

Vegtrafikkulykker i Innlandet

En gjennomgang av nøkkeltall og analyse av
ulykkesdata



Innhold

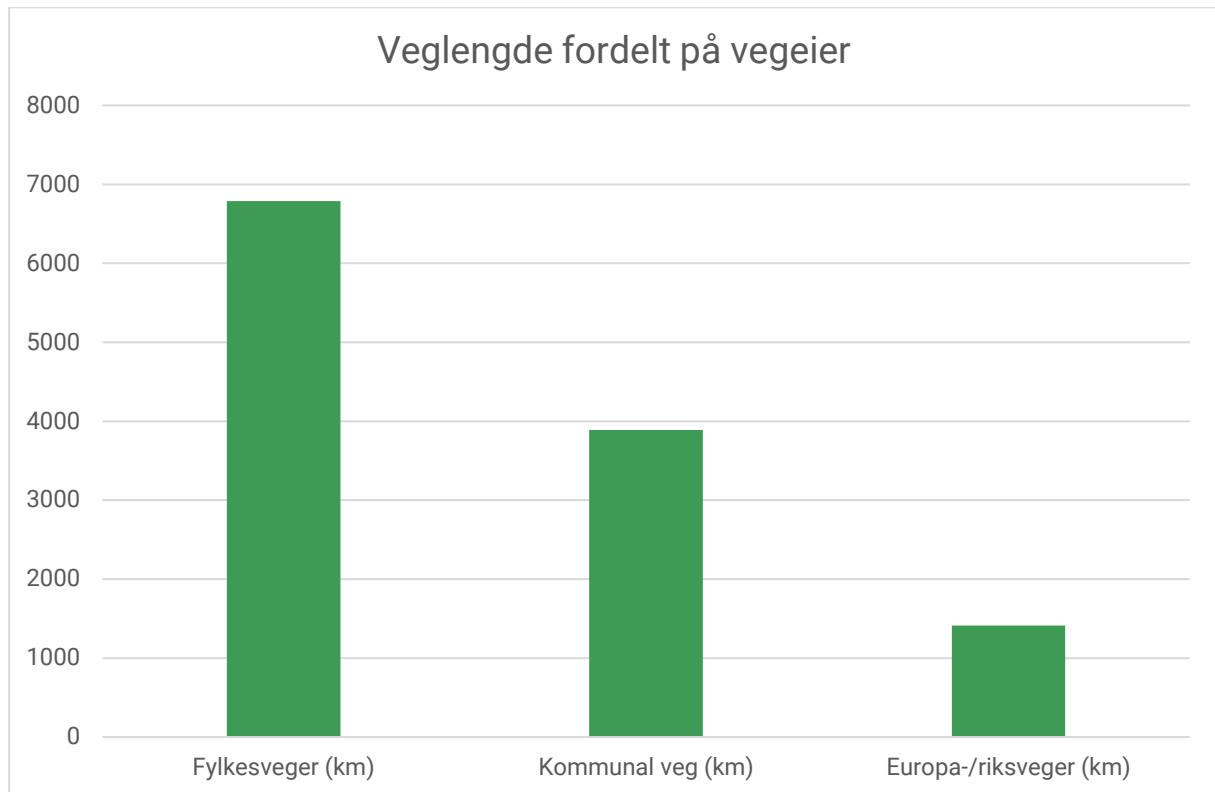
1.1. Vegnett.....	3
1.1.1. Veglengder	3
1.1.3. Fylkesveglengder.....	4
1.2. Vegtrafikkindeks	5
1.2.1. Om vegtrafikkindeksen	5
1.3. Befolkning og areal	7
1.3.1. Befolkning	7
1.3.2. Areal.....	8
1.3.3. Tettsted	9
1.4. Alder på befolkningen.....	10
1.5. Bilpark	10
1.6. Kjørelegder	11
1.7. Alder på bil	12
1.8. Trafikkulykker	13
1.8.1. Utforkjøringsulykker	13
1.8.2. Møteulykker.....	17
1.8.4. Kryssulykker	19
1.8.6. Samme kjøreretning	20
1.8.8. Fotgjengerulykker	21
1.8.9. Andre uhell	22
1.8.10. Sykkelulykker.....	23
Alder og trafikkulykker	25
1.8.11. Risiko i trafikken for 16 og 17 åringer	28
1.8.12. Risiko i trafikken for eldre	30

1.8.13. Trafikantgruppe	32
1.9. Forslag til fokusområder	33
1.11. Øvrige tiltak.....	34
1.11.1. Nedsatt fartsgrense.....	34
1.11.2. TS-revisjoner av planer	35
Referanser.....	36

1.1. Vegnett

1.1.1. Veglengder

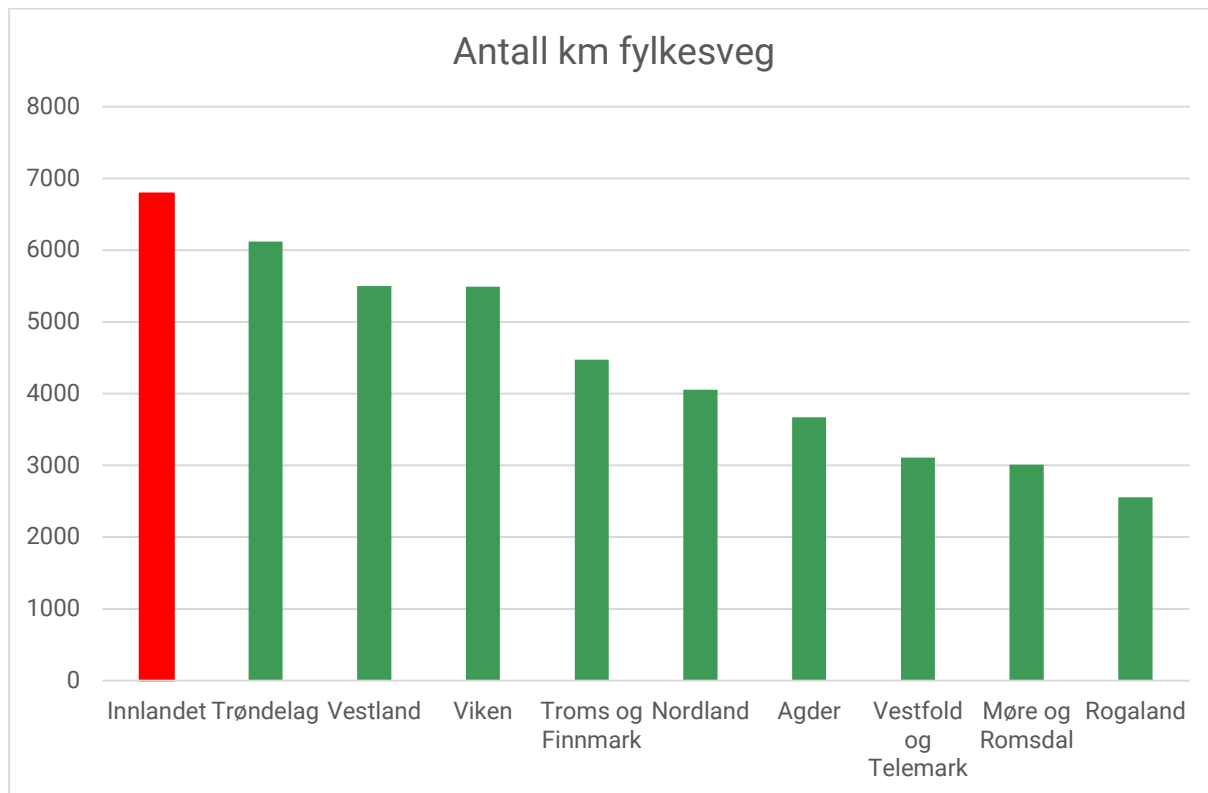
I Innlandet er det europa- og riksvegforbindelser mellom sør/nord og øst/vest, men den største andelen av vegnettet er fylkesveger. Figuren under viser veglengder i km for hhv europa-/riksveg, fylkesveg og kommunalveg.



Figur 1: Veglengder i Innlandet for henholdsvis europa-/riksveg, fylkesveg og kommunal veg (km)

1.1.3. Fylkesveglengder

Innlandet er fylket med lengst fylkesvegnett i Norge.

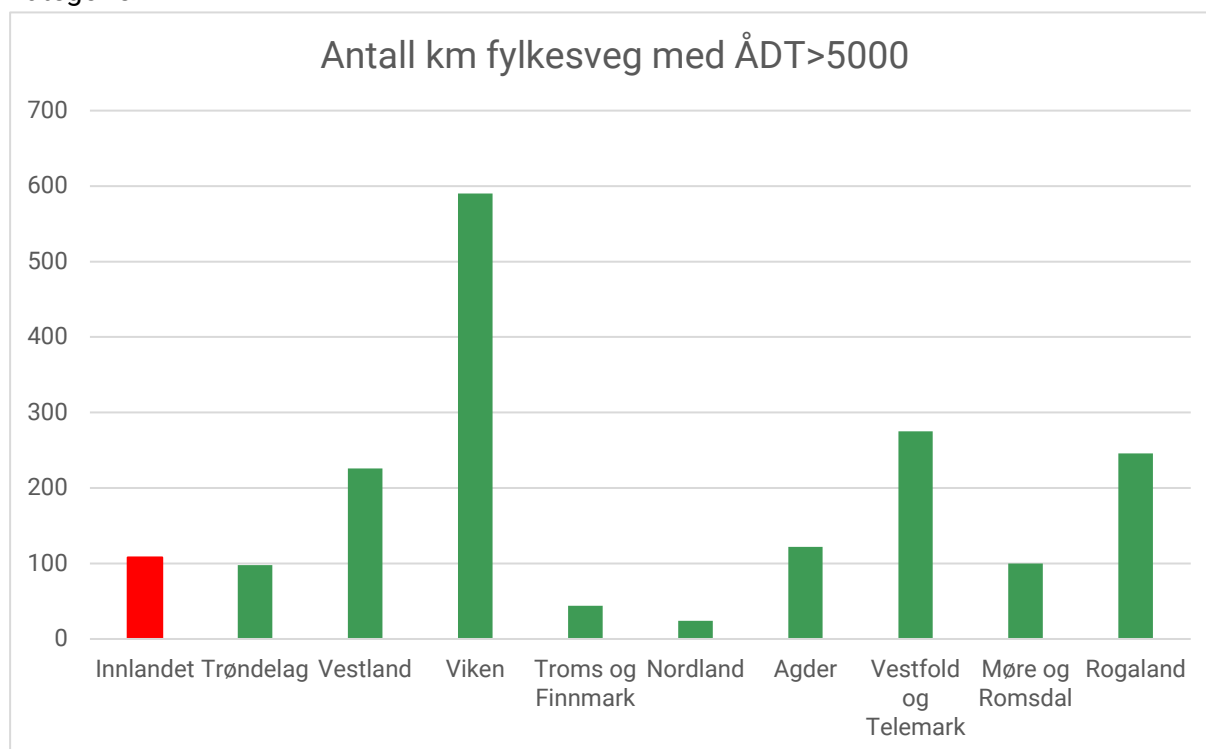


Figur 2: Antall km fylkesveg per fylkeskommune (fylkesinndeling fra før 2024, da oppdaterte tall for ny fylkesinndeling ikke var tilgjengelig på tidspunkt da rapporten ble skrevet).



Fv 27 over Venabygdsfjellet. Foto: Steinar Svensbakken

Ser vi på fylkesveger med ÅDT>5000 er Innlandet blant fylkene med færrest km innen denne kategorien.



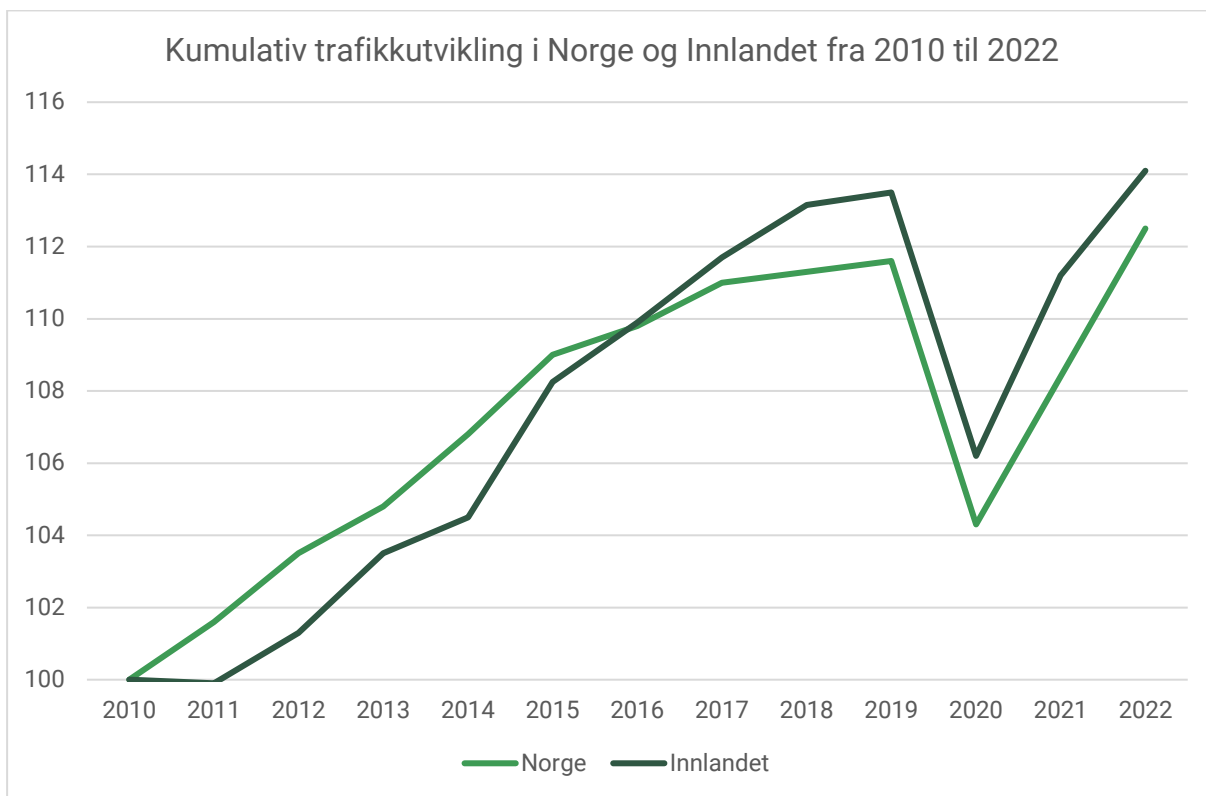
Figur 3: Antall km fylkesveg med ÅDT>5000

1.2. Vegtrafikkindeks

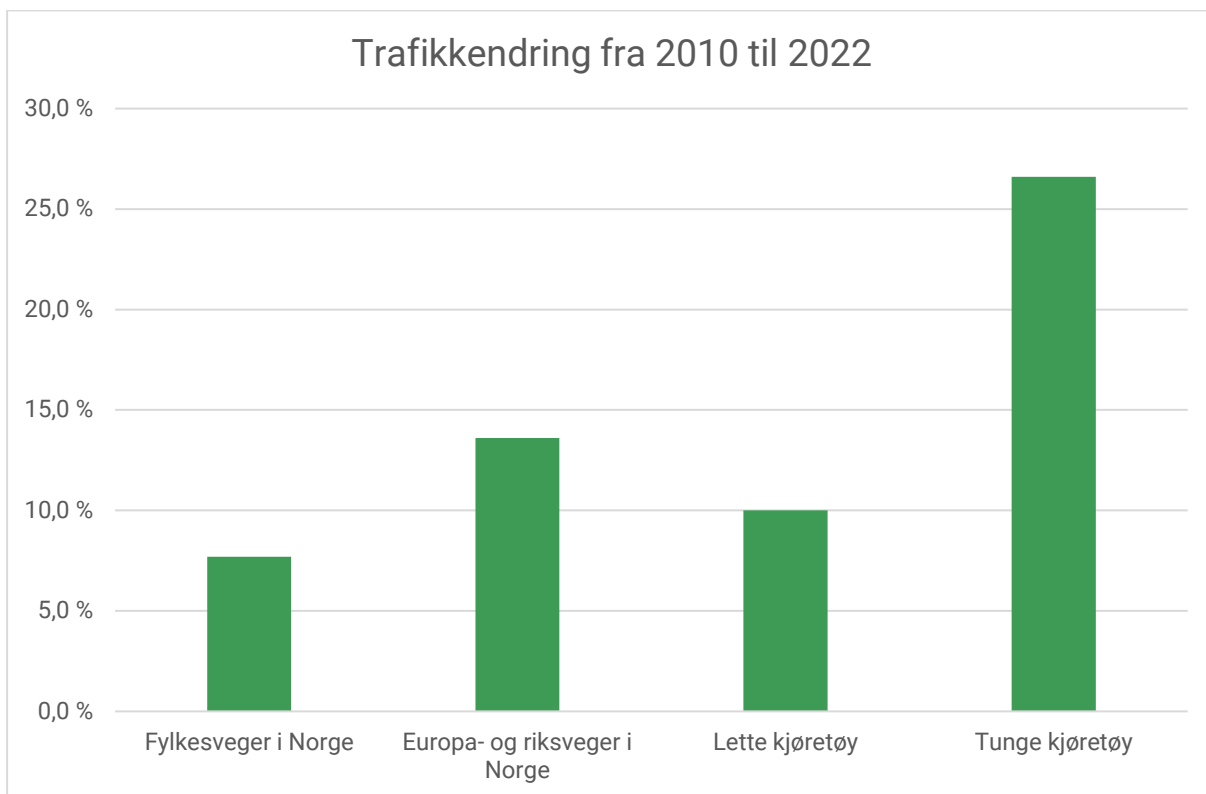
1.2.1. Om vegtrafikkindeksen

Vegtrafikkindeksen er regnet ut fra rundt 1200 utvalgte tellepunkt, der trafikken blir registrert kontinuerlig hver time hele året.

Utvalget gir trolig et godt bilde av utviklinga i trafikkarbeidet. Tallene er gitt som endring i prosent i forhold til samme tidsperiode året før. Vær oppmerksom på at ulike forhold kan gi store utslag i tallene per måned fra år til år. Slike hendelser kan være helgedager uten fast dato, for eksempel påske og pinse (kilde: vegvesen.no).



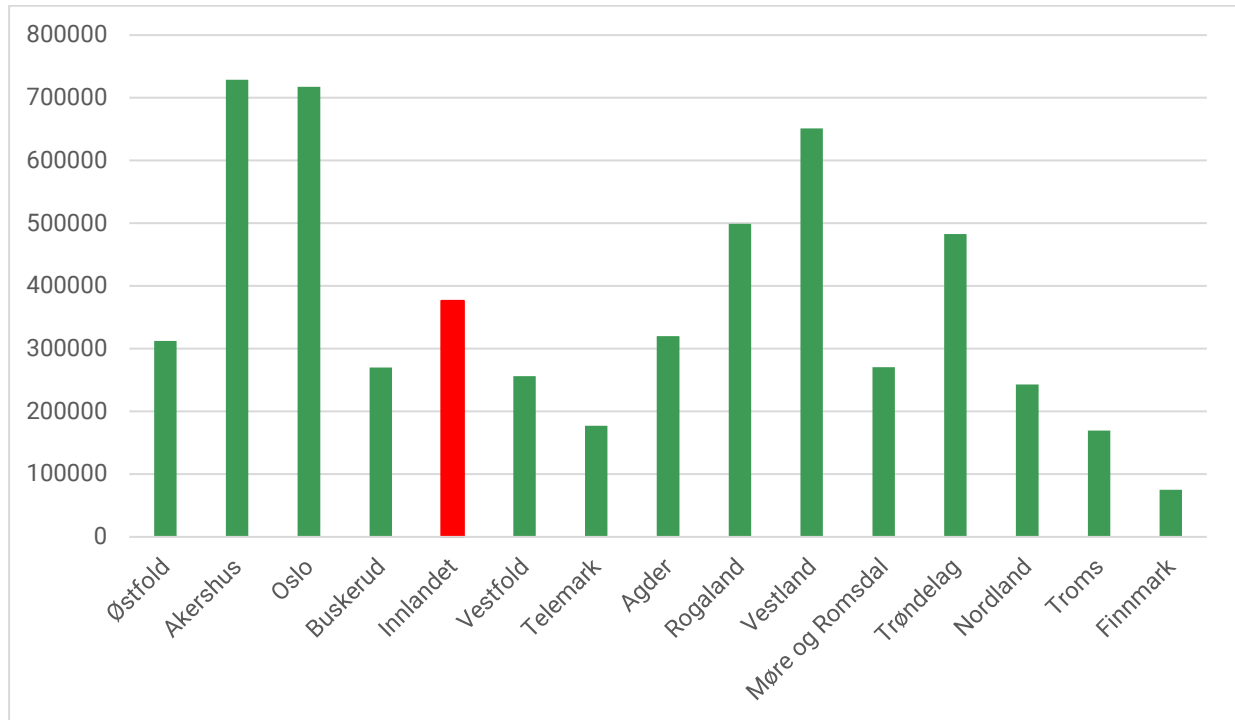
Figur 4: Kumulativ trafikkutvikling i Norge og Innlandet fra 2005 til 2022



Figur 5: Prosentvis endring i trafikkmengde i Norge for forskjellige grupper

1.3. Befolkning og areal

1.3.1. Befolkning



Figur 6: Befolkning per fylke per 1.1.2024



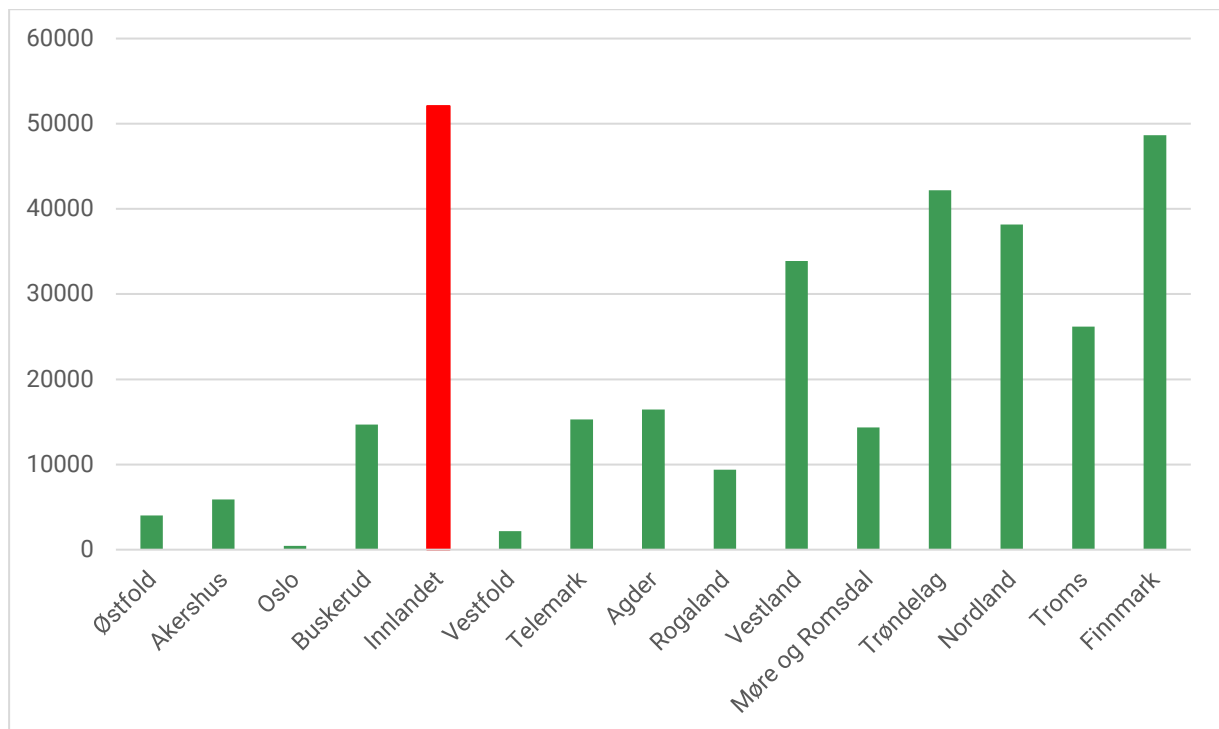
Lillehammer skyssstasjon. Foto: Steinar Svensbakken

1.3.2. Areal

Innlandet er 52 070 km² stort. Dette utgjør 16 % av Norges areal. Innlandet er landets største fylke i areal.



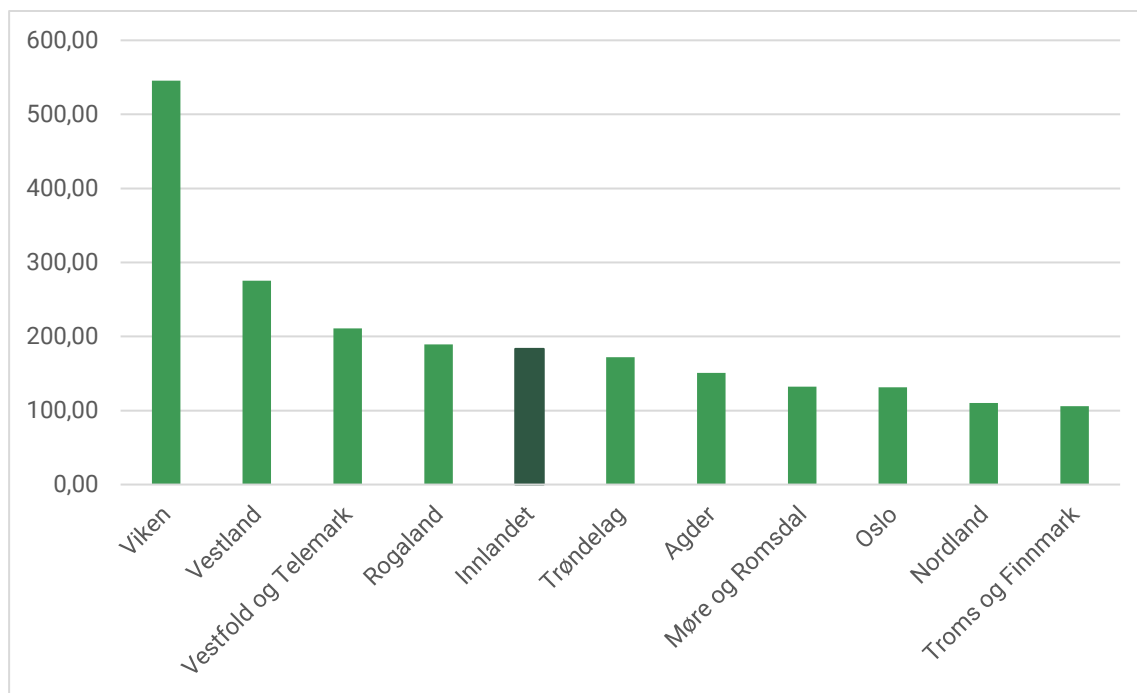
Figur 7: Kartutsnittet viser Innlandet i Norgeskartet



Figur 8: Areal (km²) per fylke

1.3.3. Tettsted

Innlandet er et fylke med mye gravgrendte strøk. Figuren under viser hvor stort areal per fylke som er betegnet som tettbygde strøk.

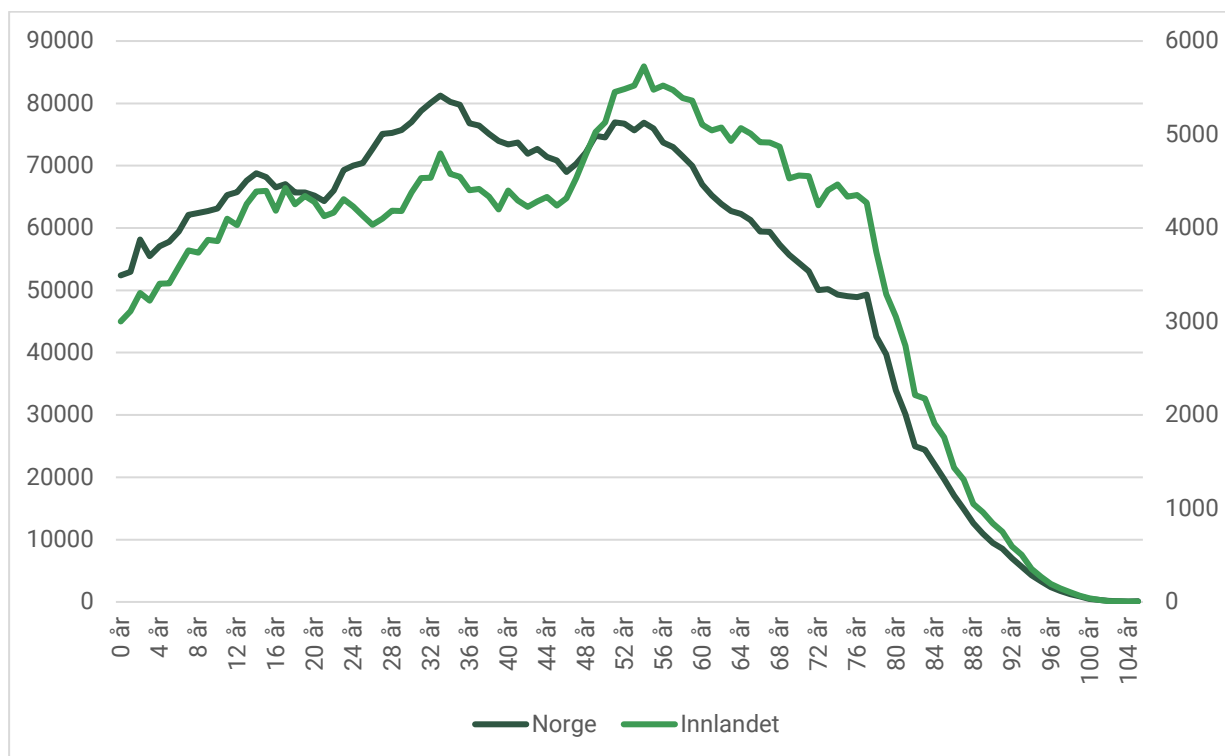


Figur 9: Summert areal med tettsted per fylke (km²), (fylkesinndeling fra før 2024, da oppdaterte tall for ny fylkesinndeling ikke var tilgjengelig på tidspunkt da rapporten ble skrevet).



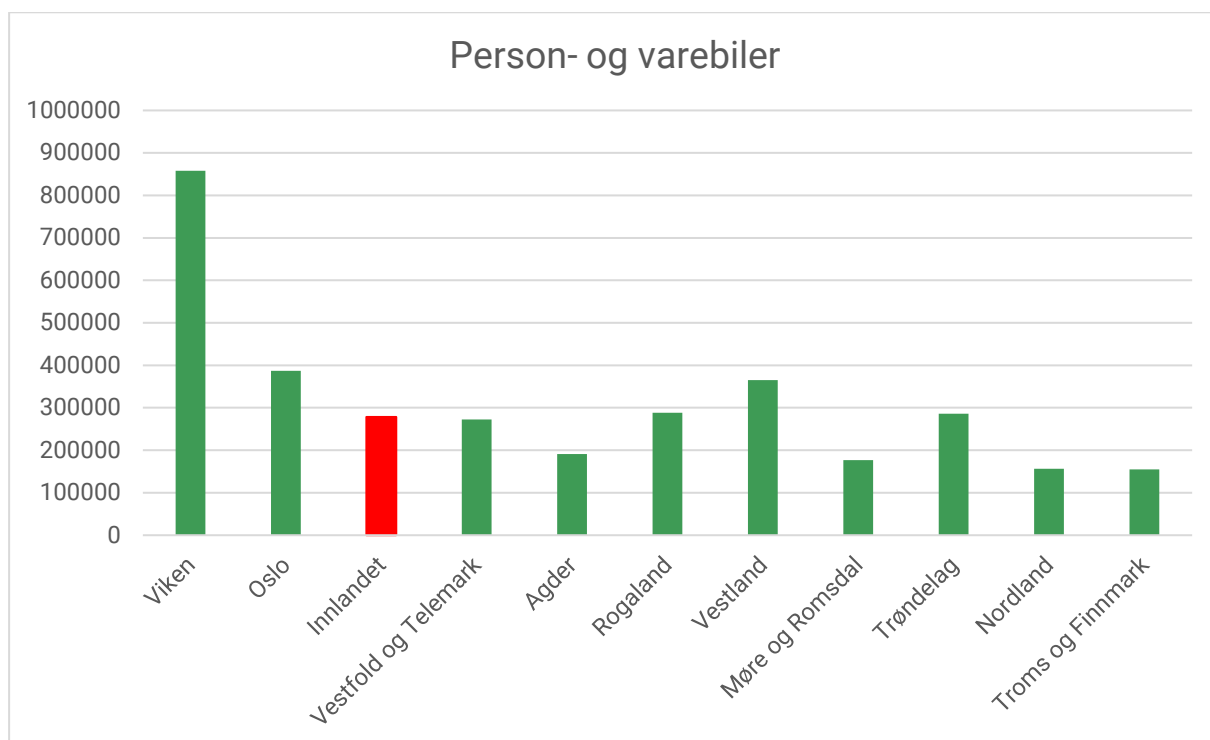
Kaffegata på Flisa. Foto: Steinar Svensbakken

1.4. Alder på befolkningen

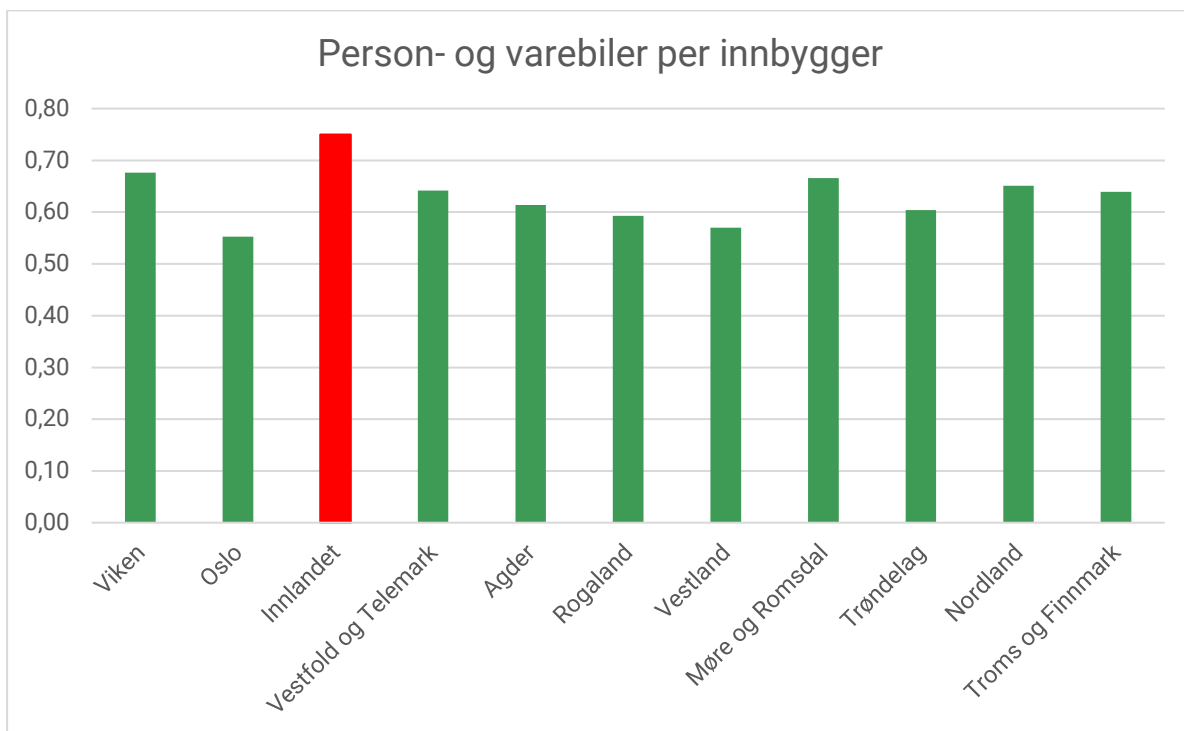


Figur 10: Alderssammensetning i Innlandet og i Norge, sammenlignet

1.5. Bilpark

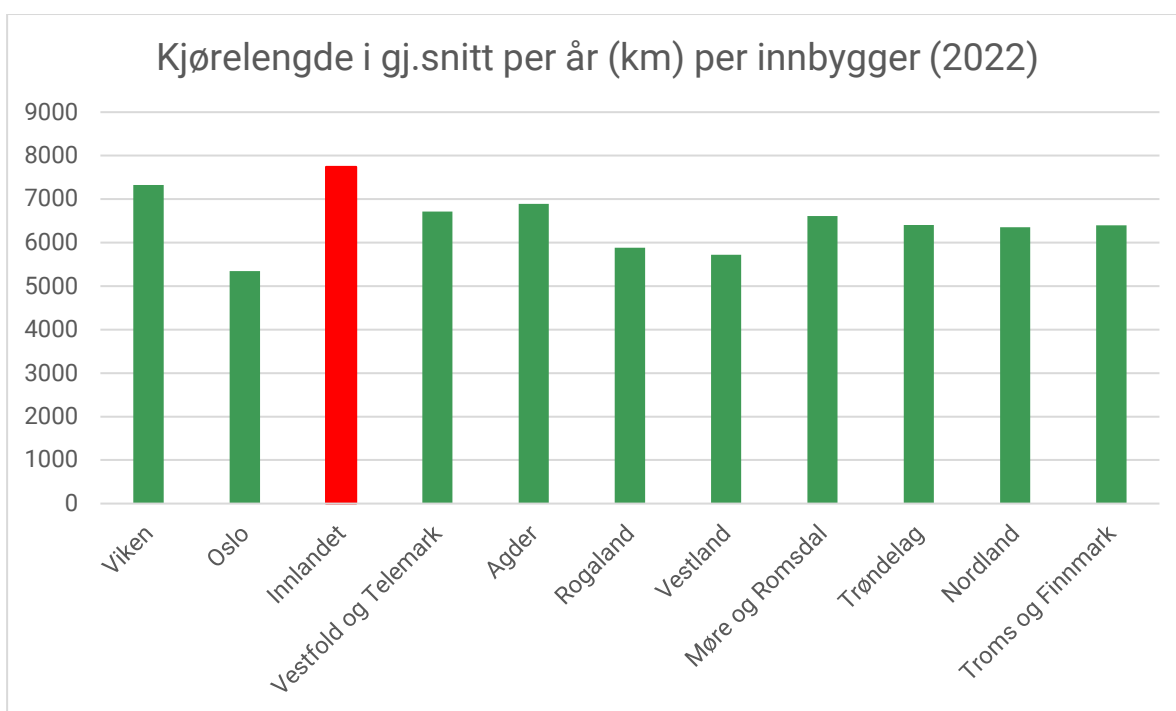


Figur 11: Antall person- og varebiler registrert i fylkene i Norge per 2022



Figur 12: Antall person- og varebiler registrert per innbygger i fylkene i Norge per 2022

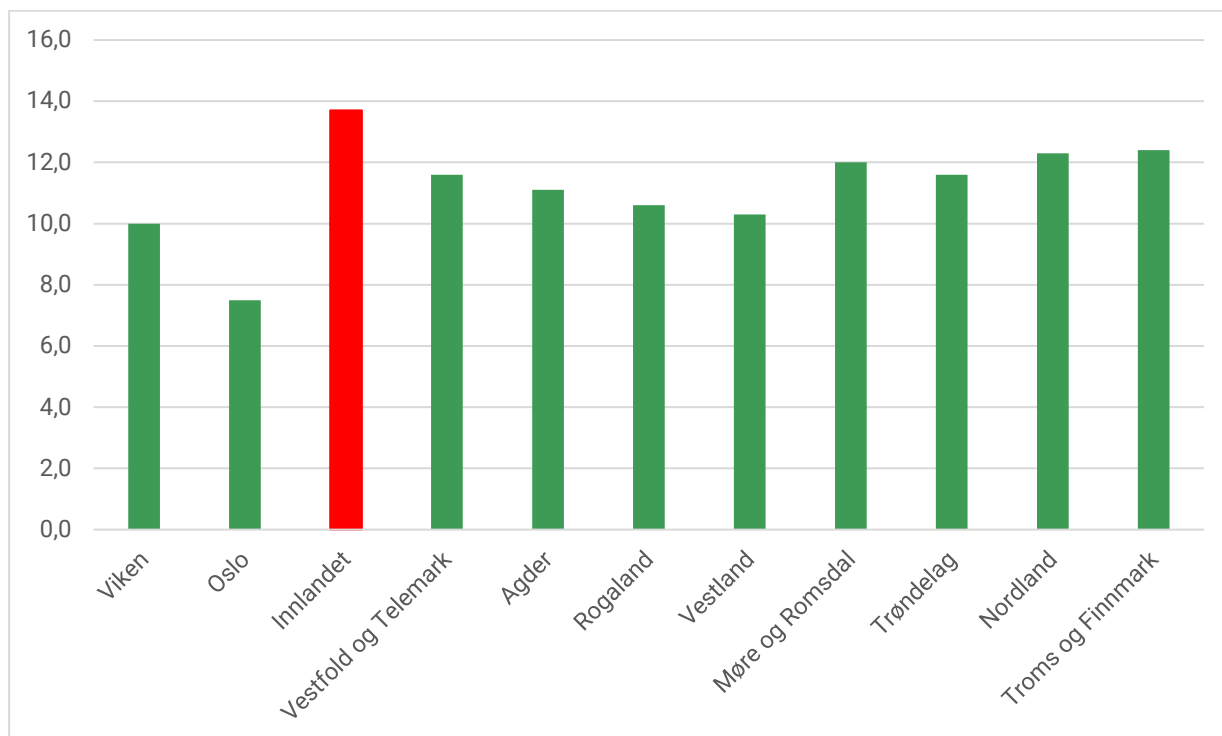
1.6. Kjørelengder



Figur 13: Kjørelengde i gj.snitt per år (km) per innbygger (2022)

1.7. Alder på bil

De seneste tallene for gjennomsnittlig alder på bilpark er fra 2022, så derfor er det fylker som var gjeldende i 2022 som står i figuren under. Det viser uansett at Innlandet er det fylket med eldst bilpark i landet. Vi kan ikke si noe om sammenhengen mellom gjennomsnittsalder for biler i fylket og ulykkesrisikoen da det er mange flere faktorer som må tas hensyn til for å gjøre en slik analyse, men vi vet risikoen for alvorlige ulykker er større jo eldre bilen er (Høye, A. K., 2017)



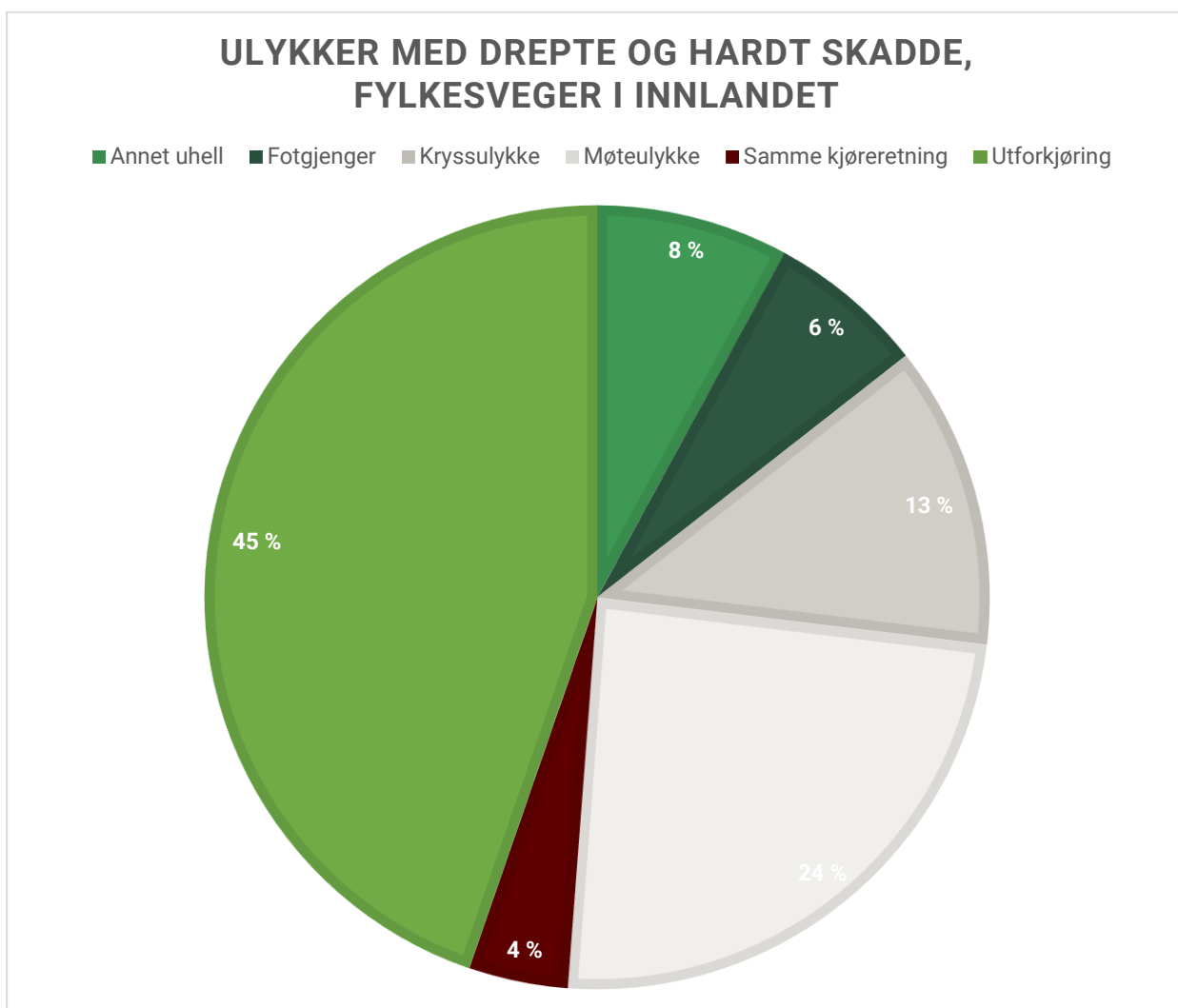
Figur 14: Gjennomsnittsalder på person- og varebil fordelt på fylker. Tall fra 2022



Randsfjordferga. Foto Steinar Svensbakken

1.8. Trafikkulykker

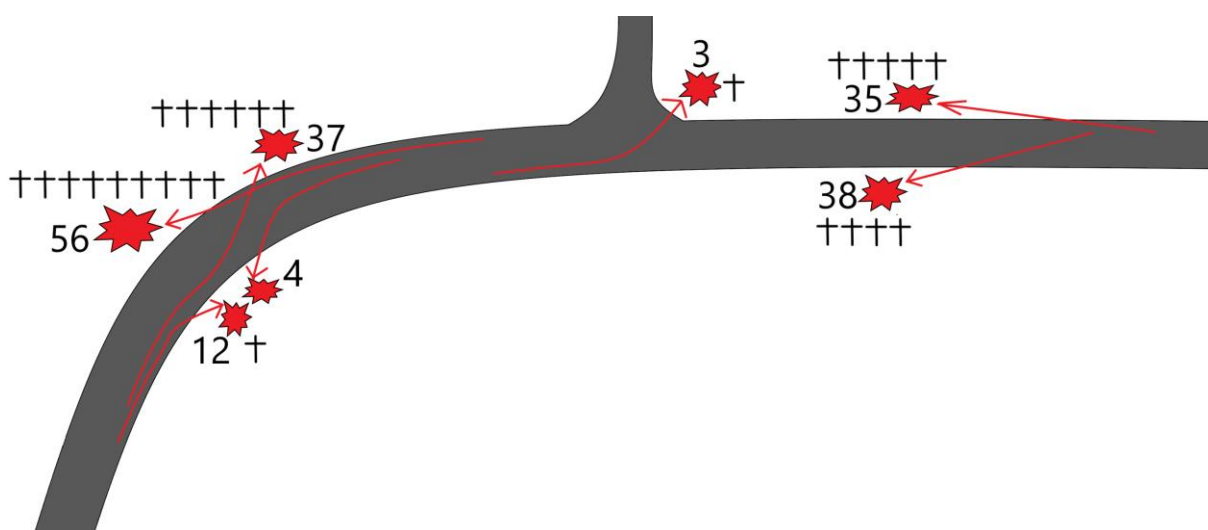
På fylkesvegnettet i Innlandet er det utforkjøringsulykker som utgjør den største utfordringen. 45 % av alle ulykker med drepte eller hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet er utforkjøringsulykker (ulykkestall fra 2013 frem til og med oppdaterte tall for 2023 per desember 2023). Møteulykker utgjør 24 % av disse ulykkene, 13 % er kryssulykker, 8 % er andre uhell (hvorav 36 % av dem er enslig kjøretøy som velter i vegbanen og 21 % er viltulykker), 6 % er fotgjengerulykker og 4 % er ulykker mellom kjøretøy i samme kjøreretning.



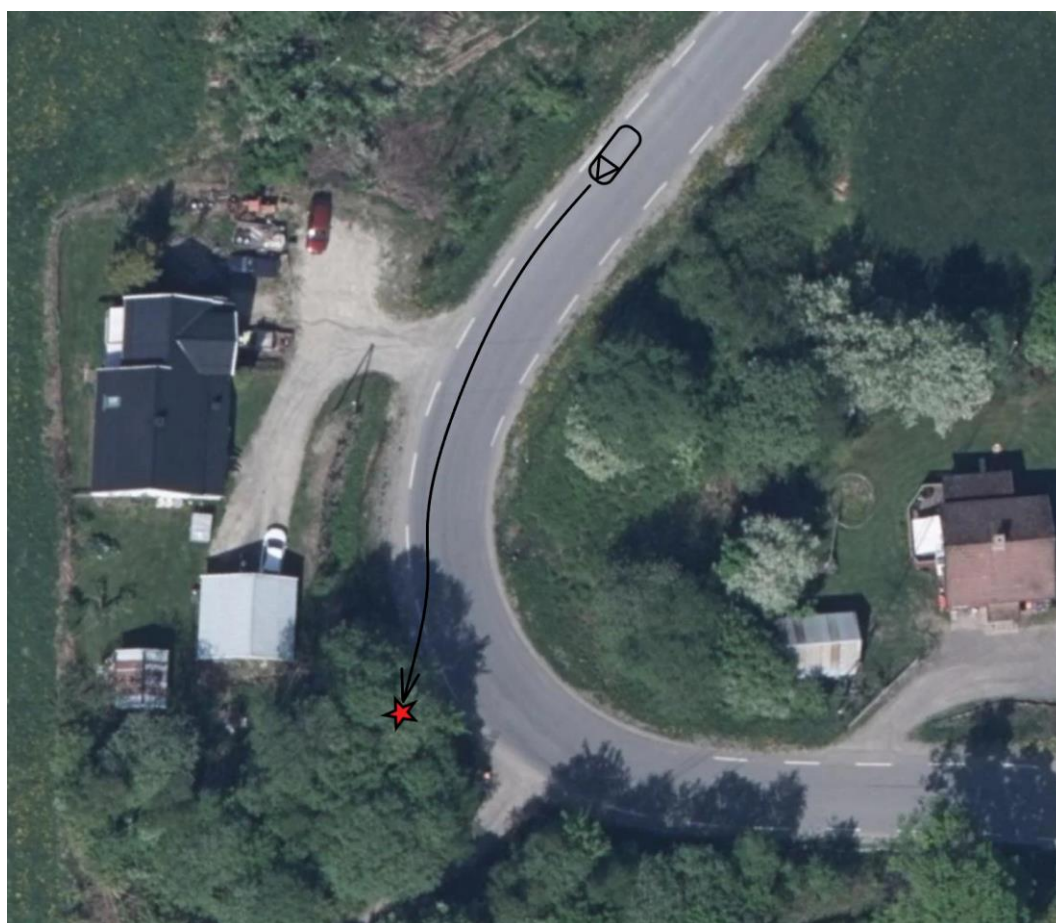
1.8.1. Utforkjøringsulykker

SISTE 10 ÅR: 27 ULYKKER MED DREPTE OG 159 ULYKKER MED HARDT SKADDE (SISTE 10 ÅR VIL SI 2013-2022 INKLUDERT FORELØPIGE TALL FOR 2023)

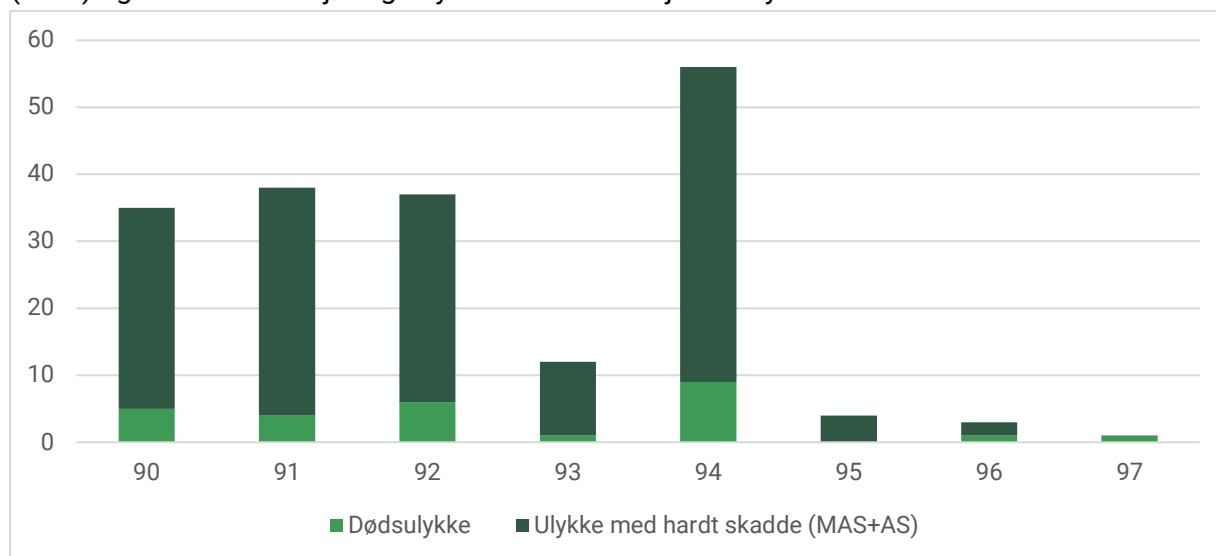
I figuren under ser vi en oversikt over hvilke utforkjøringsulykker med drepte og hardt skadde som har skjedd på fylkesvegnettet i Innlandet de siste 10 årene. Tall i rød stjerne viser antall ulykker med drepte og hardt skadde. Antall kors viser hvor mange av ulykkene som var dødsulykker.



Ser vi nærmere på ulykkeskoder for utforkjøringsulykkene med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet ser vi at det er kode 94 som er den vanligste ulykkestypen, som er utforkjøring mot ytterkurven i en venstrekurve (illustrert under).



Øvrige ulykkeskoder er illustrert i figuren under, med kodeforklaring i tabell. Vi ser ut fra denne figuren at de fleste utforkjøringsulykker med drepte eller hardt skadde skjer i kurver (59 %) og 85 % av utforkjøringsulykkene i kurver skjer mot ytterkurven.

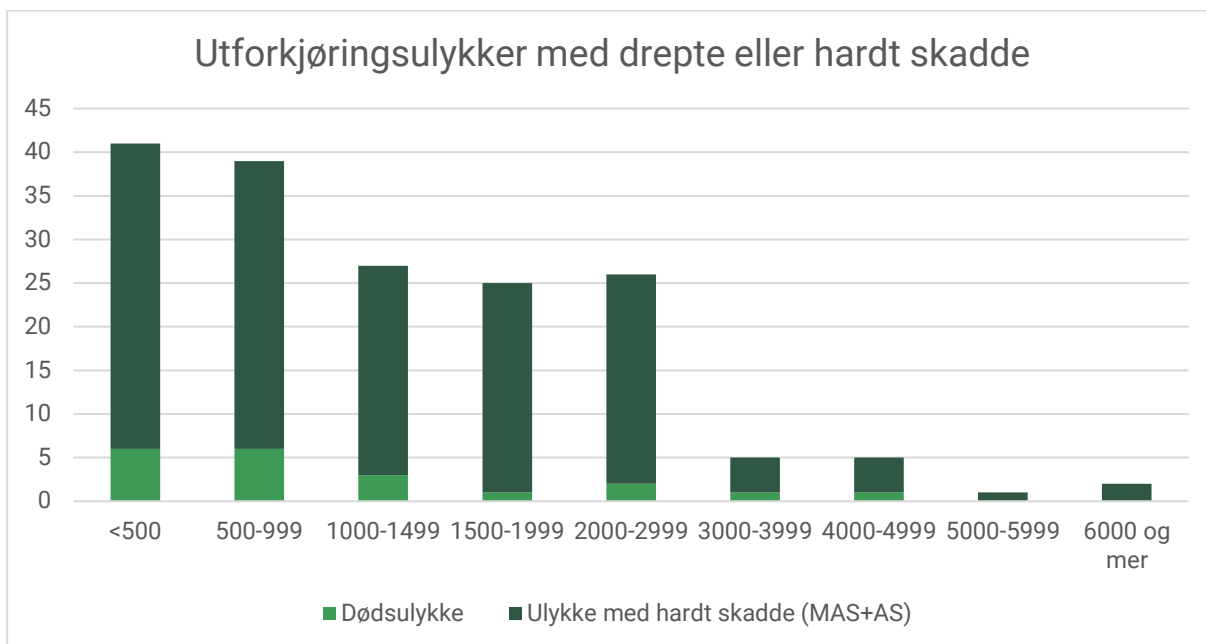


90 - Enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side på rett vegstrekning
91 - Enslig kjøretøy kjørte utenfor på venstre side på rett vegstrekning
92 - Enslig kjøretøy kjørte utenfor på venstre side i høyrekurve
93 - Enslig kjøretøy kjørte utenfor på høyre side i høyrekurve
94 - Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve
95 - Enslig kjøretøy kjørte utfor på venstre side i venstrekurve
96 - Enslig kjøretøy kjørte utenfor ved avsvingning i kryss o.l
97 - Enslig kjøretøy kjørte på trafikkøyr eller ende av midtdeler

Figur 15: Uhellskoder for utforkjøringsulykker på fylkesveger i Innlandet, 2013-2022



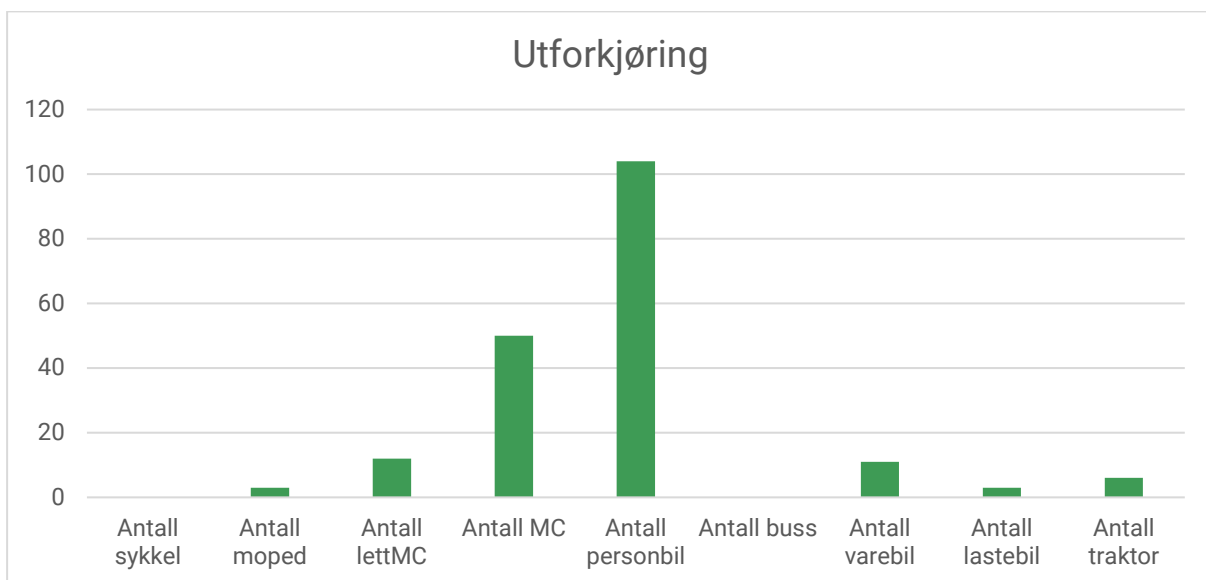
Foto Steinar Svensbakken



Figur 16: Utforkjøringsulykker med drepte eller hardt skadde etter ÅDT-gruppe

Vi ser i figuren over at nesten halvparten av utforkjøringsulykkene med drepte eller hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet skjer på veger med ÅDT<1000.

Ser vi på antall enheter involvert i utforkjøringsulykker med drepte og hardt skadde, er personbil og MC mest representert.

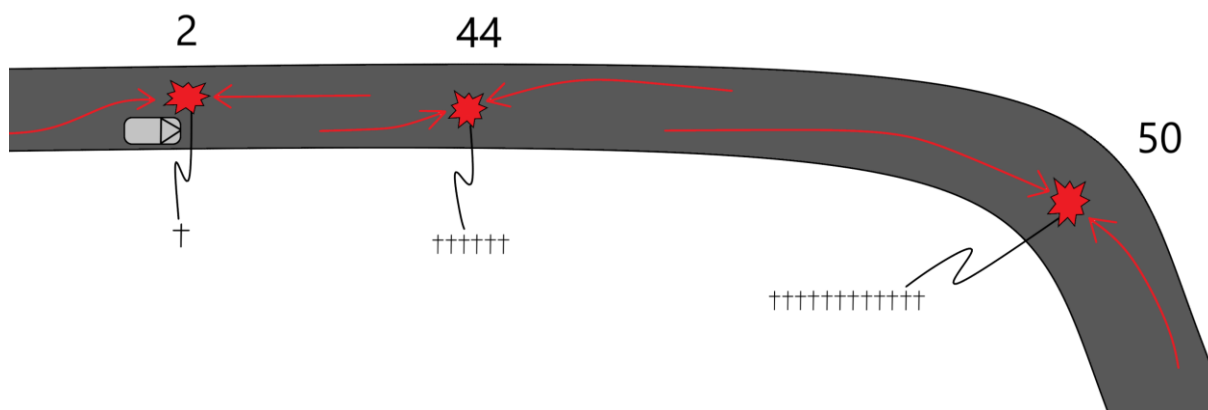


Figur 17: Type enheter involvert i utforkjøringsulykker med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet, 2013-2022

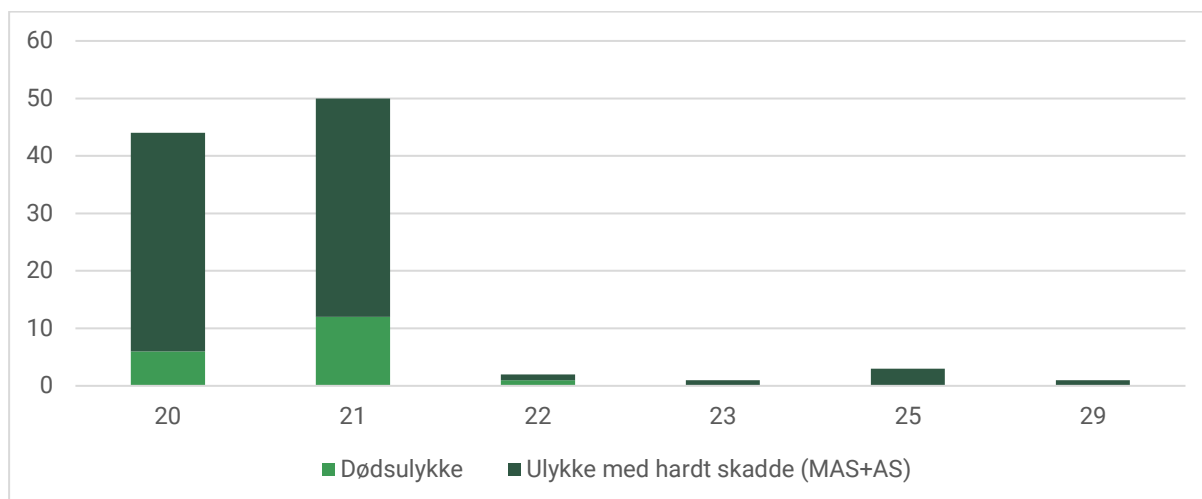
1.8.2. Møteulykker

SISTE 10 ÅR: 19 ULYKKER MED DREPTE OG 82 ULYKKER MED HARDT SKADDE

I figuren under ser vi en oversikt over hvilke møteulykker med drepte og hardt skadde som har skjedd på fylkesvegnettet i Innlandet de siste 10 årene. Tall i rød stjerne viser antall ulykker med drepte og hardt skadde. Antall kors viser hvor mange av ulykkene som var dødsulykker.



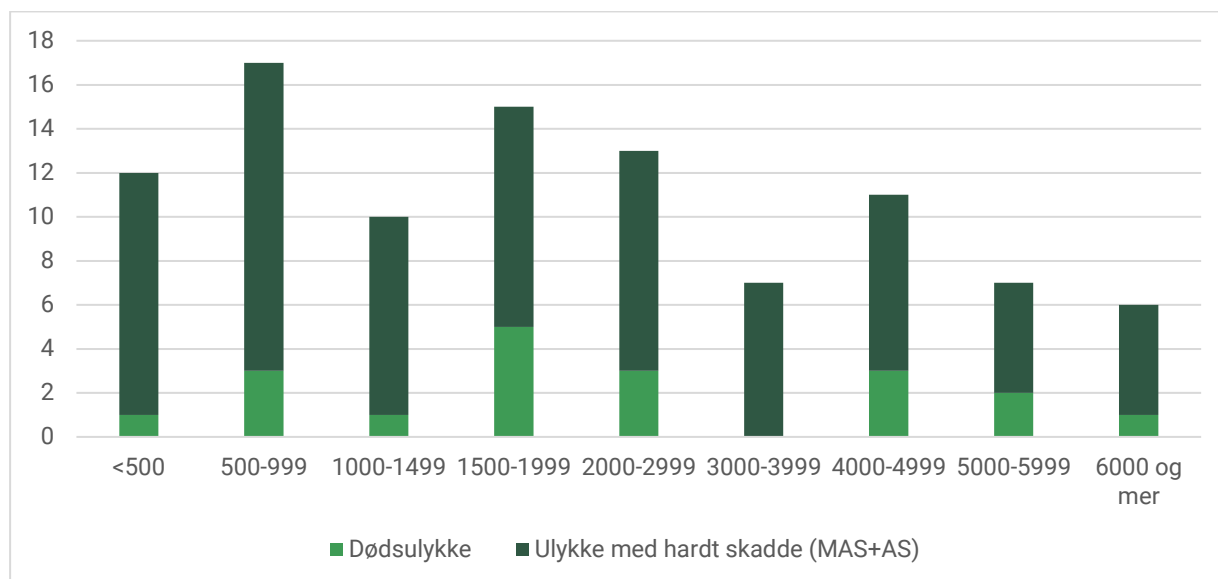
Ser vi nærmere på ulykkeskoder for møteulykkene med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet ser vi at det er kode 21 som er den uhellskoden som skjer hyppigst, tett etter fulgt av kode 20. Kode 20 er møteulykke i kurve, og kode 21 er møteulykke på rett vegstrekning. 63 % av møteulykkene med drepte har skjedd i en kurve.



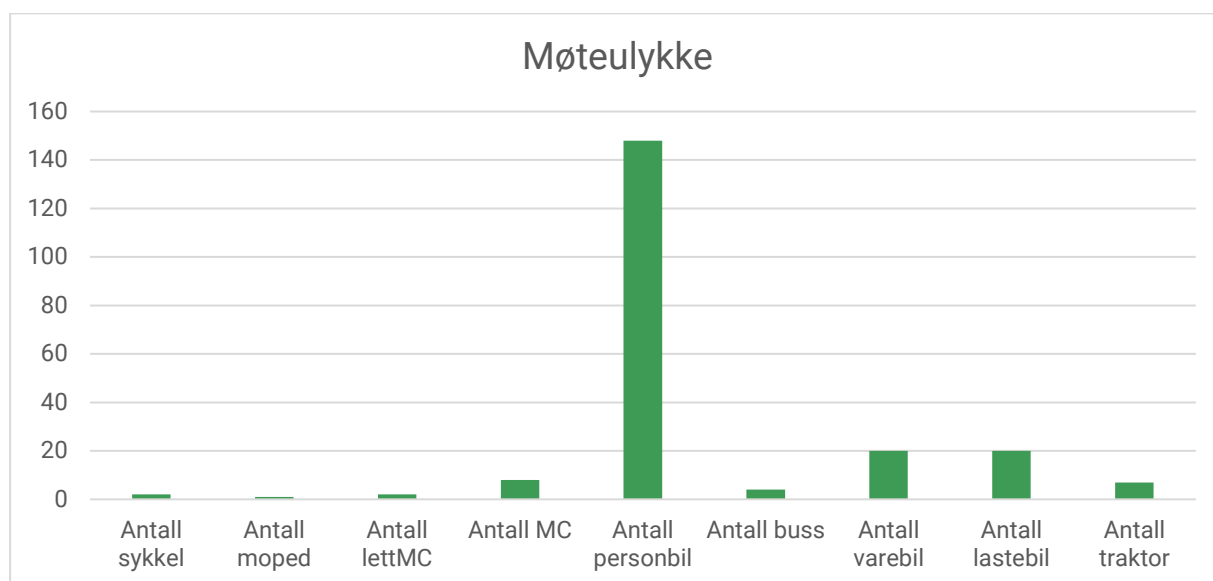
20 - Møting på rett vegstrekning
21 - Møting i kurve
22 - Møting under forbikjøring på rett vegstrekning
23 - Møting under forbikjøring i høyrekurve
25 - Møting under forbikjøring av stanset eller parkert kjøretøy
29 - Ulykke med uklart forløp ved møting

Figur 18: Uhellskoder for møteulykker på fylkesveger i Innlandet, 2013-2022

Sammenlignet med utforkjøringsulykkene skjer møteulykkene i større grad på vegnett med høyere trafikkmengde. Mens 8 % av utforkjøringsulykkene med drepte eller hardt skadde skjer på veger med ÅDT høyere enn 3000, skjer 31 % av møteulykkene med drepte og hardt skadde på veger med ÅDT høyere enn 3000.



Figur 19: Møteulykker med drepte eller hardt skadde etter ÅDT-gruppe

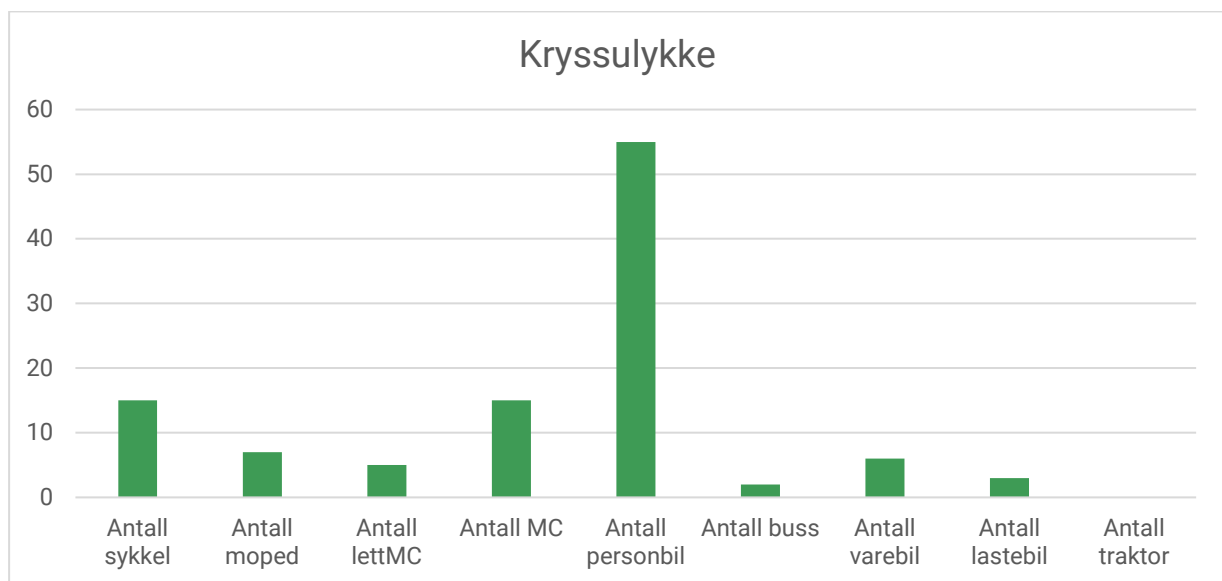
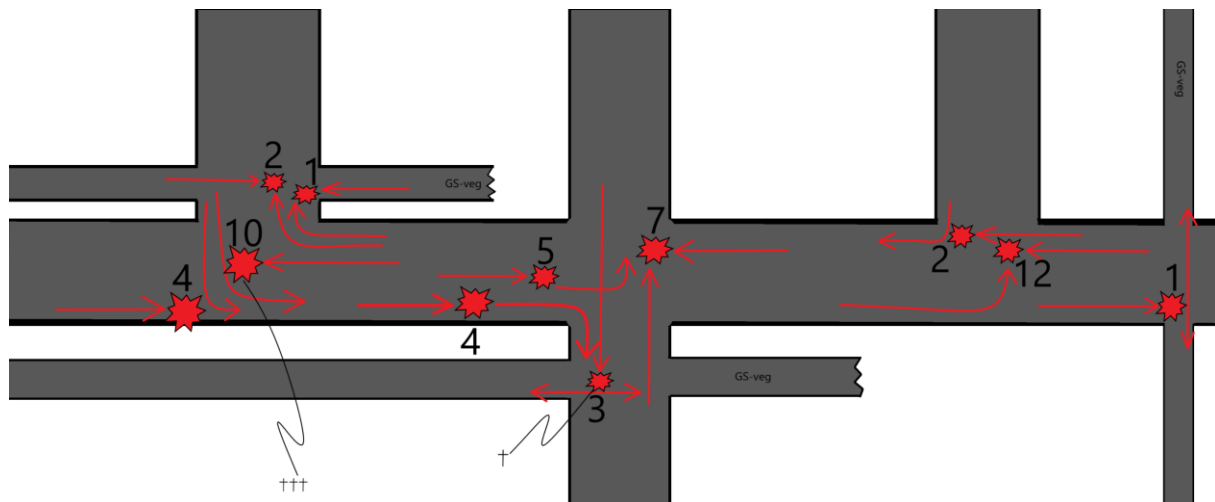


Figur 20: Type enheter involvert i møteulykker med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet, 2013-2022

1.8.4. Kryssulykker

SISTE 10 ÅR: 4 ULYKKER MED DREPTE OG 48 ULYKKER MED HARDT SKADDE

I figuren under ser vi en oversikt over hvilke kryssulykker med drepte og hardt skadde som har skjedd på fylkesvegnettet i Innlandet de siste 10 årene. Tall i rød stjerne viser antall ulykker med drepte og hardt skadde. Antall kors viser hvor mange av ulykkene som var dødsulykker.

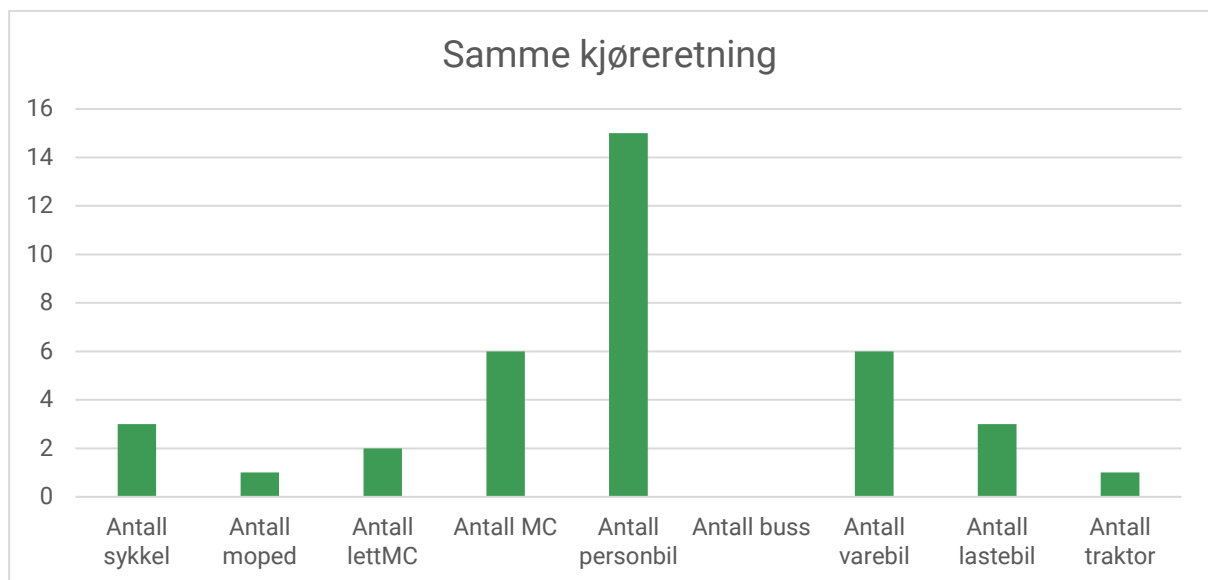


Figur 21: Type enheter involvert i kryssulykker med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet, 2013-2022

1.8.6. Samme kjøretning

SISTE 10 ÅR: 0 ULYKKER MED DREPTE OG 17 ULYKKER MED HARDT SKADDE

I figuren under ser vi en oversikt over hvilke samme kjøretningsulykker med drepte og hardt skadde som har skjedd på fylkesvegnettet i Innlandet de siste 10 årene. Tall i rød stjerne viser antall ulykker med drepte og hardt skadde. Antall kors viser hvor mange av ulykkene som var dødsulykker.



Figur 22: Type enheter involvert i ulykker i samme kjøretning med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet, 2013-2022

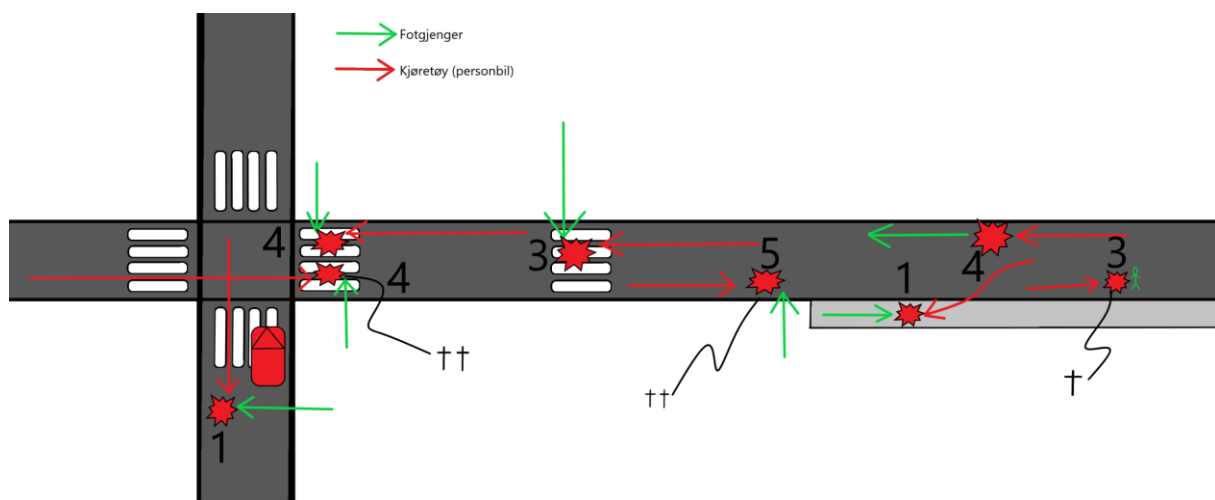
1.8.8. Fotgjengerulykker

SISTE 10 ÅR: 5 ULYKKER MED DREPTE OG 22 ULYKKER MED HARDT SKADDE

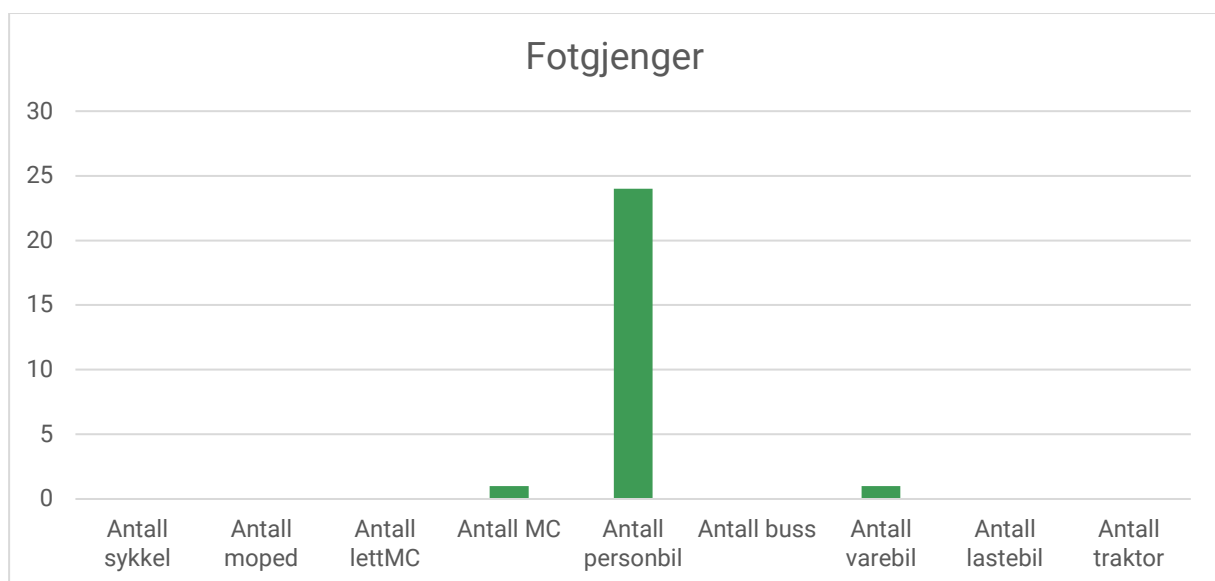
11 av 27 (40 %) fotgjengerulykker med drepte eller hardt skadde på fylkesveger i Innlandet skjer i gangfelt.

9 av 27 (33 %) fotgjengerulykker med drepte eller hardt skadde på fylkesveger i Innlandet skjer i kryss.

I figuren under ser vi en oversikt over hvilke fotgjengerulykker med drepte og hardt skadde som har skjedd på fylkesvegnettet i Innlandet de siste 10 årene. Tall i rød stjerne viser antall ulykker med drepte og hardt skadde. Antall kors viser hvor mange av ulykkene som var dødsulykker.



Vi ser av figuren under at det er personbil involvert i de fleste fotgjengerulykkene

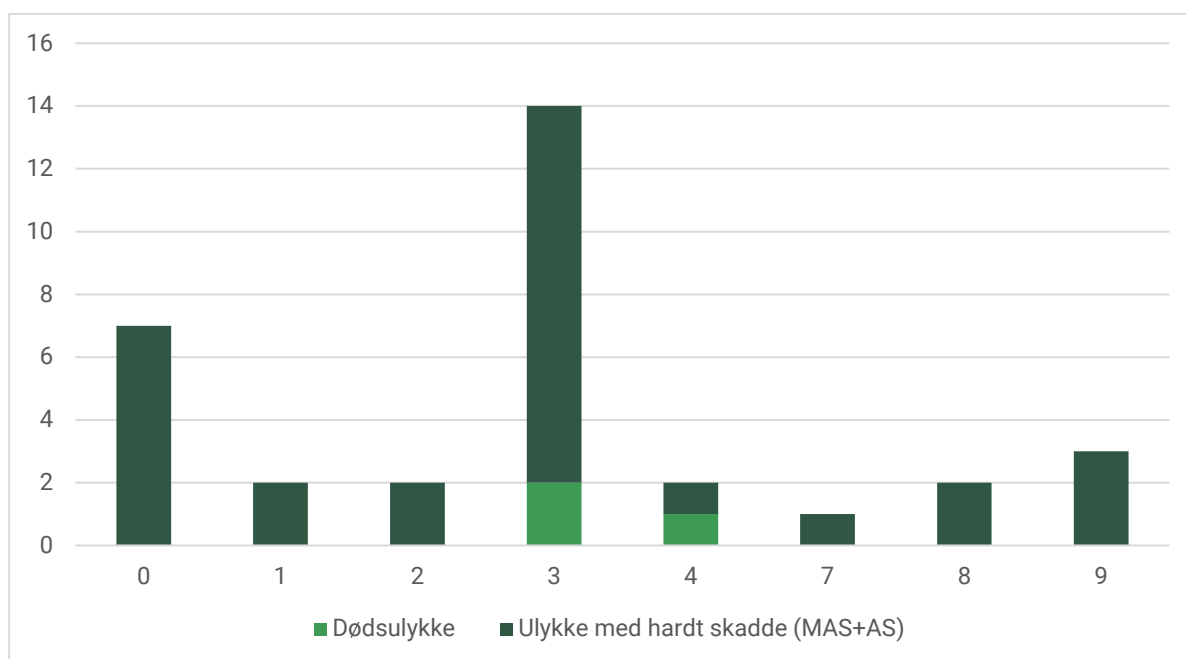
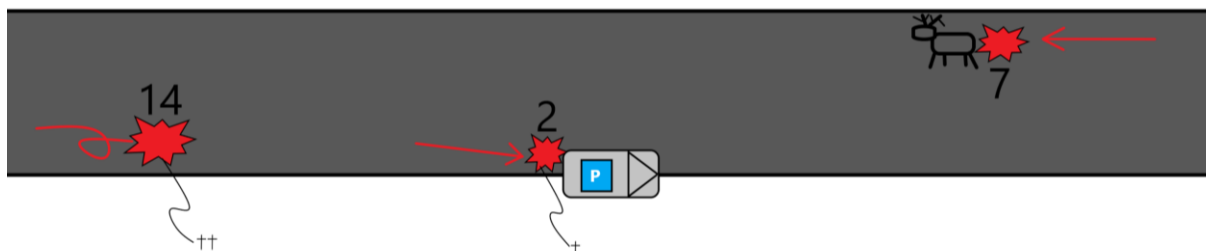


Figur 23: Type enheter involvert i fotgjengerulykker med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet, 2013-2022

1.8.9. Andre uhell

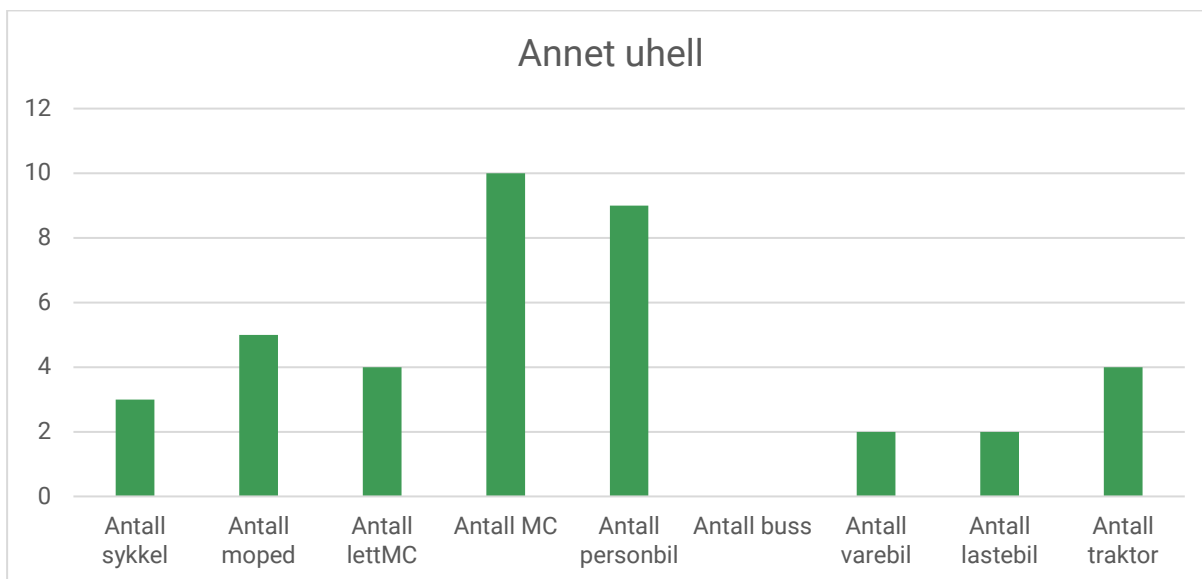
SISTE 10 ÅR: 3 ULYKKER MED DREPTE OG 30 ULYKKER MED HARDT SKADDE

I figuren under ser vi en oversikt over hvilke andre ulykker med drepte og hardt skadde som har skjedd på fylkesvegnettet i Innlandet de siste 10 årene. Tall i rød stjerne viser antall ulykker med drepte og hardt skadde. Antall kors viser hvor mange av ulykkene som var dødsulykker.



0 - Ulykke med dyr innblandet
1 - Påkjøring av gjenstand i kjørebanelen
2 - Hull i veggen o.l.
3 - Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen
4 - Påkjøring av parkert kjøretøy på høyre side
7 - Øvrige parkeringsulykker
8 - Ulykke ved av- eller på-stigning av kjøretøy
9 - Ulykke med uklart forløp eller ingen bestemt kode

Figur 24: Uhellskoder for det som kategoriseres som annet uhell på fylkesveger i Innlandet, 2013-2022

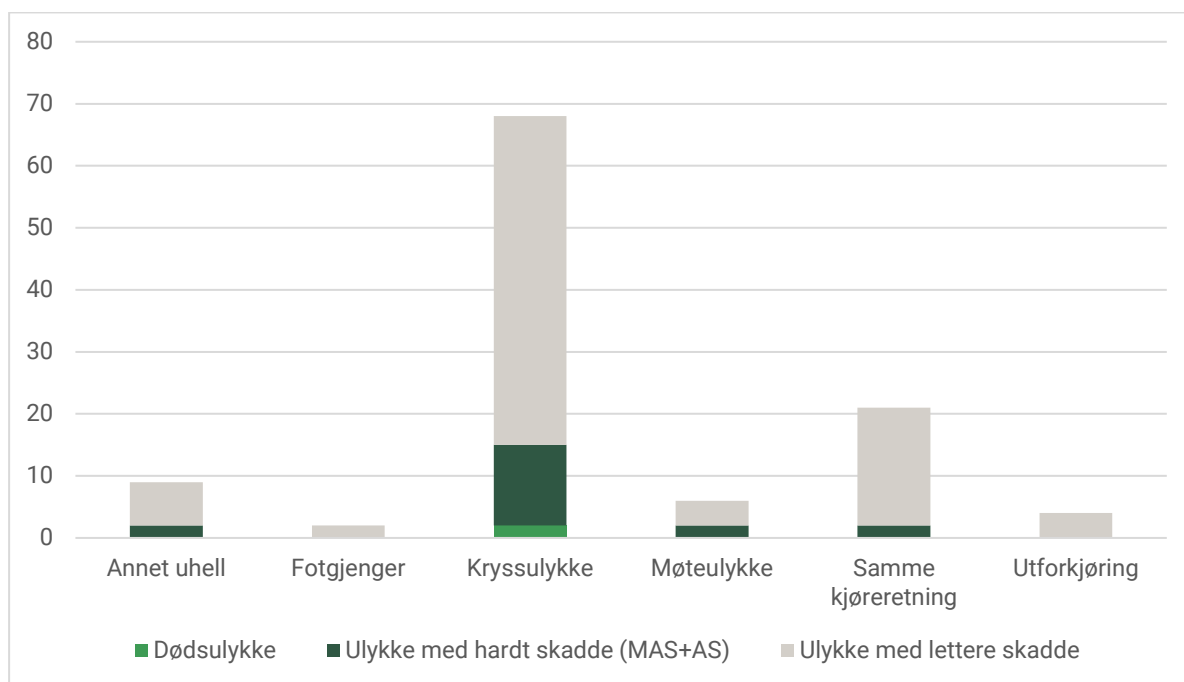


Figur 25: Type enheter involvert i det som kategoriseres som annet uhell med drepte og hardt skadde på fylkesvegnettet i Innlandet, 2013-2022

1.8.10. Sykkelykker

I perioden 2013-2022 (pluss litt 2023) er det registrert 110 ulykker med sykkel involvert. 21 av ulykkene var ulykker med drepte eller hardt skadde.

De aller fleste registrerte ulykkene med sykkel involvert har vært kryssulykker. Dette gjelder både ulykker med lettere og mer alvorlige skadegrader. Vi vet at det er en stor underrapportering på sykkelykker. Det antas at kun 1 av 10 sykkelykker med personskader blir innrapportert til politiet. De fleste av de underrapporterte sykkelykkene er eneulykker.

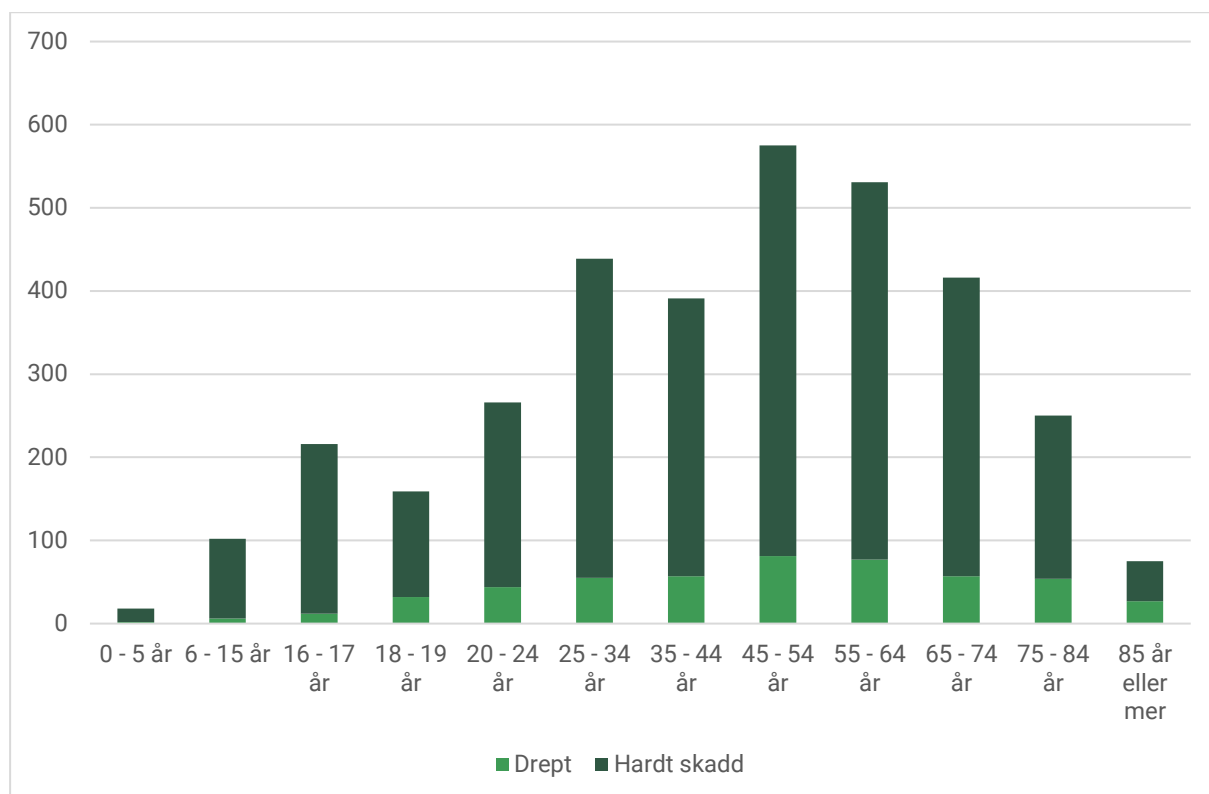


Figur 26: Uhellskoder for sykkelulykker i Innlandet

Ser vi nærmere på uhellskodene for sykkelulykker i kryss er det spesielt kode 50, «kryssende kjøreretning uten avsvingning» og kode 40, «avsvingning til venstre foran kjørende i motsatt retning» i tillegg til kode 53, 54 og 55, som omhandler ulykker der syklist krysser vegen fra gs-veg.

Alder og trafikkulykker

Aldersgruppen 16-17 år har en underkommunisert høy risiko i vegtrafikken. Grunnen til at denne risikoen ofte blir underkommunisert er at et oppsett av aldersgrenser som er vanlig å bruke om trafikkulykker er som figuren under viser.

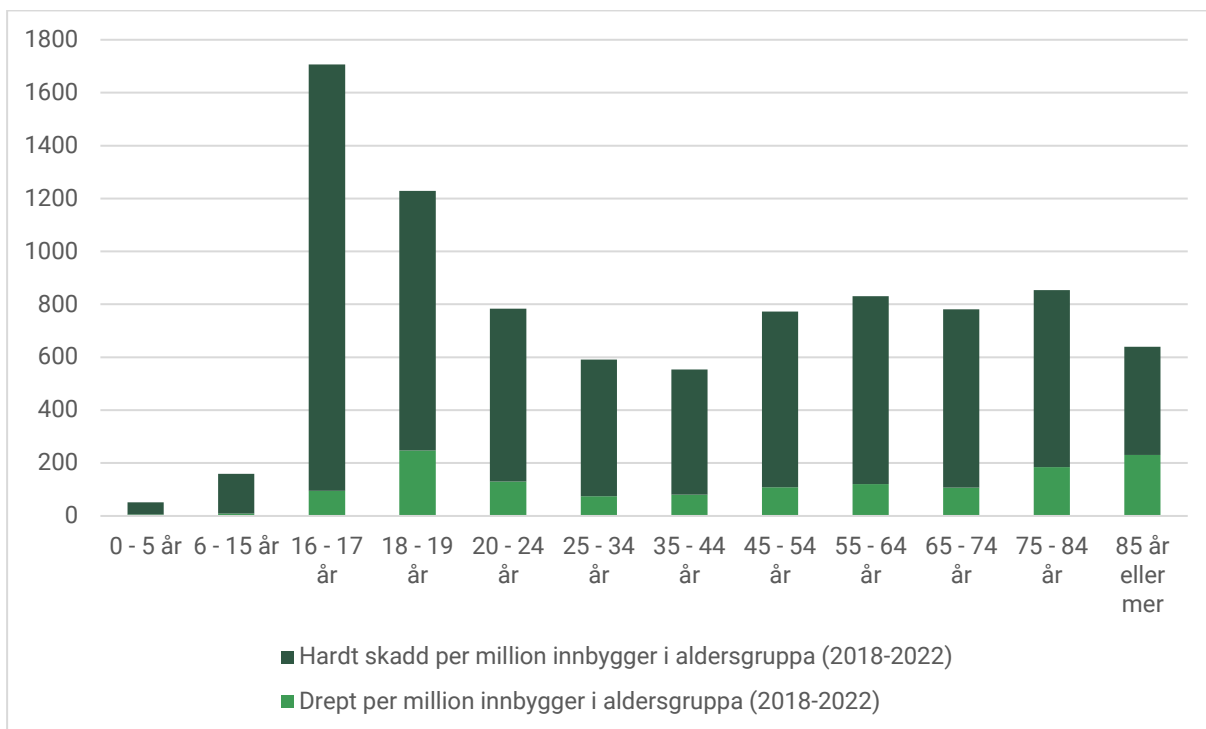


Figur 27: Antall drept eller hardt skadd i trafikken i Norge i perioden 2018 til 2022 fordelt på Statens vegvesens aldersgruppeinndeling.

Ser vi aldersgruppene opp mot antall innbyggere i aldersgruppen, ser figuren annerledes ut (se figuren under).

I tillegg må det legges til det faktum at 16 og 17 åringer har klart færre kjørte km sammenlignet med de fleste andre aldersgrupper. Den relative risikoen for denne gruppa er derfor enda høyere enn denne figuren viser.

Dette må tas med største alvor, også i Innlandet. Vi kan ikke akseptere at en gruppe unge mennesker har en så høy risiko i trafikken. Det må legges en strategi for å redusere denne risikoen.

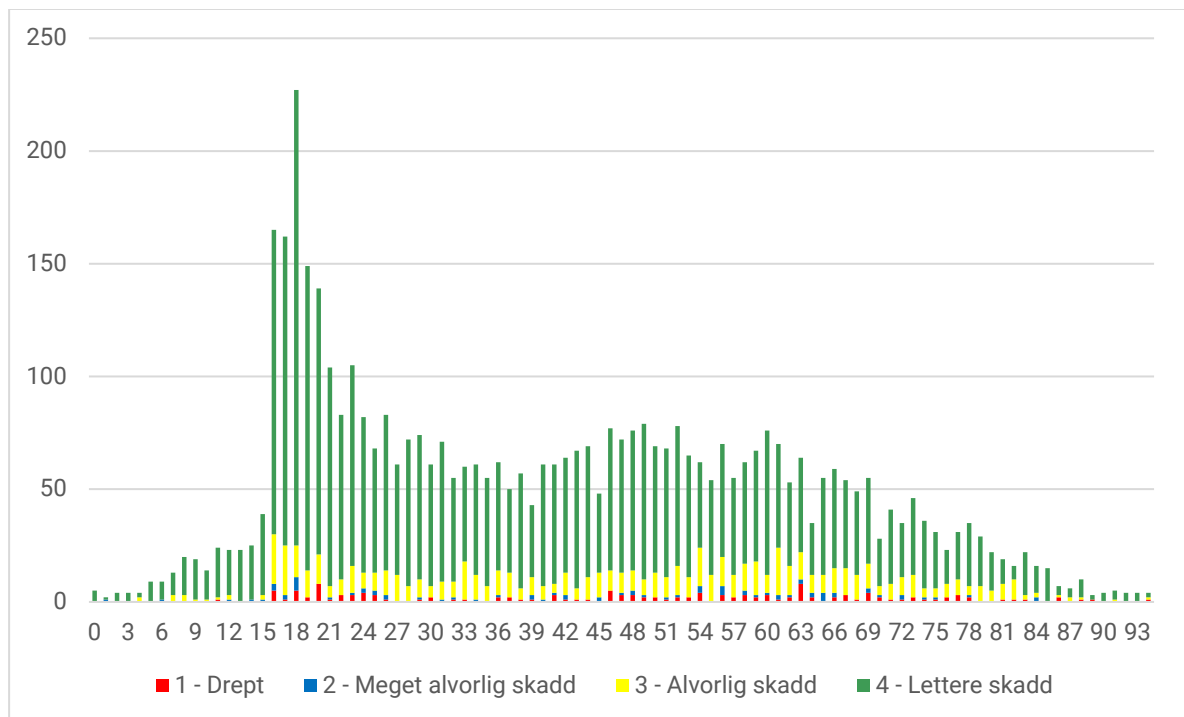


Figur 28: Antall drept eller hardt skadd per million innbygger i perioden 2018 til 2022 i SVV's aldersgrupper



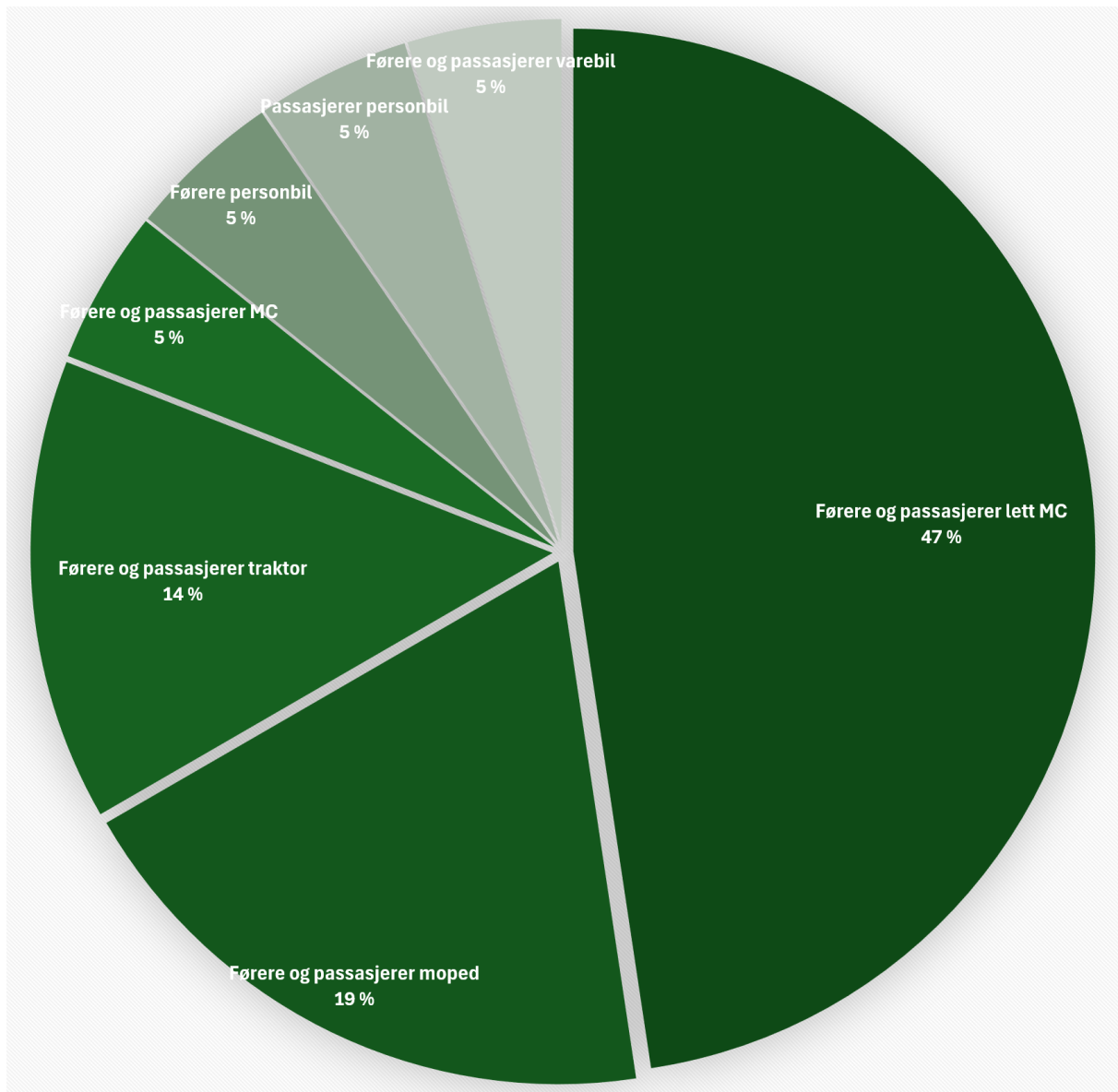
Figur 29: Trafikksikkerhetsopplegget Si ifra – Vinstra videregående skole. Foto Steinar Svensbakken

Ser vi på alderen på de som er involvert i trafikkulykker i Innlandet, ser vi at det samme mønsteret gjelder her. Figuren under viser det er mange skadde og drepte i trafikken som er i alderen 16-20 år.



Figur 30: Antall drept eller skadd i trafikken i Innlandet i perioden 2013-2022

1.8.11. Risiko i trafikken for 16 og 17 åringer

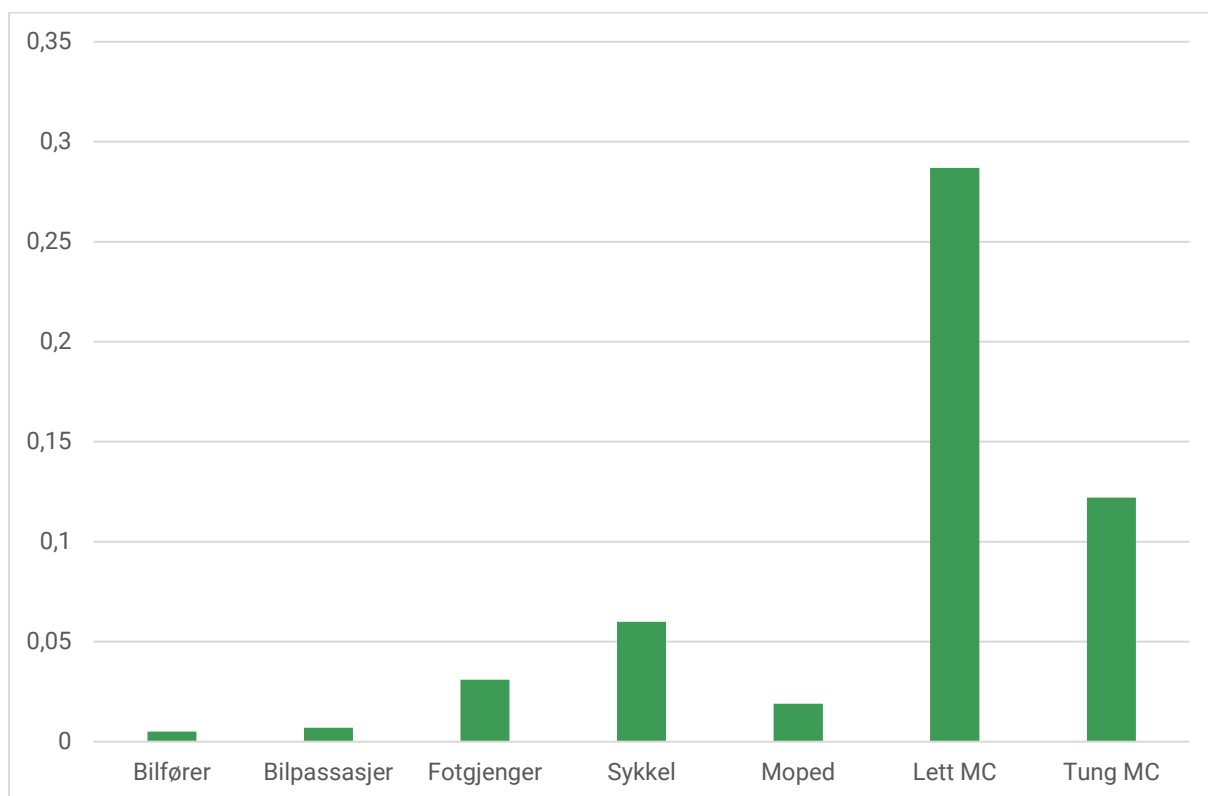


Figur 31: Trafikantgrupper for 16 og 17 åringer i Innlandet som ble drept eller hardt skadd i trafikkulykker i perioden 2019-2023

Risikoen for lett MC vises ikke tydelig nok i kakediagrammet over fordi den ikke tar for seg antall kjørte km per trafikantgruppe.

Figuren under viser totalt hva risikoen er for å bli drept eller hardt skadd for de forskjellige trafikantgrupper (Bjørnskau m.fl., 2024). Lett MC har betydelig høyere risiko enn alle andre enhetstyper. Figur 20 og 21 gir grunn til å tro at dette er fordi en så stor del av de som benytter lett MC er 16 og 17 år gamle og at disse kjøretøyene har mulighet til høy hastighet.

Antall drepte eller hardt skadde per million personkm for moped i 2022 var 0,019, mens det for lett MC var 0,287. Det vil si at det er 15 ganger flere drepte eller hardt skadde per kjøretøykm på lett MC sammenlignet med moped.



Figur 32: Drepte eller skadde per million personkilometer i 2022 fordelt på trafikantgrupper

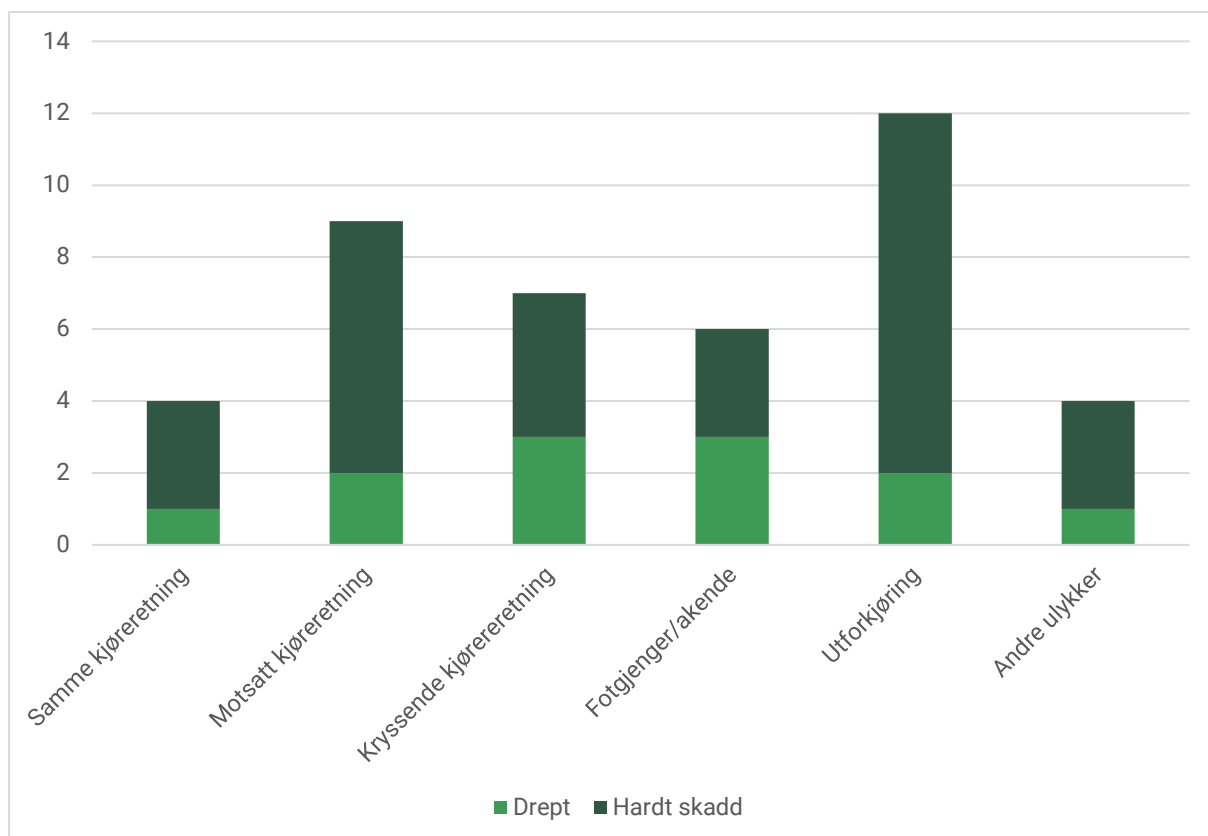


Figur 33: Fv55 Sognefjellet – Populær MC strekning. Foto Steinar Svensbakken

1.8.12. Risiko i trafikken for eldre

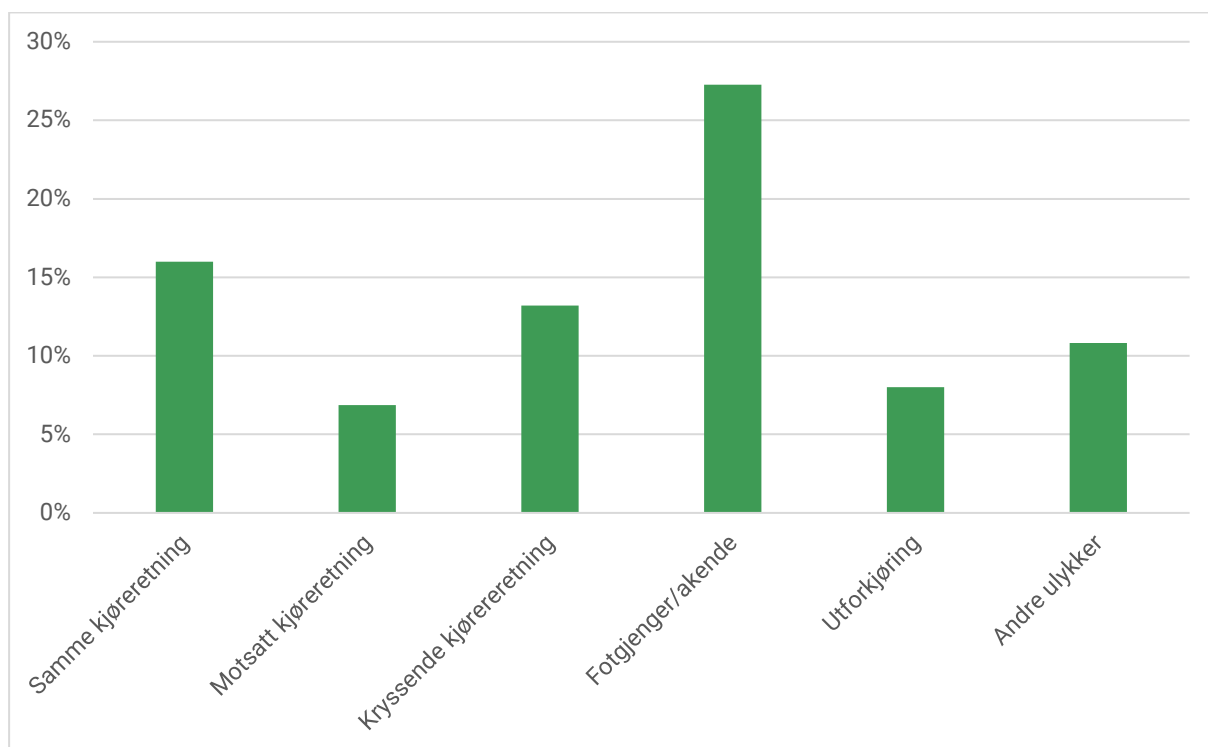
Ifølge rapport om risiko i veitrafikken fra TØI er det de eldre som har høyest risiko for å omkomme som bilfører eller bilpassasjer (Bjørnskau m.fl., 2024). En viktig grunn til dette er at de eldre har lavere tåleevne enn yngre. Risikoen for de eldste har imidlertid blitt kraftig redusert etter 2010. Blant fotgjengere har de eldre over 75 år mye høyere risiko enn andre grupper. Det er også en tendens til høyere risiko for eldre syklister sammenlignet med yngre syklister.

Den vanligste ulykkestypen for de eldre over 75 år er utforkjøringsulykker, men det er også den vanligste ulykkestypen i Innlandet når vi ser på hele befolkningen.



Figur 34: Antall drepte eller hardt skadde på 75 år eller eldre i Innlandet i perioden 2019-2023, fordelt på ulykkestyper

Ser vi på hvor stor andel av de drepte og hardt skadde i forskjellige ulykkestyper som var 75 år eller eldre, kan vi se mer om hvor eldre trafikanter skiller seg ut fra de yngre trafikantene. Figuren under viser at eldre utgjør en større andel av de drepte og hardt skadde i fotgjengerulykker, ulykker i samme kjøreretning og kryssulykker. I 2021 utgjorde eldre 10 % av befolkningen i Innlandet. Sannsynligvis har de eldre færre kjørte km enn de fleste andre aldersgrupper, så risikoen er nok høyere enn figuren under viser. Halvparten av de drepte fotgjengerne i perioden 2019-2023 var 75 år eller eldre (3 av 6).

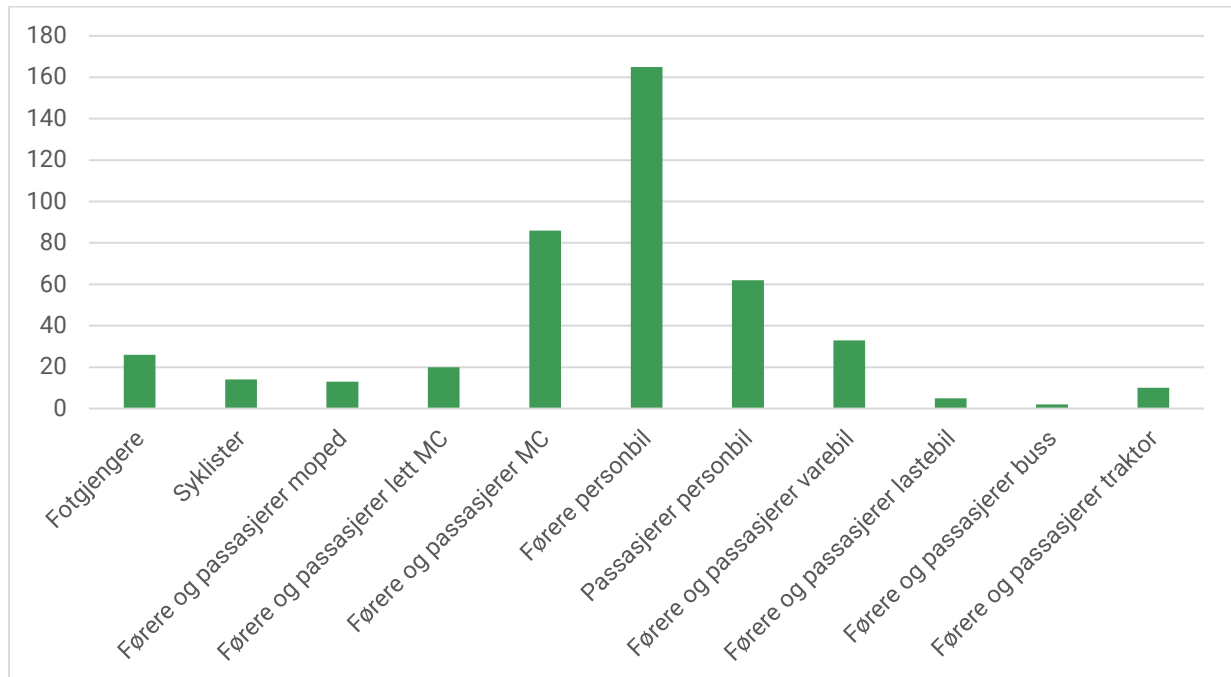


Figur 35: Figuren viser hvor stor andel av de drepte og hardt skadde i forskjellige ulykkestyper som var 75 år eller eldre i Innlandet i perioden 2019-2023



Figur 36: Befaring sammen med ulykkesgruppa i Statens vegvesen. Foto Steinar Svensbakken

1.8.13. Trafikantgruppe



Figur 37: Antall drept eller hardt skadd på fylkesvegnettet i Innlandet fordelt på trafikantgruppe, 2014-2023

Figuren over viser hvilke trafikantgrupper som oftest blir drept eller hardt skadd på fylkesvegnettet i Innlandet. Personer i personbiler er den trafikantgruppen som har flest drepte og hardt skadde i trafikkulykker. Dette henger sammen med at det også er flest kjøretøykilometer i for denne trafikantgruppen.

MC

MC/Moped utgjør 24 % av ulykkene med drept eller hardt skadd i Innlandet de siste 10 årene. Nasjonalt er andelen også 24 %. I forhold til kjørte km har MC en stor risiko (se figur 32). Tung MC har ca. 24 ganger flere drepte og hardt skadde per kjørt distanse i forhold til bilførere. De samme tallene for lett MC er 57, og for moped 4 ganger flere drepte og hardt skadde per kjørt distanse. Tung MC har et større utslag i ulykkesstatistikken fordi det kjøres mer tung MC enn lett MC og moped. Tung MC utgjør ca. 18 % av alle ulykkene med drepte og hardt skadde i Innlandet. Lett MC utgjør ca. 3 % og moped ca. 2 %.

Traktor

Selv om trafikantgruppen «traktor» totalt sett er lite involvert i ulykker (se figur 35), har det skjedd en del traktorulykker i Innlandet de siste årene. Fra 2015 til 2019 var det ingen traktorulykker på offentlig veg i Innlandet, mens fra 2020 til 2023 skjedde det 11. I disse 11 ulykkene ble 1 drept, 2 hardt skadd og 8 lettere skadd. Alle disse var 16 eller 17 år gamle. Sikkerhet og traktor er satt inn som et tema under opplegget *Si ifra* som Innlandet fylkeskommunes trafikksikkerhetsutvalg har i andre klasse på de videregående skolene.

1.9. Forslag til fokusområder

Basert på ulykkesdataene som er presentert i denne rapporten, har Trafikksikkerhet og planforvaltningsenheten i Samferdelsavdelingen utarbeidet en liste over områder vi mener bør ha høy prioritet med tanke på trafikksikkerhetstiltak i årene som kommer. Dette bør bakes inn i Innlandet fylkeskommunes strategiarbeid, handlingsprogram og følges opp politisk.

Disse områdene er:

- Utforkjøringsulykker (se kap. 1.8.1)
 - Ansvar: Handlingsprogram (tiltak i risikokurver)
- Møteulykker (se kap. 1.8.2)
 - Ansvar: Handlingsprogram
- 16-17 åringer på lett MC (se kap. 1.9)
 - Ansvar: Politisk/FTU
- Traktor (se kap. 1.10.1)
 - Ansvar: Politisk/FTU
- Gammel bilpark (eldst i landet), mange kjøretøykilometer (lengst i landet) (se kap. 1.6 og 1.7)
 - Politisk
- Tiltak rettet mot eldre trafikanter (se kap. 1.9.3)
 - Politisk/FTU
- Tiltak rettet mot MC (se kap. 1.9.3)
 - Politisk/FTU

1.11. Øvrige tiltak

1.11.1. Nedsatt fartsgrense

Siste ti år (2014-2023) har 63 personer mistet livet og 374 personer blitt hardt skadd på fylkesvegene i Innlandet.

På fylkesveger med fartsgrense 80 km/t har 46 personer mistet livet og 209 personer blitt hardt skadd i Innlandet i samme periode.

En fartsgrensereduksjon på 10 km/t vil gi en gjennomsnittlig hastighetsreduksjon på 3,2 km/t og en reduksjon på 23 % drepte og 17 % hardt skadde (Elvik, 2019).

Hadde generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk vært 70 km/t i stedet for 80 km/t i ville det ifølge nevnte tall vært (46*23%) 11 færre drepte og (209*17 %) 36 færre hardt skadde de siste ti årene på fylkesvegene i Innlandet. Det tilsier en reduksjon på 17 % drepte og 10 % hardt skadde totalt på fylkesvegene i Innlandet. Disse ulykkene er det for sent å gjøre noe med, men om vi får satt ned generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk nå, eller innen en viss tid, kan effekten være lik for neste periode. Derfor oppfordrer vi ledelsen til å legge opp en påvirkningsstrategi mot Vegdirektoratet for å få til dette.

Buskerud fylkeskommune har allerede uttrykt vilje til å jobbe med å få redusert den generelle fartsgrensen. Temaet ble tatt opp på trafikksikkerhetskonferansen 2024. Dette viser at flere fylkeskommuner er inne på samme tankegang.



Figur 38: Fartsgrense 60km/t på Røysumslinna på Gran. Foto Steinar Svensbakken

1.11.2. TS-revisjoner av planer

Innlandet fylkeskommune vedtok våren 2024 en forskrift for krav til Trafikksikkerhetsrevisjoner (TS-revisjoner). Tabellen under oppsummerer vedtaket. Et slikt vedtak er et viktig skritt i retning av en systematisk trafikksikkerhetstankegang som på sikt vil gi resultater. Dette er en del av en sikkerhetsstyringstankegang som vi jobber med å få innarbeidet i Innlandet fylkeskommune.

Tiltak	Type	Retningslinjer for Innlandet fylkeskommune	
		Store vegprosjekt som krever konsekvensutredning i hht. Plan og bygningsloven	Mindre vegprosjekt, men med kostnadsramme over 5 millioner kr
Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse		Skal	
TS-revisjon	Reg.plan	Skal	Skal
	Byggeplan	Skal	Bør
	Før åpning	Skal	Skal*
	Etter åpning	Skal	Kan

**TS-vurdering på ferdigvegsbefaring tilstrekkelig for mindre prosjekt < 20 mill.kr*

Dette er et viktig tiltak for å sikre god trafikksikkerhetsstandard på fremtidige prosjekter. Dette gjelder både prosjekter i egen regi og for eksterne utbyggere som bygger på vårt vegnett.

I mange tilfeller handler trafikksikkerhet om detaljer. Mange små justeringer mot noe som er mer trafikksikkert, vil i sum gi utslag på ulykkestallene i fremtiden selv om det virker som små detaljer i enkeltsaker. Slike små detaljer er det lett å overse og det er derfor det er så viktig å TS-revidere prosjekter.

Referanser

Elvik, R. (2019). A comprehensive and unified framework for analysing the effects on injuries of measures influencing speed. *Accident Analysis and Prevention*, 125, 63–69.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457518310716>

Bjørnskau, T, Høye, A.K., Ellis, I.O., Grue, B. (2024). Risiko i veitrafikken 2021/22.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=77454>

Høye, A. K. (2017). Bilalder og risiko. TØI-rapport 1607/2017. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

<https://www.toi.no/getfile.php/1347177->

[1519652664/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2017/1607-2017/1607-2017-sam.pdf](https://www.toi.no/getfile.php/1347177-1519652664/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2017/1607-2017/1607-2017-sam.pdf)



Innlandet
fylkeskommune