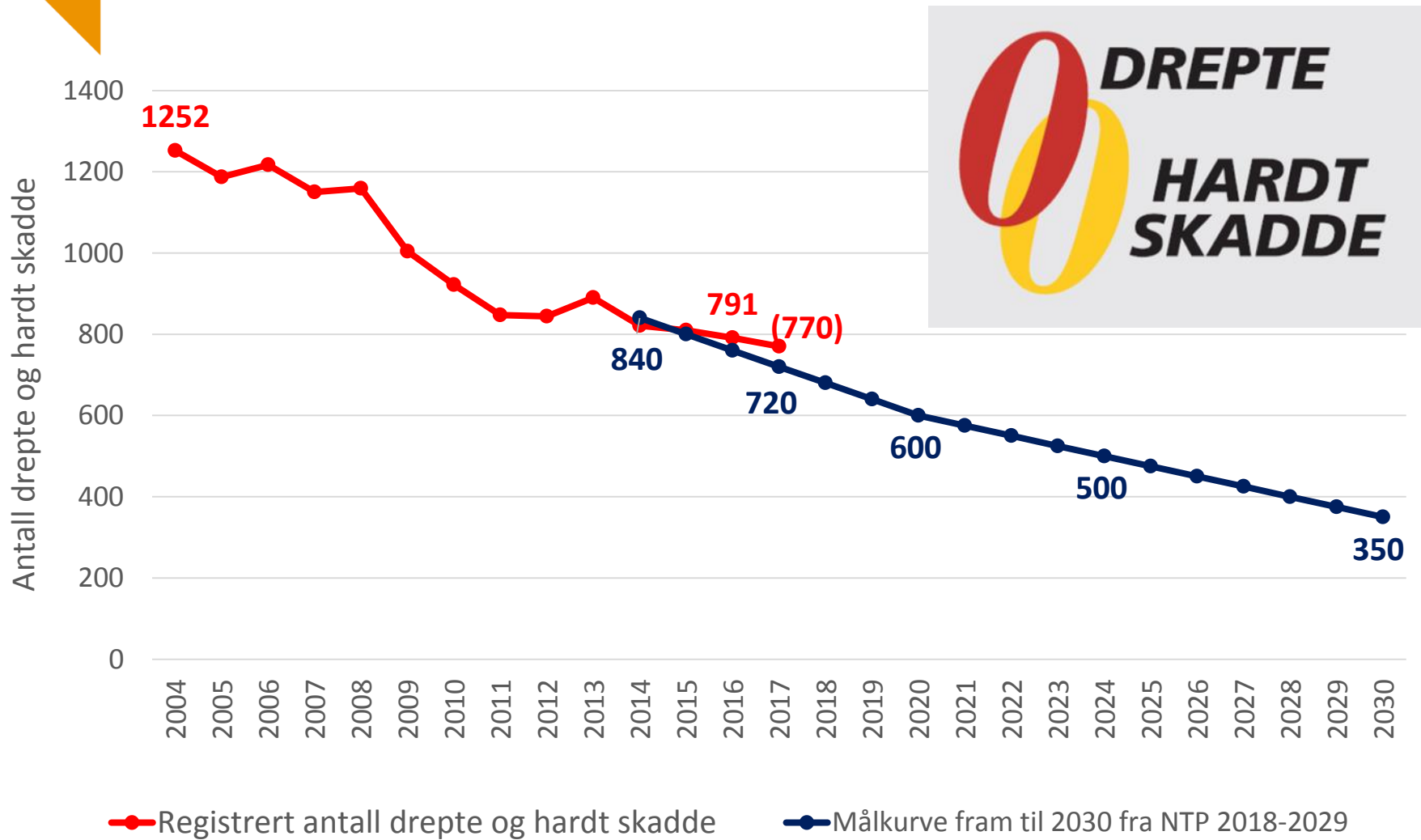


Nasjonal
transportplan

(1) Overordnet styring av trafikksikkerhetsarbeidet/samhandling/organisering



Statens vegvesen





Målhierarkiet for trafikksikkerhet

1. Nullvisjonen – *Et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd*
2. Etappemål – *Maksimalt 350 drepte og hardt skadde innen 2030. Mål om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål*
3. Tilstandsmål – *Mål for tilstandsendringer innenfor ulike områder der tilstandsutviklingen har vesentlig betydning for trafikksikkerheten. Gjelder både trafikantatferd, kjøretøyparkens utvikling og vegstandard*
4. Tiltak – *Oppfølgingstiltak som de ulike aktørene vil gjennomføre for at vi skal nå tilstandsmålene og være på rett kurs i forhold til etappemålet.*



Nasjonal
transportplan

Nasjonal
tiltaksplan
for trafikk-
sikkerhet
på veg



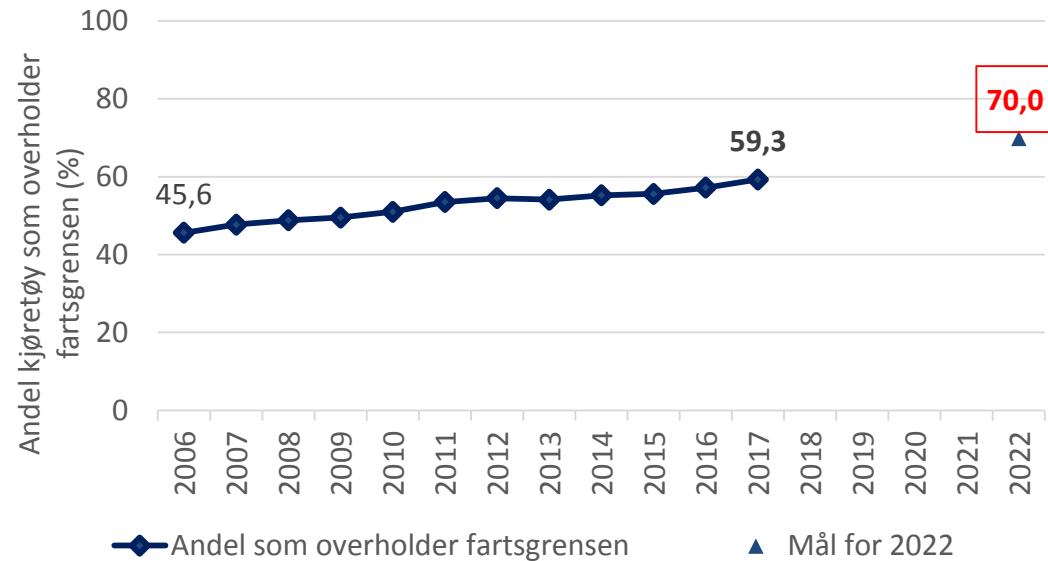
Hovedstruktur i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021*

- Hovedfokus på **tiltak** innenfor 13 ulike innsatsområder:
 - 1) Fart
 - 2) Rus
 - 3) Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn
 - 4) Barn (0–14 år)
 - 5) Ungdom og unge førere
 - 6) Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
 - 7) Gående og syklende
 - 8) Motorsykel og moped
 - 9) Transport med tunge kjøretøy
 - 10) Møteulykker og utforkjøringsulykker
 - 11) Tilrettelegging for automatiserte kjøretøy
 - 12) Kjøretøyteknologi
 - 13) Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner
- Innenfor hvert innsatsområde er det formulert ett eller flere **mål for tilstandsutviklingen**:
 - Andel som overholder fartsgrensene (1)
 - Omfanget av ruspåvirket kjøring (2)
 - Bilbeltebruk (3)
 - osv.



Eksempel – Innsatsområde 1: Fart

Innen 2022 skal 70 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.



Oppfølgingstiltak:

1. Politiet vil styrke innsatsen for å forebygge fartslovbrudd ved å øke bruken av politiets lasere.
2. Politiet vil effektivisere arbeidet med fartskontroller, ved å gå over til digital bøtelegging, der bøter ilegges på stedet.
3. Statens vegvesen vil revidere gjeldende kriterier for streknings-ATK og punkt-ATK. Vegnettet vil bli gjennomgått med sikte på å finne fram til nye strekninger og punkter som tilfredsstillende reviderte kriteriene.
4. Politiet vil i samarbeid med Statens vegvesen vurdere hvordan vi bedre kan utnytte potensialet for effektiv bruk av fotoboksene på eksisterende strekninger med streknings-ATK og punkt-ATK.
5. Statens vegvesen vil slutføre arbeidet med nye fartsgrensekriterier i 2018. De nye fartsgrensekriteriene skal være implementert på riksvegnettet innen 31/12-2019.
6. Statens vegvesen vil i 2018 utrede grunnlaget for en ny fartskampanje, med tanke på iverksettelse fra 2019.

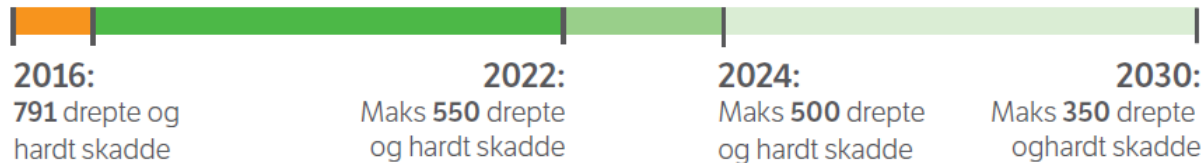
(1) Overordnet styring av trafikksikkerhetsarbeidet/samhandling/organisering



Statens vegvesen

136 tiltak ► bedre trafikksikkerhet

Mål for tiltaksplanen:





Oppfølging av **Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet**

- Det utarbeides hvert år en rapport som viser hvordan vi ligger an i forhold til **etappemålet** og **tilstandsmålene**.
- Annet hvert år utarbeides det en rapport som viser hvordan vi ligger an i arbeidet med de ulike **oppfølgingstiltakene** i tiltaksplanen.

Rapportene oversendes til Samferdselsdepartementet, som dermed har anledning til å justere kursen i trafikksikkerhetsarbeidet dersom det er nødvendig

- Hvert år i juni arrangeres det en **resultatkonferanse**, med blant annet Samferdselsministeren til stede. Oppfølgingsrapportene (se de to første kulepunktene) legges fram på konferansen. I tillegg blir det gitt en faglig oppdatering innenfor tema av særlig betydning for trafikksikkerheten.

(2) Lavt hastighetsnivå i Norge



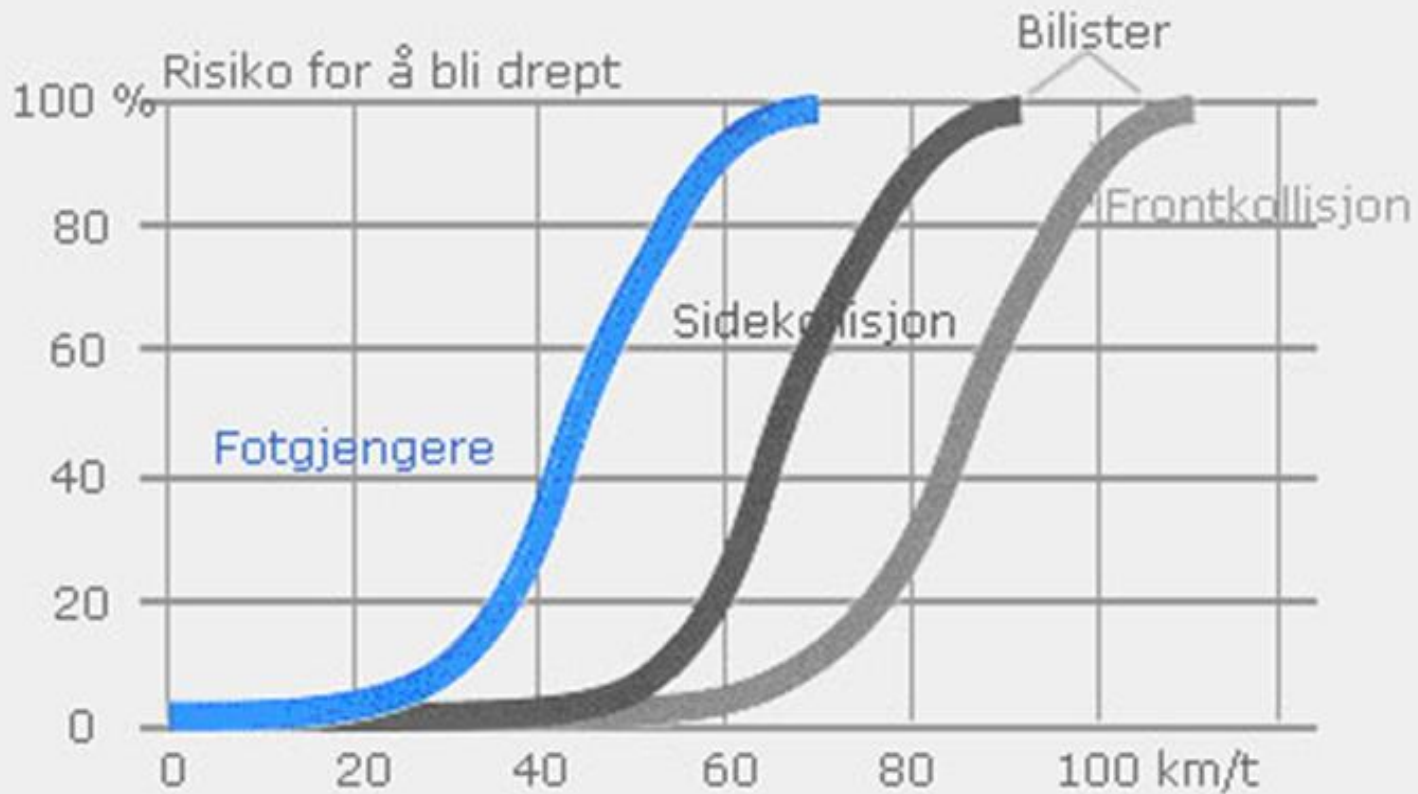
Statens vegvesen





(2) Lavt hastighetsnivå i Norge

Prinsippskisse for sammenhengen mellom fart og risiko for å bli drept ved ulike typer kollisjon



(2) Lavt hastighetsnivå i Norge



Statens vegvesen

Andel av trafikkarbeidet med fartsgrense 90 km/t eller høyere som utføres på møtefri (fysisk møteseparerad) veg:

- Sverige: 75 % (jf. *Analysrapport om trafiksäkerhetsutvecklingen 2016*)
- Norge 95 %

(2) Lavt hastighetsnivå i Norge



Statens vegvesen

I følge fartsgrensekriteriene i Norge skal:

Veger med døgnetrafikk over 8000 som ikke har midtrekkverk eller forsterket midtoppmerking ha fartsgrense 70 km/t eller lavere



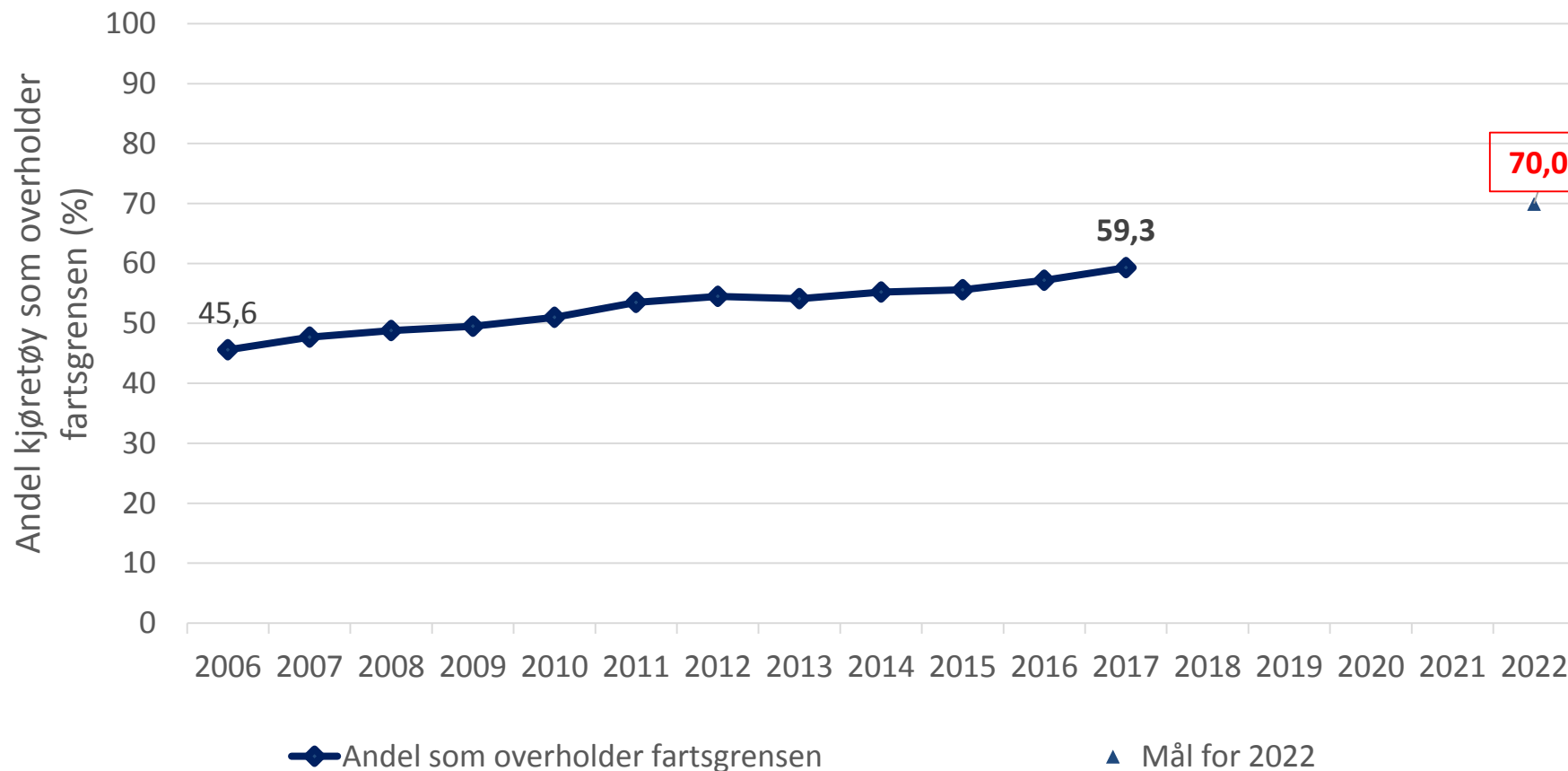
Forsterket vegoppmerking
Linjer som gir vibrasjon/støy ved overkjørsel

(2) Lavt hastighetsnivå i Norge



Statens vegvesen

Overholdelse av fartsgrensene – Utvikling og mål



(2) Lavt hastighetsnivå i Norge



Statens vegvesen

Konsekvensen av kombinasjonen

- (1) økt overholdelse av fartsgrensene
- (2) stor innsats til bygging av møtefrie veger og etablering av forsterket midtoppmerking
- (3) lave fartsgrenser på veger utenfor tettbygd strøk med møtende trafikk og
- (4) nye biler med økt passiv sikkerhet:

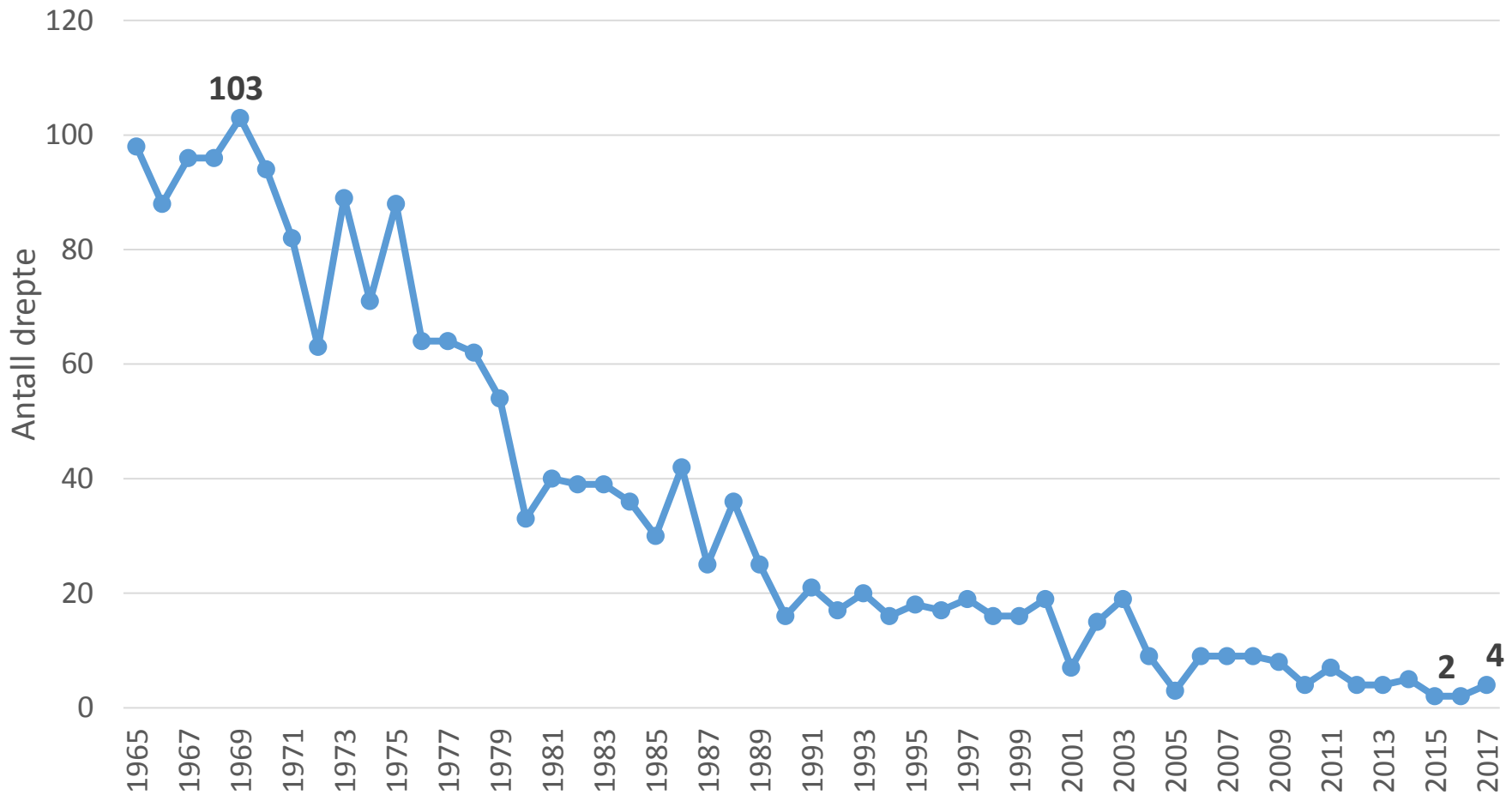
- Etter 2010 har det vært en klar nedgang i andelen av de drepte og hardt skadde som er bilførere eller bilpassasjerer (fra 68 % i 2010 til 49 % i 2016).
- Etter 2010 har det vært en klar nedgang i antall drepte og hardt skadde i møteulykker og utforkjøringsulykker. De øvrige uhellstypene har samlet hatt en økning i drepte og hardt skadde.

(3) Svært god utvikling når det gjelder antall drepte barn



Statens vegvesen

Utviklingen i drepte barn (0–14 år) i vegtrafikken



(3) Svært god utvikling når det gjelder antall drepte barn



Statens vegvesen

Viktige årsaker til utviklingen – Hva har vi gjort riktig?



(3) Svært god utvikling når det gjelder antall drepte barn



Statens vegvesen

Viktige årsaker til utviklingen – Hva har vi gjort riktig?

- Kommunal arealplanlegging
- Fokus på trafikkopplæring
- Sikring av barn i bil



Statens vegvesen

Takk for oppmerksomheten