

Statens vegvesen

Referanse:
Mkv

1.12.2025

Høringssvar – Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029

Vi viser til epost den 4.10.2025, der det bes om innspill til høringsutkast til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 med frist 1.12.2025.

Trygg Trafikk vil innledningsvis gi ros til Statens vegvesen for meget god prosjektledelse og involveringsprosess. Som medlem av både arbeidsgruppe og styringsgruppe har vi gitt mange innspill og justert våre tiltak underveis i prosessen. I dette høringssvaret avgrenser vi oss derfor til innspill med utgangspunkt i vår rolle som pådriver for nullvisjonen og trafikksikkerheten.

Innspill til utvalgte kapitler

Innledning

Regjeringens mål for trafikksikkerhetsarbeidet er at antallet drepte og hardt skadde i veitrafikken skal reduseres til maksimalt 350 i 2030, jf. Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP). Målet ble opprinnelig satt av regjeringen Solberg i 2021, jf. NTP 2022-2033. Nasjonal tiltaksplan for 2026-2029 er dermed siste mulighet til å nå 2030-målet.

Generelt mener vi at dette høringsutkastet inneholder mange gode innsatsområder og tiltak, men *ikke nok* til å nå 2030-målet. Ulykkesutviklingen viser at vi ligger godt bak målkurven, og at det behøves flere kraftfulle tiltak og en generell opptrapping av trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er et premiss at tiltaksplanen utarbeides innenfor rammene av regjeringens politikk og aktørenes økonomiske rammer. Vi vil derfor her løfte frem behovet for politisk tilslutning til flere effektive tiltak, spesielt hva angår strengere regulering av risikokjøretøy, risikogrupper og risikoatferd.

Vi vil også understreke at trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende og med viktige virkemidler i spesielt justis-, helse- og utdanningssektoren. F.eks. viser tall fra Statens vegvesen at føreren hadde begått ett eller flere lovbrudd i 63 prosent av alle dødsulykkene i 2024. Det er godt dokumentert at politikontroller av fart, rus og annen trafikkfarlig adferd blant de mest kostnadseffektive tiltakene vi har.

Likevel er trafikksikkerhetsarbeidet lavt prioritert og dårlig forankret i styringslinjen hos justismyndighetene. Tilsvarende gjelder hos helse- og kunnskapsmyndighetene. Dette begrenser tiltaksplanens effektivitet. Vi oppfordrer samferdselsministeren, som øverste ansvarlige for trafikksikkerheten, til tettere dialog med relevante ministre.

2. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i et internasjonalt perspektiv

Vi er positive til at tiltaksplanen har et tydelig internasjonalt perspektiv. Det er viktig å synliggjøre at trafikksikkerhet utgjør en viktig del av Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål. Videre tenker vi at beskrivelse og bruk av Safe System-tilnærmingen i en norsk kontekst, kan gi oss nye muligheter til styrke og systematisere nullvisjonsarbeidet.

4. Sentrale forutsetninger for måloppnåelse

Dette kapittelet beskriver viktige målkonflikter på samferdselsområdet og utviklingstrender innenfor andre samfunnsområder som utfordrer trafikksikkerheten. Det er svært viktig at vi er tydelige på dette slik at regjeringen har denne kunnskapen når de gjør sine prioriteringer mellom ulike hensyn.

6. Fart

Fart er et viktig innsatsområde, og vi er fornøyde med at høringsutkastet inneholder flere nye tiltak som nye fartsgrensekriterier i/utenfor tettbygde strøk, og utredning av ny generell fartsgrense 30 km/t innenfor tettbygde strøk. Det er også positivt at ATK skal brukes i økt grad på riksveinettet. Det bør fremover tilrettelegges for at det samme kan skje på fylkesveinettet. Den planlagte innlemmingen av MC, ATV og mopedbil i ATK-ordningen er også tiltak vi støtter.

7. Rus

Høringsutkastet viser at det planlegges mange gode tiltak rettet mot ruskjøring, bl.a. økt samordnet innsats i fylkeskommunene. Helsekrav til førerrett er et viktig tiltak, og det refereres til at Statsforvalteren i Trøndelag har avdekket at mange fastleger lar tungt medisinerede pasienter og pasienter med skadelig alkoholforbruk beholde førerkortet.

Trygg Trafikk er kjent med at Statsforvalteren i Trøndelag har oversendt rapporten til Helsedirektoratet for oppfølging, da de antar at funnene er gyldige for hele landet. Vi anbefaler at status for saken undersøkes med Helsedirektoratet.

9. Uoppmerksomhet

Omkring en tredjedel av dødsulykkene i trafikken er knyttet til uoppmerksomhet. Mobilbruk er en av faktorene som stjeler oppmerksomheten når man kjører bil. Vi ser at til tross for høyere bøter for bruk av håndholdt mobil, er det fortsatt mange som bruker telefonen ulovlig. Politiet og TØI¹ viser også til en liten endring i hvordan for eksempel mobiltelefon benyttes; fra tale til teksting, navigasjon og musikk. Vi avventer høringen om mobilbruk i bil, der det jobbes med å forenkle og presisere regelverket. Selv om det er utfordrende å regulere, er vi opptatt av å få dette på plass.

10. Barn 0-14 år

Barn og unge er en viktig målgruppe for Trygg Trafikk, og vi er spesielt opptatt av at trafikkopplæringen må utgjøre en sentral del av nullvisjonsarbeidet. Målet er både å forebygge ulykker blant barn og unge, og bidra til holdninger og kompetanse som gjør oss til voksne ansvarlige trafikanter. Selv om foresatte har hovedansvaret, har også barnehage og skole et viktig ansvar gjennom gjeldende rammeplan for barnehagen, samt overordnede mål, tverrfaglige temaer og relevante fag og kompetansemål i skolen.

Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet har også i neste planperiode flere felles tiltak som omhandler videreutvikling og distribusjon av undervisningsopplegg til ulike aldersgrupper. Vi har likevel erfart at det er krevende å få barnehager og skoler til å prioritere trafikkopplæring i praksis. Vi håper derfor på økt drahjelp fra Utdanningsdirektoratet i neste fireårsperiode, noe som forutsetter tydeligere føringer fra Kunnskapsdepartementet. Vi ser positivt på at Statens vegvesen har engasjert seg i saken.

11. Ungdom og unge førere

Med tanke på økning i alvorlige ulykker med ungdom de siste årene, er det et paradoks at denne aldersgruppen får minst trafikkopplæring i skolen. Elsparkesyklens popularitet blant ungdom og de mange skadene har aktualisert problemstillingen. Valgfag trafikk på 10.trinn er et svært godt tilbud, som bør tilbys på langt flere skoler. Ved neste rullering av læreplanene bør vi også ha som mål å få inn relevante kompetansemål i videregående skole.

¹ TØI 2023: Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

13. Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)

Syklister og elsparkesyklister er ubeskyttede trafikanter med betydelig høyere ulykkesrisiko enn bilførere. Vi er derfor glade for at Statens vegvesen vil utrede et mulig sykkelhjelpåbud, basert på vårt initiativ og kunnskapsgrunnlag fra bl.a. Transportøkonomisk institutt. Det er videre positivt at etaten skal vurdere og gjennomføre tiltak rettet mot ulovlige elsparkesykler og elsykler.

Vi ønsker imidlertid at den endelige tiltaksplanen blir mer spesifikk hva angår elsparkesykkel, og anbefaler at Statens vegvesen arbeider for politisk forankring av følgende tiltak:

A) Heve aldersgrensen for elsparkesykkel fra 12 til 16 år

Barn har generelt mindre trafikkerfaring enn voksne og ikke like godt utviklet evne til å vurdere risiko og konsekvenser. De trenger derfor ekstra vern fra myndighetene. Elsparkesykkelen er et krevende kjøretøy, og det er i dag ingen krav til opplæring. Erfaring viser at mange barn bryter trafikkreglene, som f.eks. å kjøre to på en elsparkesykkel, uten hjelm og med for høy fart på fortau.

Nye tall fra Oslo skadelegevakt viser en sterk økning i skader blant barn 12-15 år; fra 72 i 2023 til 186 per 20. okt. 2025. Tall fra Trafikksikringsforeningen viser at barn under 16 år står for 30 prosent av skader på uforsikrede elsparkesykler. Mange land har innført 16 års grense (Nederland, Irland, Spania, Kroatia), og dette anbefales også av den europeiske trafikksikkerhetsorganisasjonen ETSC. Trygg Trafikk mener at aldersgrensen bør heves til 16 år så fort det er praktisk mulig.

B) Utredning av bruk av elsparkesykkel på fortau

Vi registrerer at det er et høyt konfliktnivå om bruk av elsparkesykler på fortau, spesielt pga mange brudd på regelen om at brukerne skal passere fotgjengere i gangfart (6 km/t). Fortau er opprinnelig ment som et areal for gående. Fotgjengere er en sårbar trafikanthgruppe, bestående av små barn, eldre og mennesker med ulike funksjonshemminger. Vi vet at mange opplever stor utrygghet som følge av elsparkesykler på fortau. Mange europeiske land (bl.a. Danmark, Finland, Tyskland, Italia, Spania og Frankrike) har innført nasjonale forbud mot bruk av fortau, og ETSC anbefaler dette.

Samtidig vet vi at elsparkesyklister en sårbar trafikanthgruppe, med varierende tilgang på gang- og sykkelanlegg rundt om i Norge. Trygg Trafikk anbefaler derfor en nasjonal utredning som avveier ulike hensyn mot hverandre med sikte på å finne frem til en bedre løsning enn i dag.

14. Motorsykkel, moped og ATV

Ulykkesutviklingen er spesielt bekymringsfull når det gjelder MC-ulykker. Høringsutkastet inneholder en god utfordringsbeskrivelse, men endelig tiltaksplan bør etter vårt syn inneholde flere kraftfulle tiltak. Vi anbefaler følgende tiltak:

A) Heve aldersgrensen for lett MC fra 16 til 18 år

MC er et krevende kjøretøy, og vi har altfor mange ungdomsulykker. En 16 åring som har førerkort på lett MC kan i dag, fullt lovlig, kjøre opptil 110 km/t, med passasjer uten annet sikkerhetsutstyr enn en hjelm. Dette kan ikke fortsette og vi mener det er et godt faglig grunnlag for å heve aldersgrensen til 18 år så snart det praktisk lar seg gjøre.

B) Andre MC-tiltak

Vi anbefaler at arbeidet med å utrede muligheter og effekter av obligatorisk etterutdanning av motorsyklister får høy prioritet og tydeliggjøres i tiltaksplanen. Vi støtter også innføring av doble prikker i prøvetiden, som for bilførere, samt krav til påbudt sikkerhetsutstyr, dvs. bekledning.

16. Investeringer, drift og vedlikehold

Vi legger til grunn at tiltaksplanen er begrenset av gjeldende økonomiske rammer og støtter generelt tiltak som prioriterer drift, vedlikehold og målrettede trafikksikkerhetstiltak på både riksveinettet og fylkesveinettet.

19. Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Viser til eget innspill i epost den 26.11.25. I tillegg vil vi understreke behovet for å få bedre oversikt over underrapporteringen av trafikkulykker når det gjelder hardt skadde/skadde, slik at trafikksikkerhetsarbeidet skal bli enda mer målrettet.

Fyrtårnprosjektet har til nå av ulike grunner ikke hatt den fremdriften vi har ønsket, men nå skjer det mye positivt både mtp datakvalitet og informasjonsarbeid. Skadedata er lavt prioritert i helsetjenesten, og et slikt prosjekt krever derfor at det avsettes særskilte midler. Det er derfor viktig at samferdselsmyndighetene viderefører midler til formålet også utover 2026.

21. Bedre skadebehandling

Vi antar det skjer mye innen akuttmedisinsk beredskap, og etterlyser flere tema og tiltak fra Helsedirektoratet i dette kapittelet. Selv om dette tilligger helsemyndighetene ansvarsområde, er det en viktig del av Safe system tilnærmingen.

Det vises her til nødalarmssystemet eCall, men det mangler en omtale av at systemet vil slutte å fungere som følge av den planlagte nedstengning av 2G-nettet. Bilorganisasjonene og Trygg Trafikk ønsker en utsettelse av nedstengningen, og har tatt dette opp med relevante myndigheter.

Vennlig hilsen

Jan Johansen

Direktør

Miriam Kvanvik

Fagsjef myndighetskontakt