



POLITIET
UTRYKNINGSPOLITIET

Politidirektoratet/Utrykningspolitiet



Politiets tilstandsanalyse for 2025

Trafikksikkerhetsarbeid

Januar 2025

Innhold

Forord	5
Sammendrag	6
1. Ulykkesutvikling	8
1.1. Ulykkestype.....	9
1.2. Sted.....	10
1.2.1. Politidistrikt	10
1.2.2. Veikategori og fartssone	11
1.3. Tid	13
1.3.1. Måned	13
1.3.2. Ukedag.....	13
1.3.3. Tid på døgnet	13
1.4. Alder og Kjønn	14
1.4.1. Kjønn	14
1.4.2. Alder	14
1.5. Trafikantgrupper	15
1.5.1. Personbil og varebil	15
1.5.2. Tungbil (lastebil og buss)	16
1.5.3. MC/moped/ATV	16
1.5.4. Sykkel og liten elektrisk motorvogn.....	18
1.5.5. Fotgjenger	19
1.6. Årsaker	20
2. Hastighet.....	22
2.1. Hastighet i trafikken	22
2.2. Hastighet i ulykker	23
2.3. Hastighetsovertredelser	23
2.3.1. Sted	24
2.3.2. Alder og kjønn	24
2.3.3. Nasjonalitet	26
2.3.4. Type kjøretøy	27
2.3.5. Alvorlighetsgrad	27
3. Ruspåvirket kjøring	29
3.1. Rus i trafikken	29
3.2. Rus i ulykker	30
3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring.....	31
3.3.1. Tid.....	31
3.3.2. Sted	32

3.3.3. Alder, kjønn, kjøretøy, sivilstand og nasjonalitet	32
3.3.4. Gjengangere	33
3.3.5. Type rus	33
3.3.6. Andre forhold	34
3.4. Rus- og medikamentbruk i samfunnet for øvrig	37
3.4.1. Alkohol.....	37
3.4.2. Narkotika	37
3.4.3. Legemidler	38
4. Uoppmerksomhet	39
4.1. Uoppmerksomhet i trafikken	39
4.2. Uoppmerksomhet i ulykker	42
4.3. Overtredelser uoppmerksomhet - Ulovlig bruk av mobiltelefon	42
4.3.1. Alder, kjønn og nasjonalitet	42
4.3.2. Type kjøretøy	43
5. Verneutstyr	44
5.1. Verneutstyr i trafikken	44
5.1.1. Bilbelte	44
5.1.2. Sikring av barn i bil	45
5.1.3. Hjelm	45
5.1.4. Refleks	45
5.2. Verneutstyr i ulykker.....	46
5.3. Overtredelser manglende eller feil bruk av verneutstyr	46
5.3.1. Bilbelte	46
5.3.2. Hjelm	46
6. Aggressiv eller annen farlig atferd	47
6.1. Aggressiv eller annen farlig atferd i ulykker.....	47
6.2. Aggressiv eller annen farlig atferd i trafikken	47
6.2.1. "Villmannskjøring"	47
6.3. Overtredelser aggressiv eller annen farlig atferd i trafikken	48
7. Trender og utviklingstrekk	50
7.1. Befolkning	50
7.2. Kjøretøy	50
7.2.1. Teknisk utvikling	51
7.3. Vei.....	53
Vedlegg	54
A. Antall ulykker og skadde i trafikken 2016- 2023 totalt og per politidistrikt	54

B. Oversikt per politidistrikt over FV, RV og EV lenger enn 10 km, med mer enn 5 drepte og hardt skadde 2019-2023, og der drepte og hardt skadde 2019-23 pr km større en 0,7	56
C. Resultat fra Veikantundersøkelse ulovlig bruk av mobiltelefon 2024....	58
D. Trafikksikkerhetsindikatorer i EU -Baseline project	60
E. Internasjonal trafikksikkerhetsundersøkelse -ESRA	65
Litteraturliste	68
.....	71

Forord

Etter mange år med jevn reduksjon i antallet trafikkdrepte har antall omkomne økt de siste to årene, og den positive utviklingen kan synes å ha stagnert. Utviklingen viser at vi er klart på etterskudd i forhold til målkurven frem mot 2030 og 2050, og dette etterslepet øker.

Gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036¹ opprettholder Regjeringen ambisjonen fra Nasjonal transportplan 2022-2033, men forsterker den gjennom tallfestede etappemål: Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

NTP fastholder at etappemålene er svært ambisiøse og krever intensivering på alle områder i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Trafikksikkerhet må ha høy prioritet og forsterket innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, noe som Justis- og beredskapsdepartementet i tildelingsbrevet til politiet har gitt Politidirektoratet i oppdrag å rapportere på (bilde 1).

OPPDRAK 5	Styrke arbeidet med trafikksikkerhet
Rapportering	Årsrapport
Beskrivelse Departementet viser til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 og i den sammenheng til Norges ambisjon i Nasjonal transportplan (NTP) om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Vi ber Politidirektoratet om å analysere politiets bidrag for å innfri 2030-målet, ved behov foreta nødvendige justeringer i arbeidet og fremme målrettet samarbeid med relevante statlige, kommunale og private aktører.	

Bilde 1 Fra Justis- og beredskapsdepartementet Tildelingsbrev 2024 Politiet²

Politikontroller er av de mest kostnadseffektive trafikksikkerhetstiltakene vi har. Dette gjelder særlig politiets kontroll og håndheving av fart, rus og annen trafikkfarlig adferd. Regjeringen ser den samlede politiinnsatsen som avgjørende for nødvendig progresjon i trafikksikkerhetsarbeidet

Tilstandsanalysen er som tidligere et viktig kunnskapsgrunnlag for målrettet og effektiv for politiet trafikksikkerhetsarbeid. Først og fremst basert på kunnskap fra andre kilder enn resultat fra politiets kontrollaktivitet. Resultat fra politiets kontrollaktivitet omhandles i politiets styringsverktøy samt gjennom interne kvalitetsanalyser.

Med denne rapporten håper jeg at en felles situasjonsforståelse gjør at vi kan målrette vår trafikksikkerhetsinnsats for tryggere veier.

Knut Smedsrud
Sjef Utrykningspolitiet

¹

<https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/no/pdfs/stm202320240014000dddpdfs.pdf>

² <https://www.regjeringen.no/contentassets/80197702ddb144e8a016a040e656751f/tildelingsbrev-politiet-2024.pdf>

Sammendrag

Antall drepte og hardt skadde i 2023 var 678, med 110 drepte og 568 hardt skadde. Den gode utviklingen frem mot slutten av 2010-tallet ser ut til å stagnere. Sammenlignet med 2022 var det seks færre drepte og ti færre hardt skadde. I følge nullvisjon og etappemål skulle det vært maks 525 drepte eller hardt skadde i 2023.

I 2023 var det flere drepte og hardt skadde i aldersgruppen 15-19 år sammenlignet med tidligere år. I følge ny TØI-rapport ble risikoen for alvorlige ulykker for ungdom kraftig redusert fra 2009/10 til 2017/18, men det er ingen klar tendens til at denne gunstige utviklingen har fortsatt.

Risikoberegningene til TØI fant at for bilførere var det kvinner 75+ som hadde høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd.

193 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken på moped, MC eller ATV/UTV i 2023, det var 17 % flere enn i 2022 og nest-høyeste tall i løpet av hele siste tiårsperiode. TØI-rapporten finner at risiko for person på lett MC i 2022 ble beregnet til å være 57 ganger høyere enn for bilfører. De beregnede risikotallene for lett MC har derimot hatt en jevn nedadgående utvikling fra 2005, mens for tung MC var det nedadgående utvikling frem til 2009/10, denne ser deretter ut til å flate ut.

Dybdeanalyse av dødsulykkene i 2023 fant at høy fart medvirket til at 25 % av dødsulykkene i 2023 skjedde, mens høy fart medvirket til skadeomfanget i 58 %. Kjøring i ruspåvirket tilstand var en sannsynlig medvirkende faktor i 20 % av dødsulykkene. Særlig risikofylt atferd var vurdert som en medvirkende faktor i seks dødsulykker. Videre ble bruk av mobiltelefon ble påvist i 4 % av dødsulykkene, og av personer omkommet i bil ble det avdekt at 18 % ikke brukte bilbelte eller brukte det feil.

Hastighet

Hastighetsmålinger fra Statens vegvesen viste at 62,1 % overholdt fartsgrensen på norske veier i 2023, det er en økning på 0,4 prosentpoeng fra 2022, samme som før pandemien (2019).

Over flere år har alvorlighetsgraden i fartsovertredelsene gått ned. Dette kan sees som en naturlig følge av at hastighetsnivået på norske veier har gått ned. Det er derimot meldt inn bekymringer fra polititjenestepersoner at det oppleves som at de ekstreme fartsovertredelsene har blitt grovere. Vi ser også at de aller groveste fartsovertredelsene i ATK i 2023 var mer alvorlig enn de aller groveste sakene fra 2022.

Rus

En veikantundersøkelse fra 2016/17 viste at 0,2 % av sjåførene hadde en alkoholkonsentrasjon over 0,2 promille i blodet, anslagsvis 0,7 % hadde illegale stoffer i konsentrasjoner over de faste straffegrensene og 1,1 % hadde verdier over straffegrensen av trafikkfarlige legemidler³.

29 % av de anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2023, var anmeldt flere ganger i 2023 og/eller i perioden 2019-2022, og 60 % av gjerningspersonene hadde vært anmeldt for andre forhold enn ruspåvirket kjøring i løpet 5 års-perioden.

³ En stor andel hadde brukt legemidlet i forskrevet dose i henhold til resept, og ville derfor ikke blitt dømt for ruspåvirket kjøring.

Blodprøver i trafikksaker analysert av OUS viser at alkohol, THC, og (met)amfetamin var de rusmidlene som hyppigst ble påvist, mens det de siste årene er markant økning i antall blodprøver der det påvises kokain. Stor økning i kokain ser man også i beslagsstatistikken til Kripes.

Tall fra SSB finner liten nedgang i alkoholbruk, noen økning for bruk av cannabis og kokain (gjelder spesielt de unge). Andel som bruker reseptbelagte legemidler er også stabil siste fem år. Over tid finner man økning i alkoholbruk, særlig blant eldre kvinner. Andel som bruker reseptbelagte legemidler er også langt høyere blant eldre.

Uoppmerksomhet

En TØI-studien fant, fra observasjon av atferd i personbil/varebil, at bruk av håndholdt telefon var den sekundæraktiviteten som hyppigst ble observert (3,6 %). UPs veikantundersøkelse i 2024 viste at 2,4 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig hvorav 0,47 % for prating og 1,96 % for teksting/lesing. Resultatene fra 2024 viste nedgang fra tilsvarende undersøkelse i 2022 (2,9 %) og 2019 (3,6 %). I en spørreundersøkelse gjennomført av Tryggtrafikk blant ungdom (15-24 år) svarte derimot hele 54 % av de spurte ungdommene at de bruker mobilen ulovlig.

Bilbelte

I følge tall fra veikanttelling gikk bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer ned fra 97,6 til 97,1 % fra 2022 til 2023. Bilbeltebruken har økt jevnt over flere år, dette resultatet var dermed dårligere enn resultatene for tellingene for årene helt tilbake til 2016. Nedgangen var størst for førere innenfor tettbygd strøk, her gikk andelen bilbeltebruk ned fra 97,7 til 96,9 %.

Villmannskjøring

UP-distrikt Vest og Bergen har de to siste årene vært særlig plaget med et lett mc-miljø som kjører på en slik måte at de er til fare for seg selv og andre.

Det meldes om at Streetmeet-aktiviteten i Sør-Øst pd har avtatt etter innsats fra politiet, mens at det fortsatt ser ut til å være en utfordring i Øst pd.

Annet

Studie fra TØI viser at den store reduksjoner av det totale antall ulykker som følge av førerstøttesystemer ikke er som forventet. Noen førerstøttesystemer kan også ha uheldige virkninger på føreratferd. Blant annet kan førerne ha overdreven tillit til systemene og bli mer uoppmerksomme eller koble seg helt ut fra bilkjøringen. En SINTEF-studie viser at bruk av berørings skjerm under kjøring krever betydelig oppmerksomhet og distraherer førerne.

1. Ulykkesutvikling

Antall politiregistrerte personskadeulykker i trafikken i Norge var på litt over 8 000 per år i hele perioden fra ca. 1970 til ca. 2007, men har deretter blitt kraftig redusert, se figur 1. I 2023 ble det registrert 3 359 politiregistrerte personskadeulykker med 4 366 drepte og skadde.

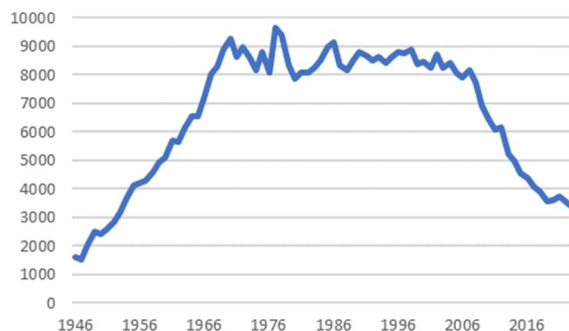
For antall drepte og hardt skadde så vi en reduksjon allerede fra 1970, se figur 2 og 3. Historisk ser vi at ulykkestallene har blitt påvirket av den økonomiske utviklingen, pandemien i 2020-21 ser også ut til å ha hatt en innvirkning.

Antall drepte og hardt skadde i 2023 var 678, med 110 drepte og 568 hardt skadde. Den gode utviklingen frem mot slutten av 2010-tallet ser ut til å stagnere. Sammenlignet med 2022 var det seks færre drepte og ti færre hardt skadde. I følge nullvisjon og etappemål skulle det vært maks 525 drepte eller hardt skadde i 2023⁴.

Det er påvist betydelig underrapportering av hardt skadde i den offisielle ulykkesstatistikken, som er basert på politirapporterte personskadeulykker. Totalt ble 8 973 skader etter veitrafikkulykker rapportert til Norsk pasientregister i 2023. I 6 511 trafikkskader ble skadegrad registrert. Av disse hadde 347 alvorlig skade (AIS 3+) og 1 276 moderat skade (AIS 2). Av ulykkene i pasientregisteret var det sykkelulykker som hyppigst var rapportert, med 2 533 tilfeller, tilsvarende tall fra politiregistrerte ulykker var 326. (Dahlstrøm, Håndlykken og Heyeraas 2024).

Veitrafikkulykker er et betydelig samfunnsproblem med store menneskelige lidelser og høye samfunnskostnader. Basert på statistikk for de siste årene er de årlige samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker i Norge beregnet til 30 mrd. kr (2024-kr). Dette omfatter både kostnader til personskade og til materielle skader⁵.

På verdensbasis falt antall drepte i trafikken til 1,19 millioner i 2021 som var 5 % lavere enn i 2010. Mer enn halvparten av alle FNs medlemsland, inkludert noen av de landene som var hardest rammet, rapporterte en nedgang i dødsulykker. Reduksjonen i drepte skjedde til tross for mer enn dobling av den globale motorvognparken, betydelig utvidet veinett og økning i den globale befolkningen med mer enn én milliard.



Figur 1 Antall ulykker i trafikken 1946-2023



Figur 3 Antall drepte i trafikken 1946- 2023



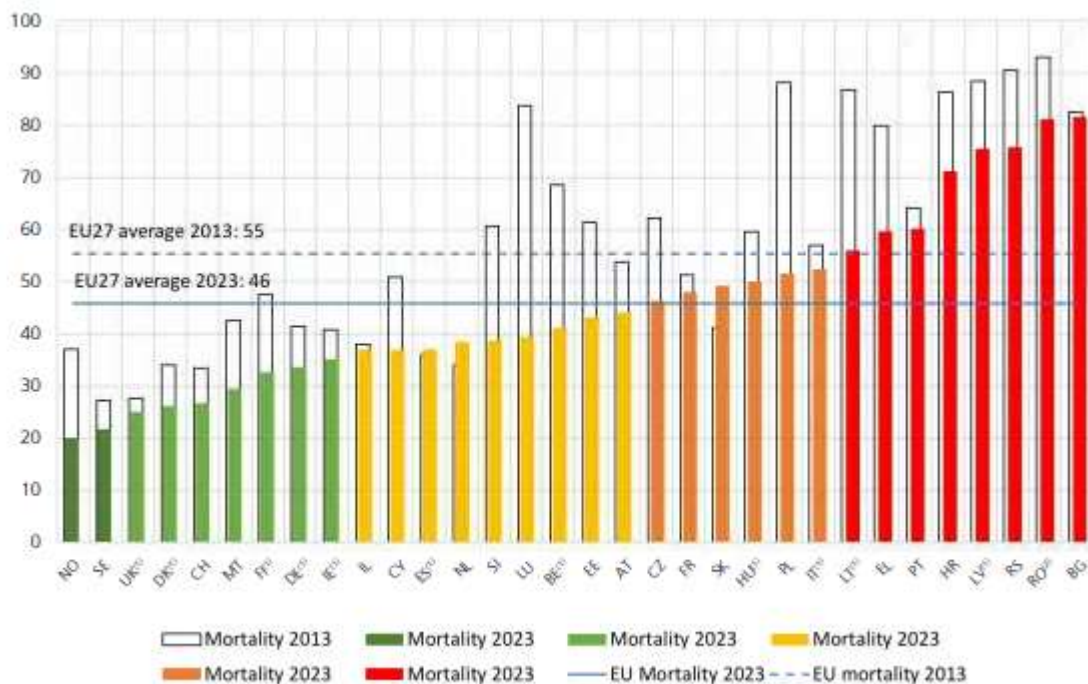
Figur 2 Antall hardt skadde i trafikken 1946- 2023

⁴ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/?ch=3#kap8-2>

⁵ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/?ch=3#kap8-2>

I Europa rangerer Norge som nummer 1, med færrest drepte i trafikken sett i forhold til innbyggertall (20 pr million innbyggere), se figur 4. En plassering vi har hatt siden 2015.

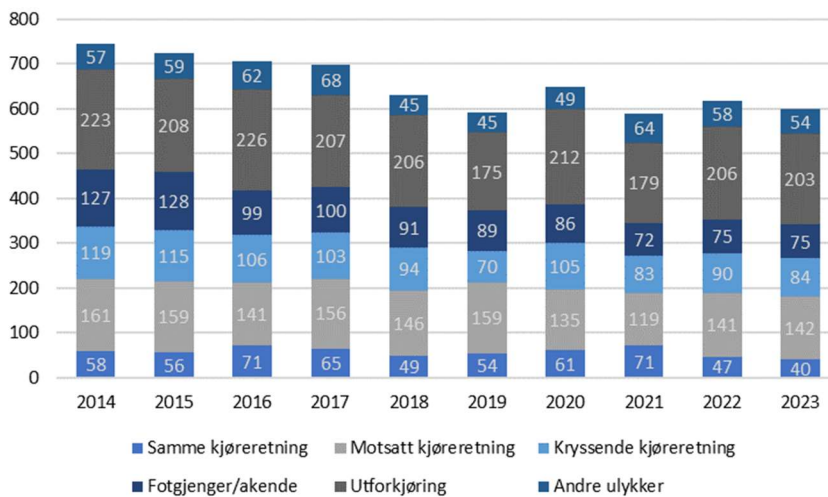
I 2023 var det 20 418 dødsfall på EUs veier, en nedgang på 1 % sammenlignet med 2022, noe som er langt under 6,1 % årlig reduksjon som er nødvendig for å oppnå EUs mål om 50 % reduksjon innen 2030 (Carson, Jost og Meinero 2024).



Figur 4 Antall drepte pr million innbyggere i 2013 og 2023

1.1. Ulykkestype

For ulykkene med drepte og hardt skadde i 2023 var det flest utforkjøringsulykker (34 %) og møteulykker (24 %). Denne fordelingen har vært tilnærmet lik gjennom hele siste ti-årsperiode, se figur 5. Hvilken ulykkestype som dominerer varierer mellom type vei. På Europa- riksvei var det flest møteulykker, på fylkesveiene flest utforkjøringsulykker, mens kommunale veier har flest kryss- og fotgjengerulykker.

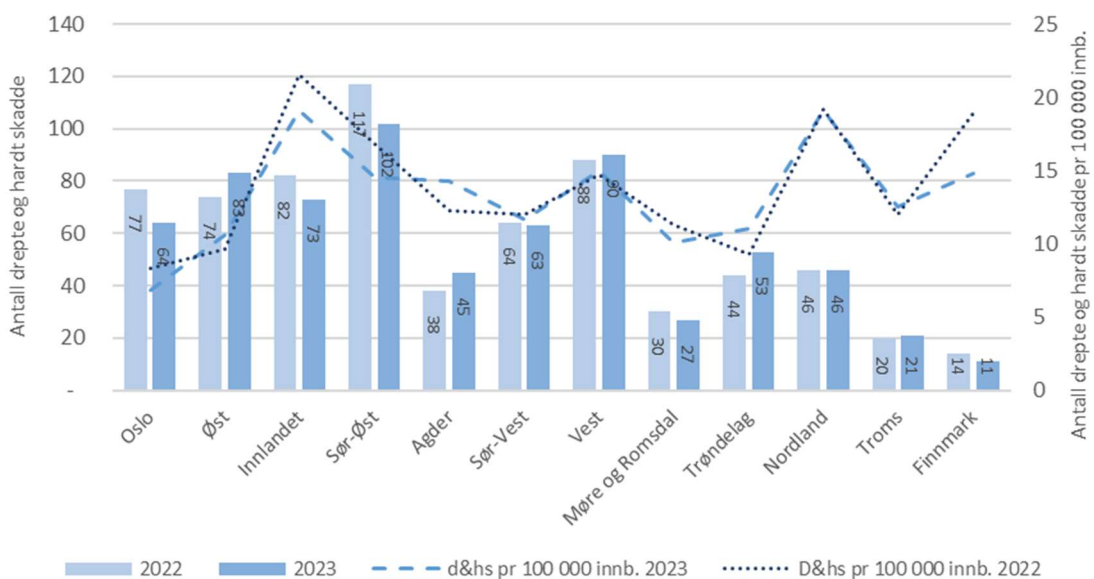


Figur 5 Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2014-2023, fordelt på ulykketype

1.2. Sted

1.2.1. Politidistrikt

Sør-Øst og Vest politidistrikt hadde flest drepte og hardt skadde i trafikken i både 2022 og 2023. Sett i forhold til innbyggertall var det Innlandet og Nordland som hadde flest drepte og hardt skadde i 2023, se figur 6.

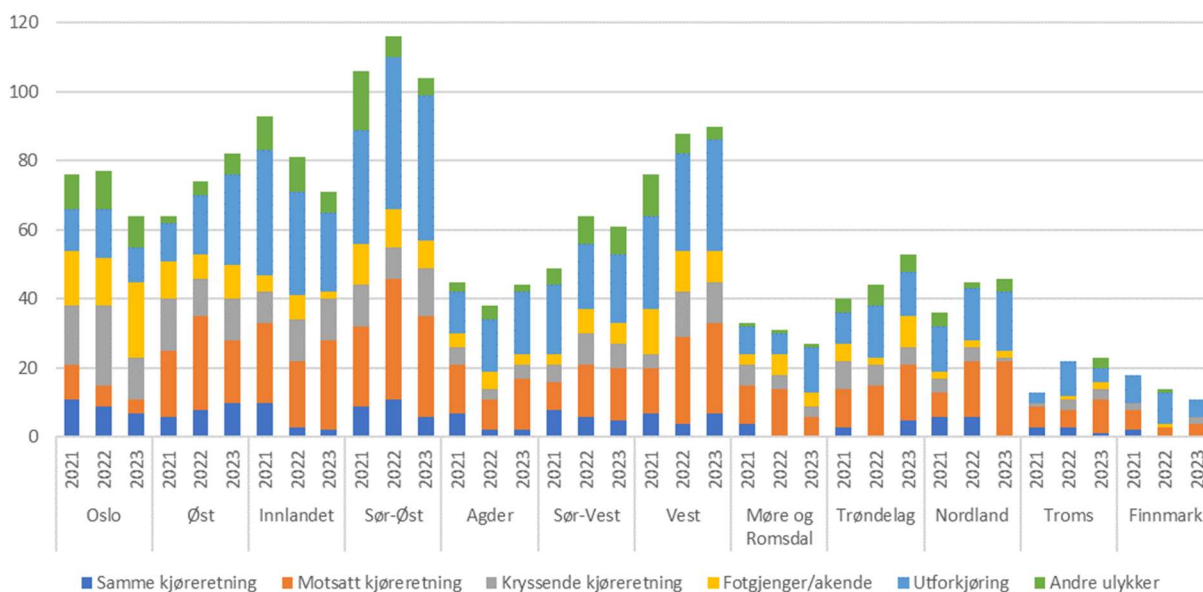


Figur 6 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2022 og 2023 og antall drepte og hardt skadde pr 100 000 innbyggere - pr politidistrikt.

Se vedlegg A for detaljert oversikt over personskadeulykker per politidistrikt.

Ulykker med drepte og hardt skadde domineres av utforkjørings- og møteulykker, med unntak av Oslo der det er flest kryss- og fotgjengerulykker, se figur 7. De offisielle ulykkestallene viser at 53 % av de drepte eller hardt skadde i Oslo var fotgjengere eller

syklister (inkludert elsparkesykkel). Antagelig er andelen høyere da vi vet at mørketallene er høye for sykkelulykker.



Figur 7 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2021-2023 per politidistrikt og type ulykke.

1.2.2. Veikategori og fartssone

Nær halvparten (48 %) av ulykkene med drepte og hardt skadde i treårsperioden 2021-2023 skjedde på fylkesvei, mens 19 % skjedde på europavei og 11 % på riksvei. For øvrig var det flest alvorlige ulykker i 80-sone, se figur 8. Ser man ulykkestall i forhold til veilengder finner vi at andel ulykker på fylkesvei gjenspeiler tilsvarende andel av veinettet. Andelen av alvorlige ulykker som skjer på europavei og riksvei er høyere enn den andelen Europa- og riksvei utgjør av det totale offentlige veinettet. Det motsatte gjelder for kommunalt veinettet, se figur 9. Med andre ord har vi høyere ulykkestetthet på Europa- og riksvei enn øvrig veinett.

På fylkesveinettet var det høyere ulykkestetthet i 50-soner og lavere, samt 70-soner. På europa- og riksvei var det høyere ulykkestetthet i alle fartssoner. Se figur 9 hvor summen av søylene for henholdsvis ulykker med drepte og hardt skadde og for veilengder være 100 %. De mest markante forskjellene mellom andel ulykker og andel veinett finner vi for:

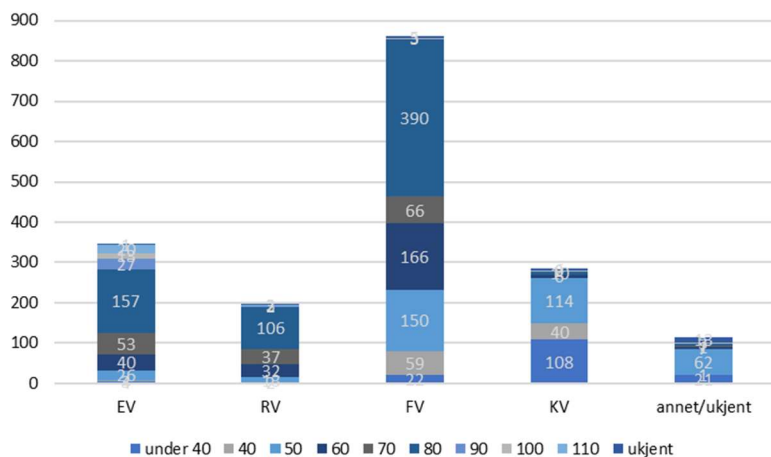
EV 70 og 80-sone: andel alvorlige ulykker høy sammenlignet med andel av veinettet

RV 80-sone: andel alvorlige ulykker høy sammenlignet med andel av veinettet

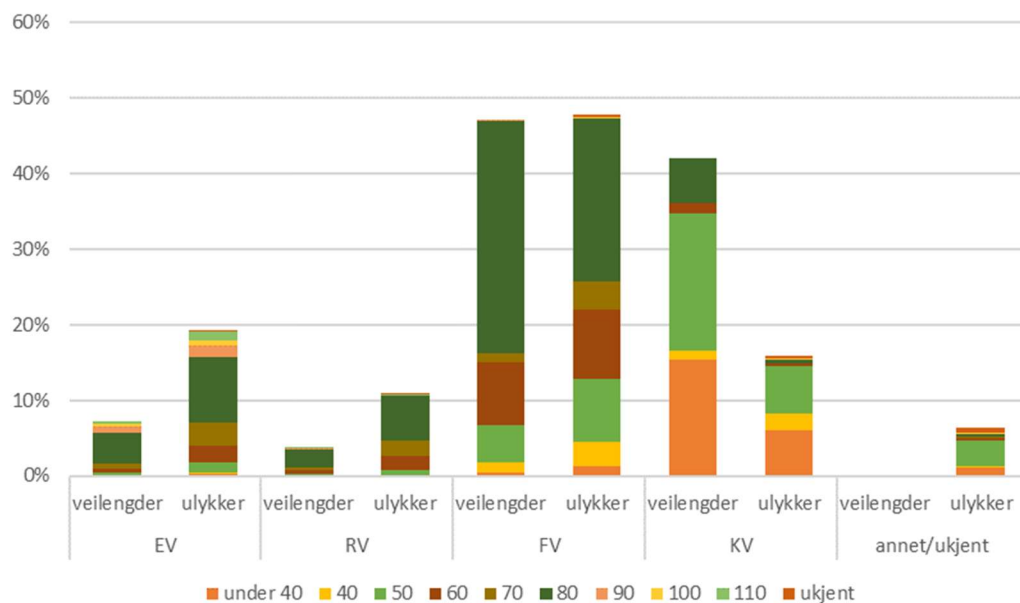
FV 50 og 70-soner: andel alvorlige ulykker høy sammenlignet med andel av veinettet

FV og KV i 80-sone: var andelen alvorlige ulykker lav sammenlignet med andel av veinettet.

KV 'under 40', 50 og 80-soner: her var andelen alvorlige ulykker lav sammenlignet med andel av veinettet



Figur 8 Antall drepte og hardt skadde 2021-2023 fordelt på veikategori og fartssone.



Figur 9 Fordeling ulykker med drepte og hardt skadde 2021-2023 og veilengder offentlig vei, per veikategori og fartssone.

I vedlegg B er det listet opp en oversikt for hvert politidistrikt over europaveier, riksveier og fylkesveier der det har vært mange alvorlige ulykker og/eller der beregnet ulykkestetthet er høy - på hele eller deler av veien.

1.3. Tid

1.3.1. Måned

Generelt er det flest alvorlige ulykker i den lyse årstiden, fra rundt mai til september, og færrest i vintermånedene fra desember til mars. I 2023 varierte antall ulykker med drepte og hardt skadde pr. måned mellom 23 i mars og 92 i juni, og vi hadde flere enn 50 alvorlig ulykker i alle månedene mellom mai og september, se tabell 2.

1.3.2. Ukedag

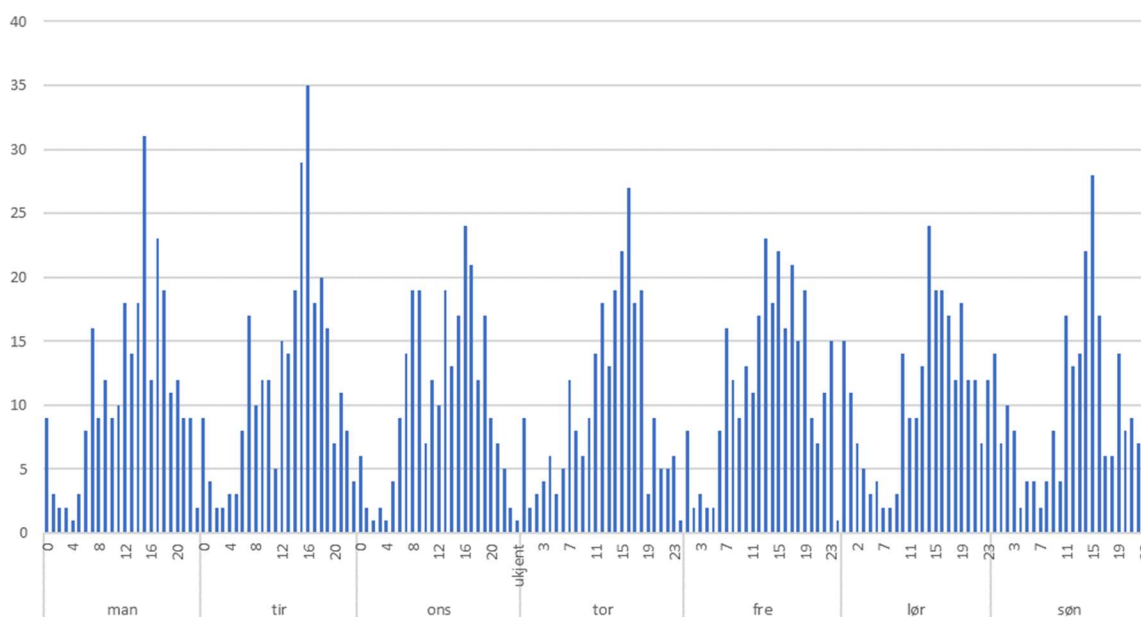
Det er relativt små forskjeller i ulykker fordelt på ukedag, i 2023 varierte det mellom 75 ulykker med drepte og hardt skadde på søndager og 90 på mandager. Ser man på gjennomsnitt for siste tre år var det flest alvorlige ulykker på tirsdager. Dersom vi også tar med ulykker med lettere skadde ser man en tendens til flere ulykker i ukedagene og færre på lørdager og søndager.

1.3.3. Tid på døgnet

Vi ser en hyppigere frekvens av alvorlige ulykker i ettermiddagstimmene. Det er også en mindre topp i morgentrafikk i ukedagene, se figur 10. Dette kan naturlig forklares med trafikkmønster med morgen- og ettermiddagsrush på grunn av reise til og fra jobb eller skole. Om ettermiddagen kommer i tillegg fritids-, besøks- og handlereiser. For 2021-2023 så vi at rundt halvparten av de alvorlige ulykkene skjedde i 7-timersintervallet kl. 12:00 til kl. 18:59, mens tilsvarende andel av alvorlige ulykker i tidsrommet kl. 23:00-05:59 var 13 %.

Tabell 1 Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2021-2023 per måned

	2021	2022	2023
jan	23	40	31
feb	19	36	32
mar	20	34	23
apr	42	52	45
mai	59	66	68
jun	69	77	92
jul	68	58	57
aug	85	75	56
sep	73	49	73
okt	48	46	47
nov	46	57	37
des	36	27	37
Totalt	588	617	598



Figur 10 Antall ulykker med drepte og hardt skadd 2021-2023 fordelt på ukedag og tid på døgnet

1.4. Alder og Kjønn

1.4.1. Kjønn

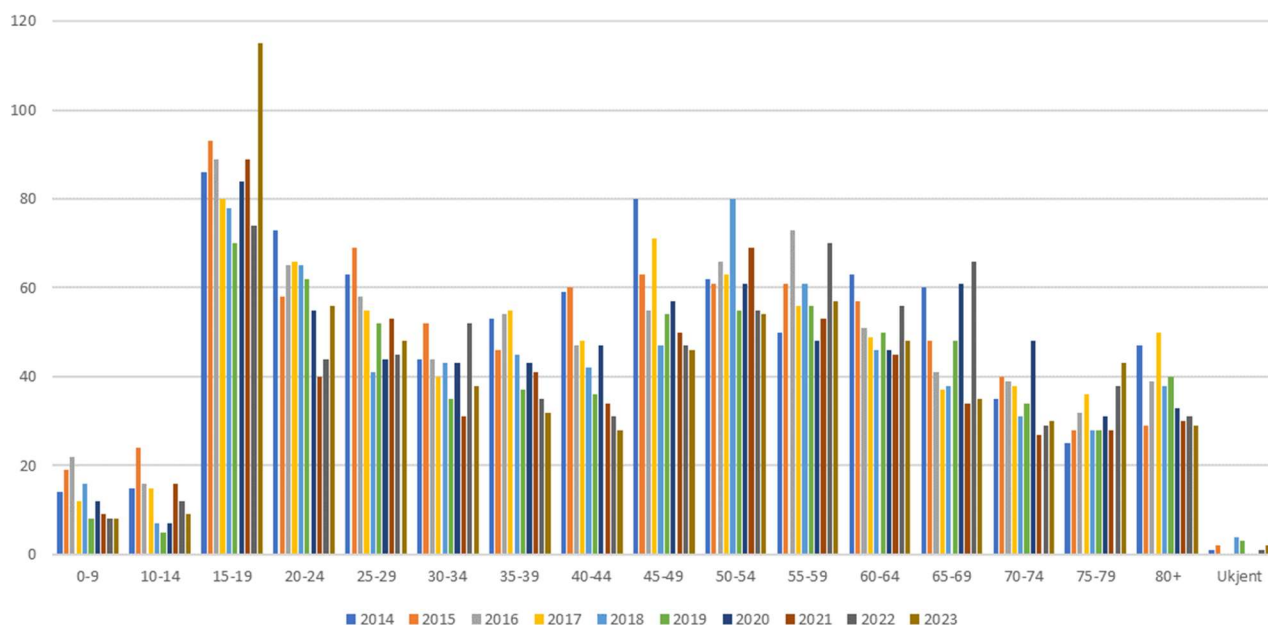
I 2023 ble 29 kvinner og 81 menn drept i trafikken, det gir en fordeling på 26 % kvinner og 74 % menn. For hardt skadde var fordelingen 33 % kvinner og 67 % menn og for lettere skadde 40 % kvinner og 60 % menn. Denne fordelingen er tilnærmet lik som tidligere år.

Siste rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) om risiko i trafikken (Bjørnskau, et al. 2024) finner at kvinner hadde høyere risiko enn menn for å bli hardt skadet som bilførere, i motsetning til tidligere tilsvarende analyser. Fremdeles hadde menn høyere risiko enn kvinner for å omkomme som bilførere. Unge menn var generelt mer utsatt enn unge kvinner. Blant eldre bilførere var det en tendens til at kvinner har høyere risiko enn menn. Reisevaneundersøkelsen fant at av bilførere i trafikken i 2022 utgjorde kvinner 36 %.

1.4.2. Alder

I 2023 var det flere drepte og hardt skadde i aldersgruppen 15-19 år sammenlignet med tidligere år, se figur 11.

Gjennomsnittsalder for de drepte og hardt skadde i 2023 var 44 år mot 46,9 år i 2022. I 2022 var gjennomsnittsalder for de drepte i trafikken spesielt høy, på 52,6 år, denne var 46,2 i 2023. Generelt ser vi at gjennomsnittsalder er lavere med lavere skadegrad.



Figur 11 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2014-2023 fordelt på aldersgrupper

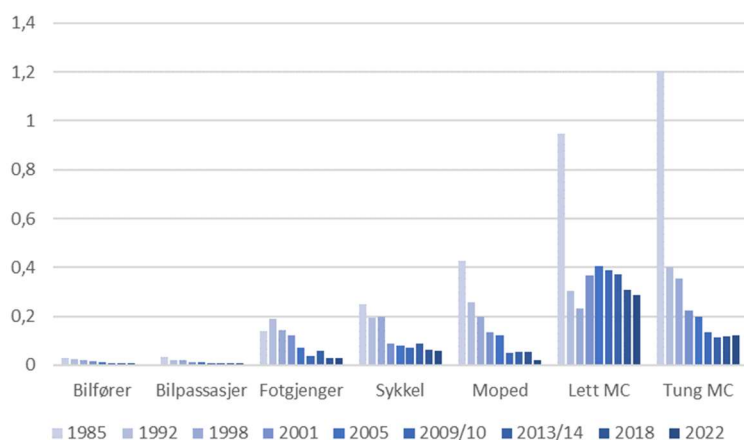
I følge tall fra Statens vegvesen ser vi de siste årene en økning i antall 18-åring som får førerkort. I perioden 2017-2020 lå andelen mellom 56-56 %, mens den var mellom 63 og 67 % siste tre år. I 2023 var det 40 890 18-åring som besto førerprøven i klasse

B, noe som utgjorde 63 % av alle 18-åringene. Ifølge en TØI-rapport (Nordbakke, Sagberg og Gregersen 2016), var andelen 18-åring med førerkort nede i 37 % i 2007.

TØI-rapporten (ibid.) fant at risikoen for ungdom ble kraftig redusert fra 2009/10 til 2017/18, men ingen klar tendens til at denne gunstige utviklingen har fortsatt. Den kraftige reduksjon i ungdomsulykker om natten i helgene har stoppet opp, og vi ser en økning fra 2018 til 2022. Mulige forklaringer er ifølge TØI at ungdom begynte å avtale på forhånd på sosiale medier hvem som skulle kjøre til/fra fester i helgene, og at det dermed ble mindre promillekjøring enn tidligere. Denne effekten er nå trolig «tatt ut» og bidrar dermed ikke til ytterligere reduksjoner. En annen viktig faktor kan være innføringen og skjerpingen av prikkbelastningsordningen i 2011 som reduserte antall lovovertrædelser blant unge førere.

1.5. Trafikantgrupper

Beregninger for risiko for trafikantgrupper (ibid.) er vist i figur 12. Her ser vi at risikoen for alvorlige ulykker har blitt kraftig redusert for alle trafikantgrupper, men det er betydelig forskjeller i risiko mellom trafikantgruppene. For bilfører og bilpassasjer er risikoen lavest, mens den er klart høyest for person på lett MC. I 2022 var risiko for person på lett MC beregnet til å være 57 ganger høyere enn for bilfører. Vi ser at de beregnede risikotallene for lett MC har hatt en jevn nedadgående utvikling fra 2005, tung MC var det nedadgående utvikling frem til 2009/10, men ser deretter ut til å flate ut.



Figur 12 : Drepte eller hardt skadde per million personkm i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10, 2013/14, 2018 (Bjørnskau, et al. 2024)

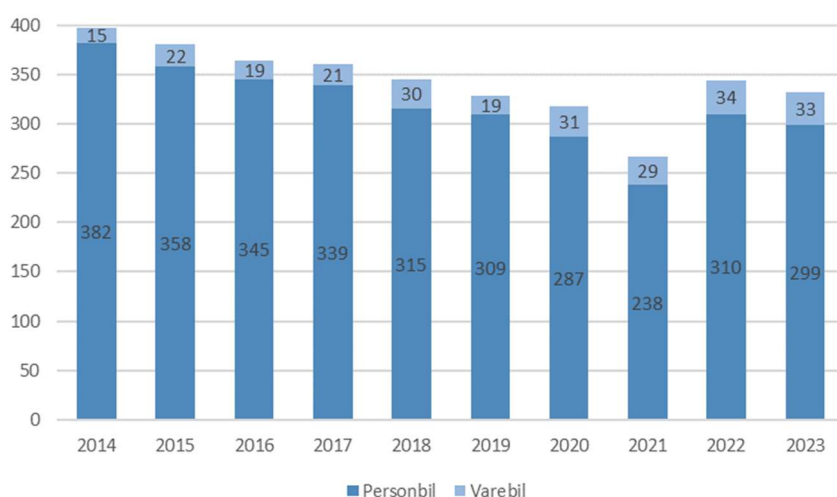
1.5.1. Personbil og varebil

Til tross for lav risiko for person i personbil, hadde denne trafikantgruppen flest drepte og hardt skadde i trafikken, ifølge den offisielle ulykkesstatistikken. Frem til 2021 så vi en betydelig reduksjon i tallene, mens det var en økning i 2022. I 2023 var antallet noe lavere enn i 2022, tilnærmet på samme nivå som før pandemien. Personer drept eller hardt skadd i trafikken i personbil eller varebil utgjorde 49 % av alle drepte og hardt skadde i 2023, nærmere bestemt 332 personer. Se figur 13. I tillegg var personbil involvert i flere alvorlige ulykker der annen part enn person i personbil eller varebil ble drept eller hardt skadd. Totalt var personbil eller varebil involvert i 68 % av ulykker med drepte og hardt skadde i 2023.

Av personer drept eller hardt skadd i personbil var 203 førere og 96 passasjerer, for førere var det flest menn (65 %), mens for passasjerer var det flest kvinner (53 %). Passasjerene hadde stor overvekt i aldersgruppen 15-24 år (42 %). Alderskurven for førere har en klar topp for 18-19-åringene (9 %), deretter fallende før den synes å øke for 70-åringene. Aldersgruppen 72-80 år utgjorde 16 % av de drepte og hardt skadde førerne i personbil i 2023.

Drepte og hardt skadde i personbil eller varebil ble forulykket for en stor del på fylkesvei (47 %), europavei (31 %) og riksvei (16 %). 48 % i 80-soner og 31 % i 60- eller 70-soner.

Risikoberegningene til TØI (Bjørnskau, et al. 2024) fant at det var kvinner 75+ som hadde høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd som bilfører, mens for bilpassasjer var risikoen for å bli drept høyest for menn 65-74 år og for bli hardt skadd menn 18-24 år.



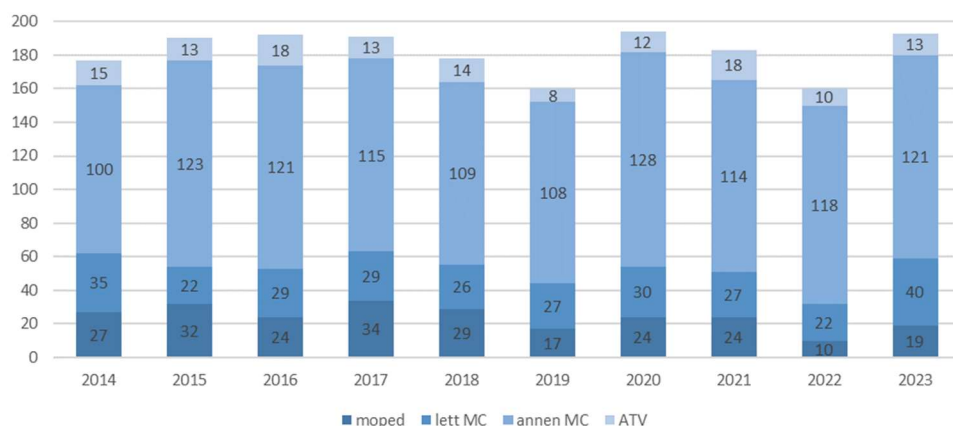
Figur 13 Drepte og hardt skadde i trafikken i personbil og varebil 2014-2023. Kilde: TRULS-registeret

1.5.2. Tungbil (lastebil og buss)

Tungbil var involvert i 86 ulykker med drepte og hardt skadde i 2023, det utgjorde 14 % av ulykkene med drepte og hardt skadde. I de fleste av disse ulykkene var det annen trafikant enn person i tungbil som ble drept eller hardt skadd. 11 personer i tungbil ble drept eller hardt skadd i 2023 (ti personer i lastebil og én person i buss), for 2022 var dette tallet 19 personer.

1.5.3. MC/moped/ATV

Basert på ulykkesregisteret til Statens vegvesen (TRULS) finner vi at 193 personer ble drept eller hardt skadd i trafikken på moped, MC eller ATV/UTV i 2023 (se figur 14), det var 17 % flere enn i 2022 og nest-høyeste tall i løpet av hele siste tiårsperiode. Vi kan dermed ikke se noen positiv ulykkesutvikling for denne trafikantgruppen. Vi ser at det var særlig høyt tall for lett MC sammenlignet med tidligere år.



Figur 14 Drepte og hardt skadde i trafikken på moped, MC og ATV 2014-2023. Kilde: TRULS-registeret

For både moped, lett MC, ATV og annen MC var det flest alvorlige ulykker på FV (55 %).

Moped hadde 68 % av de alvorlige ulykkene i 50-sone og lavere, mens for lett MC var denne andelen 40 % og annen MC 21 %. ATV-ulykkene var likt tilnærmet fordelt mellom 50- og 80-sone.

Andel kvinner:

Moped 26%

Lett MC 15 %

ATV 38 %

Annen MC 8 %

Andel 15-19 år:

Moped 53 %

Lett MC 85 %

ATV 38 %

For annen MC var 38 % i aldersgruppen 18-34 år mens 42 % var i aldersgruppa 45-64 år.

ATV/UTV

Av tabell 2 (Iversen og Njø 2022) ser vi at det var en økning på 93 % i ulykker med drepte og hardt skadde på ATV fra perioden 2009-2014 til perioden 2015-2020. Det tilsvarte tilnærmet utviklingen på antall solgte ATV. I 2014 var det ca. 50 000 registrerte ATV'er i Norge, mens det ved utgangen av 2022 hadde økt til ca. 100 000. Kjøretøyet har allerede etablert seg som et viktig transportmiddel for ungdom mellom 16 og 18 år. Iversen og Njø fant også i sin analyse at ATV var den trafikantgruppen med den høyeste andelen ulykkeshendelser som var vurdert å være et resultat av ekstremtferd (50 %).

Tabell 2 Utviklingen i det totale antallet ulykkeshendelser med ATV og motoriserte tohjulinger i perioden 2015-2020, sammenlignet med perioden 2009-2014. Kilde: TRULS/TRINE

Utvikling i antall nullvisjonsulykker (D og HS)			
	2009-2014	2015-2020	
ATV	43	83	+ 93%
Moped	169	160	- 5%
Lett MC	138	163	+ 18%
Mellom-/tung mc	526	668	+ 27%
Totalt	876	1074	+ 23%

Fra UP i Trøndelag meldes det om utfordringer knyttet til ulykker og risikoatferd på ATV/UTV. Flere av utfordringene kan knyttes til at ATV ikke er klassifisert som egen kjøretøygruppe (traktor, moped, bil kl. B eller tung mc). For ATV registrert som traktor vil det ikke være krav om bruk av hjelm. Samt at føreropplæringen skjer på kjøretøy med en helt annen konstruksjon og helt andre kjøreegenskaper.

I tillegg får vi klare tilbakemeldinger fra UP-patruljene om at det er mer regelen enn unntaket at ATV'er er ulovlig modifisert for å øke ytelsen. De ser også at flesteparten i risikogruppen er mindreårige. En utfordring er ofte manglende involvering av foreldre. Der vi ser lav kunnskap og bevissthet om konsekvenser av modifiseringer på ATV og en generell lav interesse fra foreldrenes side for å bedre den dårlige trafikkkulturen de risikovillige ungdommene representerer.

En MC-studie fra Nord Universitet (Wigum, et al. 2023) finner at ved kjøring gjennom veikryss kan følgende medvirke til å skape risikofylte situasjoner:

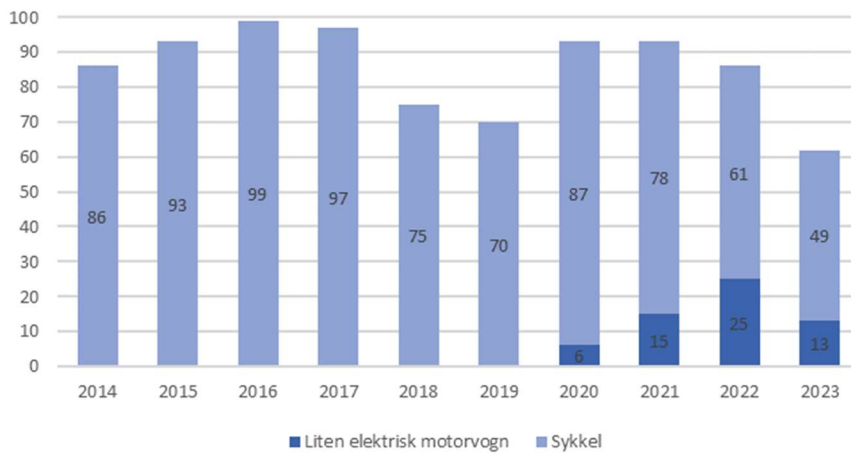
- Teoretisk forståelse og kunnskap om flerpartsulykker har betydning for atferd i kryss.
- Beredskap ved kjøring i veikryss. Mangelfull beredskap ved kjøring i veikryss vil ha betydning for motorsyklistens ulykkesrisiko.
- Forebygging ved kjøring i kryss. Mangelfull forebygging i f.t. oppmerksomhet og fartsvalg vil ha betydning for ulykkesrisikoen.

Mens ved kjøring i sving er følgende sentralt:

- Blikkbruk ved kjøring over asfalsprekker og ujevnheter. Ulikt blikkbruk har betydning for oppmerksomhetsfordelingen.
- Uklare strategier for fartstilpasning i sving fører til lite fleksibilitet.
- Svingpunkt venstresving vil ha betydning for motorsyklistens ulykkesutsatthet når det gjelder ene- og flerpartsulykker.

1.5.4. Sykkel og liten elektrisk motorvogn

Antall drepte og hardt skadde i trafikken på sykkel eller liten elektrisk motorvogn (el-sparkesykkel) i 2023 var 28 % lavere enn i 2022 og det laveste siden 2010, se figur 15. Til sammen ble 62 drepte og hardt skadde på sykkel eller liten elektrisk motorvogn i 2023. Av disse var 74 % menn og 58 % i aldersgruppen 45+. Ellers ble 42 % drept eller hardt skadd på KV og 44 % på FV. 47 % av syklistene ble drept eller hardt skadd i 30- og 40 -sone og 29 % i 50-sone. Mange av de alvorlige sykkelulykkene skjedde i Oslo pd (23 %).



Figur 15 Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2014-2023 på sykkel eller liten elektrisk motorvogn.

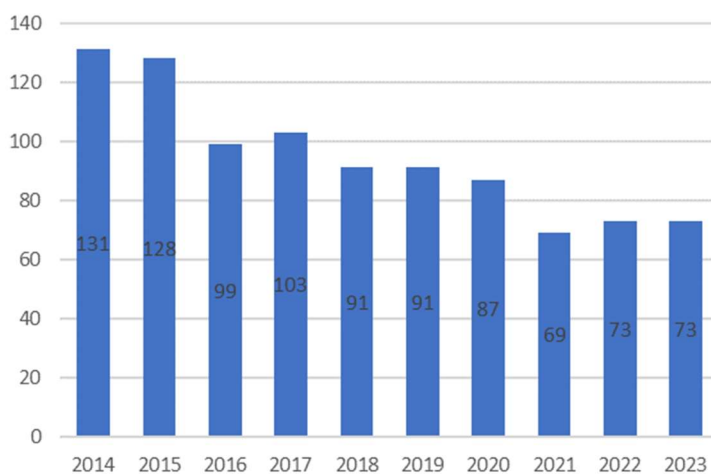
Risikoberegningene til TØI (Bjørnskau, et al. 2024) fant at det var menn og kvinner i aldersgruppen 75+ som hadde høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd som syklist.

1.5.5. Fotgjenger

I løpet av siste tiår har vi sett en nokså markant nedgang i drepte og hardt skadde fotgjengere i trafikken, men for de siste tre årene har antallet vært stabilt, se figur 16.

Av de drepte og hardt skadde fotgjengerne i 2023 var 62 % kvinner og 71 % var i aldersgruppen 45+. Som for sykkelulykkene skjedde mange fotgjengerulykker i Oslo pd., nærmere bestemt 31 %. For øvrig ble 29 % drept eller hardt skadd på KV og 42 % på FV, 34 % i 30- og 40 -sone og 38% i 50-sone.

Risikoberegningene til TØI (Bjørnskau, et al. 2024) fant at det var menn og kvinner i aldersgruppen 75+ som hadde høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd som fotgjenger.



Figur 16 Antall drepte og hardt skadde fotgjengere i trafikken 2014-2023

1.6. Årsaker

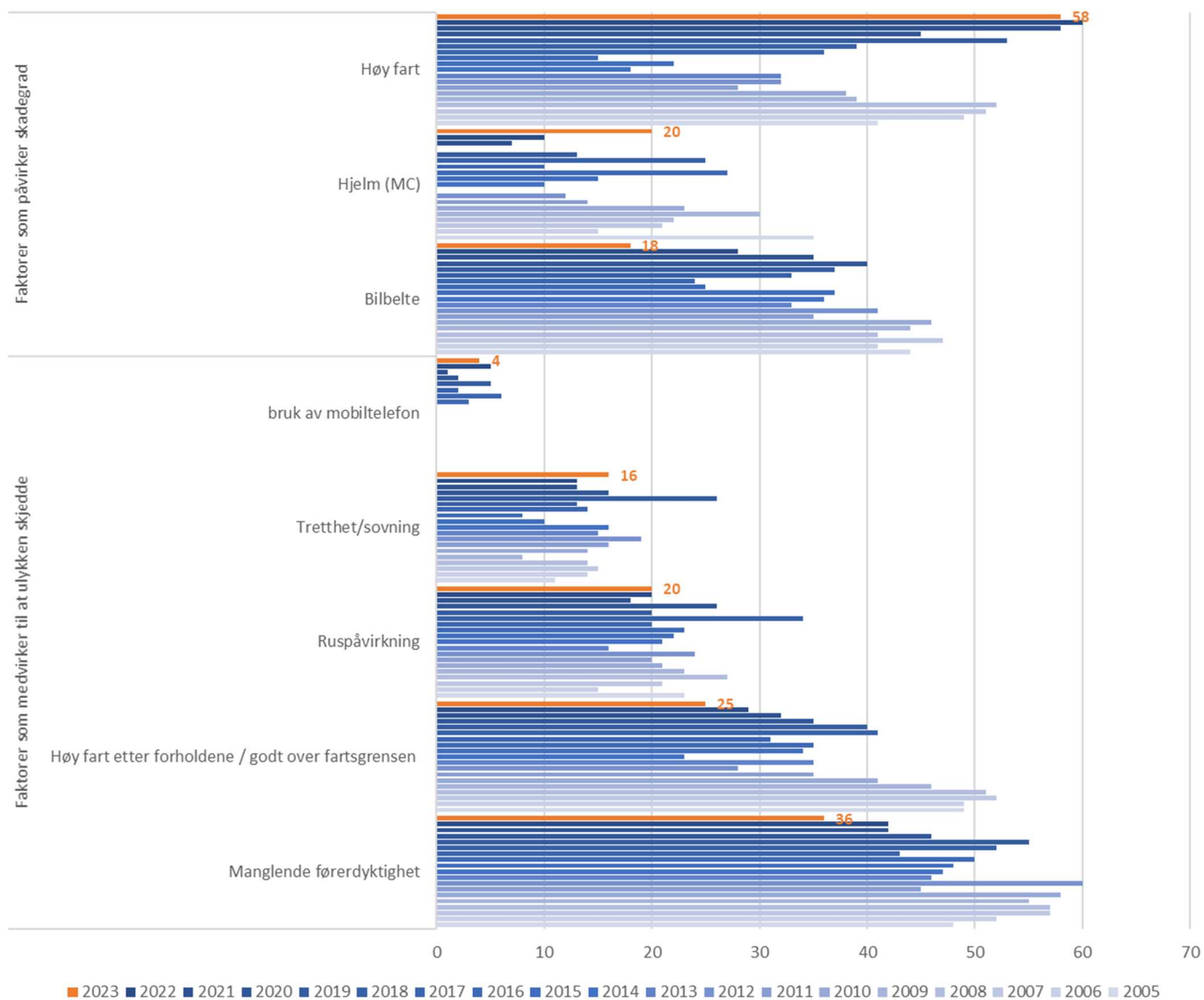
Fra Statens vegvesens dybdeanalyse av alle dødsulykkene på veien i 2023 oppgis følgende som de viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde:

- Manglende førerdyktighet vurderes å ha vært en medvirkende faktor i 36 % av dødsulykkene. Herunder var det manglende informasjonsinnhenting som dominerte.
- Høy fart etter forholdene eller fart over fartsgrensen har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 25 % av dødsulykkene.
- Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 20 % av dødsulykkene.

Av andre medvirkende faktorer har tretthet vært en sannsynlig medvirkende faktor i 16 % av dødsulykkene, bruk av mobiltelefon i 4 %, sykdom i 2 %, mens det i 4 % av dødsulykkene var mistanke om at ulykken var selvvalgt (ulykker som ikke var tatt ut av statistikken).

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

- 18 % av omkomne personer i bil i 2022 brukte ikke bilbelte eller brukte det feil.
- Fire av de 20 som omkom på MC brukte hjelmen feil (20 %).
- Tre av de seks omkomne syklistene brukte ikke hjelm.
- Høy fart er vurdert til å ha medvirket til skadeomfanget i 55 dødsulykker (58 %).

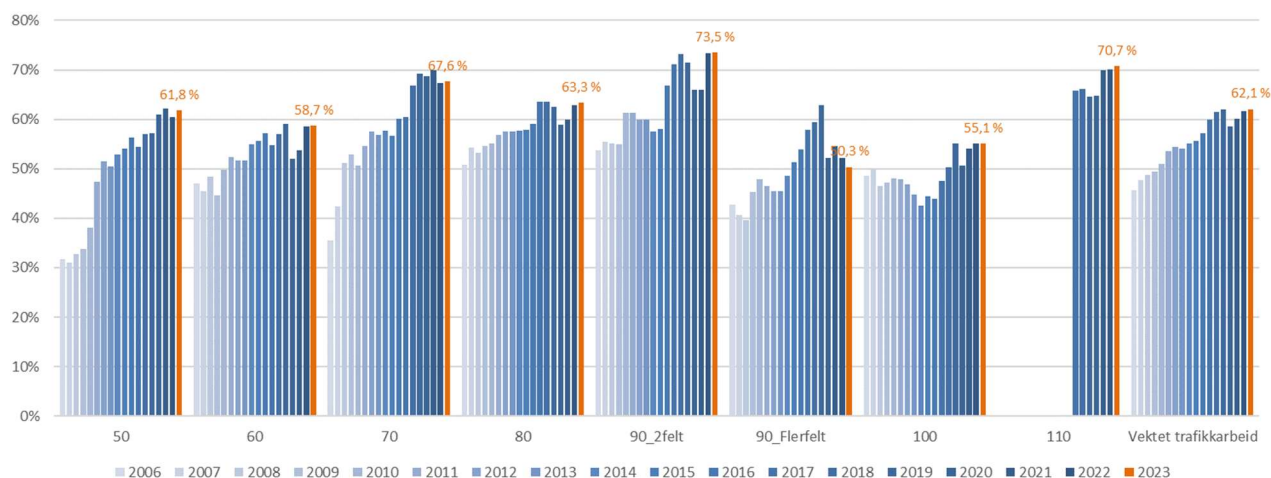


Figur 17 Faktorer som medvirket til at ulykken skjedde eller påvirket skadegraden, andel av dødsulykkene 2005-2023 (Ringen jr. 2024).

2. Hastighet

2.1. Hastighet i trafikken

Hastighetsmålinger fra Statens vegvesen viste at 62,1 % overholdt fartsgrensen på norske veier i 2023, det er en økning på 0,4 prosentpoeng fra 2022, samme som før pandemien (2019) og neste ti prosentpoeng under satt mål for 2026 på 72 %. Flest overholdt fartsgrensen i tofelts-90-sone (73,5 %), mens færrest overholdt fartsgrense i flerfelts-90-sone (50,3 %). Flerfelts-90-sone var også eneste fartssone med negativ utvikling i 2023, alle øvrige soner hadde positiv utvikling fra 2022, se figur 18.



Figur 18 Andel av trafikken som overholder fartsgrensen 2006-2023.

Hastigheten som 85 % av kjøretøyene holder seg under går også nedover. I 110-sone var "85%-hastigheten" kun 1,4 km/t over fartsgrensen, mens tilsvarende i 100-sone var 8,4 km/t over fartsgrensen. I 50, 60, 70 og 80-sone ligger hastigheten som 85 % av kjøretøyene holder seg under mellom 2,3-3,7 km/t over fartsgrensen, tilsvarende tall for 50, 60, 70 og 80 sone i 2006 var mellom 6,6 og 8,7. Vi ser dermed en positiv utvikling.

Det var også en nedgang i andel av kjøretøyene som kjørte 10, 20 og 30 km/t over fartsgrensen. Endringene er små fra år til år, men utviklingen i 2023 er positiv sammenlignet med tre foregående år. Se tabell 3.

Tabell 3 Andel som kjører over fartsgrense og med overskridelse på henholdsvis mer enn 10 km/t, 20 km/t og 30 km/t.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
andel over fartsgrensen	38,5 %	37,9 %	41,4 %	39,9 %	38,3 %	37,9 %
10 km/t over	5,93 %	8,63 %	7,13 %	7,02 %	5,83 %	5,5 %
20 km/t over	0,95 %	1,46 %	1,22 %	1,19 %	0,94 %	0,93 %
30 km/t over	0,24 %	0,32 %	0,25 %	0,25 %	0,21 %	0,19 %

Hastighetsoverholdelse varierer sterkt fra land til land ifølge målinger (se vedlegg D). For våre naboland var andelen som overholdt fartsgrensen på motorvei, landevei eller innenfor tettbygd strøk for Sverige henholdsvis 44, 52, 62 % og for Finland 45, 43 og 42

% . Målinger på norske veier viser med andre ord betydelig høyere andel som overholder fartsgrensen.

Ifølge spørreundersøkelser var den selverklærte overholdelsen av fartsgrense på henholdsvis motorvei, utenfor og innenfor tettbygd strøk på 64, 65 og 49 % i Sverige, 58, 63 og 49 % i Danmark og 79, 82 og 76 % i Finland. Mens andelen som oppgav at det var høy⁶ sannsynlighet for å bli kontrollert av politi (inkl. fotoboks ol.) på en vanlig dag var 20 % i Sverige, 31 % i Finland og 24 % i Danmark (se vedlegg E).

Vi ser at den selverklærte atferd er bedre enn den målte, særlig i Finland. Andel som overholder fartsgrensen er målt til å være høyere i Sverige enn i Finland innenfor og utenfor tettbygd strøk, tilnærmet likt på motorvei, mens politikontroll oppleves være mer hyppig i Finland.

2.2. Hastighet i ulykker

Høy fart var en sannsynlig medvirkende faktor til at ulykken skjedde i 24 dødsulykker i 2023 (25 %). Gjennomsnittlig for perioden 2014 - 2023 utgjorde høy fart en medvirkende faktor i 32 % av dødsulykkene. Av de 24 ulykkene hadde *høy fart etter forholdene* vært medvirkende i tre ulykker, *fart over fartsgrensen* i 11 ulykker og *fart godt over fartsgrensen* i ti ulykker. I 58 % av alle dødsulykkene (55 ulykker) var derimot høy fart vurdert å ha medvirket til skadeomfanget (Ringen jr. 2024).

2.3. Hastighetsovertredelser

Det ble reagert mot til sammen 107 833 fartsovertredelser i manuelle kontroller og 98 314⁷ i automatisk trafikkontroll (ATK) i 2023. Sammenlignet med 2022 var det økning i reaksjoner fra manuelle kontroller og nedgang i reaksjoner fra ATK, se tabell 4 og 5. For ATK har det vært økning i driftstid og antall kontrollerte førere, det betyr at andel av fører som bryter fartsgrensen i ATK går ned. I manuelle kontroller var det økning i utskrevne forenklede forelegg mens antall anmeldelser gikk ned.

Ny rapport fra TØI på beregninger av oppdagelsesrisiko (Elvik 2024) viser at oppdagelsesrisiko for fartsovertredelser øker jo grovere fartsovertredelsen er. Det var også høyere oppdagelsesrisiko i høyere fartssoner enn i lave fartssoner. Oppdagelsesrisikoen har ifølge beregningene til TØI vært synkende fra 2006 til 2016, men har senere økt og var høyere i 2022 enn i 2006. Oppdagelsesrisiko for fartsovertredelse i 2022 ble beregnet til 13.4 (Oppdagede tilfeller)/(Million overtredelseskilometer). Eller med andre ord kan kjøre 75 tusen kilometer med hastighet over fartsgrensen mellom hver gang man blir oppdaget.

Beregninger viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke politikontroller til det tredoble av dagens omfang. Man kan da redusere antall drepte eller hardt skadde med 113 per år. For ATK er det lønnsomt å øke antall ATK-punkter med ca. 120, og øke lengden av veier som har streknings-ATK med 120 kilometer. Økningen er beregnet å redusere antall drepte eller hardt skadde med henholdsvis 6 og 4 per år for punkt ATK og streknings-ATK.

⁶ over 5 på en 7-punkts-skala der 1 er "very unlikely" og 7 er "very likely"

⁷ Registrert pr 170624

2.3.1. Sted

Politidistrikt

I manuelle kontroller i 2023 var det Sør-Øst og Vest politidistrikt som skrev flest forenklede forelegg, mens Øst og Sør-Øst skrev flest anmeldelser. Antall reaksjoner pr 1000 innbyggere varierer mellom politidistriktene. Flest avdekte fartsreaksjoner pr innbygger i 2023 var det i de nordligste politidistriktene, mens innbyggere fra Oslo politidistrikt lå langt under alle øvrige politidistrikt. Osloborgere har derimot større andel anmeldelser enn øvrige politidistrikt. Se tabell 4.

Tabell 4 Antall anmeldelser og forenklede forelegg i manuelle kontroller 2020-2023, per politidistrikt.

	Digitale forenklede forelegg					Anmeldelser u/ATK					Totalt			Befolkning	
	2020	2021	2022	2023	pr 1000 innb 2023	2020	2021	2022	2023	pr 1000 innb 2023	2020	2021	2022	2023	per 1.1. 2024
201 Oslo politidistrikt	2 831	2 484	2 634	1 755	1,85	541	443	411	286	0,30	3 349	2 906	3 035	2 041	947 446
202 Øst politidistrikt	11 698	12 723	11 635	12 527	15,76	1 357	1 309	1 098	1 196	1,50	13 001	14 021	12 719	13 723	794 825
203 Innlandet politidistrikt	11 957	11 514	10 117	9 054	23,48	1 072	1 090	714	616	1,60	13 015	12 588	10 833	9 670	385 661
204 Sør-Øst politidistrikt	14 955	14 280	15 954	15 423	21,71	1 264	1 018	1 041	964	1,36	16 199	15 287	16 999	16 387	710 381
205 Aqder politidistrikt	7 062	7 230	5 693	8 171	25,70	476	457	291	324	1,02	7 534	7 682	5 978	8 495	317 977
206 Sør-Vest politidistrikt	11 328	11 968	10 505	10 618	19,45	791	771	629	540	0,99	12 112	12 747	11 125	11 158	545 862
207 Vest politidistrikt	13 867	13 883	10 437	12 692	20,92	770	670	485	513	0,85	14 619	14 542	10 924	13 205	606 727
208 Møre og Romsdal politidistrikt	6 455	7 480	6 780	6 094	22,52	423	452	399	350	1,29	6 879	7 926	7 179	6 444	270 624
209 Trøndelag politidistrikt	11 544	10 862	9 681	8 718	18,00	1 134	792	770	643	1,33	12 683	11 636	10 451	9 361	484 355
210 Nordland politidistrikt	6 222	6 643	6 405	7 315	30,27	442	354	350	369	1,53	6 661	6 994	6 745	7 684	241 682
211 Troms politidistrikt	6 418	5 847	6 164	6 482	38,22	439	355	347	369	2,18	6 855	6 201	6 524	6 851	169 610
212 Finnmark politidistrikt	2 180	2 671	3 162	2 640	35,18	165	173	168	164	2,19	2 339	2 839	3 322	2 804	75 053
62 Sysselmasteren på Svalbard/ukjent				8		6	1	1	2		40	41	15	10	
Sum	106 517	107 585	99 167	101 497	18,29	8 880	7 885	6 704	6 336	1,14	115 286	115 410	105 849	107 833	5 550 203
hvorav UP	95 514	97 038	89 322	93 622		6 887	6 371	5 474	5 461		102 412	103 407	94 777	99 083	

For ATK var derimot hele syv av de ti fotoboksene med flest reaksjoner i 2023 i Oslo pd. De øvrige tre var i Vest pd (2 stk) og i Innlandet pd. Ser vi på antall reaksjoner pr kontrollerte førere er det to fotobokser på EV6 i Innlandet pd som har høyest reaksjonsprosent etterfulgt av en fotoboks på FV519 i Sør-Vest pd.

Tabell 5 Antall anmeldelser, forenklede forelegg, kontrollerte førere og driftstid – fra ATK 2016-2023

	Anmeldelser	Forenklet forelegg	Kontrollerte	Driftstid (timer)
2016	5 242	86 706	190 653 545	1 001 596
2017	4 933	85 918	189 666 410	1 035 072
2018	4 163	73 261	182 133 438	972 052
2019	4 127	71 096	199 806 893	1 051 373
2020	3 637	65 677	201 795 956	1 074 508
2021	3 978	71 065	244 724 835	1 257 258
2022	5 810	106 133	284 874 280	1 303 377
2023	3 654	94 660	288 527 359	1 397 172

2.3.2. Alder og kjønn

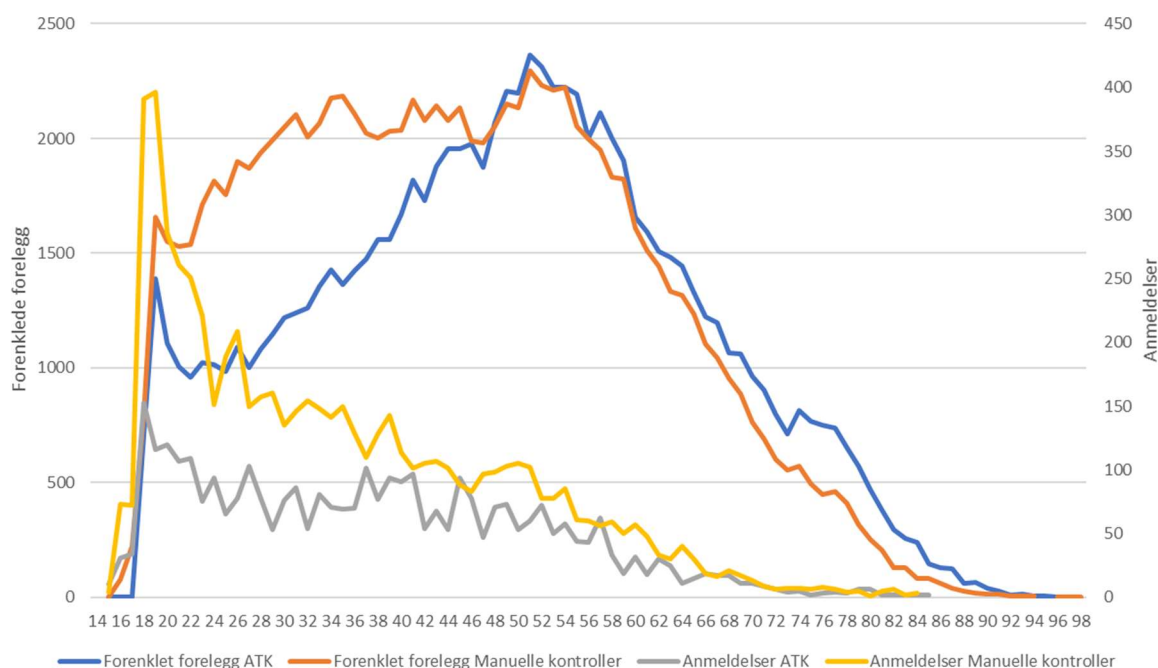
Som tidligere år var det, også i 2023, menn som mottok flest reaksjoner på fartsøvertredelser, se tabell 6. Det gjaldt spesielt for anmeldelser, der andel kvinner er på 10 %. For forenklede forelegg var andelen skrevet ut til kvinner rundt 30 %, som var betydelig høyere enn for anmeldelsene, med likevel lavere enn andel kvinnelige bilførere i trafikken. Kvinner utgjorde 36% av bilførere i trafikken i 2022 ifølge reisevaneundersøkelsen (Bjørnskau, et al. 2024).

Tabell 6 Antall anmeldelser og forenklede forelegg for hastighetsovertredelser 2023, fordelt på menn og kvinner.

		ATK	Manuell kontroll
Anmeldelser	Kvinne	357	654
	Mann	3 134	5 835
	<i>Andel kvinner</i>	10 %	10 %
Forenklede forelegg	Kvinne	27 226	29 789
	Mann	63 346	72 286
	<i>Andel kvinner</i>	30 %	29 %

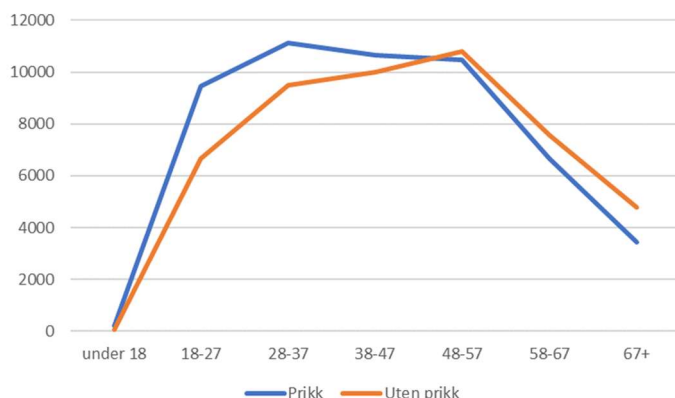
Alderskurven for fartsovertredelser varierer for forenklede forelegg og anmeldelser, og også mellom ATK og manuelle kontroller, se figur 19. Som tidligere år fant vi også for 2023 at det var aldersgruppen rundt 50 år som får flest fartsbøter, det gjelder både i ATK og i manuelle kontroller. Dette gjenspeiler aldersfordeling på bilførere i trafikken. I følge reisevaneundersøkelser er det aldersgruppen 45-54 år som har høyest eksponering i trafikken som bilfører (Bjørnskau, et al. 2024).

Vi ser derimot at 18-19-åringene er de som oftest *anmeldes* for hastighetsovertredelser. Aldersgruppen 18-27 år ble anmeldt for 39 % av alle fartsanmeldelsene i manuelle kontroller i 2023. Til sammenligning mottok denne aldersgruppen kun 11 % av forenklede forelegg i ATK i 2023.



Figur 19 Anmeldelser og forenklede forelegg for fartsovertredelser 2023, fordelt på alder.

Ser vi på forenklede forelegg i manuelle kontroller finner vi at de alvorligste overtredelsene (prikkovertridelser) domineres av aldersgruppe 28-37 år, se figur 20. Denne aldersgruppen utgjør en større andel av bilførerne på veien enn de mellom 18-27 år. Vi finner dermed sammenheng mellom eksponering og overtredelser, men også sammenheng mellom økende alder og synkende alvorlighetsgrad.



Figur 20 Digitale forenklede forelegg manuelle kontroller 2023, fordelt på aldersgrupper.

2.3.3. Nasjonalitet

Fra Politiets ATK-senter meldes det fortsatt om mange utenlandske førere som har gjentatte fartsovertredelser målt i ATK. Enkelte har hatt utestående fartsbøter for store beløp før de har blitt identifisert og mottatt krav.

UP i Vest og Nord melder om utfordring med "saktekjørerere", ofte utenlandske turister. De kjører sakte av flere årsaker, men en årsak er at de har hørt at bøtenivået i Norge er så høyt at de "safer" med å kjøre godt under fartsgrensen. Dette skaper irritasjon og med konsekvens forbikjøringer som kan være farlige.

Fra statistikk over forenklede forelegg finner vi at det i de nordligste politidistriktene utstedes mange fartsbøter til personer fra utlandet, og da særlig i sommermånedene. Se tabell 7. Det er en oppfatning at det særlig gjelder i lavere fartssoner enn 80 km/t. Noe som kan henge sammen med at fartssoner som 40-, 60- og 70-soner ikke er like vanlig i andre europeiske land. Av forenklede forelegg for fartsovertredelse i UP-distrikt 5 Nord i løpet av sommeren 2023 utgjorde for eksempel utenlandske statsborgere 36 % i 60-sone og 26 % i 80-sone. En mulig forklaring vil da være at fører, som en rutinehandling, kjører med en hastighet tilsvarende den hen ville hatt på tilsvarende vei i hjemlandet.

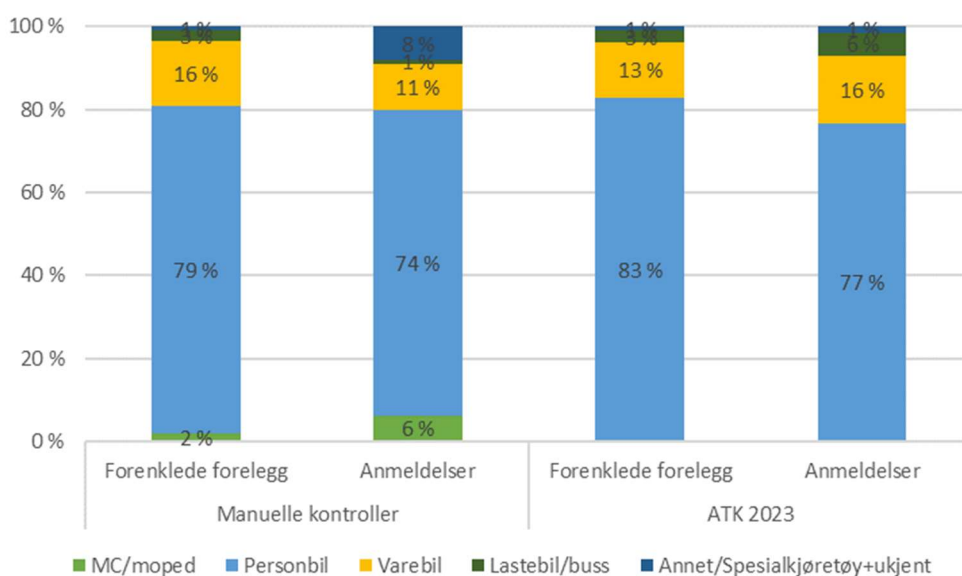
Tabell 7 Antall forenklede forelegg for hastighetsovertredelser 2023 og sommer 2023, fordelt på norske og utenlandske statsborgere og på politidistrikt.

	2023			sommer 2023		
	Nasjonalt	Utenlandsk	andel utenlandsk	Nasjonalt	Utenlandsk	andel utenlandsk
201 Oslo politidistrikt	1 725	30	2 %	756	17	2 %
202 Øst politidistrikt	12 005	522	4 %	3 639	196	5 %
203 Innlandet politidistrikt	8 457	597	7 %	3 458	324	9 %
204 Sør-Øst politidistrikt	15 001	422	3 %	4 350	172	4 %
205 Agder politidistrikt	7 920	251	3 %	2 257	106	4 %
206 Sør-Vest politidistrikt	10 245	373	4 %	2 439	168	6 %
207 Vest politidistrikt	12 109	583	5 %	3 023	253	8 %
208 Møre og Romsdal politidistrikt	5 735	359	6 %	1 222	172	12 %
209 Trøndelag politidistrikt	8 263	455	5 %	2 308	226	9 %
210 Nordland politidistrikt	5 809	1 506	21 %	2 294	1 033	31 %
211 Troms politidistrikt	5 140	1 342	21 %	1 732	853	33 %
212 Finnmark politidistrikt	2 201	439	17 %	724	315	30 %
62 Sysselmasteren på Svalbard	8		0 %			
Sum	94 618	6 879	7 %	28 202	3 835	12 %

I sommertrafikken er det også en god del norske turister som bøtelegges. Vi ser f.eks. at bortimot halvparten av forenklede forelegg for fartsovertredelser i Nordland ble utstedt til utenlandske førere eller førere med registrert postnummer i fylke sør for Nordland.

2.3.4. Type kjøretøy

De fleste reaksjoner på fartsovertredelser i 2023 ble gitt personbilførere, se figur 21. Andel varebilførere varierte mellom 11 og 16 % avhengig av type reaksjon. Det var noe høyere andel mc-førere som anmeldes i manuelle kontroller, mens andel tungbilførere er noe høyere for anmeldelser fra ATK. Dette er likt som i 2022.

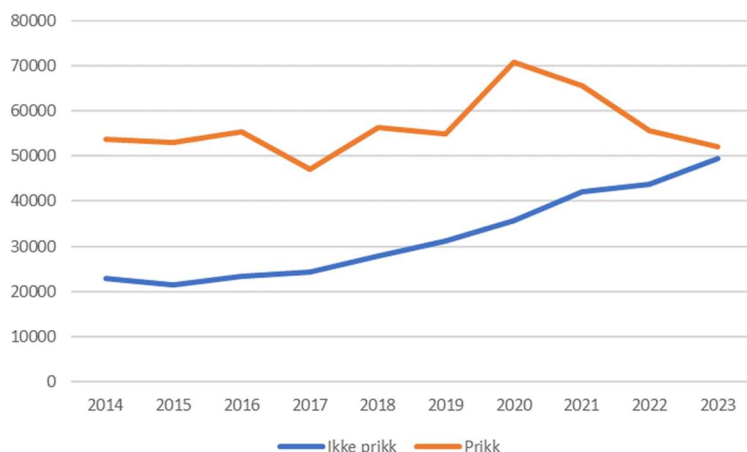


Figur 21 Hastighetsovertredelser 2023 fordelt kjøretøygrupper

Fra ATK var høye hastigheter fra ATV/UTV og mopedbiler et problem i Alta i perioden 2018 til 2021, og har nå på nytt blitt en utfordring. Høye hastigheter fra mopedbiler er også registrert i andre steder i landet.

2.3.5. Alvorlighetsgrad

Over flere år har alvorlighetsgraden i fartsovertredelsene gått ned, se figur 22. Dette kan sees som en naturlig følge av at hastighetsnivået på norske veier har gått ned. Forenklede forelegg i manuelle kontroller som prikkbelegges utgjorde i 2023 51 %, tilsvarende andel i 2014 var 70 %.



Figur 22 Antall forenklete forelegg fra manuell kontroll 2014-2023, fordelt på saker med prikk og saker uten prikk.

Det er derimot meldt inn bekymringer fra polititjenestepersoner som gjennomfører manuelle fartskontroller at det oppleves som at de ekstreme fartsovertredelsene har blitt grovere. Utvikling mot flere moderne (elektriske) personbiler med evne til å kjøre veldig fort er et element politiets tjenestepersoner nevner kan være ett mulig relevant forhold som kan ha påvirket denne tendensen.

Vi ser også at de aller groveste fartsovertredelsene i ATK i 2023 var mer alvorlig enn de aller groveste sakene fra 2022. Det dreier seg derimot ikke om mange saker. For 2023 er det registrert fire anmeldelser der overtredelsen var større enn 100 km/t over fartsgrensen, ingen slike saker i 2022. Fra manuelle kontroller har vi ikke tilsvarende oversikt. Men basert på en overfladisk gjennomlesning av saksbeskrivelse i anmeldelser, der det er oppgitt målt hastighet og fartsgrense i saksbeskrivelse, finner vi 45 saker med overtredelser større enn 80 km/t over fartsgrensen og 15 saker med overtredelse større enn 100 km/t over fartsgrensen. Tallene er antagelig langt høyere. Vi har ikke oversikt over eventuelle tilsvarende forhold fra 2022.

"Villmannskjøring" (særlige grove, farlige fartsovertredelser i trafikken), - se kap. 6.2.1.

3. Ruspåvirket kjøring

En svensk studie med kjøresimulator viste at alkohol svekker oppmerksomheten, reduserer sikkerhetsmarginene ved kjøring og gjør sjåførene mindre forsiktige ved å gjøre andre ting mens de kjører (Kircher, Svitlana, Ramondas, & Ahlström, 2023).

"Om du pratar i telefon samtidig som du kör, så säkerhetskompenserar du medvetet, bland annat genom att sänka farten. Det händer inte vid berusning"⁸.

En svensk sykkel-studie fra testbane viste at grunnleggende evner som er nødvendige for å kunne sykle trygt ble svekket av alkoholpåvirkning. Fra en gjennomsnittlig promille på 0,7 promille var denne forverringen statistisk bevist, men selv fra en gjennomsnittlig promille på 0,2 kunne man se en tendens til forverring. Samtidig viste resultatene at alkoholpåvirket sykling var relativt vanlig blant deltakerne (Warner, et al., 2024).

3.1. Rus i trafikken

En veikantundersøkelse fra 2016/17 viste at 0,2 % av sjåførene hadde alkoholnivå over 0,2 promille, 0,7 % hadde illegale stoffer, og 1,1 % hadde trafikkfarlige legemidler over straffegrensene. Zopiklon, THC, benzodiazepiner og amfetamin var de mest påviste stoffene (Furuhaugen, et al. 2018). En undersøkelse i Finnmark og Murmansk (2014-2016) fant rusmidler i 4,2 % av spyttprøvene, hvor 0,3 % hadde alkohol, 2,3 % legemidler og 1,8 % illegale stoffer. Forekomsten var lik den i andre deler av Norge (Nyman, et al. 2019). Ny veikantundersøkelse er planlagt i 2024-2025.

Utrykningspolitiet gjennomførte en veikantundersøkelse i alle UP-distriktene på alkoholpåvirket kjøring i 2024. Totalt 25 103 førere ble kontrollert hvorav 57 førere testet positivt over lovens grense. Det utgjorde 0,23 % av de kontrollerte førerne. Omregnet vektet resultat i henhold til fordeling tid på døgnet, fartssone og UP-distrikt ble andelen 0,18 %.

Det ble gjennomført tilsvarende undersøkelser i 2015, 2019 og 2022. Vektet resultatene fra disse var henholdsvis 0,17 % 2015 og 2019 og 0,3% i 2022.

Andelen førere som var alkoholpåvirket varierte mellom laveste nivå (0,12 %) på ukedag kveld (kl. 16-22) og høyeste nivå (0,68 %) i helgen på morgenen (kl. 04-10). Det var likt som i de tidligere tellingene.

I lave fartssoner (50-sone og lavere) var 0,23 % av de kontrollerte alkoholpåvirket mot 0,14 % i høye fartssoner (60-sone og høyere). I forrige telling fant vi derimot høyere andel alkoholpåvirkede førere i høye fartssone, mens årets telling viste samme tendens som tellingene i 2015 og 2019, med høyest andel alkoholpåvirkede førere i lavere fartssoner.

Tellingene viste en tendens til mer alkoholpåvirket kjøring i høye fartssoner i helgen og mer alkoholpåvirket kjøring i lave fartssoner i ukedagene. Unntaket er natt (kl 22-04), der det er motsatt; det vil si høyest alkoholpåvirkning i lave fartssoner i helgen og i høye fartssoner i ukedagene. Aller høyest andel alkoholpåvirkede førere var det i helgen om morgen i høye fartssoner (Utrykningspolitiet 2024).

⁸ <https://www.vti.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2023-12-20-ny-teknik-i-bilen-kan-upptacka-onyktra-forare>

I en befolkningsundersøkelse, gjennomført i 2023, innrømmet 19 % å ha kjørt bil etter å ha drukket alkohol (for menn var andelen 25 % og for kvinner 13 %), mens 13 % svarte at de hadde kjørt bil etter illegalt og/eller legalt inntak av legemidler med varseltrekant ⁹¹⁰.

I ESRA-undersøkelsen (se vedlegg E) oppga 12 % av respondentene i EU22 å ha kjørt ruspåvirket over lovens grense de siste 30 dagene, med 15 % som hadde kjørt etter å ha drukket alkohol, 7 % etter å ha brukt rusmidler, og 13 % etter inntak av trafikkfarlige legemidler. I våre naboland var andelen for alkohol/rusmidler/legemidler slik: Danmark (11/19/8 %), Sverige (7/7/6 %), og Finland (6/10/2 %). Moped- og MC-førere hadde høyere andeler.

Sannsynligheten for å bli testet for rusmidler var lavere enn for alkohol. I våre naboland oppga 21 og 6 % i Sverige, 22 og 5 % i Finland (hhv) og 11 og 5 % i Danmark at de hadde blitt henholdsvis alkotestet eller testet for andre rusmidler av politiet i løpet av siste 30 dager.

Les mer om rusmidler og virkning på bilkjøring på Helsedirektoratets nettsider¹¹ og Oslo Universitetssykehus' nettsider¹².

3.2. Rus i ulykker

Kjøring i ruspåvirket tilstand var en sannsynlig medvirkende faktor i 19 dødsulykker i 2023 (20 %). Gjennomsnittlig for perioden 2014 - 2023 var andelen 22 %. Av de 19 dødsulykkene med rus har ni vært med alkohol, fire med blandingsrus og seks med annen type rus (Ringen jr. 2024).

En svensk studie av dødsulykker fra 2014–2021 fant at blant bilførere var alkohol tilstede i 22 %, narkotika i 9 % og legemidler i 13 % av tilfellene. For MC-førere var andelen henholdsvis 13, 20 og 11 %, mens for lette lastebilsjåfører 8, 10 og 10 %. THC (cannabis) og amfetamin var de mest vanlige stoffene. Alkoholnivået var stabilt, mens illegale rusmidler økte, særlig THC, sammenlignet med en tidligere studie (Forsman 2023).

En annen studie (2008–2015) viste at blant omkomne sjåfører av lette lastebiler var det påvist alkohol og/eller ulovlige rusmidler hos 10 %, mens kun 1 % av tunge lastebilsjåfører og 0 % for bussjåfører. For alle lastebil- og bussjåfører som har vært involvert i en dødsulykke, og ikke bare de omkomne, var alkohol påvist hos omtrent 2 % av sjåførene, og henholdsvis ulovlige rusmidler og legemidler hos omtrent 1 % (Ekström & Forsman, 2018).

⁹ Alkoholinntak som kan ha resultert i promille ved kjøring/ Rus-/medisinbruk som kan ha resultert i kjøring i ruspåvirket tilstand.

¹⁰ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/nordmenn-tekster-sover-og-er-beruset-bak-rattet?publisherId=4757226&releaseId=17963444>

¹¹ <https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forerortveileder/midler-som-kan-pavirke-kjoreevnen-35-37#legemidler-som-kan-pavirke-kjoreevnen>

¹² <https://www.oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/tsb/fakta-om-rusmidler>

3.3. Anmeldelser av ruspåvirket kjøring

Politiet har registrert 11 620 anmeldelser for ruspåvirket kjøring i 2023. Det var 2 % færre enn i 2022, som var året med flest registrerte ruskjøring-anmeldelser noensinne.

Spytttester er nå tilgjengelig for samtlige av UPs patruljer i tillegg til at et stort antall spytttestere er tilgjengelig til bruk i politidistriktene. Det har gjort det lettere å avdekke kjøring under påvirkning av annen rus enn alkohol.

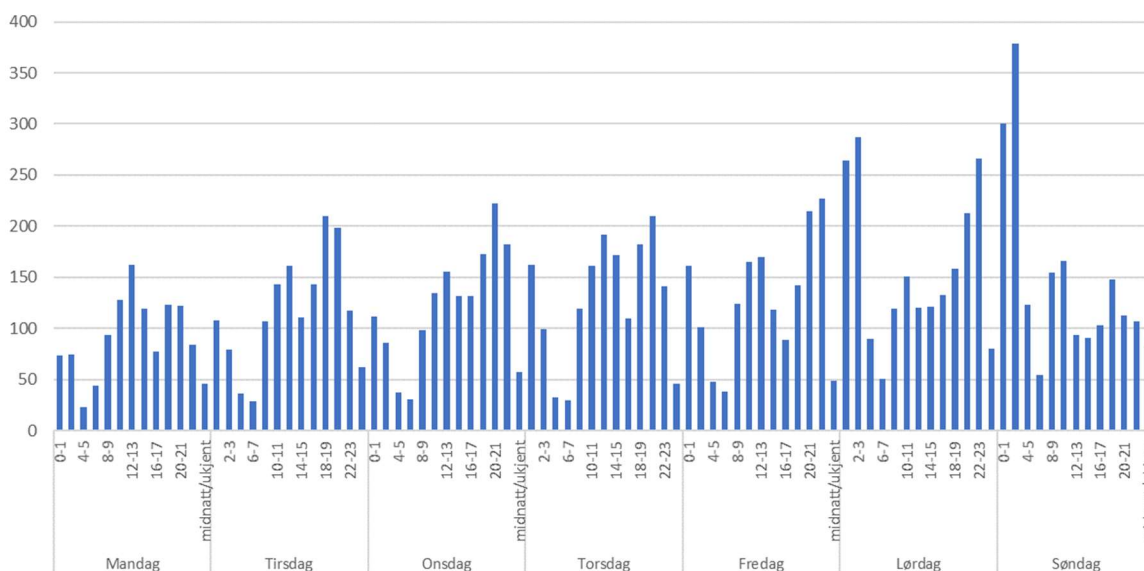
UP var registrert med saksopprinnelse for 29 % av ruskjøringsanmeldelsene, som er tilnærmet likt som siste 5 år.

Fra 1. juli 2023 styrket Regjeringen kontrollaktiviteten ved å innføre hjemmel for Tolletaten til å kunne ta alkotest av motorvognførere i forbindelse med tollkontroll. Kun én sak var registrert med Tolletaten som fornærmet i 2023. Ingen saker registrert med Tolletaten som melder.

3.3.1. Tid

Ukedag og tid på døgnet

Som tidligere år ser vi at flest tilfeller av ruspåvirket kjøring ble avdekt natt til lørdag og natt til søndag, mens færrest tilfeller ble avdekt på mandager. Generelt gjennom uken ser man flest saker mellom kl. 18:00 og 01:59, mens vi også ser en liten topp rundt midt på dagen (kl. 10:00-13:59), med unntak av søndag, der det var en liten topp mellom kl. 08:00 og 11:59. Se figur 23.



Figur 23 Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring i 2023, fordelt på ukedag og tid på døgnet.

Måned

Avdekte tilfeller av ruspåvirket kjøring har i løpet av siste tre år variert mellom rundt 750 og 1050 tilfeller pr måned. Vi ser færrest tilfeller i vintermånedene, mens det varierer fra år til år hvilke måneder og årstider som har flest avdekte tilfeller. I 2023 var det flest

tilfeller i juni og mars. Samlet per årstid hadde vårmånedene flest tilfeller av ruspåvirket kjøring i 2023, mens tilsvarende for 2021 og 2022 var høstmånedene.

3.3.2. Sted

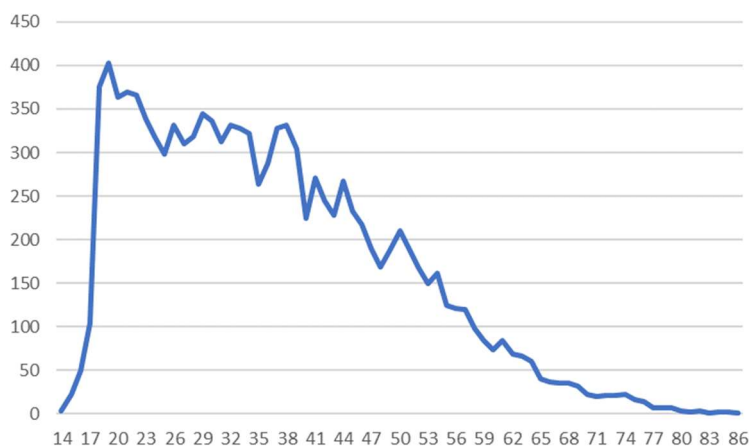
Sør-Øst politidistrikt har registrert flest anmeldelser for ruspåvirket kjøring i 2023, mens Finnmark politidistrikt har klart flest ruskjøring-anmeldelser sett i forhold til innbyggertall, se figur 24.



Figur 24 Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring totalt (2021 – 2023) og pr 1000 innbyggere (2023), -per politidistrikt. Kilde: STRASAK (anmeldelser) og Statistisk sentralbyrå (SSB) (innbyggertall).

3.3.3. Alder, kjønn, kjøretøy, sivilstand og nasjonalitet

Av personer registrert anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2023 var 13 % kvinner og 87 % menn. Aldersmessig var det 18-22 åringene som hadde flest registrerte anmeldelser, se figur 25.



Figur 25 Anmeldelser ruspåvirket kjøring 2023 fordelt på alder.

De fleste tilfellene av ruspåvirket kjøring skjer i personbil (81%) og varebil (12 %), tungbil utgjorde kun 1 % og MC og moped var likt representert med under 2 % i 2023¹³

For øvrig ser vi at kun 11 % av de anmeldte for ruspåvirket kjøring i 2023 var gift. Det store flertall var ugift eller skilt/separert (83 %). 79 % av de anmeldte førerne hadde norsk statsborgerskap, av utenlandske statsborgerskap var det førere fra Polen og Litauen som var registrert med flest anmeldelser (henholdsvis 5 og 4 %).

3.3.4. Gjengangere

En forholdsvis stor andel av førere anmeldt for ruspåvirket kjøring har blitt anmeldt for samme forhold flere ganger.

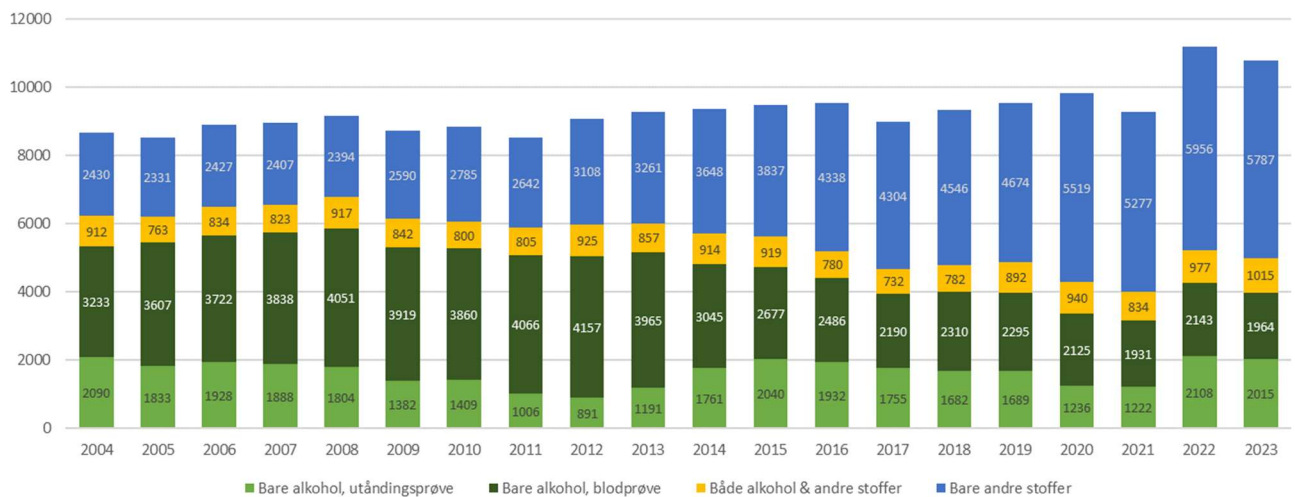
I 2023 ble totalt 10 159 personer registrert anmeldt for ruspåvirket kjøring. De fleste ble anmeldt for én enkelt ruskjøring i løpet av året, men 1 166 personer (11 %) ble anmeldt for to eller flere tilfeller av ruspåvirket kjøring i 2023. 2 357 personer (23%) var anmeldt for ruskjøring flere ganger i 2023, og/eller i perioden 2021-2022. 2 915 personer (29%) var anmeldt for ruskjøring flere ganger i 2023 og/eller i perioden 2019-2022

Andel gjengangere i 2023 er tilnærmet lik det vi har sett tidligere. For personer anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2020 var 28 % anmeldte for ruskjøring mer enn én gang i femårsperioden 2016-2020, og 22 % innenfor treårs perioden 2018-2020.

3.3.5. Type rus

Den årlige rapporten fra Oslo universitetssykehus (OUS) basert på blodprøver fra bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring (Jamt, et al. 2024) viste at antall rusanmeldelser var noe lavere i 2023 enn i 2022. Det var størst nedgang for saker med alkoholpåvirkning, mens det var en svak økning i saker der både alkohol og andre rusmidler var avdekt. Alkohol ble avdekt i 46 % av sakene i 2023, mens annen rus ble avdekt i 63 %. Se figur 26.

¹³ Andelene er beregnet fra anmeldelser ruspåvirket kjøring i 2023 der kjøretøy var oppgitt. I 24 % av sakene mangler opplysning om type kjøretøy.



Figur 26 ANTALL POSITIVE BEVISPRØVER FOR KJØRING I RUSPÅVIRKET TILSTAND 2004-2023, FORDELT PÅ ALKOHOL OG ANNEN RUS. KILDE: PRØVERESULTAT FRA OSLO UNIVERSITETSSYKEHUS OG RESULTAT FRA UTÅNDINGSPRØVER FRA UP.

I likhet med tidligere år fant OUS at alkohol, THC, og (met)amfetamin var de rusmidlene som hyppigst ble påvist i blodprøver fra mistenkte påvirkede førere. THC og (met)amfetamin ble påvist i henholdsvis 41 % og 31 % av blodprøvene der det ble utført utvidet analyse av andre rusmidler enn alkohol. Benzodiazepinene alprazolam, diazepam og klonazepam ble også hyppig påvist (henholdsvis 16, 13 og 9 % av tilfellene). Ofte påvises flere stoffer i samme blodprøve. I 2023 ble det i gjennomsnitt påvist 1,8 stoffer per prøve. Samtidig bruk av flere rusgivende stoffer øker risikoen betydelig for å bli innblandet i en trafikkulykke.

For øvrig var det fortsatt økning i antall blodprøver der det påvises kokain. Kokain og omdannelsesproduktet benzoylecgonin ble påvist i 18 % av blodprøvene, kun kokain ble påvist i 9 %. Dette er en kraftig økning sammenliknet med tidligere år. Andelen trafikksaker der det påvises kokain har ligget på 4 % de siste årene fram til og med 2021.

I tillegg fant OUS økning i antall blodprøver der alprazolam ble påvist, og det ser ut til at alprazolam delvis har erstattet klonazepam. Ketamin påvises oftere enn tidligere, uten at det er anført brukt til medisinsk behandling i forbindelse med en trafikkulykke. Bromazolam dominerer blant illegalt omsatte «designerbenzodiazepiner».

Oslo pd melder om utbredt bruk av lystgass som rusmiddel blant ungdom. Lystgass har en halveringstid på rundt 5 minutter, og det meste av merkbar rusvirkning vil være borte etter dette. Hovedeffektene varer normalt kun i 2-3 minutter. Lystgass utgjør derfor sannsynligvis heller ingen stor trussel i trafikken.

3.3.6. Andre forhold

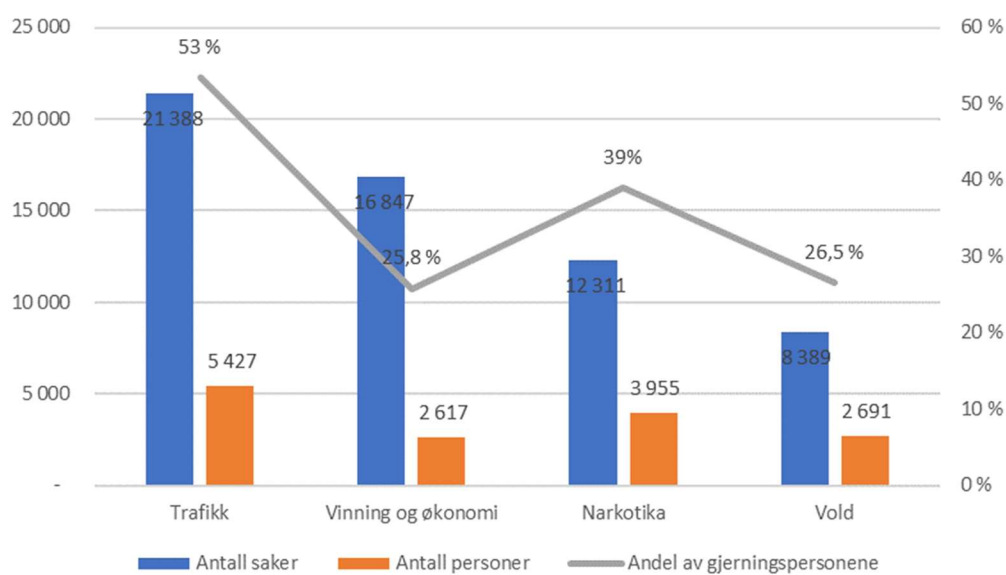
Av de 10 159 personene anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2023 var 7 408 (73 %) anmeldt for andre forhold i perioden 2019-2023 (utenom ruskjøringen i 2023). Til sammen 71 990 saker. Så mye som 9 454 saker er forhold med samme gjerningstidspunkt og gjerningsperson som ruskjøringen i 2023, ser man bort fra disse

finner vi at 6 347 (62 %) av gjerningspersonene hadde vært anmeldt for andre forhold i løpet av siste 5 år. Ser vi også bort fra ruskjøring var andelen 60 %.

Ruskjørerne fra 2023 var registrert anmeldt for mange typer forhold. De kriminalitetstypene med flest forhold var trafikk, vinning (inkl. økonomi), narkotika og vold, se figur 26. Trafikksakene utgjorde 30 % av anmeldelsene i perioden 2019-2023, men så mye som over halvparten av gjerningspersonene (53 %) var anmeldt for andre trafikkforhold (enn ruskjøringen i 2023).

Etter trafikklovbrudd var det flest vinning/økonomi-anmeldelser, men sett i forhold til *andel* av gjerningspersonene, var det narkotikalovbrudd som kom som nummer to etter trafikk. Til tross for en generell stor nedgang i anmeldte narkotikalovbrudd de siste årene finner vi at for denne gruppen var antall narkotikasaker relativt stabilt pr. år over femårsperioden, vel og merke når vi ser bort fra saker med samme gjerningsdato/gjerningsperson som ruskjøring i 2023. Vi ser derimot en liten dreining mot flere narkotikasaker anmeldt etter brudd på straffeloven og nedgang i saker etter brudd i legemiddeloven. Noe som kan tyde på at de anmeldte narkotikasakene har blitt mer alvorlige i denne perioden.

11 % av gjerningspersonene var anmeldt for både narkotika, vinning og vold i femårsperioden.



Figur 27 Personer anmeldt for ruspåvirket kjøring 2023: Antall saker, antall og andel gjerningspersoner anmeldt for trafikk, vinning/økonomi, narkotika og vold i perioden 2019-2023 (utenom ruskjøring i 2023).

Den vanligste trafikkovertrедelsen var 'kjøring uten gyldig førerkort'. 3 212 av ruskjørerne (32 %) var registrert anmeldt for tilsammen 9 348 tilfeller av kjøring uten gyldig førerkort i perioden 2019-2023. 426 personer har flere enn fem anmeldelser for kjøring uten gyldig førerkort i løpet av 5-årsperioden.

I tillegg ble 1 655 av ruskjørerne (16 %) anmeldt for 2 640 hastighetsovertredelser i løpet av femårsperioden 2019-2023.

Dessuten, i femårsperioden, ble:

- 1 064 av gjerningspersonene anmeldt for materiellskadeulykke (vegtrafikkloven § 3).
- 329 av gjerningspersonene anmeldt for personskadeulykke (vegtrafikkloven § 3).
- 14 av gjerningspersonene anmeldt for uaktsom forvoldelse av annen i trafikken med betydelig skade på kropp/helse eller død (straffeloven § 281).
- 1328 av gjerningspersonene (13 %) var anmeldt for en eller flere av de overnevnte.

I det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet vil politiet ha et særlig ansvar ovenfor gruppen rusførere som begår gjentatt kriminalitet. Mer kunnskap om disse personene kan være relevante med tanke på det forebyggende arbeidet.

Vi har derfor sett nærmere på gjerningspersoner som er registrert med forhold på både vinning/økonomi, narkotika, vold og trafikk (utenom forhold registrert i forbindelse med ruskjøringen 2023), til sammen 815 personer.

Vi finner at av de 815 gjerningspersonene var 96 % menn. 79 % var mellom 20 og 44 år, 13 % mer enn 44 år, 8 % under 20 år i 2023. 97 % var ugift, skilt eller separert. Videre var 84 % registrert med norsk statsborgerskap, 2 % med statsborgerskap fra Polen og 2 % fra Sverige. Ser vi på fødeland finner vi at 2 % var registrert med fødeland Irak og 2 % hadde fødeland Somalia.

Mange av gjerningspersonene har hatt kontakt med politiet siden tidlig alder, 70 % av de 815 gjerningspersonene hadde blitt registrert mistenkt, siktet eller domfelt for lovbrudd i en alder under 18 år (2 % av gjerningspersonene var under 18 år i 2023). I tillegg var det også mange som var registrert i saker som vitne, fornærmet, implisert, saktet eller skadd ved ulykke. Totalt var dermed 76 % av de 815 registrert i straffesaksregisteret i alder under 18 år. Vi ser for eksempel at 304 var registrert som vitne eller fornærmet i voldssak i alder under 18 år hvorav 113 i alder under 15 år.

Dette kan indikere at gruppen gjerningspersoner som er registrert med mange forhold fra tidligere kan være en sårbar gruppe der forebyggende trafikksikkerhetstiltak kan kreve mer inngripende tiltak på flere plan, ikke bare trafikkrelatert.

Svensk rus-studie fant at blant førere dømt for kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol ble 54 % også dømt for kjøring uten gyldig førerkort. Tilsvarende andel for alkoholpåvirket kjøring var 16% for dem med normal påvirkningsgrad og 24 % for dem med høy påvirkningsgrad (over 1 promille) (Forsman, 2021).

3.4. Rus- og medikamentbruk i samfunnet for øvrig

3.4.1. Alkohol

I følge offentlig statistikk har alkoholomsetningen i Norge gått ned etter pandemien, 3 % nedgang fra 2022 til 2023, og 12 % fra 2021 til 2023, men den var 10 % høyere enn i 2019. Taxifree-salget er ikke inkludert i statistikken, slik at disse endringene nok i stor grad må ses i sammenheng med nordmenns reisemønster under og etter pandemien¹⁴.

En årlig spørreundersøkelse i regi av Statistisk sentralbyrå (SSB) på oppdrag fra Folkehelseinstituttet (FHI) viste at andelen som drakk alkohol ukentlig gikk ned fra 36 i 2022 til 34 % i 2023 og 2024. Andel som drikker ukentlig minst seks enheter ved samme anledning gikk ned fra 6 til 5 %. Andelen var 3 % for kvinner og 8 % for menn, mens for de mellom 16 og 24 år var denne andelen (11 %) ¹⁵.

En ny rapport fra FHI (Moan, Halkjelsvik og Bye 2024) om utbredelse og utvikling av bruk av alkohol, vanedannende legemidler og illegale rusmidler blant sysselsatte i Norge viser at 88 % av de sysselsatte har drukket alkohol siste 12 måneder. Mer enn 15 % har et risikofylt alkoholbruk, dvs. alkoholbruk som har potensiale for negative konsekvenser og/eller som på sikt kan være avhengighetsskapende.

Resultatene viste at det er betydelige forskjeller i utbredelse av risikofylt alkoholbruk mellom ulike yrkeskategorier. Andelen med risikofylt alkoholbruk var over gjennomsnittet for sysselsatte i Norge blant håndverkere, ansatte i militære yrker, ledere og prosess/maskinoperatører/transportarbeidere, mens den var under gjennomsnittet blant renholdere/ufaglært personell, hjelpearbeidere, ansatte i kontoryrker og ansatte i akademiske yrker.

3.4.2. Narkotika

Narkotika- og dopingstatistikken til Kripos viser at det ble registrert 7 % flere narkotikasaker i 2023 enn i 2022, og 2023 var første år med beslagsøkning siden 2014. Det ble beslaglagt store mengder narkotika i 2023. Særlig gjelder det kokain, der norgeshistoriens fire største kokainbeslag er registrert i løpet av året. Også *antall* kokainbeslag fortsetter å øke, og kokain utgjør en stadig større andel av narkotikasakene. Det siste året var det en økning på 29 %. I løpet av noen år har kokain utgjort en stadig større andel av narkotikabeslagene i Norge, i 2023 var andelen 10 % mot 5 % i 2020. Styrkegraden var høy¹⁶.

I følge SSB's årlige spørreundersøkelser var cannabis fortsatt det mest brukte illegale rusmidlet i Norge. En av tre har prøvd cannabis i løpet av livet, mens 7 % oppgir å ha brukt cannabis i løpet av de siste 12 månedene. Nylig cannabisbruk – siste år var mest utbredt blant menn og for aldersgruppen 16- 24 år. Cannabisbruken blant unge voksne

¹⁴ <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/varehandel/statistikk/alkoholomsetning> (190724)

¹⁵ <https://www.ssb.no/helse/helseforhold-og-levevaner/statistikk/royk-alkohol-og-andre-rusmidler> (191124)

¹⁶ <https://www.politiet.no/globalassets/tall-og-fakta/narkotika/narkotikastatistikk-2023.pdf> (190724)

økte fra 11% i 2022 til 14 % i 2023 og 2024¹⁷. Forskjeller mellom menns og kvinners bruk av cannabis økte noe fra 2022 til 2023. De sentralstimulerende stoffene kokain, ecstasy/MDMA og amfetaminer var de mest brukte illegale rusmidlene etter cannabis. Også disse stoffene var mest utbredt blant menn og i de yngste aldersgruppene. Bruken av kokain blant unge voksne har økt noe de siste årene¹⁸.

FHI-rapporten (Moan, Halkjelsvik og Bye 2024) viste at ca. 3 % av sysselsatte oppga å ha brukt cannabis de siste 12 månedene. Det ble observert noen endringer i illegal rusmiddelbruk den siste delen av perioden, bl.a. markant økning i cannabisbruk blant yngre kvinnelige sysselsatte samt relativ økning i kokainbruk de siste to årene.

Cannabisbruk var mest utbredt blant håndverkere, ansatte i salgs-, service- og omsorgsykker og i militære yrker. Bruk av andre illegale rusmidler var også mest utbredt blant håndverkere. Bruk av alkohol og illegale rusmidler var mest utbredt blant unge mannlige sysselsatte som ikke var gift og som ikke ha barn.

3.4.3. Legemidler

Tall fra Reseptregisteret viser at i 2020 fikk 91 % av alle over 65 år minst ett legemiddel på resept, sammenliknet med 65 % av de under 65 år (tallene fra Reseptregisteret omfatter ikke legemidler til personer på sykehjem eller sykehus)¹⁹. Tall fra SSB for 2022 viser at blant aldersgruppen 67-79 år var det 12 % som daglig eller nesten daglig brukte reseptbelagte sovemidler og 17 % som daglig eller nesten daglig brukte smertestillende medikamenter på resept. Tilsvarende tall for alle aldersgrupper var 6 % for sovemidler og 14 % for smertestillende. Disse andelene var tilnærmet like for perioden 2018-2022, kun svak økning på ett prosentpoeng²⁰.

FHI-rapporten (Moan, Halkjelsvik og Bye 2024) viste at 20 % av sysselsatte rapporterte bruk av reseptbelagte smertestillende, det mest utbredte vanedannende legemidlet, i løpet av de siste 12 månedene. Bruk av vanedannende legemidler var mer utbredt blant sysselsatte med lavere utdanningsnivå og de som bodde alene. Med unntak av beroligende medikamenter, var legemidler mer utbredt blant kvinnelige og eldre sysselsatte.

¹⁷ <https://www.ssb.no/helse/helseforhold-og-levevaner/statistikk/royk-alkohol-og-andre-rusmidler> (191124)

¹⁸ <https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/?term=#hovedpunkter> (190724)

¹⁹ <https://www.fhi.no/he/folkehelse rapporten/grupper/eldre/?term=#legemiddelbruk> (190724)

²⁰ <https://www.ssb.no/statbank/table/12392/tableViewLayout1/> (190724)

4. Uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet utgjør en ikke ubetydelig medvirkende faktor til at det skjer ulykker i trafikken. Politiets mulighet til å forebygge uoppmerksomhet i trafikken er derimot liten og begrenset til kontroll av ulovlig bruk av mobiltelefon. Kjøretøyutvikling og holdningsskapende tiltak kan være viktigere og mer effektfulle for uoppmerksomhet av annet slag.

4.1. Uoppmerksomhet i trafikken

En evaluering av uoppmerksomhetskampanjen til Statens vegvesen utført av TØI (Aasvik & Sagberg, 2023) skriver at det er vanskelig å gjøre nøyaktige anslag av uoppmerksomhet blant bilførere og at tidligere anslag har variert mellom 12 og 50 %. Atferdsobservasjon av personbil/varebil gjennomført som en del av evalueringen viste at 16 % av bilene uten passasjer ble registrert med en sekundæraktivitet (2022). Bruk av håndholdt telefon var den sekundæraktiviteten som hyppigst ble observert (3,6 %), se tabell 8. Observasjonsdata kan derimot ikke gi innsikt i forhold som ikke lar seg observere, slik som kognitiv uoppmerksomhet.

Tabell 8 Atferdsobservasjoner av personbil/varebil gjennomført i 2018 og 2022 langs en strekning på EV18. Prosent av antallet observasjoner.

Sekundæraktivitet	Med passasjer(er)		Uten passasjer(er)		Totalt	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
Håndholdt telefon	0,3	1,3	6,8	3,6	5,0	2,9
Spising/drikking	1,1	0,8	2,7	2,9	2,2	2,3
Kjøring med hodetelefon/ ørepropper	0,0	0,3	3,0	3,6	2,2	2,6
Kontakt med passasjer ²	6,2	4,8			1,7	1,5
Betjening av utstyr i bilen	0,8	0,0	0,9	0,7	0,9	0,5
Røyking	0,3	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4
Tasting på fastmontert telefon	0,2	0,0	0,0	0,6	0,1	0,4
Annen tydelig sekundæraktivitet	0,3	0,5	1,8	4,5	1,3	3,2
Sum	9,2	8,0	15,4	16,3	13,8	13,7
Antall observasjoner	371	399	966	886	1337	1285

I tillegg til atferdsobservasjon ble det gjennomført veikantintervju av bilførere med spørsmål om hvilke sekundæraktiviteter de hadde gjort de siste 30 minuttene. Se resultat av intervju i tabell 9. Å anslå total tid brukt på sekundæraktivitet er vanskelig, TØI's beregninger anslår 30 % i 2018 og 28 % i 2022. Dette tallet ligner tidligere anslag som ligger rundt en fjerdedel (Sagberg 2016). Tidligere har det også blitt anslått at en av tre dødsulykker på norske veier skyldes uoppmerksomhet (Sagberg, Høye og Sundfør 2016).

Tabell 9 Veikantintervju av bilførere om sekundæraktivitet siste 30 minutter, 2018 og 2022. Antall og andel førere som rapporterer sekundæraktivitet (n=273 i 2018 og n=134 i 2022).

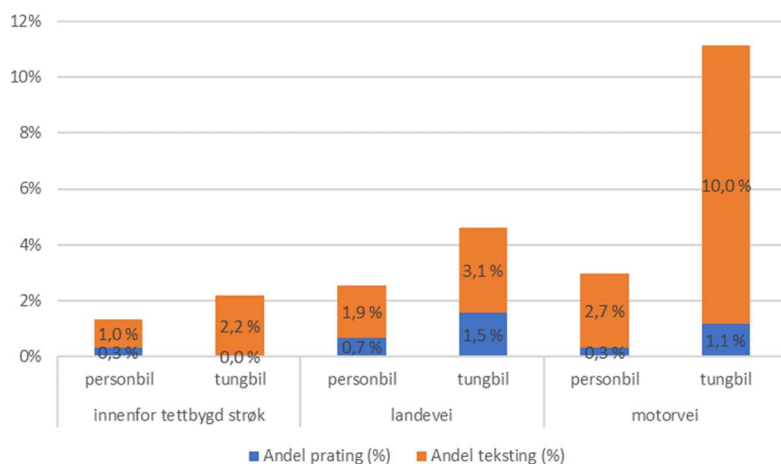
	2018		2022		Endring (%)	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Prosentpoeng	Prosentvis
Spise/drikker	89	33	42	31	-1	-6
Røyke	19	7	8	6	-1	-14
Stell	22	8	4	3	-5	-63
Fast utstyr	26	10	22	16	7	60
Radio/musikk	92	34	57	43	9	26
Telefonbruk	106	39	56	42	3	8
Samtale	89	84	28	50	-34	-40
Musikk	28	26	21	38	11	46
Melding	10	9	7	13	3	44
Navigasjon	9	8	13	23	15	188
Internett	5	5	0	0	-5	-100
Ta bilde eller video	1	1	0	0	-1	-100
Bruke annet løst utstyr	3	1	2	1	0	0
Passasjer	81	30	52	39	9	30
Dagdrøm	118	43	38	28	-15	-35
Konsentrert om annet	33	12	17	13	1	8
Finne fram noe	38	14	15	11	-3	-21
Annet i bil	8	3	2	1	-1	-67
Utenfor bil	68	25	20	15	-10	-40
Annet	38	14	10	7	-6	-50
Trøtt	28	10	16	12	2	20
En eller flere sekundæraktiviteter	261	96	128	96	0	0
Ingen sekundæraktivitet	12	4	6	4	0	0
Sum ^a	273	100	134	100		
Gjennomsnitt ^a					-1	-10

Note. a Sum og gjennomsnitt er rapportert uten de konkrete kategoriene for telefonbruk, da disse bare er underkategorier av telefonbruk generelt.

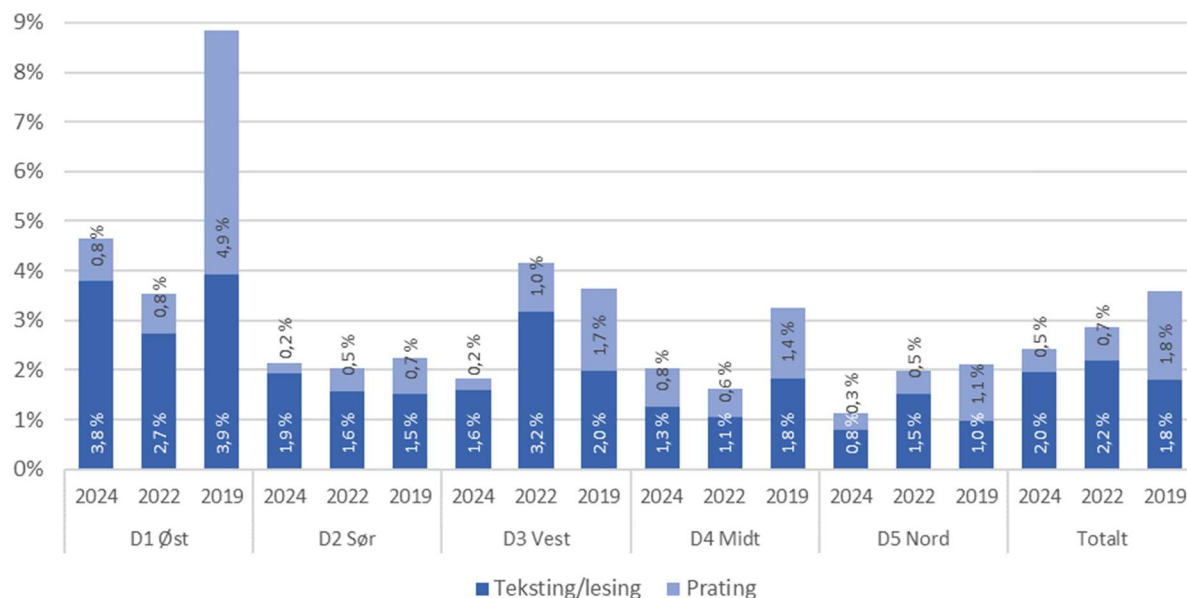
I tillegg ble det også gjennomført spørreundersøkelse. Denne viste at de selvrapporterte sekundæraktivitetene med høyest forekomst var å betjene musikk eller radio, tett etterfulgt av justering av utstyr i bilen. Det var ingen forskjell på gjennomsnittlig sekundæraktivitet mellom kjønnene. Førere over 56 år rapporterte lavere sekundæraktivitet enn de under 56 år. Yrkessjåfører skårer signifikant høyere på «normale sekundæraktiviteter» (bruk av radio, betjening av instrumenter, spising/driking, mm.) enn øvrige trafikanter. På spørsmål om bruk av mobiltelefon svarte 40 % at de "noen gang hadde brukt håndfri mobiltelefon mens de kjørte bil" og 7 % "noen gang brukte håndholdt telefon" (2022-undersøkelsen). I samme undersøkelse i 2018 oppga 15 % "å noen gang ha brukt håndholdt mobiltelefon" og 39 % håndfri telefon.

UP gjennomførte ny veikantundersøkelse av ulovlig mobilbruk i 2024, denne viste at 2,4 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig hvorav 0,47 % for prating og 1,96 % for teksting/lesing. Resultatene fra 2024 var noe lavere enn fra tilsvarende undersøkelse i 2022 der 0,7 % pratet og 2,2 % tekstet. Sammenlignet med undersøkelsen i 2019 ser vi en økning i andel som tekster fra 1,8 % og nedgang i andel som prater fra 1,8 %. Som i 2019 og 2022 var det også i 2024 høyere andel ulovlig mobilbruk på motorvei og blant tungbilførere, se figur 28.

Forøvrig var det mindre forskjeller mellom tid på døgnet. I årets undersøkelse var det noe høyere ulovlig mobilbruk på ettermiddagen og lavest på morgenen, det samme fant vi i 2022, mens i 2019 var det motsatt. Resultatene varierer mellom UP-distriktene, se figur 29, høyest andel i UP-distrikt 1 Øst. Det ble kun foretatt telling på motorvei i UP-distrikt 1 Øst og UP-distrikt 2 Sør. Høyere andel ulovlig mobilbruk på motorvei kan dermed påvirke resultatet fra disse to UP-distriktene.



Figur 28 Veikantelling bruk av mobiltelefon 2024: andel av førere som har brukt mobiltelefon under kjøring til henholdsvis prating eller teksting/lesing, fordelt på type vei og type kjøretøy.



Figur 29 Andel førere observert med ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring, 2019, 2022 og 2024 fordelt på UP-distrikt og type bruk.

Se for øvrig resultat i vedlegg C.

Undersøkelsen ble gjennomført ved observasjon av fører fra skjult posisjon i vegkanten (med bruk av kikkert på motorvei). En observasjon av ulovlig mobilbruk kan i noen tilfeller være vanskelig å fastslå med sikkerhet. Usikre observasjoner - dog slik at det var overveiende sannsynlig at mobil var i ulovlig bruk, ble ført som en "usikker observasjon". Andel usikre observasjoner utgjorde rett under 1 %. Til sammen ble dermed 3,4 % av førerne observert med ulovlig bruk av mobiltelefon "med overveiende sannsynlighet". Andel usikre observasjon i 2019- og 2022-undersøkelsene var henholdsvis 1,4 og 0,8 %.

Tall fra EU viser at andelen førere som ikke bruker håndholdt mobiltelefon varierte mellom 91 % på Kypros og 98 % i Finland, med 95 % i Sverige. Mobilbruk var vanligere blant førere av lette lastebiler enn personbiler og de fleste land hadde høyere mobilbruk på andre veier enn motorvei (se vedlegg D).

15 % av EU-borgerne mente det var høy sannsynlighet for å bli kontrollert for mobilbruk under kjøring, mens 22 % av førerne oppga å ha brukt håndholdt mobil, og 23 % å ha lest meldinger under kjøring i løpet av siste 30 dager (se vedlegg E). I Norge svarte 7 % at de hadde brukt mobil under kjøring (se over), mens 54 % av ungdom (15-24 år) innrømmet ulovlig mobilbruk²¹.

Vi ser for eksempel at til tross for lav opplevd kontroll i Finland var målt bruk spesielt lav, men den selverklærte bruken var derimot høyest sammenlignet med Sverige og Danmark.

I ny rapport fra SINTEF har oppmerksomhetsfordeling og kognitiv belastning ved bruk av berøringsskjerm under kjøring blitt studert. Denne viser at skjermbruk under kjøring krever betydelig oppmerksomhet og distraherer førerne. Å taste inn en adresse var den mest krevende oppgaven. Oppgaven krever at førerne i sum ser på skjermen i gjennomsnitt hele 15,7 sekunder for å få fullført tastingen av adressen (Moe og Roche-Cerasi 2024).

4.2. Uoppmerksomhet i ulykker

Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i fire dødsulykker. I løpet av åtte siste år har mobiltelefonbruk blitt avdekt i én til seks dødsulykker pr år (Ringens jr. 2024).

4.3. Overtredelser uoppmerksomhet - Ulovlig bruk av mobiltelefon

Antall reaksjoner for ulovlig bruk av mobiltelefon har gått betydelig ned siste tre år, se tabell 10. Nedgangen kommer samtidig som kraftig økning i bøtesats for ulovlig bruk av mobiltelefon.

Tabell 10 Antall anmeldelser og antall forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon, 2017-2023

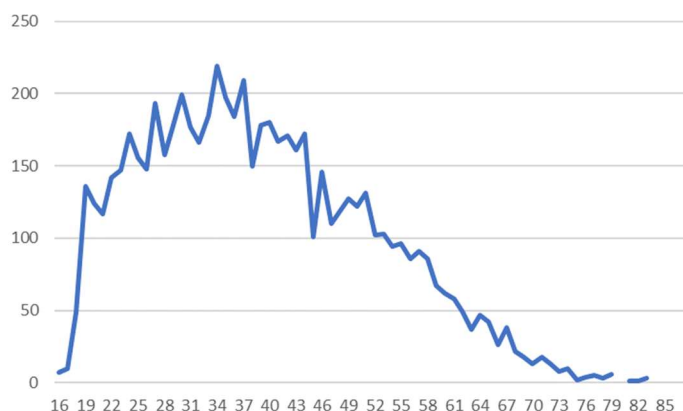
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Forenklede forelegg ulovlig bruk av mobiltelefon	18 141	16 950	16 365	17 746	13 884	11 048	6 427
Anmeldelser ulovlig bruk av mobiltelefon	227	256	530	604	991	972	767

4.3.1. Alder, kjønn og nasjonalitet

Av forenklede forelegg er det 32 % som blir utstedt til kvinner. Alderskurven er økende frem til rundt 35 år, og synker deretter nokså raskt. Aldersgruppen 60+ utgjør kun 7 %, se figur 30.

²¹ <https://www.tryggttrafikk.no/media/pressemeldinger/ungdom-fikler-med-mobilen-mens-de-kjorer/> (lest 260824)

For øvrig ser vi at det er få forenklede forelegg som gis utenlandske statsborgere, norske statsborgere utgjorde over 97 %.



Figur 30 Antall forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon 2023 – fordelt på alder.

4.3.2. Type kjøretøy

67 % av forenklede forelegg skrevet for ulovlig bruk av mobiltelefon ble skrevet til førere av personbil, 26 % til fører av varebil, 5 % til lastebilførere og 1 % til fører av andre kjøretøy. Varebil- og lastebilførere utgjør dermed en større andel av overtredelsene for ulovlig mobilbruk enn de gjør for f.eks. fartsovertredelser.

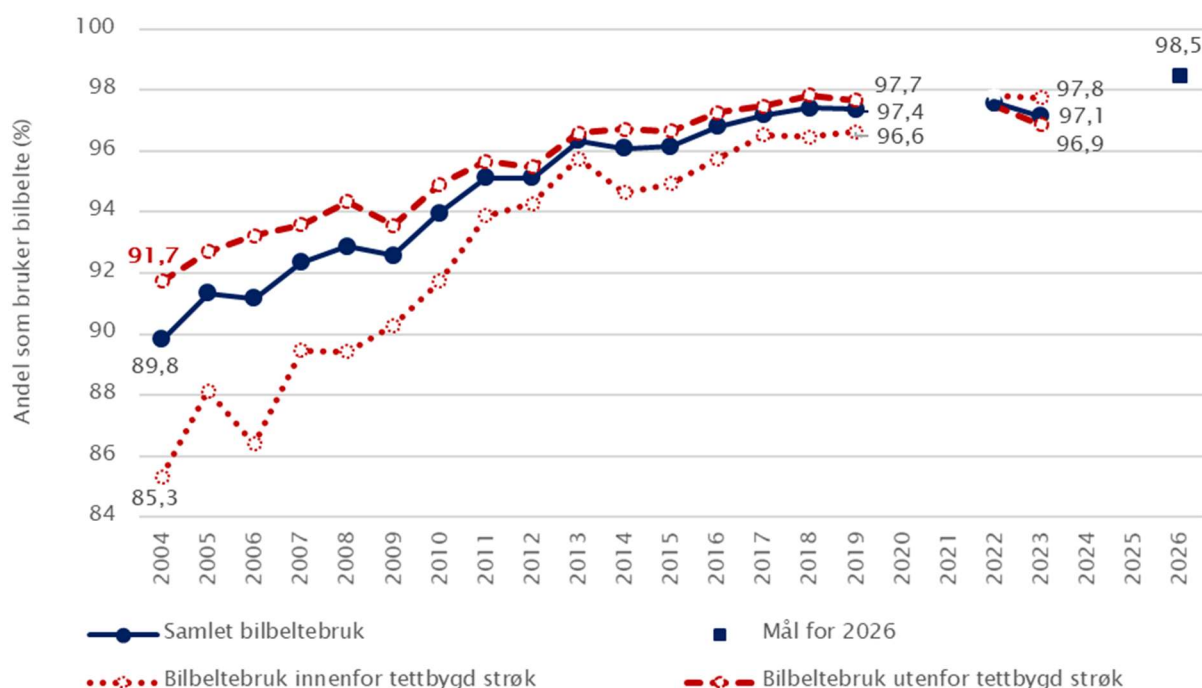
5. Verneutstyr

5.1. Verneutstyr i trafikken

5.1.1. Bilbelte

I følge tall mottatt fra veikantelling gjennomført av Statens vegvesen gikk bilbeltebruk blant førere og forsetepassasjerer ned fra 97,6 til 97,1 % fra 2022 til 2023.

Bilbeltebruken har økt jevnt over flere år, dette resultatet var dermed dårligere enn resultatene for tellingene for årene helt tilbake til 2016. Nedgangen var størst for førere innenfor tettbygd strøk, her gikk andelen bilbeltebruk ned fra 97,7 til 96,9 %. Se figur 31.



Figur 31 Resultat fra veikantelling til Statens vegvesen; andel førere og forsetepassasjerer som brukte bilbelte 2004-2023.

Bruk av bilbelte blant førere av tunge godsbiler i 2023 var 89,3 %, som er en nedgang fra 2022 da andelen var 92,6 %. I følge en spørreundersøkelse i 2023 oppga 72 % at de brukte belte sist gang de kjørte buss (der dette var montert) (Statens vegvesen, Politet, Trygg trafikk, Fylkeskommunen og 8 storbykommuner, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet 2024)

I følge ESRA-undersøkelsen (se Vedlegg E) oppga 29 % av respondentene fra EU at sannsynligheten for å bli kontrollert for bruk av bilbelte mens de kjører er over 5 på en 7-punkts-skala²². For våre naboland var andelen henholdsvis 13 ,19 og 8 % for Sverige, Danmark og Finland.

²² der 1 er "very unlikely" og 7 er "very likely"

På spørsmål om bruk av bilbelte i løpet av siste 30 dager svarte 15 % av EU22 at de har kjørt uten bruk av bilbelte minst en gang i perioden. For våre naboland var andelene henholdsvis 16, 11 og 17 % for Sverige, Danmark og Finland.

5.1.2. Sikring av barn i bil

I følge Trygg trafikks kartlegging av sikring av barn i bil gjennomført i 2023 var 21 % av barn fra 1 til 9 år uforsvarlig sikret i bilen: 4 % hadde beltet under armen, bak ryggen eller ned på overarm. 3 % hadde feil sikringsutstyr i forhold til alder, vekt og høyde, 2 % hadde beltet for høyt på magen, 10 % hadde slakke eller tvinnede belter, 1 % hadde feilmontert/løs bilstol og 1 % satt foran aktiv airbag²³.

Andelen 1-3-åringer som er sikret bakovervendt var 65 % (Statens vegvesen, Politet, Trygg trafikk, Fylkeskommunen og 8 storbykommuner, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet 2024).

I følge ESRA-undersøkelsen (se Vedlegg E) oppga 18 % av respondentene fra EU å ha transportert barn under 150 cm uten sikkerhetsutstyr for barn i løpet av siste 30 dager. For våre naboland var andelene henholdsvis 20, 17 og 19 % for Sverige, Danmark og Finland.

5.1.3. Hjelm

I en undersøkelse fra 2024 oppgir 64 % av sykkelistene at de alltid eller som oftest bruker sykkelhjelm²⁴. Telling gjennomført av Statens vegvesen i 2023 viste at 69,1% av sykkelistene brukte sykkelhjelm. For voksne var andelen 70 %, for ungdom 56,5 % og for barn 80,9 % (Statens vegvesen, Politet, Trygg trafikk, Fylkeskommunen og 8 storbykommuner, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet 2024).

5.1.4. Refleks

Trygg Trafikks årlige reflekstelling²⁵ for 2023 viste at 48 % brukte refleks i mørket. Tallet var nøyaktig det samme som i 2022, som igjen bare var marginalt bedre enn 46 % i 2021.

Fylkestall for 2023: Trøndelag: 67 %, Troms og Finnmark: 58 %, Innlandet: 58 %, Nordland: 56 %, Møre og Romsdal: 53 %, Viken: 42 %, Rogaland: 41 %, Vestland: 41 %, Vestfold og Telemark: 40 %, Agder: 35 % og Oslo: 35 %.

I tillegg viste telling fra 2023 at 9,0 % av sykkelistene brukte gul sykkeljakke/refleksvest mens spørreundersøkelse fra samme år viste at 86 % alltid eller som oftest brukte sykkellys når de sykler i mørket (Statens vegvesen, Politet, Trygg trafikk, Fylkeskommunen og 8 storbykommuner, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet 2024).

²³ <https://www.tryggtrafikk.no/media/pressemeldinger/mange-barn-er-farlig-sikret-pa-norske-veier/> (190724)

²⁴ <https://www.tryggtrafikk.no/media/pressemeldinger/nesten-2-av-3-syklister-bruker-sykkelhjelm/> (190724)

²⁵ <https://www.tryggtrafikk.no/media/pressemeldinger/tall-fra-trygg-trafikk-refleksbruken-star-pa-stedet-hvil/> (290724)

5.2. Verneutstyr i ulykker

12 omkomne personer i bil i 2023 brukte ikke bilbelte og én brukte det feil (18 %). Gjennomsnittet for perioden 2014 – 2023 var andelen 31 %. Analysene viser at 8 av de 12 som ikke brukte belte kunne ha overlevd dersom de hadde brukt bilbelte.

Fire av de 20 som omkom på MC i 2023 brukte hjelmen feil (20 %), mens tre av de seks omkomne sykklistene i 2023 brukte ikke hjelm. Analysene har kommet til at MC-førerne sannsynlig ikke ville ha overlevd selv med korrekt hjelmbruk i de fire MC-ulykkene, mens for de tre sykkelulykkene har analysene kommet frem til at sykklistene sannsynlig ville overlevd hvis hjelm hadde vært brukt (Ringen jr. 2024).

5.3. Overtredelser manglende eller feil bruk av verneutstyr

5.3.1. Bilbelte

Politiet skrev 3 295 gebyr for manglende bruk av bilbelte i 2023, det var 24 % flere enn i 2022. Størst økning var det i Agder og Sør-Øst pd der antallet ble mer enn doblet. Se tabell 11.

Tabell 11 Antall gebyr utstedt av politiet for manglende eller feil bruk av bilbelte pr politidistrikt.

	2022	2023
201 Oslo politidistrikt	155	143
202 Øst politidistrikt	544	615
203 Innlandet politidistrikt	286	273
204 Sør-Øst politidistrikt	583	705
205 Agder politidistrikt	207	521
206 Sør-Vest politidistrikt	145	320
207 Vest politidistrikt	221	292
208 Møre og Romsdal politidistrikt	83	121
209 Trøndelag politidistrikt	87	76
210 Nordland politidistrikt	88	88
211 Troms politidistrikt	159	92
212 Finnmark politidistrikt	104	48
62 Sysselmasteren på Svalbard		1
Sum	2 662	3 295

Det ble skrevet flest bilbelte-gebyr til menn (84 %), mens aldersfordeling viste økende antall frem til 20 år, mer eller mindre likt mellom 20 og 60 år og deretter synkende.

I tillegg ble det utstedt 244 forenklede forelegg for manglende sikring av barn under 15 år i 2023. I 2022 ble det skrevet 214.

5.3.2. Hjelm

Politiet skrev 95 gebyr for manglende eller feil bruk av hjelm i 2023, det var 28 færre enn i 2022.

6. Aggressiv eller annen farlig atferd

6.1. Aggressiv eller annen farlig atferd i ulykker

Særlig risikofylt atferd var vurdert som en medvirkende faktor i seks dødsulykker i 2023, det samme tallet som i dødsulykkene i både 2021 og 2022, i 2020 var tallet syv (Ringens jr. 2024), (Ringens jr. 2023), (Ringens 2022), (Ringens jr. 2021).

6.2. Aggressiv eller annen farlig atferd i trafikken

6.2.1. "Villmannskjøring"

UP-distrikt Vest og Bergen har de to siste årene vært særlig plaget med et lett mc-miljø som kjører på en slik måte at de er til fare for seg selv og andre. Det går slalåm mellom feltene, delvis på fortau, høy hastighet, og de ønsker å "terge" politiet for å få i gang jakt. Disse er det vanskelig å ta ut, siden de ikke stopper for politiet (eller andre). Flere førerkort er beslaglagt denne våren i dette miljøet. Lignende forhold er også rapportert fra andre steder i landet.

Streetmeet

Streetmeet-arrangementer er samlinger hvor bilentusiaster møtes for å vise frem kjøretøyene sine og sosialisere. I Norge er det hittil primært i Sør-Øst og Øst pd hvor man har sett slike samlinger. Disse arrangementene er uformelle og organisert via sosiale medier (lukkede grupper). Treff og treffpunktene blir annonsert gjennom sosiale medier på kort varsel og treffene kan forflytte seg raskt til nye steder. Det har vært treff med opptil 3-400 kjøretøy. Mange av bilene har stort fartspotensiale.

Politiet erfarer at en særlig utfordring med Streetmeet-arrangementene er farlig trafikkatferd, herunder høye hastigheter, burning, sladding, MC'er som drar på bakhjulet, kappkjøring, kjøring for å oppnå forfølgelse av politiet. Dette skjer på offentlige veier og parkeringsplasser, også tilfeller med svært høye hastigheter innenfor tettbygd strøk. Det har vært tilfeller av sperring av EV18 for annen trafikk for å burne og kappkjøre i ekstreme hastigheter. Ekstrem atferd, som kjøring i høy hastighet (opp mot og over 300 kilometer i timen) blir postet på sosiale medier.

Den ekstreme atferden i forbindelse med treff kan også bli en del av atferd generelt til de involverte, samt at det kan ha smittende effekt på andre.

I tillegg til farlig atferd er det også meldinger om idiotkjøring og mye støy, samt problemer med trafikkavvikling.

Det meldes om at Streetmeet-aktiviteten i Sør-Øst pd har avtatt etter innsats fra politiet, mens at det fortsatt ser ut til å være en utfordring i Øst pd.

6.3. Overtredelser aggressiv eller annen farlig atferd i trafikken

Politiet prioriterer de lovbrudd som i størst grad påvirker trafikksikkerheten. Det gjelder særlig fartsovertredelser og ruspåvirket kjøring. For øvrig er prikkbelastningsordningen utformet slik at det skal være en sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen²⁶.

I 2023 ble det utstedt 1 981 forenklede forelegg for prikkbelastede overtredelser utenom fart, mobilbruk og manglende sikring av barn (se tabell 12). Det var kjøring på rødt lys, brudd på vikeplikt og kjøring med for kort avstand til forankjørende som var de prikkbelagte overtredelsene som hyppigst blir bøtelagt (utenom de overnevnte).

Tabell 12 Antall forenklede forelegg for prikkbelagte overtredelser utenom hastighet, ulovlig bruk av mobiltelefon og manglende sikring av barn i bil 2015-2023.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
02A Kjøring i strid med fast/blinkende rødt lyssignal S §§ 23,24	1 217	1 035	866	656	607	741	731	614	585
02B Kjøring med for kort avstand til forandkjørende T §5 nr 3	919	391	343	390	301	326	325	324	262
04A Kjøring i sperreområde, gule sperrelinjer, S §22, §21 nr 4	175	203	176	137	144	159	161	125	108
05B Ulovlig forbi kjøring vegkryss, bakketopp, kurve, T §12 nr 5	145	123	94	91	57	68	64	81	59
05C Ulovlig forbi kjøring foran gangfelt, T §12 nr 6	13	11	11	6	6	8	15	8	10
05E Kjøring i strid med skilt, Forbikjøringsforbud, S §8	11	10	10	7	9	25	31	25	32
06A Vikeplikt, ihh til skilt Vikeplikt og Stopp, S §6	644	493	391	336	577	446	469	811	568
06B Vikeplikt, for trafikk fra høyre, T §7 nr 2	82	74	74	97	65	93	97	97	119
06C Vikeplikt, for gående i gangfelt, T §9 nr 2	240	182	143	85	84	166	100	133	103
06D Vikeplikt, ved utkjøring fra p-plass e.l. områder, T §7 nr 4	20	22	17	13	14	23	33	23	28
06E Vikeplikt, for gående/syklende ved innsvinging, T §7 nr 3	3	4	1	5	4	8	6	8	3
08A Kjøring med motorsykel endret for økt hastighet/ytelse, V§23	212	200	139	109	83	91	72	90	104
Sum	3 681	2 748	2 265	1 932	1 951	2 154	2 104	2 339	1 981

Foruten overtredelser som avgjøres i trafikken med et forenklet forelegg, er det et stort antall overtredelser som blir anmeldt. Det registreres årlig over 50 tusen anmeldelser på brudd av vegtrafikkloven. Hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring utgjorde 42 % av sakene i 2023. Deretter kommer anmelder for manglende førerrett (10 245 i 2023). Se tabell 13.

Av de som var anmeldt for kjøring uten gyldig førerkort i 2023 var mange anmeldt flere ganger for samme forhold. Totalt var 7 519 personer registrert anmeldt for kjøring uten gyldig førerkort i 2023. Av disse var 1 515 registrert med flere enn ett tilfelle av kjøring uten gyldig førerkort i løpet av 2023. Aldersgruppen 16-23 år dominerte særlig blant de med én anmeldelse for kjøring uten gyldig førerkort i 2023. For de med flere saker i 2023 var den dominerende aldersgruppen mellom 19-37 år.

²⁶ Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

Tabell 13 ANMELDELSER BRUDD PÅ VTR.L. UTENOM RUSPÅVIRKET KJØRING, OG HASTIGHETSOVERTREDELSE 2018-20212.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PERSONSKADE (§ 3)	3 448	3 328	3 350	3 408	3 414	3 346
MATERIELL SKADE (§ 3)	5 426	5 447	4 926	5 441	5 818	5 669
KJØRETØY TEKNISK (§ 23)	845	852	960	807	650	722
OVERLATELSES MEDVIRKNING (§ 17,2. LEDD)	438	440	489	465	450	402
KJØRING UTEN GYLDIG FØRERKORT (§ 24,1.LEDD)	11 080	10 469	11 660	10 111	10 523	10 245
SKILT/SIGNAL/OPPMERKING (§ 5)	681	585	616	585	695	623
AVSTAND TIL FORANKJØRENDE	54	60	59	51	45	52
KJØRE- OG HVILETID	2 291	1 627	1 397	1 092	1 398	1 439
TRANSPORT AV FARLIG GODS (ADR)	173	161	111	146	283	298
IKKE STOPPET FOR TRAFIKKONTROLL (§ 10)	997	904	1 000	918	916	933
UAKTSOM KJØRING, MULIG FARE (§ 3)	2 556	2 637	2 611	2 618	2 558	2 611
PLIKTER V/TRAFIKKUHELL (§ 12)	1 315	1 224	1 349	1 312	1 623	1 952
BRUK AV UREGISTRERT MOTORVOGN (§ 17,1. LEDD)	665	762	832	678	683	773
USKIKKET FØRER (§ 21,1. LEDD)	182	172	174	187	131	139
OVERLAST	270	165	129	131	55	43
SIKRING AV LAST (§ 13,2. LEDD)	459	527	508	492	261	226
ERRU kabotasje	56	59	51	61	29	26
TRAFIKK, DIVERSE	1 707	1 846	2 027	2 227	2 293	1 988

7. Trender og utviklingstrekk

7.1. Befolkning

Norges befolkning 1.januar 2024 var 5 550 203, det var 1,1 % flere enn i 2023 og 3,4 % flere enn i 2020. Vi ser økning i befolkning i alle politidistrikt fra 2023 til 2024, mens Finnmark pd hadde en svak nedgang sammenlignet med 2020. Øst pd har hatt størst økning i befolkningen, med økning på nærmere 7 % fra 2020.

Ifølge beregninger fra SSB²⁷ vil den norske befolkningen øke fra rundt 5,55 millioner i dag til 6 millioner i 2040. Der det forventes flere fødsler enn dødsfall frem til 2045, hvor situasjonen snur, og befolkningsveksten blir drevet av innvandring alene. Andelen innvandrere i befolkningen forventes å øke fra litt under 17 % i dag til omtrent 22 % innen 2050. SSB forventer også trend med aldring av befolkningen i Norge. I løpet av det neste tiåret vil befolkningen bestå av flere eldre personer (65+ år) enn barn og unge (0-19 år). Befolkningen over 80 år, forventes å mer enn doble seg innen 2050 og utgjøre nesten én million individer innen 2100.

De fleste kommunene i Norge er forventet å vokse, men veksten er ujevnt fordelt. Sentraliseringen av befolkningen fortsetter ved at byene og deres nabokommuner er forventet å ha særlig høy befolkningsvekst. – Sentraliseringen er forventet å fortsette, men bremses av innvandring på kort sikt. Innvandringen til distriktene har bidratt til å opprettholde befolkningen der og dempet sentraliseringen. Framskrivningene viser vekst i alle landsdeler, men noen steder er veksten sterkere enn andre. Alle fylkene er forventet å vokse, foruten Nordland med en nedgang på 1 % mot 2050. Den sterkeste veksten er forventet i Akershus med 20 %²⁸.

Antall nye førerkort gikk nokså markant ned i 2020, mens det var markant høyere tall i både 2021 og 2022, mulig å tenke at det er på grunn av etterslep etter pandemien. I 2023 har antallet gått ned sammenlignet med 2022, men det var likevel høyere enn i 2019²⁹. Videre ser man økning i andel 18-åringer som får førerkort. I følge tall fra Statens vegvesen var det 40 890 beståtte førerprøver i klasse B blant 18-åringer i 2023, noe som utgjorde 63 % av alle 18-åringene, det er en økning på 7 prosentpoeng fra 2019 da 37 456 18-åringer besto førerprøven i klasse B.

7.2. Kjøretøy

Pr. 31.deember 2023 var 2 886 795 personbiler registrert i Norge, det var 1,1 % færre enn i 2022, men 4,3 % flere enn i 2018. Av øvrige kjøretøykategorier utgjorde varebil 509 883 og lastebil 67 402. Over siste 15-20 år har vi sett økning i antall varebiler mens antall lastebiler har gått ned. For to-hjuls-kjøretøy ser vi jevn nedgang over en ti-årsperiode for moped, mens antall lett og tung MC økte frem til 2021, men har gått ned siste to år³⁰.

²⁷ <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivinger/artikler/nasjonale-befolkningsframskrivinger-2024> (310724)

²⁸ <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivinger/statistikk/regionale-befolkningsframskrivinger/artikler/2-av-3-kommuner-vokser-fram-mot-2050> (310724)

²⁹ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/godkjenning-og-tilsyn-med-trafikkopplaring/statistikk-forerprover/> (lest 08102024)

³⁰ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken>

I følge kjørelengestatistikken til SSB (bl.a. basert på informasjon fra periodisk kjøretøykontroll) utgjorde samlet kjørelengde av alle norske kjøretøy 45 699 millioner km i 2023. Personbiler utgjorde 78 %, små godsbiler 16 %, store lastebiler 4% og busser 1 %. Samlet kjørelengde gikk opp med 0,7 % fra 2022, men er redusert med 0,7 % sammenlignet med 2018. Gjennomsnittlig kjørelengde for personbil var 11 274 km, det var 1,6 % mer enn i 2022, men 7,1 % lavere enn i 2018.³¹

Elektriske personbiler utgjorde 24 % av registrerte personbiler og 28 % av antall kjørte km i 2023. Gjennomsnittlig kjørelengde for personbiler yngre enn fem år var 14 345 km, mens personbiler eldre enn 5 år var denne 10 813 km.

Norske lastebiler tilbakela 2,2 milliarder kilometer på sine turer innenlands, 1,9 % mer enn i 2022 og 19 % mer enn i 2019³².

Persontransportarbeid med personbil økte med 4,7 % fra 2021 til 2022, og var med det kun 0,5 % lavere enn i 2019. Godstransportarbeidet innenlands medregnet kabotasje økte med 6,9 % fra 2021 til 2022, og var med det 8,4 % høyere sammenliknet med 2019. Fra 2021 til 2022 var det vekst i veitransport med 8,7 % (Flotve & Farstad, 2023).

Godstransport med lastebil over grensen domineres av utenlandske lastebiler, norske lastebiler utgjorde 30,2 % 1.kvartal 2024³³.

I perioden 2014 – 2023 har feil eller mangler ved kjøretøy vært medvirkende faktorer ved 24 % av dødsulykkene. Feil eller mangler ved dekk- og hjulutrustningen på de involverte kjøretøyene er den faktoren som klart oftest går igjen i hele perioden. Andelen av dødsulykkene hvor forhold ved kjøretøyene har medvirket til ulykkene har variert en del fra år til år, men har hatt en synkende trend. For dødsulykkene i 2023 var andelen 17 % (Ringen jr. 2024).

7.2.1. Teknisk utvikling

Studie fra TØI viser at den store reduksjoner av det totale antall ulykker som følge av førerstøttesystemer ikke er som forventet. Noen førerstøttesystemer kan også ha uheldige virkninger på føreratferd. Blant annet kan førerne ha overdreven tillit til systemene og bli mer uoppmerksomme eller koble seg helt ut fra bilkjøringen. Systemene kan også i seg selv være distraherende. Slike effekter kan forventes å være større, jo mer førere blir avlastet fra grunnleggende kjøreoppgaver som å holde fart og sideplassering. Virkningen på ulykker av enkelte systemer kan potensielt være overestimert (Høye, Uhlving, & Enger, 2023).

Resultater fra periodisk kjøretøykontroll for godsbiler med tillatt totalvekt > 3,5 tonn i 2023 viste godkjenningsandelen lastebil (kjøretøygruppe N2/N3):

- 48,3 % for lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr
- 64,7 % for understell og understellsutstyr
- 68,0 % for bremseanlegg
- 75,0 % for aksler, hjul, dekk og hjuloppheng

For «tunge» tilhengere (kjøretøygruppe O3/O4) var godkjenningsandelen:

³¹ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/kjorelengder>

³² <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/godstransport-med-lastebil/artikler/266-millioner-tonn-gods-pa-lastebil>

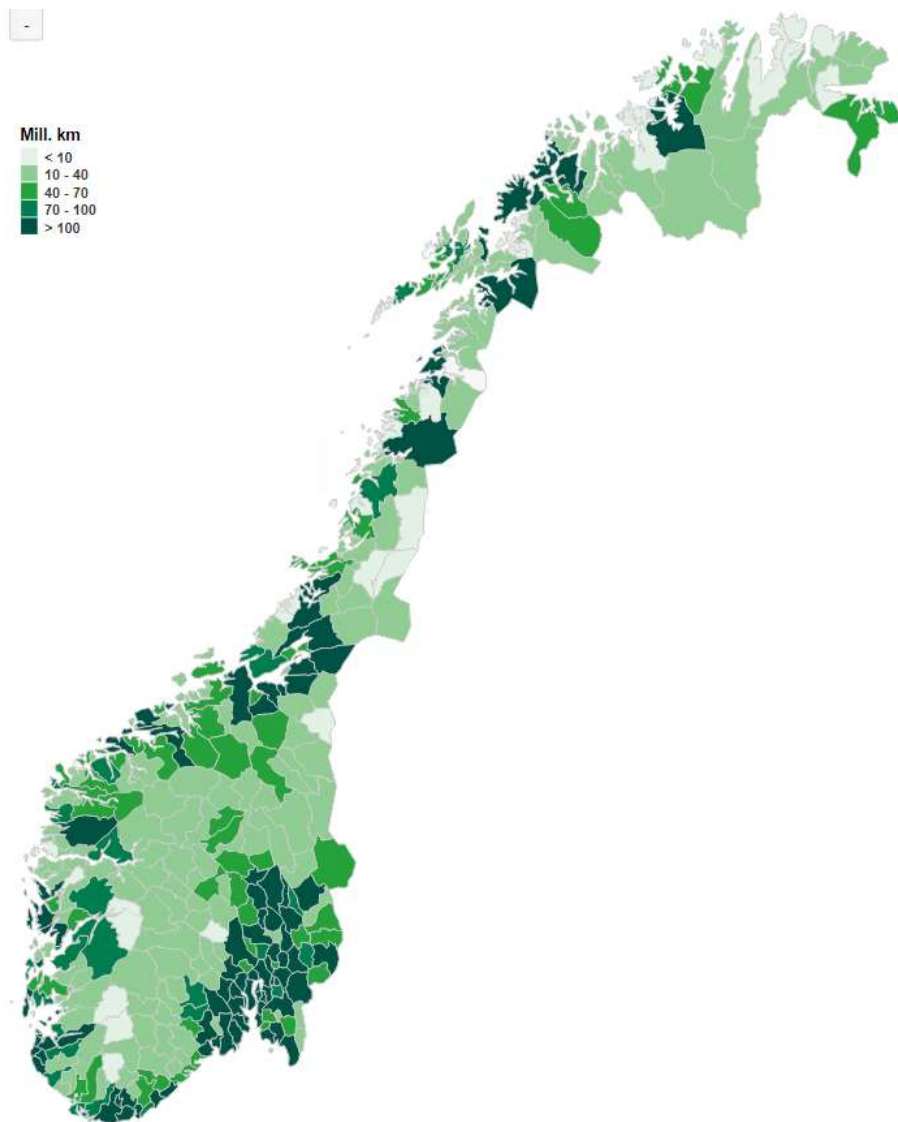
³³ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/godstransport-med-lastebil>

- 50,7 % for bremseanlegg
- 58,8 % for lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr
- 71,5 % for understell og understellsutstyr
- 72,4 % for aksler, hjul, dekk og hjuloppheng

Når det gjelder bremseanlegg er det en sammenheng mellom godkjenningsandel og registreringsår. I 2023 viste resultatene at:

- For lastebil var godkjenningsandelen 50,7 % for biler med registreringsår 2004, 55,9 % for biler med registreringsår 2014 og 94,1 % for biler med registreringsår 2022.
- For «tunge» tilhengere var godkjenningsandelen 38 % for biler med registreringsår 2004, 39,5 % for biler med registreringsår 2014 og 84,3 % for biler med registreringsår 2022.

Videre viste resultatene fra Statens vegvesen sine kjøre- og hviletidskontroller for 2023 at 47,5 % av de kontrollerte førerne overholdt på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Noe som var betydelig lavere enn resultater for tidligere år, som antagelig skyldes at utvelgelsen til kjøre- og hviletidskontroller har blitt mer målrettet. Overholdelsen av kjøre- og hviletidsreglene var dårligere blant førere av norskregistrerte kjøretøy (44,2 %) enn blant førere av kjøretøy registrert i utlandet (53,9 %) (Statens vegvesen, Politet, Trygg trafikk, Fylkeskommunen og 8 storbykommuner, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet 2024).



Bilde 2 Kjørelegder for personbiler i alt, etter kommune. 2023³⁴

7.3. Vei

UP i Vest og Nord melder om utfordring med turister som stanser på uoversiktlige steder for å se på natur. Om vinteren er det i tillegg mange turister som ikke har kjøreferdigheter på glatt underlag (UP-distrikt Nord).

For perioden 2014 – 2023 ble forhold knyttet til vei og veimiljø vurdert til å medvirke til at 29 % av dødsulykkene skjedde. De forholdene som oftest gikk igjen var veiens horisontale linjeføring, sikthindringer langs veien og mangelfull skilting og oppmerking. For 2023 var forhold ved vei – og veimiljø vurdert til å medvirke til at ulykken skjedde i 26 % av dødsulykkene. I tillegg var ytre forhold knyttet til vær og føre vurdert til å ha medvirket i 14 % av dødsulykkene i 2023, som er noe lavere enn gjennomsnittet for perioden 2014-2023 som var 18 % (Ringens jr. 2024).

³⁴ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/kjorelegder/artikler/hvor-mye-bil-kj%C3%B8rer-nordmenn>

Vedlegg

A. Antall ulykker og skadde i trafikken 2016-2023 totalt og per politidistrikt

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totalt								
Ulykker	4 374	4 086	3 898	3 579	3 585	3 719	3 527	3 359
Drepte	135	106	108	108	93	80	116	110
Dødsulykker	128	102	100	100	89	76	105	95
Hardt skadde	656	665	602	565	627	569	578	568
Lettere skadde	4 613	4 245	4 078	3 589	3 686	3 889	3 830	3 549
Uoppgitt skadegrad	270	352	261	204	123	107	77	139
Skadde i alt	5 539	5 262	4 941	4 358	4 436	4 565	4 485	4 256
Oslo								
Ulykker	668	571	582	482	536	531	418	459
Drepte	5	6	7	3	8	3	6	1
Dødsulykker	5	6	7	2	8	3	6	1
Hardt skadde	106	82	58	54	89	66	71	63
Lettere skadde	699	534	633	497	511	549	412	478
Uoppgitt skadegrad	30	92	33	17	11	31	7	3
Skadde i alt	835	708	724	568	611	646	490	544
Øst								
Ulykker	554	526	508	437	421	434	461	352
Drepte	16	10	9	14	11	13	11	12
Dødsulykker	15	9	9	14	11	13	10	10
Hardt skadde	79	85	64	67	73	58	63	71
Lettere skadde	575	559	561	437	450	467	529	380
Uoppgitt skadegrad	63	37	33	64	26	26	14	1
Skadde i alt	717	681	658	568	549	551	606	452
Innlandet								
Ulykker	366	323	402	315	330	351	360	348
Drepte	16	11	12	12	16	9	14	18
Dødsulykker	16	11	12	12	15	9	14	14
Hardt skadde	58	78	101	71	81	84	68	55
Lettere skadde	417	367	416	311	334	346	371	401
Uoppgitt skadegrad	12	13	15	8	3	1	-	7
Skadde i alt	487	458	532	390	418	431	439	463
Sør-Øst								
Ulykker	701	648	586	552	537	579	534	473
Drepte	23	15	19	15	20	12	20	16
Dødsulykker	22	15	15	15	20	10	20	14
Hardt skadde	96	81	96	101	88	93	97	86
Lettere skadde	819	752	649	552	576	627	619	520
Uoppgitt skadegrad	23	31	42	44	12	2	1	3
Skadde i alt	938	864	787	697	676	722	717	609
Agder								
Ulykker	283	265	261	224	235	234	228	216
Drepte	9	5	10	8	3	5	6	6
Dødsulykker	8	5	10	8	3	5	6	5
Hardt skadde	45	54	35	24	37	40	32	39
Lettere skadde	277	290	258	225	259	253	275	257
Uoppgitt skadegrad	25	5	25	13	11	7	9	13
Skadde i alt	347	349	318	262	307	300	316	309
Sør-Vest								
Ulykker	363	363	313	342	296	316	303	318
Drepte	18	11	9	6	5	6	12	11
Dødsulykker	17	11	8	6	5	6	11	9
Hardt skadde	61	51	52	52	45	44	52	52
Lettere skadde	333	363	317	332	299	319	294	313
Uoppgitt skadegrad	24	22	12	10	11	14	11	21
Skadde i alt	418	436	381	394	355	377	357	386

Forts.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vest								
Ulykker	444	446	417	427	417	465	450	440
Drepte	10	13	15	10	6	9	10	13
Dødsulykker	10	13	13	10	5	9	9	11
Hardt skadde	69	81	71	60	68	67	78	77
Lettere skadde	450	457	425	425	407	475	461	424
Uoppgitt skadegrad	13	26	24	27	29	17	10	46
Skadde i alt	532	564	520	512	504	559	549	547
Møre og Romsdal								
Ulykker	229	254	207	208	179	192	164	159
Drepte	5	7	6	10	3	3	3	3
Dødsulykker	5	7	6	8	3	3	2	3
Hardt skadde	27	40	33	33	32	30	27	24
Lettere skadde	261	224	200	199	187	202	191	159
Uoppgitt skadegrad	23	40	22	11	3	7	8	17
Skadde i alt	311	304	255	243	222	239	226	200
Trøndelag								
Ulykker	408	335	315	269	301	307	280	271
Drepte	14	12	11	11	6	8	11	11
Dødsulykker	12	11	11	9	5	8	10	10
Hardt skadde	60	45	41	45	52	32	33	42
Lettere skadde	410	344	313	267	302	328	304	251
Uoppgitt skadegrad	30	44	25	2	9	1	14	28
Skadde i alt	500	433	379	314	363	361	351	321
Nordland								
Ulykker	197	195	182	187	165	181	173	189
Drepte	9	8	4	15	9	2	13	12
Dødsulykker	8	8	3	12	8	2	9	11
Hardt skadde	30	33	32	35	33	34	33	34
Lettere skadde	213	201	183	191	181	200	199	224
Uoppgitt skadegrad	8	20	26	4	3	-	2	-
Skadde i alt	251	254	241	230	217	234	234	258
Troms								
Ulykker	98	108	72	81	109	73	88	88
Drepte	4	6	4	3	5	4	8	4
Dødsulykker	4	4	4	3	5	3	6	4
Hardt skadde	16	26	8	10	22	8	12	17
Lettere skadde	104	106	69	91	113	69	105	94
Uoppgitt skadegrad	6	11	3	3	5	1	1	-
Skadde i alt	126	143	80	104	140	78	118	111
Finnmark								
Ulykker	63	52	53	55	59	56	68	46
Drepte	6	2	2	1	1	6	2	3
Dødsulykker	6	2	2	1	1	5	2	3
Hardt skadde	9	9	11	13	7	13	12	8
Lettere skadde	55	48	54	62	67	54	70	48
Uoppgitt skadegrad	13	11	1	1	-	-	-	-
Skadde i alt	77	68	66	76	74	67	82	56

B. Oversikt per politidistrikt over FV, RV og EV lenger enn 10 km, med mer enn 5 drepte og hardt skadde 2019-2023, og der drepte og hardt skadde 2019-23 pr km større en 0,7

Politidistrikt	veikat	Veinr	høy (70 og høyere)			60			lav (50 og lavere)			Totalt		Maks	
			drepte og hardt skadde 1923	veilengde (km)	drepte og hardt skadde 1923 pr km	drepte og hardt skadde 1923	veilengde (km)	drepte og hardt skadde 1923 pr km	drepte og hardt skadde 1923	veilengde (km)	drepte og hardt skadde 1923 pr km	drepte og hardt skadde 1923 pr km			
Oslo	EV	6	23	36,9	0,624			-	1	1,4	0,718	25	38,3	0,653	0,718
Oslo	EV	18	17	12,3	1,386	3	5,1	0,590	8	7,3	1,090	29	24,7	1,175	1,386
Oslo	FV	160	1	-	-	2	5,8	0,346	4	5,4	0,735	7	11,2	0,624	0,735
Oslo	FV	167	0	2,2	-	1	2,0	0,507	5	6,1	0,816	6	10,3	0,585	0,816
Oslo	RV	150	10	19,0	0,527			-	1	0,9	1,053	11	19,9	0,552	1,053
Oslo	RV	163	5	10,6	0,470			-	1	1,2	0,856	6	11,8	0,509	0,856
Øst	EV	6	33	162,8	0,203			-	0	4,7	-	33	167,6	0,197	0,203
Øst	EV	16	14	90,6	0,155	1	4,1	0,242	4	5,4	0,735	19	100,1	0,190	0,735
Øst	EV	18	10	26,0	0,385	1	1,3	0,781	1	1,2	0,833	12	28,5	0,422	0,833
Øst	RV	4	10	40,4	0,247	1	3,3	0,304			-	12	43,7	0,274	0,304
Øst	RV	22	11	14,2	0,775	5	18,1	0,276	2	2,4	0,829	18	34,7	0,519	0,829
Øst	RV	110	1	12,3	0,081	6	6,7	0,890			-	7	19,0	0,368	0,890
Øst	FV	115	10	16,6	0,604	1	6,0	0,166	1	6,2	0,162	12	28,8	0,417	0,604
Øst	FV	118	3	26,6	0,113	1	15,9	0,063	7	16,4	0,426	11	59,0	0,187	0,426
Øst	FV	120	15	51,1	0,293	6	37,4	0,160	5	11,4	0,440	26	99,9	0,260	0,440
Øst	FV	170	3	33,1	0,091	3	5,3	0,569			-	6	38,4	0,156	0,569
Øst	FV	171	2	11,3	0,177	4	16,3	0,246			-	6	27,5	0,218	0,246
Øst	FV	220	4	57,2	0,070			-	2	8,5	0,234	6	65,8	0,091	0,234
Øst	FV	1496	2	8,8	0,226	1	9,1	0,109	6	8,2	0,729	9	26,2	0,343	0,729
Innlandet	EV	6	24	282,4	0,085	0	8,1	-	2	19,7	0,102	26	310,2	0,084	0,102
Innlandet	EV	16	12	195,6	0,061	5	22,0	0,227	2	11,7	0,171	19	229,3	0,083	0,227
Innlandet	RV	2	14	107,9	0,130	1	15,3	0,065	2	8,6	0,232	17	131,9	0,129	0,232
Innlandet	RV	3	29	270,0	0,107	0	29,3	-	0	7,0	-	29	306,3	0,095	0,107
Innlandet	RV	4	17	79,1	0,215	0	3,2	-			-	17	82,3	0,207	0,215
Innlandet	RV	15	12	119,6	0,100	2	10,2	0,197	0	8,5	-	14	138,2	0,101	0,197
Innlandet	RV	25	8	106,8	0,075	2	8,3	0,240			-	11	115,1	0,096	0,240
Innlandet	FV	24	6	54,4	0,110	1	10,5	0,095	0	3,4	-	7	68,2	0,103	0,110
Innlandet	FV	30	5	126,7	0,039	0	12,2	-	2	10,0	0,201	7	148,8	0,047	0,201
Innlandet	FV	33	16	99,3	0,161	1	8,8	0,114	3	12,2	0,246	20	120,3	0,166	0,246
Innlandet	FV	51	12	123,5	0,097	1	20,7	0,048			-	13	144,2	0,090	0,097
Innlandet	FV	210	5	78,2	0,064	0	13,2	-	2	5,0	0,401	7	96,4	0,073	0,401
Innlandet	FV	213	5	32,2	0,155	2	12,8	0,157	2	11,9	0,168	10	56,8	0,176	0,168
Innlandet	FV	246	2	5,2	0,382	4	7,3	0,545			-	6	12,6	0,477	0,545
Sør-Øst	EV	16	24	15,8	1,518	5	2,5	1,965	2	5,1	0,395	32	23,4	1,366	1,965
Sør-Øst	EV	18	22	28,6	0,768	1	0,8	1,311	1	0,6	1,571	25	30,0	0,832	1,571
Sør-Øst	EV	134	26	60,9	0,427	5	5,7	0,872	0	4,9	-	31	71,5	0,433	0,872
Sør-Øst	RV	7	29	162,4	0,179	0	35,5	-	1	9,0	0,111	30	207,0	0,145	0,179
Sør-Øst	RV	36	10	65,9	0,152	4	24,5	0,163	1	5,2	0,193	15	95,6	0,157	0,193
Sør-Øst	RV	350	11	38,6	0,285	1	5,6	0,180			-	12	44,2	0,272	0,285
Sør-Øst	FV	35	9	12,1	0,747			-	1	2,6	0,381	10	14,7	0,681	0,747
Sør-Øst	FV	37	7	13,9	0,505	0	2,7	-	1	9,5	0,105	8	26,1	0,307	0,505
Sør-Øst	FV	38	8	126,8	0,063	1	14,2	0,071	1	6,0	0,166	10	147,0	0,068	0,166
Sør-Øst	FV	40	21	153,2	0,137	1	29,5	0,034			-	22	182,6	0,120	0,137
Sør-Øst	FV	283	7	12,0	0,585	3	7,2	0,419	1	2,8	0,359	11	21,9	0,502	0,585
Sør-Øst	FV	303	0	1,9	-	6	29,5	0,203	6	13,0	0,460	12	44,4	0,270	0,460
Sør-Øst	FV	308	2	9,2	0,218	0	8,3	-	5	14,5	0,345	7	32,0	0,219	0,345
Sør-Øst	FV	313	10	22,6	0,442			-			-	10	22,6	0,442	0,442

Forts.

Politidistrikt	veikat	Veinr	høy (70 og høyere)		60		lav (50 og lavere)		Totalt		Maks				
			drepte og hardt skadde 19 23	veilengde (km)	drepte og hardt skadde 19 23	veilengde (km)	drepte og hardt skadde 19 23	veilengde (km)	drepte og hardt skadde 19 23	veilengde (km)		drepte og hardt skadde 19 23			
Agder	EV	18	13	134,1	0,097					13	134,1	0,097	0,097		
Agder	EV	39	21	117,0	0,179	3	15,2	0,197	0	5,1	-	24	137,3	0,175	0,197
Agder	RV	9	22	194,7	0,113	2	18,1	0,110	2	14,4	0,139	26	227,2	0,114	0,139
Agder	FV	42	7	132,7	0,053	2	16,0	0,125	0	9,4	-	9	158,1	0,057	0,125
Agder	FV	43	3	36,7	0,082	4	26,3	0,152	2	13,0	0,153	9	76,1	0,118	0,153
Agder	FV	420	2	30,2	0,066	6	15,5	0,387	2	18,7	0,107	10	64,4	0,155	0,387
Sør-Vest	EV	39	24	170,4	0,141	4	20,6	0,194	2	13,6	0,147	31	204,7	0,151	0,194
Sør-Vest	EV	134	3	33,3	0,090	3	19,7	0,152	2	7,4	0,270	8	60,4	0,132	0,270
Sør-Vest	FV	44	8	73,5	0,109	4	25,2	0,159	11	33,6	0,328	23	132,2	0,174	0,328
Sør-Vest	FV	450	9	41,9	0,215							9	41,9	0,215	0,215
Sør-Vest	FV	510	5	11,2	0,445	1	8,0	0,125				6	19,3	0,312	0,445
Sør-Vest	FV	516	2	6,2	0,323	5	4,7	1,071	0	3,0		7	13,8	0,506	1,071
Sør-Vest	FV	547	4	13,5	0,296	4	7,0	0,574	1	9,9	0,101	9	30,4	0,296	0,574
Vest	EV	16	24	215,2	0,112	3	18,1	0,165	5	6,8	0,739	32	240,1	0,133	0,739
Vest	EV	39	24	308,8	0,078	17	48,6	0,350	4	24,7	0,162	45	382,0	0,118	0,350
Vest	RV	5	13	142,2	0,091				2	8,8	0,227	15	151,0	0,099	0,227
Vest	RV	13	8	169,0	0,047	7	37,1	0,189	3	23,7	0,126	18	229,8	0,078	0,189
Vest	RV	15	12	104,1	0,115				0	7,4	-	12	111,5	0,108	0,115
Vest	RV	555	6	14,6	0,411	2	4,9	0,412	2	1,5	1,294	10	21,0	0,476	1,294
Vest	FV	49	6	67,9	0,088	2	15,3	0,131	1	11,9	0,084	9	95,1	0,095	0,131
Vest	FV	57	4	124,3	0,032	1	20,9	0,048	1	7,0	0,143	6	152,2	0,039	0,143
Vest	FV	79	3	32,1	0,093	2	10,5	0,191	2	13,2	0,151	7	55,9	0,125	0,191
Vest	FV	576	3	19,1	0,157	1	1,8	0,550	2	9,2	0,218	6	30,0	0,200	0,550
Vest	FV	578			-				7	13,1	0,536	7	13,1	0,536	0,536
Vest	FV	587	0	6,8	-	4	3,9	1,019	3	5,9	0,512	7	16,6	0,422	1,019
Møre og Romsdal	EV	39	21	183,9	0,114	3	24,5	0,123	5	17,6	0,284	30	226,0	0,133	0,284
Møre og Romsdal	EV	136	2	84,4	0,024	3	6,3	0,475	3	14,4	0,209	8	105,1	0,076	0,475
Møre og Romsdal	FV	61	8	65,5	0,122	1	21,3	0,047	0	5,8	-	9	92,6	0,097	0,122
Møre og Romsdal	FV	62	6	51,2	0,117	0	11,7	-	0	4,8	-	6	67,7	0,089	0,117
Møre og Romsdal	FV	64	11	101,6	0,108	0	21,7	-	0	7,9	-	11	131,2	0,084	0,108
Møre og Romsdal	FV	650	5	33,5	0,149				1	5,9	0,168	6	39,4	0,152	0,168
Møre og Romsdal	FV	653	7	21,9	0,320							7	21,9	0,320	0,320
Trøndelag	EV	6	50	426,7	0,117	7	29,1	0,241	5	20,1	0,248	62	475,9	0,130	0,248
Trøndelag	EV	39	6	120,9	0,050				1	4,3	0,235	7	125,1	0,056	0,235
Trøndelag	FV	17	4	145,4	0,028	2	23,5	0,085				6	168,9	0,036	0,085
Trøndelag	FV	710	4	58,3	0,069	2	27,8	0,072				6	86,1	0,070	0,072
Trøndelag	FV	715	7	163,4	0,043	1	12,0	0,084				8	175,4	0,046	0,084
Nordland	EV	6	72	592,6	0,121	5	39,7	0,126	0	18,5	-	77	650,8	0,118	0,126
Nordland	EV	10	16	245,7	0,065	5	48,3	0,104	0	20,4	-	21	314,4	0,067	0,104
Nordland	RV	80	6	45,0	0,133	1	10,6	0,094	1	8,3	0,121	8	63,9	0,125	0,133
Nordland	FV	76	6	85,2	0,070				0	3,3	-	6	88,6	0,068	0,070
Nordland	FV	82	3	103,2	0,029	2	30,0	0,067	1	13,1	0,077	6	146,3	0,041	0,077
Nordland	FV	835	7	64,0	0,109							7	64,0	0,109	0,109
Troms	EV	10	5	48,6	0,103	2	12,4	0,162				7	61,0	0,115	0,162
Troms	RV	83	4	15,7	0,255	1	6,4	0,157	2	6,2	0,320	7	28,3	0,247	0,320

C. Resultat fra Veikantundersøkelse ulovlig bruk av mobiltelefon 2024

ALLE Kjøretøy

	Passerte kjøretøy	Prating	Teksting	Usikre	Andel prating (%)	Andel teksting (%)	Andel teksting og prating (%)	Andel usikre (%)	Andel teksting, prating og usikre (%)
innenfor tettbygd strøk	12 893	38	136	115	0,29 %	1,05 %	1,35 %	0,9 %	2,2 %
ettermiddag	3 939	15	69	54	0,38 %	1,75 %	2,13 %	1,4 %	3,5 %
midt på dagen	3 841	18	35	43	0,47 %	0,91 %	1,38 %	1,1 %	2,5 %
morgen	5 113	5	32	18	0,10 %	0,63 %	0,72 %	0,4 %	1,1 %
landevei	11 232	80	218	156	0,71 %	1,94 %	2,65 %	1,4 %	4,0 %
ettermiddag	2 789	17	62	30	0,61 %	2,22 %	2,83 %	1,1 %	3,9 %
midt på dagen	2 926	33	69	28	1,13 %	2,36 %	3,49 %	1,0 %	4,4 %
morgen	5 517	30	87	98	0,54 %	1,58 %	2,12 %	1,8 %	3,9 %
motorvei	7 615	30	268	30	0,39 %	3,52 %	3,91 %	0,4 %	4,3 %
ettermiddag	1 606	16	53	12	1,00 %	3,30 %	4,30 %	0,7 %	5,0 %
midt på dagen	2 351	3	89	5	0,13 %	3,79 %	3,91 %	0,2 %	4,1 %
morgen	3 658	11	126	13	0,30 %	3,44 %	3,75 %	0,4 %	4,1 %
Totalsum	31 740	148	622	301	0,47 %	1,96 %	2,43 %	0,9 %	3,4 %

PERSONBIL

	Passerte kjøretøy	Prating	Teksting	Usikre	Andel prating (%)	Andel teksting (%)	Andel teksting og prating (%)	Andel usikre (%)	Andel teksting, prating og usikre (%)
innenfor tettbygd strøk	12 481	38	127	105	0,3 %	1,0 %	1,3 %	0,8 %	2,2 %
ettermiddag	3 802	15	63	47	0,4 %	1,7 %	2,1 %	1,2 %	3,3 %
midt på dagen	3 689	18	32	42	0,5 %	0,9 %	1,4 %	1,1 %	2,5 %
morgen	4 990	5	32	16	0,1 %	0,6 %	0,7 %	0,3 %	1,1 %
landevei	10 648	71	200	133	0,7 %	1,9 %	2,5 %	1,2 %	3,8 %
ettermiddag	2 666	14	58	21	0,5 %	2,2 %	2,7 %	0,8 %	3,5 %
midt på dagen	2 766	32	64	21	1,2 %	2,3 %	3,5 %	0,8 %	4,2 %
morgen	5 216	25	78	91	0,5 %	1,5 %	2,0 %	1,7 %	3,7 %
motorvei	6 744	20	181	25	0,3 %	2,7 %	3,0 %	0,4 %	3,4 %
ettermiddag	1 472	11	40	11	0,7 %	2,7 %	3,5 %	0,7 %	4,2 %
midt på dagen	1 983	1	48	2	0,1 %	2,4 %	2,5 %	0,1 %	2,6 %
morgen	3 289	8	93	12	0,2 %	2,8 %	3,1 %	0,4 %	3,4 %
Totalsum	29 873	129	508	263	0,4 %	1,7 %	2,1 %	0,9 %	3,0 %

TUNGBIL

	Passerte kjøretøy	Prating	Teksting	Usikre	Andel prating (%)	Andel teksting (%)	Andel teksting og prating (%)	Andel usikre (%)	Andel teksting, prating og usikre (%)
innenfor tettbygd strøk	412	-	9	10	0,0 %	2,2 %	2,2 %	2,4 %	4,6 %
ettermiddag	137	-	6	7	0,0 %	4,4 %	4,4 %	5,1 %	9,5 %
midt på dagen	152	-	3	1	0,0 %	2,0 %	2,0 %	0,7 %	2,6 %
morgen	123	-	-	2	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1,6 %	1,6 %
landevei	584	9	18	23	1,5 %	3,1 %	4,6 %	3,9 %	8,6 %
ettermiddag	123	3	4	9	2,4 %	3,3 %	5,7 %	7,3 %	13,0 %
midt på dagen	160	1	5	7	0,6 %	3,1 %	3,8 %	4,4 %	8,1 %
morgen	301	5	9	7	1,7 %	3,0 %	4,7 %	2,3 %	7,0 %
motorvei	871	10	87	5	1,1 %	10,0 %	11,1 %	0,6 %	11,7 %
ettermiddag	134	5	13	1	3,7 %	9,7 %	13,4 %	0,7 %	14,2 %
midt på dagen	368	2	41	3	0,5 %	11,1 %	11,7 %	0,8 %	12,5 %
morgen	369	3	33	1	0,8 %	8,9 %	9,8 %	0,3 %	10,0 %
Totalsum	1 867	19	114	38	1,0 %	6,1 %	7,1 %	2,0 %	9,2 %

UP-distrikt	kjøretøy	type vei	tid på døgnet	Passerte kjøretøy	Prating	Teksting	Usikre	Andel prating (%)	Andel teksting (%)	Andel teksting og prating (%)	Adel usikre (%)	Andel teksting, prating og usikre (%)	
D1	personbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	57		3	1	0,0 %	5,3 %	5,3 %	1,8 %	7,0 %	
			midt på dagen	126	2	2	2	1,6 %	0,0 %	1,6 %	1,6 %	3,2 %	
			morqen	129	1	2	3	0,8 %	1,6 %	2,3 %	2,3 %	4,7 %	
		landevei	ettermiddag	1254	11	26	16	0,9 %	2,1 %	3,0 %	1,3 %	4,2 %	
			midt på dagen	1119	24	34	14	2,1 %	3,0 %	5,2 %	1,3 %	6,4 %	
			morqen	991	4	34	21	0,4 %	3,4 %	3,8 %	2,1 %	6,0 %	
		motorvei	ettermiddag	1257	10	29	8	0,8 %	2,3 %	3,1 %	0,6 %	3,7 %	
			midt på dagen	1100	1	41	2	0,1 %	3,7 %	3,8 %	0,2 %	4,0 %	
			morqen	1400	5	63	10	0,4 %	4,5 %	4,9 %	0,7 %	5,6 %	
	tungbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	0									
			midt på dagen	0									
			morqen	7				0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
		landevei	ettermiddag	62	3	1	8	4,8 %	1,6 %	6,5 %	12,9 %	19,4 %	
			midt på dagen	49	1	2	5	2,0 %	4,1 %	6,1 %	10,2 %	16,3 %	
			morqen	38	1	3	5	2,6 %	7,9 %	10,5 %	13,2 %	23,7 %	
		motorvei	ettermiddag	98	5	10	1	5,1 %	10,2 %	15,3 %	1,0 %	16,3 %	
			midt på dagen	281	1	36	3	0,4 %	12,8 %	13,2 %	1,1 %	14,2 %	
			morqen	300	1	30	1	0,3 %	10,0 %	10,3 %	0,3 %	10,7 %	
D2	personbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	612	2	5	0	0,3 %	0,8 %	1,1 %	0,0 %	1,1 %	
			midt på dagen	563	1	9	2	0,2 %	1,6 %	1,8 %	0,4 %	2,1 %	
			morqen	415	0	9	0	0,0 %	2,2 %	2,2 %	0,0 %	2,2 %	
		landevei	ettermiddag	465	0	15	0	0,0 %	3,2 %	3,2 %	0,0 %	3,2 %	
			midt på dagen	743	4	17	0	0,5 %	2,3 %	2,8 %	0,0 %	2,8 %	
			morqen	402	0	11	2	0,0 %	2,7 %	2,7 %	0,5 %	3,2 %	
		motorvei	ettermiddag	215	1	11	3	0,5 %	5,1 %	5,6 %	1,4 %	7,0 %	
			midt på dagen	883	0	7		0,0 %	0,8 %	0,8 %	0,0 %	0,8 %	
			morqen	1889	3	30	2	0,2 %	1,6 %	1,7 %	0,1 %	1,9 %	
	tungbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	10	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
			midt på dagen	30	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
			morqen	13	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
		landevei	ettermiddag	11	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
			midt på dagen	18	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
			morqen	17	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
		motorvei	ettermiddag	36		3		0,0 %	8,3 %	8,3 %	0,0 %	8,3 %	
			midt på dagen	87	1	5		1,1 %	5,7 %	6,9 %	0,0 %	6,9 %	
			morqen	69	2	3		2,9 %	4,3 %	7,2 %	0,0 %	7,2 %	
D3	personbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	1058	3	22		0,3 %	2,1 %	2,4 %	0,0 %	2,4 %	
			midt på dagen	513	1	4	5	0,2 %	0,8 %	1,0 %	1,0 %	1,9 %	
			morqen	632	1	7	3	0,2 %	1,1 %	1,3 %	0,5 %	1,7 %	
		landevei	ettermiddag	370	1	12	3	0,3 %	3,2 %	3,5 %	0,8 %	4,3 %	
			midt på dagen	364		1	2	0,0 %	0,3 %	0,3 %	0,5 %	0,8 %	
			morqen	1248	5	21	34	0,4 %	1,7 %	2,1 %	2,7 %	4,8 %	
	tungbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	73	0	2	5	0,0 %	2,7 %	2,7 %	6,8 %	9,6 %	
			midt på dagen	31				0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
			morqen	32	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
		landevei	ettermiddag	24	0	1	1	0,0 %	4,2 %	4,2 %	4,2 %	8,3 %	
			midt på dagen	48		1	2	0,0 %	2,1 %	2,1 %	4,2 %	6,3 %	
			morqen	88				0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
D4	personbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	518	1	2	1	0,2 %	0,4 %	0,6 %	0,2 %	0,8 %	
			midt på dagen	827	6	9	4	0,7 %	1,1 %	1,8 %	0,5 %	2,3 %	
			morqen	342	1	5	1	0,3 %	1,5 %	1,8 %	0,3 %	2,0 %	
		landevei	ettermiddag	94	1	3	1	1,1 %	3,2 %	4,3 %	1,1 %	5,3 %	
			midt på dagen	537	10	6	17	1,9 %	1,1 %	3,0 %	3,2 %	6,1 %	
			morqen	5	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
	tungbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	5	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
			midt på dagen	36	0	1	1	0,0 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %	5,6 %	
			morqen	23			1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,3 %	4,3 %	
landevei	ettermiddag	15	0	1	0	0,0 %	6,7 %	6,7 %	0,0 %	6,7 %			
	midt på dagen	54	0	4	0	0,0 %	7,4 %	7,4 %	0,0 %	7,4 %			
	morqen												
D5	personbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	1557	9	31	45	0,6 %	2,0 %	2,6 %	2,9 %	5,5 %	
			midt på dagen	1660	8	10	29	0,5 %	0,6 %	1,1 %	1,7 %	2,8 %	
			morqen	3472	2	9	9	0,1 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,6 %	
		landevei	ettermiddag	483	1	2	1	0,2 %	0,4 %	0,6 %	0,2 %	0,8 %	
			midt på dagen	540	4	12	5	0,7 %	2,2 %	3,0 %	0,9 %	3,9 %	
			morqen	2038	6	6	17	0,3 %	0,3 %	0,6 %	0,8 %	1,4 %	
	tungbil	innenfor tettbygd strøk	ettermiddag	49	0	4	2	0,0 %	8,2 %	8,2 %	4,1 %	12,2 %	
			midt på dagen	55	0	2	0	0,0 %	3,6 %	3,6 %	0,0 %	3,6 %	
			morqen	48	0	0	1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	2,1 %	2,1 %	
		landevei	ettermiddag	11	0	1	0	0,0 %	9,1 %	9,1 %	0,0 %	9,1 %	
			midt på dagen	45	0	2	0	0,0 %	4,4 %	4,4 %	0,0 %	4,4 %	
			morqen	104	4	2	2	3,8 %	1,9 %	5,8 %	1,9 %	7,7 %	
Totalsum				31740	148	622	301	0,5 %	2,0 %	2,4 %	0,9 %	3,4 %	

D. Trafikksikkerhetsindikatorer i EU -Baseline project

I 2019 utarbeidet EU-kommisjonen en liste over åtte trafikksikkerhetsindikatorer (KPI'er). Målet med indikatorene er å overvåke trender som bidrar til å nå EU-målene innen trafikksikkerhet.

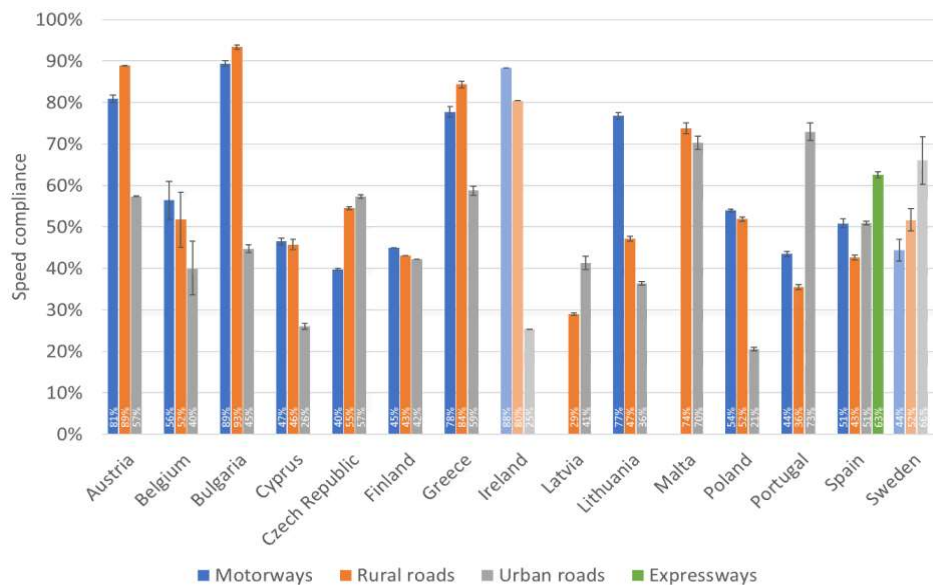
KPI area	KPI definition
Speed	Percentage of vehicles travelling within the speed limit
Safety belt	Percentage of vehicle occupants using the safety belt or child restraint system correctly
Protective equipment	Percentage of riders of PTWs and bicycles wearing a protective helmet
Alcohol	Percentage of drivers driving within the legal limit for blood alcohol content (BAC)
Distraction	Percentage of drivers not using a handheld mobile device
Vehicle Safety	Percentage of passenger cars with a Euro NCAP safety rating equal or above a threshold
Infrastructure	Percentage of distance driven over roads with a rating above an agreed threshold
Post-crash care	Time elapsed between the emergency call following a collision resulting in personal injury and the arrival at the scene of the collision of the emergency services

<https://www.baseline.vias.be/en/>

Foreløpig konklusjon av prosjektet er at for alle KPI-er har KPI-estimatene på både aggregert og semi-aggregert nivå store variasjoner på tvers av land. For eksempel hastighetsoverskridelser varierer estimatene fra bare 40 % av bilførere på hverdager respektere fartsgrensen på motorveier i ett land til 90 % av bilførere som kjører innenfor grensen under lignende omstendigheter i et annet land (van den Broek, 2023, figur 1). Et annet eksempel er at prosentandelen av sjåførere av personbiler som ikke holdt en elektronisk enhet varierte fra 90,6 % til 98,3 % i det landet som presterer best (Boets, 2022, figur 2). Prosentandelen av sjåførere i personbiler med riktig bruk av bilbelte varierte mellom 71 % og 98 %.

Siden hovedmålet med Baseline-prosjektet var å måle trafikksikkerhetsindikatorer i en harmonisert, internasjonalt sammenlignbar måte, ble alle ressurser i prosjektet investert i å utvikle en adekvat metodikk som muliggjorde internasjonal sammenlignbarhet. Følgelig ble ingen supplerende kontekstuelle data samlet inn på en systematisk måte for å tolke den observerte variasjonen og se på faktorer som kan bidra til de observerte forskjellene.

KPI 1: Fart: Andel fører som overholder fartsgrensen (van den Broek, Aarts og Silverans 2023)³⁵. Hastighetsoverholdelsen varierer sterkt mellom medlemslandene og for type vei. For noen land er overholdelsen høyere på urbane veier, mens andre land har høyest overholdelse på landevei eller motorvei.



Figur 32 Speed compliance by passenger cars during weekday/daytime.

KPI 4 Alkohol: Andel av bilførere som kjører innenfor lovlig grense for alkoholkonsentrasjon. (Yannis og Folla 2023)³⁶.

KPIer basert på veikantmålinger viste at mer enn 97 % av sjåførene kjørte innenfor den lovlige grensen for promillekonsentrasjon, med den høyeste prosentandelen registrert for Polen (99,7 %) og Portugal (99,2 %). Den respektive andel for Tsjekkia var 96,2 %, som er basert på ikke-tilfeldige pustetester fra håndhevelsestiltak etter trafikkulykker.

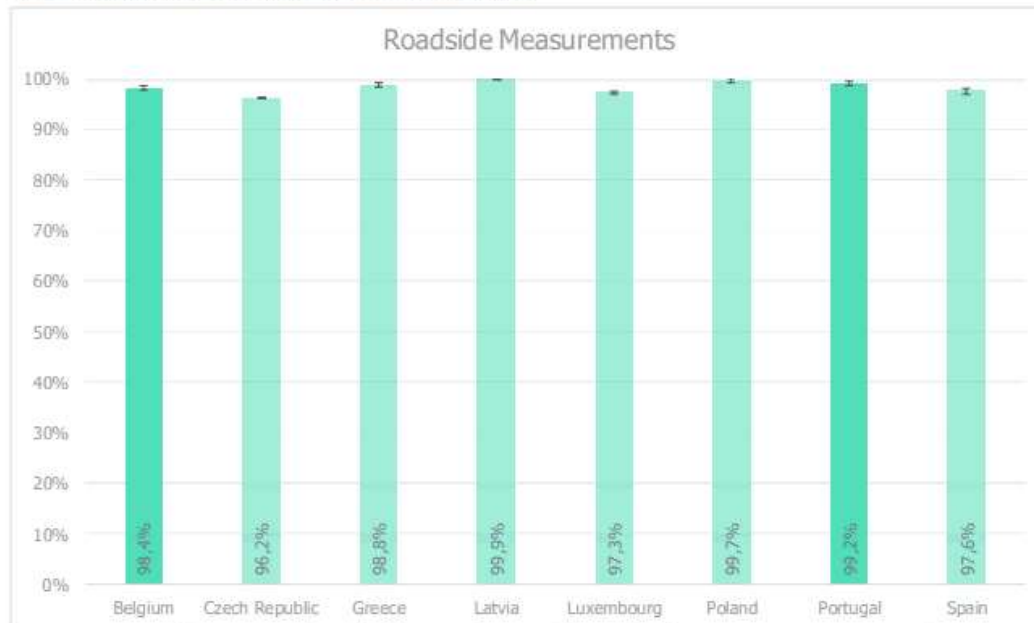
Når det gjelder KPIene basert på periodebaserte prevalensundersøkelser, er definisjonen av denne indikatoren prosentandelen av sjåførere som ikke har kjørte mens de var over de lovlige BAC-grensene i løpet av de siste 30 dagene i tilfelle Østerrike og Finland eller i løpet av de siste 12 månedene for Sverige. Den høyeste KPI-verdien ble funnet i Finland (96,1 %), etterfulgt av Sverige (94,3 %) og Østerrike (91,9 %).

I tillegg er KPI for DUI av alkohol for Bulgaria og Tyskland, basert på en reisebaserte prevalensundersøkelsen, hvor KPI-verdien for Tyskland er lik 99,7 %.

³⁵ <https://www.baseline.vias.be/storage/minisites/baseline-kpi-speeding.pdf>

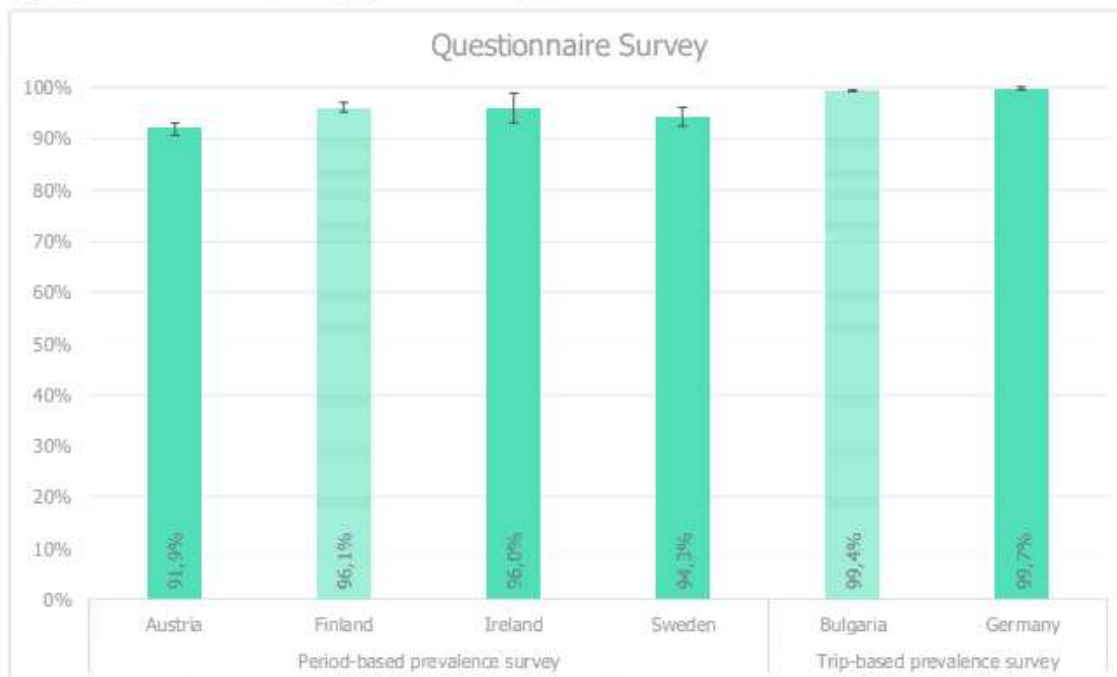
³⁶ <https://www.baseline.vias.be/storage/minisites/baseline-kpi-alcohol.pdf>

Figure 4. National KPI on DUI of Alcohol (Roadside Measurements)



*Note: Countries with deviations in the methodology are shown with light colours (LU, LV: min requirements not achieved; LU: no weighting; EL, ES: min sample achieved for all time periods except at night; LV, PL: motorways not included; CZ: results from enforcement actions)

Figure 5. National KPI on DUI of Alcohol (Questionnaire Surveys)

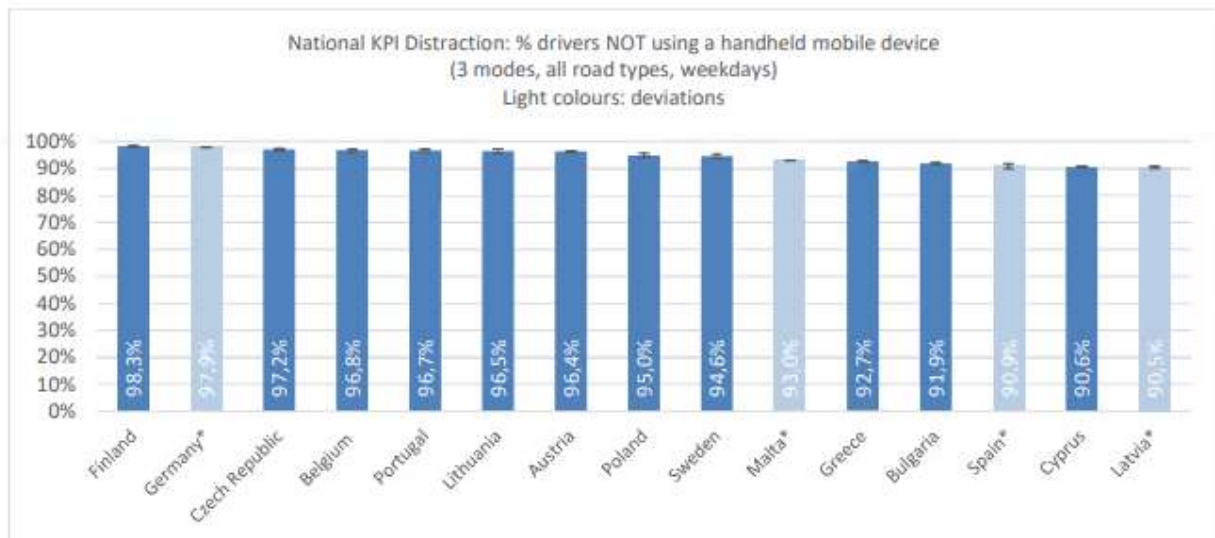


*Note: Countries with deviations in the methodology are shown with light colours

For de fleste land var det ingen nevneverdig forskjell mellom sjåførenes påvirkning av alkohol mellom veitype, mens for tidsperiode varierte resultatene mye. KPI-verdiene var lavere på nattetid og i helgen for alle land.

KPI 5 Distraksjon: Andel fører som ikke bruker håndholdt mobiltelefon.
(Boots 2023) ³⁷.

Prosentene varierte mellom 91 % på Kypros og 98 % i Finland. I Belgia var det mer mobilbruk på motorveier enn på de andre veitypene, mens det motsatte oftere var tilfellet. I de fleste land var det mer mobilbruk blant førere av lette lastebiler enn for buss og personbiler.



*Malta, Latvia: no motorways in road network. *Latvia: week + weekend days. *Germany: only passenger cars. *Spain: broader KPI: % having in the hand or operating with the hand a mobile phone or other electronic devices, whether mobile or on-board. *Spain: 4 road types with expressways. *Austria, Greece, Cyprus: % not using a handheld mobile phone. *Finland, Lithuania: analysis of camera images; other MS: roadside observations by trained observers.

KPI 2: Bilbelte: Andelen av passasjerer i kjøretøyet som bruker sikkerhetsbeltet eller barnesikringsystemet på riktig måte

(van den Broek, Aarts og Silverans 2023)³⁸

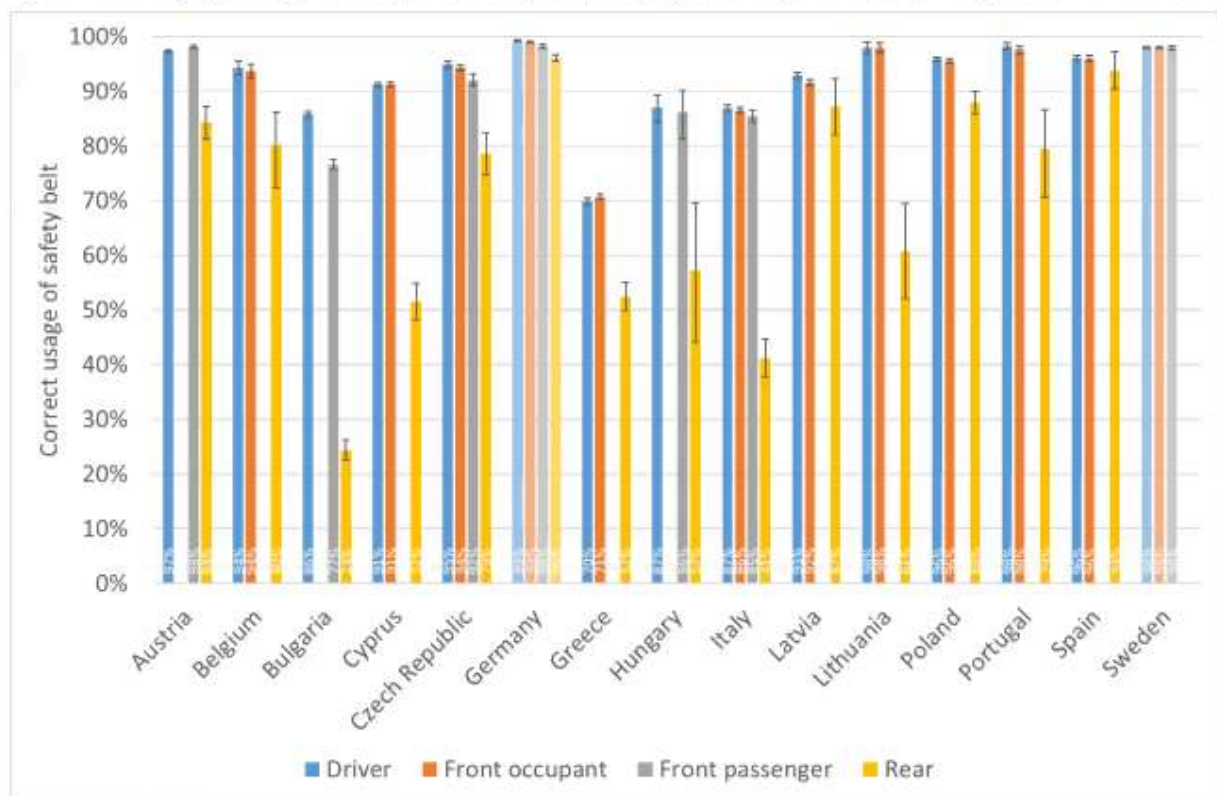
17 land gav resultat men forskjellige metoder brukt.

For førere av personbil varierte andelen mellom 70 % i Hellas og 99 % i Tyskland. Andelen som bruker sikkerhetsbelte var lavere i baksete enn i forsete (enten det er sjåfører eller passasjer).

³⁷ <https://www.baseline.vias.be/storage/minisites/baseline-kpi-distraction.pdf>

³⁸ <https://www.baseline.vias.be/storage/minisites/baseline-kpi-safety-belt-and-crs.pdf>

Figure 1. Percentage of passenger car occupants correctly using the safety belt during weekday/daytime by position in the vehicle



For sikring av barn varierte andelen, basert på observasjon ved veikant, mellom 36 % i Spania til 99 % i Østerrike og Tyskland, og andel basert på inspeksjon av kjøretøy varierte mellom 53 % i Spania til 92 % i Portugal.

7 land hadde også resultat for bilbeltebruk i lastebiler. Andelen varierte mellom 34 % i Hellas og 93 % i Tyskland.

Fordelingen på vegtype viser at andelen korrekt bilbeltebruk er høyest på motorveier og minst på urbane veier.

Det var ingen forskjell mellom ukedag og helg (dagtid).

E. Internasjonal trafikksikkerhetsundersøkelse - ESRA

ESRA ((E-Survey of Road user's Attitudes) er en internasjonal trafikksikkerhetsundersøkelse. Undersøkelsen tar for seg relevante problemstillinger innen mange ulike trafikksikkerhetsområder som alkohol- og narkotikapåvirkning i trafikken, fartsovertredelser, bruk av mobiltelefon, bruk av hjelm, automatisering og støttesystemer og lovgivning.

<https://www.esranet.eu/>

for resultat se:

<https://www.esranet.eu/en/dashboard>

Fart

I følge ESRA-undersøkelsen oppgir henholdsvis 47, 53 og 50 % av bilførere at de i løpet av siste 30 dager har kjørt over fartsgrense innenfor og utenfor tettbygd strøk og motorvei. For våre naboland var andelen henholdsvis 49, 65 og 64 % for Sverige, 49, 63 og 58 % for Danmark og 76, 82 og 79 % for Finland.

På spørsmål om hvor sannsynlig det er å bli kontrollert av politi (inkl. fotoboks ol.) på en vanlig dag oppgir 36 % at sannsynligheten er over 5 på en 7-punkts-skala, der 1 er "very unlikely" og 7 er "very likely". Resultat (%) for våre naboland var:

- Danmark 24
- Sverige 20
- Finland 31

Rus

I følge ESRA-undersøkelsen, resultat for Europa22, oppgir 12 % å ha kjørt bil ruspåvirket over lovens grense i løpet av siste 30 dager. Hvor henholdsvis 15 % oppgir å ha kjørt etter å ha drukket alkohol, 7 % kjørt mindre enn 1 time etter inntak av rusmidler (utenom reseptbelagt legemidler) og 13 % kjørt mindre enn to timer etter inntak av legemidler som kan påvirke kjøreevnen. Resultat (%) for våre naboland var:

- Danmark 11/19/8/11
- Sverige 7/7/6/10
- Finland 6/10/2/8

For førere av moped og MC svarte 19 % å ha kjørt minst en gang i løpet av siste 30 dager med alkoholpåvirkning som kunne ha vært over lovens grense (henholdsvis 28, 30 og 15 % for Sverige, Danmark og Finland) og 17 % kjørt mindre enn 1 time etter inntak av rusmidler (utenom reseptbelagt legemiddel) (26, 25 og 16 % for Sverige, Danmark og Finland).

På spørsmål om hvor sannsynlig det er å bli henholdsvis alko-testet og rustestet for andre rusmidler av politi på en vanlig dag oppgir 17 og 11% av bilførere i EU22 at sannsynligheten er over 5 på en 7-punkts-skala, der 1 er "very unlikely" og 7 er "very likely".

Danmark 10 /9
Sverige 13/8
Finland 10/4

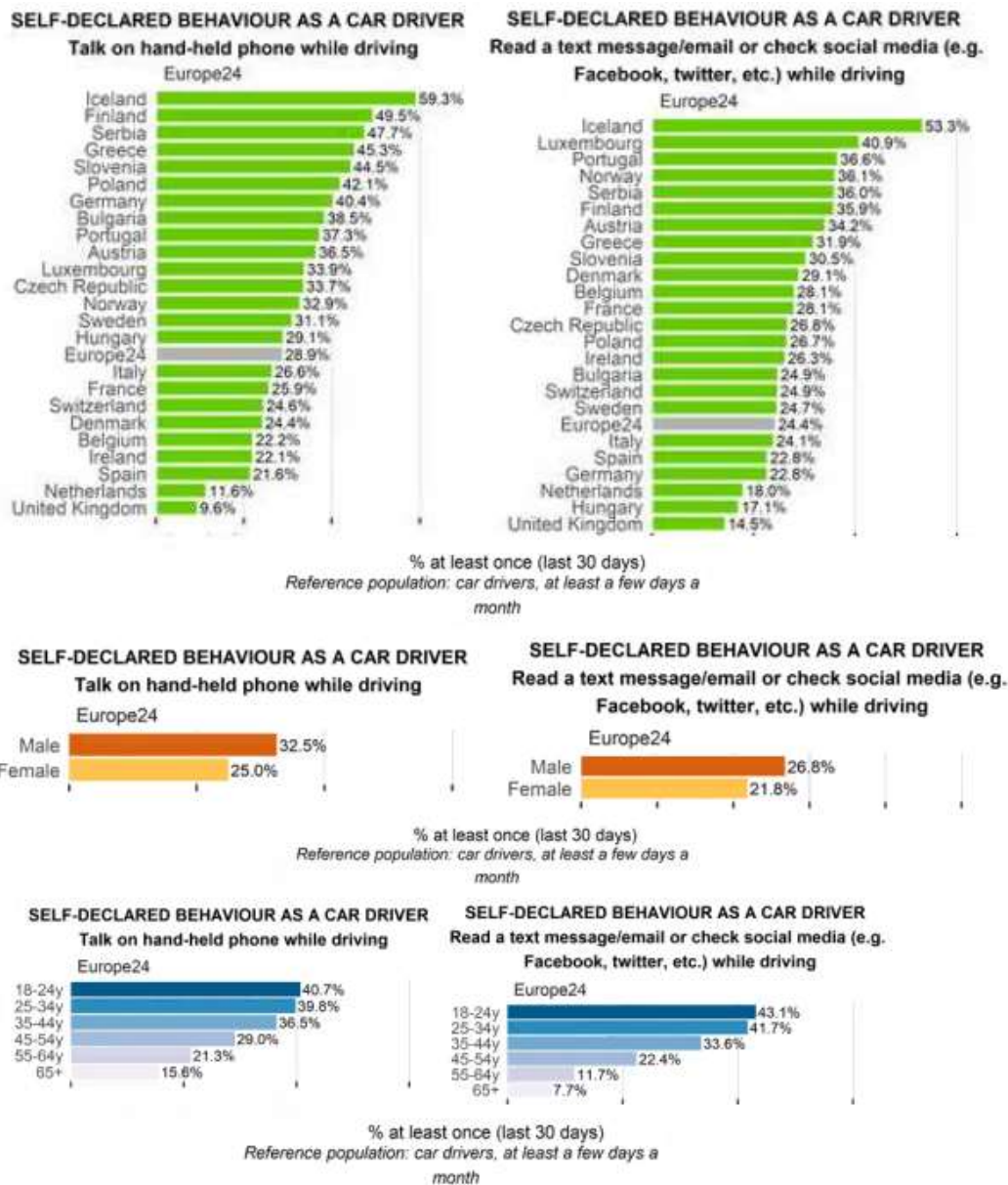
Videre oppgir henholdsvis 19 og 6 % av bilførere at de i løpet av siste 30 dager har blitt gjenstand for henholdsvis alkotest og testet for andre rusmidler av politiet. For våre naboland er andelen:

Danmark 11 /5
Sverige 21/6
Finland 22/5

Distraksjon

I følge ESRA-undersøkelsen, oppgir 15 % at sannsynlighet for å bli kontrollert for bruk av mobiltelefon mens de kjører er over 5 på en 7-punkts-skala, der 1 er "very unlikely" og 7 er "very likely". For våre naboland er andelen henholdsvis 9, 11 og 6 % for Sverige, Danmark og Finland.

På spørsmål om bruk av mobiltelefon i løpet av siste 30 dager svarer 22 % av EU22 at de har pratet i håndholdt mobil minst en gang (30, 19 og 44 % for Sverige, Danmark og Finland), 23 % oppgir å ha lest melding/ SoMe (30, 27 og 40 % for Sverige, Danmark og Finland).



Figur 33 Selverklært atferd som bilfører i Europa 24 (Pires, Areal og Trigo 2019)

Bilbelte

I følge ESRA-undersøkelsen, oppgir 29 % at sannsynlighet for å bli kontrollert for bruk av bilbelte mens de kjører er over 5 på en 7-punkts-skala, der 1 er "very unlikely" og 7 er "very likely".

For våre naboland er andelen henholdsvis 13 ,19 og 8 % for Sverige, Danmark og Finland.

På spørsmål om bruk av bilbelte i løpet av siste 30 dager svarer 15 % av EU22 at de har kjørt uten bruk av bilbelte minst en gang i perioden (16, 11 og 17 % for Sverige, Danmark og Finland), 18 % oppgir å ha transportert barn under 150 cm uten sikkerhetsutstyr for barn i løpet av siste 30 dager (20, 17 og 19 % for Sverige, Danmark og Finland).

Litteraturliste

- Aasvik, Ole, og Fridulv Sagberg. 2023. *Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten" - En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018-2022. TØI-rapport 1949/2023.* TØI.
- Bjørnskau, Torkel, Alena Katharina Høye, Ingunn Opheim Ellis, og Berit Grue. 2024. *Risiko i trafikken 2021/22. TØI-rapport 2012/2024.* Transportøkonomisk institutt.
- Boots, Sofie. 2023. *Baseline report on the KPI Distraction. Baseline project.* Brussel: Vias institute.
- Carson, Jenny, Graziella Jost, og Maria Meinero. 2024. *Ranking EU progress on road safety. 18th Road Safety Performance Index (PIN) Report.* ETSC.
- Dahlstrøm, Inger, Eva Kulsetås Håndlykken, og Thomas Nordbø Heyeraas. 2024. *Personskadedata 2023. Norsk pasientregister.* Folkehelseinstituttet.
- Ekström, Camilla, og Åsa Forsman. 2018. «Förekomst av alkohol och droger hos förare av lastbil och buss som varit inblandade i dödsolyckor och olyckor med svåra personskador.»
- Elvik, Rune. 2024. *Oppdagelesrisiko for trafikkforseelse - Beregninger for 2006-2022. TØI-rapprt 2032/2024.* Transportøkonomisk institutt.
- Flotve, Bjørn Langset, og Eivind Farstad. 2023. *Transportytelser i Norge 1946-2022.* TØI.
- Forsman, Åsa. 2021. *Analys av lagföringar med avseende på rattfylleribrott. VTI rapport 1099.* VTI.
- . 2023. *Förekomst av alkohol och andra droger hos omkomna motorfordonsförare: Förare av personbil, lätt lastbil och motorcykel, år 2014–2021. VTI rapport 1185.* VTI.
- 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.
- Høye, Alena Katharina, Vibeke Milch Uhlving, og Lars Even Enger. 2023. *Hvordan påvirker førerstøttesystemene ulykkesrisikoen? Litteraturstudie.* TØI.
- Iversen, Tone, og Ove Njå. 2022. *Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykkel 2015-2020. Rapport nr. 107.* Univeristetet i Stavanger.

- Jamt, Ragnhild Elén Gjulem, Hilde Marie Erøy Edvardsen, Knut Hjelmeland, og Gerrit Middelkoop. 2024. *Rusmiddelstatistikk. Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2023*. Oslo universitetssykehus. Avdeling for rettsmedisinske fag.
- Kircher, Katja, Finér Svitlana, Zemblys Ramondas, og Christer Ahlström. 2023. *Fit2Drive*. Vti.
- Moan, Inger Synnøve, Torleif Halkjelsvik, og Elin K. Bye. 2024. *Bruk av alkohol, vanedannende legemidler og illegale rusmidler blant sysselsatte i Norge (2013-2022)*. Folkehelseinstituttet.
- Moe, Dagfinn, og Isabelle Roche-Cerasi. 2024. *Infotainmentsystemer og oppmerksomhetsfordeling i bil*. SINTEF.
- Nordbakke, Susanne, Fridulv Sagberg, og Fredrik Gregersen. 2016. «Slutt på lidenskapen? Endringer i førerkortandel og bilbruk blant ungdom. TØI rapport 1477/2016.»
- Nyman, Anna Armika Tussilago, Ragnhild E.G. Jamt, Galina Nilsson, Hallvard Gjerde, og Stig Tore Bogstrand. 2019. *Rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant bilførere i Finnmark fylke og Murmansk-regionen*. Oslo: Oslo universitetssykehus.
- Pires, Carlos, Alain Areal, og José Trigos. 2019. *E-Survey of road-users' attitudes. Distraction (mobile phone use) ESRA2 Thematic report nr.3*. Lisbon: Portuguese Road Safety Association.
- Ringen jr., Svein. 2024. *Dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken 2023. Rapportnr1014*. Statens vegvesen.
- Ringen jr., Svein. 2021. *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2020*. Statens vegvesen.
- . 2023. «Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022.»
- Ringen, Svein. 2022. *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2021*. Oslo: Statens vegvesen rapport nr 847.
- Sagberg, Fridulv. 2016. *Betydningen av distraksjon og uoppmerksomhet for innblanding i trafikkulykker. Spørreundersøkelse blant kunder i Gjensidige forsikring. Rapport nr. 1464/2016*. TØI.
- Sagberg, Fridulv, Alena Katharina Høye, og Hanne Beate Sundfør. 2016. *"Jeg så ham Ikke"- Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken*. TØI.
- Statens vegvesen, Politet, Trygg trafikk, Fylkeskommunen og 8 storbykommuner, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet. 2024. *Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheten på vei 2022-2025*. Statens vegvesen.

Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. 2022. «NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2022–2025.»

Utrykningspolitiet. 2024. *KUPP 2024. En veikantundersøkelse av alkoholpåvirkning i trafikken*. Utrykningspolitiet.

Utrykningspolitiet. 2022. «Vegkantundersøkelse. Telling av ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring 2022.»

van den Broek, Bart, Letty Aarts, og Peter Silverans. 2023. *Baseline report on the KPI Safety Belt and Child Restraint Systems*. Vias institute.

van den Broek, Bart, Letty Aarts, og Peter Silverans. 2023. *Baseline report on the KPI Speeding. Baseline project*. Brussel: Vias Institute.

Warner, Henriette Wallén, Jan Andersson, Anders Hurtig, Caroline Andersérs, Ruggero Ceci, og Peter Andrén. 2024. *Cykelförmåga under alkoholpåverkan. Testbanestudie. VTI rapport 1191*. VTI.

Wigum, Jan Petter, Petter Helmersen Bogfjellmo, Roche-Cerasi Isabelle, Dagfinn Moe, og Bård Morten Johansen. 2023. *Sikker kjøring på motorsykkel : Analyse av risikofaktorer ved motorsykkelkjøring og oppmerksomhetsfordeling ved bruk av eye-tracking, intervju og video*. Nord Universitet.

World Health Organization. 2023. *Global status report on road safety 2023*. Geneva: World Health Organization.

Yannis, George, og Katerina Folla. 2023. *Baseline report on the KPI Driving under the Influence of Alcohol*. Vias institute.

Politiets tilstandsanalyse trafiksikkerhetsarbeid 2025
Utgitt: Januar 2025
Utgiver: Utrykningspolitiet

ISBN:
Foto: Politiet