POLITIET
UTRYKNINGSPOLITIET

Politidirektoratet/Utrykningspolitiet



Politiets tilstandsanalyse for 2027

Trafikksikkerhetsarbeid

November 2026

Forord

Politiets trafikksikkerhetsarbeid bygger på et tydelig mål: at ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken. Tilstandsanalysen for 2026 viser at vi fortsatt står overfor tre gjennomgående utfordringer som ligger bak de mest alvorlige ulykkene, for høy fart, uoppmerksomhet og rus. Dette er faktorer som år etter år tar liv, og som krever at politiet er både målrettet og til stede der risikoen er størst.

For politiet er analysen et sentralt kunnskapsgrunnlag. Den gir oss et presist bilde av risikoutviklingen og skal brukes aktivt når vi prioriterer og gjennomfører kontrollvirksomheten. Slik forebygger og avdekker vi trafikkriminalitet og bidrar til å redusere antallet alvorlige ulykker.

Tilstandsanalysen er også et viktig verktøy i vår kommunikasjon med trafikantene, både gjennom ordinære kanaler og i sosiale medier. Innsikten gjør oss i stand til å formidle tydelige, relevante og treffsikre budskap som kan påvirke adferd og styrke trafikksikkerheten.

Politiets arbeid er en sentral del av nullvisjonen, den felles ambisjonen om at ingen skal miste livet eller bli hardt skadd på norske veier. Med denne analysen som grunnlag skal politiet fortsette å være en tydelig, kunnskapsbasert og handlekraftig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet på norske veier.

Knut Smedsrud

Sjef Utrykningspolitiet

Innhold

Sammendrag 6
Ulykkesbildet 6
De viktigste ulykkesårsakene 7
Risikomiljøer og verneutstyr 8
Utviklingstrekk fremover 8
1. Analyse av ulykker i trafikken 9
1.1. Trafikkulykker uten personskade 9
1.2. Samfunnsøkonomisk kostnad ved ulykker 9
1.3. Internasjonal statistikk 10
1.4. NÅR skjedde ulykkene? 10
1.4.1. Måned 10
1.4.2. Ukedag og tid på døgnet 11
1.5. HVOR skjedde ulykkene? 11
1.5.1. Politidistrikt 11
1.5.2. Vei og fartssone 12
1.6. Type ulykke 13
1.7. HVEM ble drept eller hardt skadd i trafikken? 14
1.7.1. Trafikantgruppe 14
1.7.2. Kjønn 20
1.7.3. Alder 20
1.8. Årsaker 22
2. Hastighet 23
2.1. Hastighet i ulykker 23
2.2. Hastighet i trafikken 23
2.3. Avdekte hastighetsoverskridelser i trafikken 25
2.3.1. Alvorlighetsgrad 25
2.3.2. Tid på året 25
2.3.3. Politidistrikt 26
2.3.4. Type kjøretøy 27
2.3.5. Alder 28
2.3.6. Kjønn 29
2.3.7. Gjengangere 29
3. Ruspåvirket kjøring 30
3.1. Rus i ulykker 30
3.2. Rus i trafikken 30
3.3. Anmeldelser ruspåvirket kjøring 31
3.3.1. Alder og kjønn 31

3.3.2. Nasjonalitet 31
3.3.3. Kjøretøy 32
3.3.4. Gjengangere 32
3.3.5. NÅR skjedde ruskjøringen? 32
3.3.6. Politidistrikt 33
3.3.7. Type rus 35
3.4. Rus i samfunnet 36
3.4.1. Alkohol 36
3.4.2. Illegale rusmidler 36
3.4.3. Rusgivende legemidler 37
4. Uoppmerksomhet 38
4.1. Uoppmerksomhet i ulykker 38
4.1.1. Mobilbruk 38
4.1.2. Tretthet/sovning i ulykker 38
4.2. Uoppmerksomhet i trafikken 38
4.2.1. Mobilbruk 39
4.3. Reaksjoner uoppmerksomhet 39
4.3.1. Avdekte tilfeller av ulovlig bruk av mobiltelefon 39
4.3.2. Overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene 42
5. Aggressiv eller farlig atferd 43
5.1. Aggressiv eller farlig atferd i ulykker 43
5.2. Aggressiv eller farlig atferd i trafikken 43
5.3. Risikogrupper 45
5.3.1. Street Meets, rånemiljø 45
5.3.2. MC 46
5.3.3. ATV/UTV 46
6. Verneutstyr 48
6.1. Verneutstyr i ulykker 48
6.1.1. Bilbelte 48
6.1.2. Hjelm 48
6.1.3. Refleks 48
6.2. Verneutstyr i trafikken 48
6.2.1. Bilbelte 48
6.2.2. Sikring av barn i bil 49
6.2.3. Hjelm 50
6.2.4. Refleks 51
6.3. Reaksjoner manglende bruk av verneutstyr 51
6.3.1. Bilbelte 51

6.3.2. Sikring av barn i bil....52
6.3.3. Hjelm....52
7. Trender....53
7.1. Trafikkutvikling....53
7.2. Kjørelengder personbil....53
7.3. Kjøretøyutvikling....54
7.3.1. Antall registrerte kjøretøy....54
7.3.2. Utvikling kjøretøyparken....54
7.3.3. Kjøretøyteknologi....54
7.4. Førerkort....55
7.5. Befolkningsutvikling....55
7.6. Diverse....56
8. Vedlegg....58
9. Referanser....60

Sammendrag

Trafikksikkerheten i Norge fikk en negativ utvikling i 2025. Totalt omkom 106 personer i 96 trafikkulykker, mens 645 personer ble hardt skadd. Dette representerer en økning sammenlignet med 2024, da 87 personer mistet livet og 578 ble hardt skadd. Resultatet ligger betydelig over nasjonale målsettinger. Målkurven for 2025 tilsvarte maksimalt 475 drepte og hardt skadde, mens det faktiske tallet ble 751. Også målet for antall drepte ble overskredet betydelig. Målsettingen var 72 omkomne, mens resultatet ble 106.

Samtidig har Norge over tid hatt svært lav trafikkdødelighet i et internasjonalt øyemed. Siden 2015 har Norge vært blant landene med færrest trafikkdrepte per innbygger. Den samfunnsøkonomiske belastningen ved trafikkulykker er likevel betydelig. Personskader i veitrafikken ble beregnet til å koste samfunnet 17,7 mrd. kroner i 2024, mens materielle skader utgjorde ytterligere 15,9 mrd. kroner.

Ulykkesbildet

De alvorlige ulykkene har en tydelig sesongvariasjon. Flest skjer i perioden mai–september, da det i gjennomsnitt har vært 71 alvorlige ulykker per måned de siste fem årene, mot 38 i de øvrige månedene. Ettermiddagstimene, særlig tidlig i uken, har flest alvorlige ulykker. Målt per innbygger har de tre nordligste politidistriktene flest trafikkdrepte, mens Innlandet også ligger høyt. En av grunnene til det kan være at Innlandet har omfattende gjennomgangstrafikk. For øvrig synes dårlig vær og lange vintre ikke å forklare forskjellene. På veinettet skjer flest alvorlige ulykker på fylkesveier og i 80-soner, da disse er de hyppigste veitypene av veinettet. Når ulykkene ses i forhold til veilengde, er imidlertid Europa- og riksveiene klart mer ulykkesutsatte.

Møteulykker og utforkjøringer dominerer dødsulykkene. I perioden 2021–2025 utgjorde møteulykker 36 % og utforkjøringer 34 % av dødsulykkene. For hardt skadde var utforkjøring den største ulykkestypen, etterfulgt av møte- og kryssulykker.

Personbil, MC og unge trafikanter peker seg særlig ut. Personer i bil utgjorde 41 % av alle drepte og hardt skadde i perioden 2021–2025. Samtidig er motorsyklister, mopedister, syklister og fotgjengere klart overrepresentert når ulykkestallene vurderes opp mot hvor mye de ulike trafikantgruppene eksponeres for trafikk. Tung og lett MC har høyest risiko. Totalt ble 859 personer drept eller hardt skadd på MC eller moped i femårsperioden, tilsvarende 25 % av alle drepte og hardt skadde.

MC-ulykkene har en sterk sesongprofil, med 84 % av de drepte og hardt skadde i perioden mai–september. For tung MC peker analysene særlig på høy fart, manglende førerdyktighet, gruppekjøring, risikoatferd og erfaring med kjøretøyet. Teknisk tilstand, trimming og sikkerhetsutstyr kan også være risiko-markører. For lett MC og moped er 16- og 17-åringer sterkt overrepresentert.

Sykkel og liten elektrisk motorvogn utgjorde 13 % av de drepte og hardt skadde i 2021–2025. Det antas at de reelle tallene er betydelig høyere enn politiets registreringer, særlig fordi eneulykker ikke alltid kommer med i den offisielle ulykkesstatistikken. Elsparkesykler peker seg ut med utfordringer knyttet til høy fart, rus, risikoatferd, flere personer på samme kjøretøy, manglende hjelm og ulovlig modifisering.

Alder og kjønn er også sentrale risikofaktorer. I 2025 var det flest drepte og hardt skadde blant 18-åringer, etterfulgt av 16- og 17-åringer. Personer under 25 år og personer over 75 år er overrepresentert når ulykkestallene sammenholdes med eksponering. Menn utgjorde 77 % av de omkomne i perioden 2021–2025, og hele 84 % av de omkomne i 2025.

De viktigste ulykkesårsakene

Menneskelig atferd er den klart viktigste faktoren bak dødsulykkene. Statens vegvesens dybdeanalyser viser at trafikkatferd medvirket til 90 % av dødsulykkene i 2025. Veiforhold medvirket til 33 %, kjøretøyforhold til 19 % og ytre forhold til 11 %. Kombinasjoner av ruspåvirkning, høy fart og manglende sikkerhetssystem var til stede i 51 % av dødsulykkene.

Høy hastighet medvirket til 33 % av dødsulykkene i 2025. Hastigheten bidrar både til at ulykker skjer og til at konsekvensene blir alvorlige. Analysene viser at høy fart medvirket til at ulykken ble dødelig i 53 % av dødsulykkene. Målingene fra Statens vegvesens målestasjoner viste at 63,6 % av kjøretøyene overholt fartsgrensen i 2025, som er en økning fra 61,9 % i 2024. Fra 2006 har andelen økt med hele 18 prosentpoeng. Målsetningen i tiltaksplanen er på 72 % overholdelse. Flest overholdt fartsgrensen i tofelts-90-sone (73,5 %), mens færrest overholdt fartsgrense i flerfelts-90-sone (48,5 %). Andelen som overskred fartsgrensen med henholdsvis 10, 20 og 30 km/t utgjorde 4,3, 0,74 og 0,16 % av kjøretøyene i 2025. Politiets kontrollaktivitet resulterte i totalt 194 430 reaksjoner for fartsovertredelser i 2025, omtrent på samme nivå som året før. Samtidig har alvorlighetsgraden i fartsovertredelsene gått ned over tid, i takt med lavere hastighetsnivåer på norske veier. Unge førere er særlig fremtredende: 18–24-åringer utgjorde 8 % av bilførerne i trafikken, og sto for hele 32 % av anmeldelsene for fartsovertredelser i manuelle kontroller.

Ruspåvirket kjøring er en annen sentral utfordring. Ruspåvirkning var en sannsynlig medvirkende faktor i 25 % av dødsulykkene i 2025. Politiet registrerte 10 409 anmeldelser for ruspåvirket kjøring, 4 % færre enn i 2024. Gjengangerproblematikken er betydelig: 39 % av personene som ble anmeldt for ruspåvirket kjøring hadde mer enn én slik anmeldelse i perioden 2000–2025. De ruspåvirkede førerne har dessuten en bred kriminalitetsbelastning, hele 78 % var registrert med andre lovbrudd i perioden.

Uoppmerksomhet medvirker også i et betydelig antall ulykker. Manglende informasjonsinnhenting ble vurdert som medvirkende i 18 % av dødsulykkene i 2025. Utrykningspolitiets analyse av 2024 vurderte uoppmerksomhet som hovedårsak i 16 % av dødsulykkene. Mobilbruk ble knyttet til 3 % av dødsulykkene i 2025, mens tretthet medvirket i 13 %. Politiets muligheter for å forebygge uoppmerksomhet er i hovedsak knyttet til kontroll av mobilbruk.

Analysene av dødsulykker viser dessuten betydningen av aggressiv og farlig atferd, førerfeil og manglende førerdyktighet. Utrykningspolitiets analyse av dødsulykkene i 2024 vurderte risikoatferd som hovedårsak i 20 % av dødsulykkene. Statens vegvesens analyser fant at særlig risikofylt atferd medvirket til 6 % av dødsulykkene i 2025, mens faktorer knyttet til manglende førerdyktighet kan ha medvirket til 36 %.

Risikomiljøer og verneutstyr

Street meets og rånemiljøer utgjør fortsatt trafikksikkerhetsutfordringer. Street meets organiseres i stor grad gjennom sosiale medier og kan samle mange kjøretøy og tilskuere. Risikoen knytter seg særlig til spinning, dragrace, ekstrem hastighet og kjøring tett på ubeskyttede tilskuere. Fenomenet forekommer særlig vår–høst, på kvelder og netter i helger og høytider. Det har også et grenseoverskridende preg.

ATV/UTV er en annen fremvoksende utfordring. Politiet rapporterer om råkjøring, høy hastighet, trimming, kjøring uten førerkort eller i rus, mindreårige førere, manglende hjelm og uregistrerte kjøretøy. Det er også registrert tilfeller der ATV/UTV ikke stopper for kontroll eller stikker fra politiet.

Bruk av verneutstyr reduserer konsekvensene når ulykken først skjer. I 2025 omkom 50 personer i bil og tungbil, 16 % av dem brukte ikke bilbelte eller brukte det feil. For MC brukte alle de 24 omkomne hjelm, men tre hadde ikke festet hjelmen korrekt. Blant syklister og elsparkesyklister var det også flere omkomne uten hjelm. Bilbeltebruken blant lette kjøretøy var 96,9 % i 2024, mens bruken blant førere av tunge kjøretøy var betydelig lavere: 86,2 %. Samtidig var bare 79 % av barn i alderen 1–8 år riktig sikret i bil i 2025, mot et mål på 85 %.

Utviklingstrekk fremover

Flere utviklingstrekk kan påvirke trafikksikkerheten de kommende årene. Trafikken øker gradvis, kjøretøyparken blir mer sammensatt, og nye transportformer som elsparkesykkel, ATV og mikrobiler blir stadig vanligere. Kjøretøyene blir samtidig større og tyngre, noe som kan påvirke både skadeomfang og risiko, særlig for fotgjengere. På den andre siden ventes ny sikkerhetsteknologi å gi betydelige sikkerhetsgevinster. Fra juli 2026 stilles det blant annet krav om avansert nødbrems for fotgjengere og syklister, bedre førerovervåkning og bedre sikt. Utviklingen mot mer automatiserte kjøretøy kan på lengre sikt endre risikobildet, men det er fortsatt flere uavklarte spørsmål knyttet til systemenes sikkerhet, førerovervåkning og ansvar.

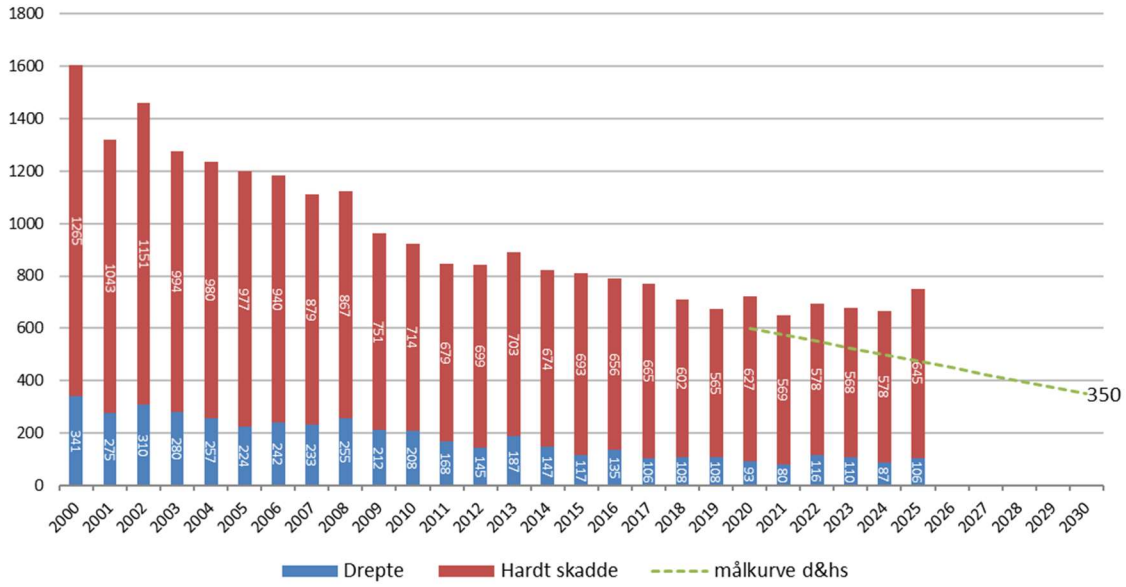
For øvrig forventes vekst i turisme og varetransport. I tillegg til at den demografiske utviklingen også er viktig. Norge får en stadig eldre befolkning, og eldre trafikanter er mer utsatt for alvorlige skader ved ulykker. Økt legemiddelbruk blant eldre kan også påvirke trafikksikkerheten.

Samlet viser tilstandsanalysen et bilde av en norsk trafikk som fortsatt er blant verdens sikreste, men hvor den positive utviklingen ikke kan tas for gitt. Økningen i drepte og hardt skadde i 2025 viser at det fortsatt er langt igjen til målene i Nullvisjonen og Nasjonal transportplan. De viktigste utfordringene er i stor grad knyttet til menneskelig atferd – særlig fart, rus, uoppmerksomhet, risikoatferd og manglende førerdyktighet – og til trafikantgrupper med høy risiko, som MC-førere, unge førere, syklister og brukere av små elektriske kjøretøy.

Samtidig endres trafikkbildet gjennom økt trafikk, en mer sammensatt kjøretøypark, flere ATV-er og elsparkesykler, tyngre personbiler, mer turisme og en aldrende befolkning. Ny kjøretøyteknologi og skjerpede sikkerhetskrav kan redusere risikoen, men utviklingen vil avhenge av om sikkerhetsgevinstene er store nok til å oppveie økt eksponering og nye risikoforhold. For politiets trafikksikkerhetsarbeid understreker analysen dermed betydningen av målrettet og kunnskapsbasert innsats rettet mot de ovennevnte problemstillingene.

1. Analyse av ulykker i trafikken

I 2025 ble 106 personer drept i 96 ulykker, og 645 ble hardt skadd. Det var høyere enn i 2024 da 87 ble drept og 578 hardt skadd. Målkurven for 2025 var på 475 drepte og hardt skadde, som er 58 % lavere enn hva som ble resultatet for 2025. I tillegg til mål om maks 350 drepte og hardt skadde i trafikken i 2030 er det også satt et måltall for antall drepte – maks 50. I følge denne målkurven skulle det vært maks 72 drepte i 2025, noe som er 48 % under resultatet for 2025.



- **Figur 1: Antall drepte og hardt skadde i trafikken.**

1.1. Trafikkulykker uten personskade

Politiet registrerer også trafikkulykker uten personskade. Trenden de siste 25 årene er jevnt økende og fra rundt 2010 utgjorde materiellskadeulykkene flere saker enn personskadeulykkene.

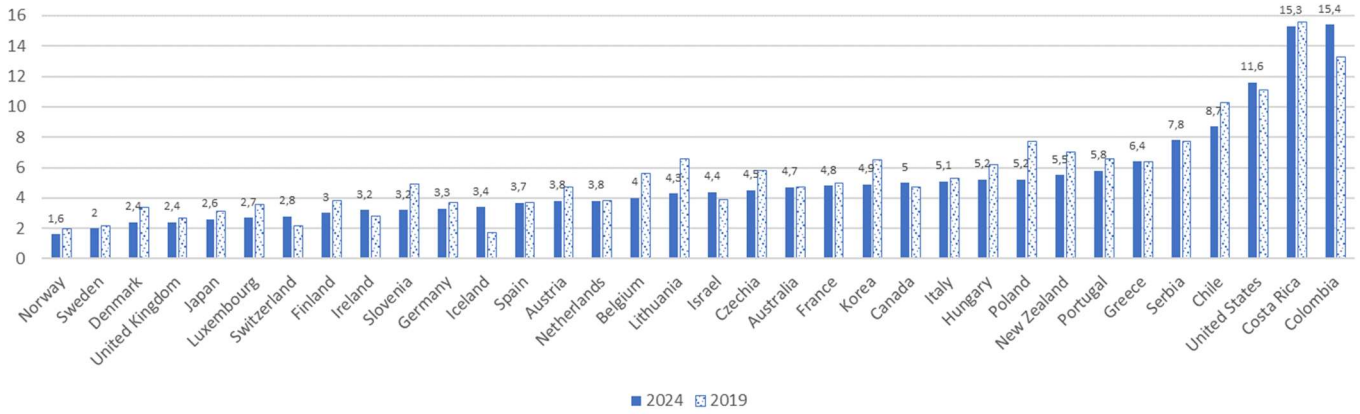
1.2. Samfunnsøkonomisk kostnad ved ulykker

Beregninger anslo at personskader i veitrafikken kostet samfunnet 17,7 mrd. kr i 2024.[1] I tillegg viser statistikk for forsikringsutbetalinger at materielle skader i veitrafikken hadde en samlet kostnad på 15,9 mrd. kr i 2024 (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner, 2026)

[1] Totale ulykkeskostnadene per skadetilfelle: 46,7 mill. kr for en drept, 16,8 mill. kr for en hardt skadd og 1,12 mill. kr for en lett skadd. Kostnadene fra personskadeulykker omfatter to komponenter. Den realøkonomiske komponenten omfatter medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjons bortfall. Den såkalte velferdskomponenten er verdien av velferdstapet trafikkskadde og pårørende opplever som følge av redusert livskvalitet ved tap av helse eller leveår.

1.3. Internasjonal statistikk

Norge har siden 2015 mer eller mindre hatt de laveste tallene for antall trafikkdrepte pr million innbyggere i Europa. Med unntak av noen bystater og små øystater, har Norge også lavest tall på verdensbasis.[2][3] Utviklingen på antall drepte i trafikken er sterkt sammenlignbar for de nordiske landene.[4]

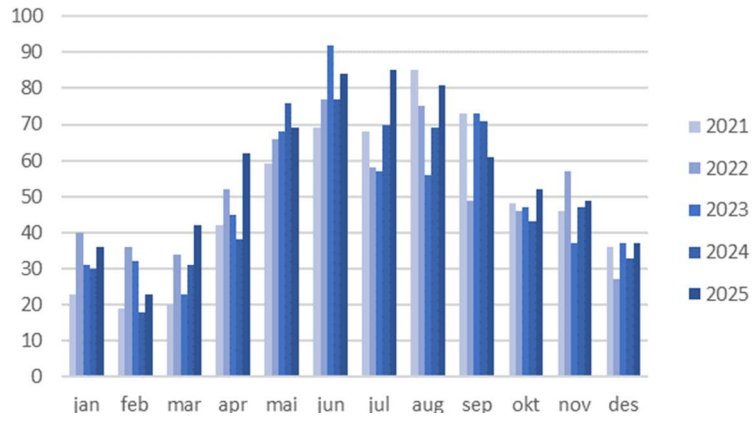


- **Figur 2: Antall drepte i trafikken pr million innbyggere.[5]**

1.4. NÅR skjedde ulykkene?

1.4.1. Måned

Vi har flest alvorlige ulykker i månedene mellom mai og september. I den siste femårsperioden var det i gjennomsnitt 71 alvorlige ulykker pr måned i disse månedene, mens i de øvrige syv månedene av året var gjennomsnittet 38 alvorlige ulykker pr måned (se figur 3).



- **Figur 3: Antall ulykker med drepte og hardt skadde per måned.**

Høyere ulykkestall om sommeren kan delvis forklares med mer trafikk. Basert på salg av bilbensin og autodiesel kan vi anta at det er mer trafikk i sommermånedene. Totalt salg av bilbensin og autodiesel var 11 % høyere i de tre sommermånedene enn øvrige måneder i 2025. Type trafikk kan derimot antas å være noe ulik, det er mer turisttrafikk og mindre

[2] https://www.itf-oecd.org/IRTAD (lest180626)
[3] https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population)
[4] https://www.itf-oecd.org/transport-data-dashboard (lest180626)
[5] https://www.itf-oecd.org/road-safety-dashboard (lest180626)

jobbrelatert trafikk. Salg av autodiesel hadde et markant dropp i juli. Det kan ha en sammenheng med at store deler av næringslivet og bygg- og anleggsbransjen, som er en stor kjøpegruppe for diesel, har ferie.

1.4.2. Ukedag og tid på døgnet

Tabell 1 viser antall ulykker med drepte og hardt skadde i 2021-2025 fordelt på ukedag og tid på døgnet. Det er fargelagt med sterkere gulfarge for tidspunkt med flest ulykker og sterkere grønnfarge for tidspunkt med færrest ulykker. Vi ser at ettermiddagstimene, særlig de første dagene i uken, hadde flest alvorlige ulykker.

- **Tabell 1: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2021-2025 fordelt på ukedag og tid på døgnet**

	man	tir	ons	tor	fre	lør	søn	Totalt
0	16	12	15	15	17	23	22	120
1	4	6	4	4	2	18	13	51
2	4	3	3	6	4	9	21	50
3	3	5	3	6	4	8	12	41
4	2	4	2	8	3	7	7	33
5	5	4	4	6	5	6	5	35
6	18	11	16	15	9	4	10	83
7	22	28	26	24	24	6	5	135
8	22	21	28	13	18	3	7	112
9	22	18	25	17	16	8	10	116
10	17	17	10	13	21	28	10	116
11	18	14	18	19	16	19	23	127
12	33	25	17	23	29	16	18	161
13	22	24	31	29	35	28	21	190
14	33	37	25	36	37	43	32	243
15	48	53	31	39	37	32	35	275
16	25	46	44	43	46	33	29	266
17	37	28	31	35	32	27	20	210
18	31	27	24	32	21	20	19	174
19	21	30	28	10	28	22	20	159
20	21	16	17	15	19	22	16	126
21	14	15	17	12	15	15	16	104
22	14	10	12	8	15	13	13	85
23	3	7	3	10	19	17	4	63
Totalt	455	461	434	438	472	427	388	3075

1.5. HVOR skjedde ulykkene?

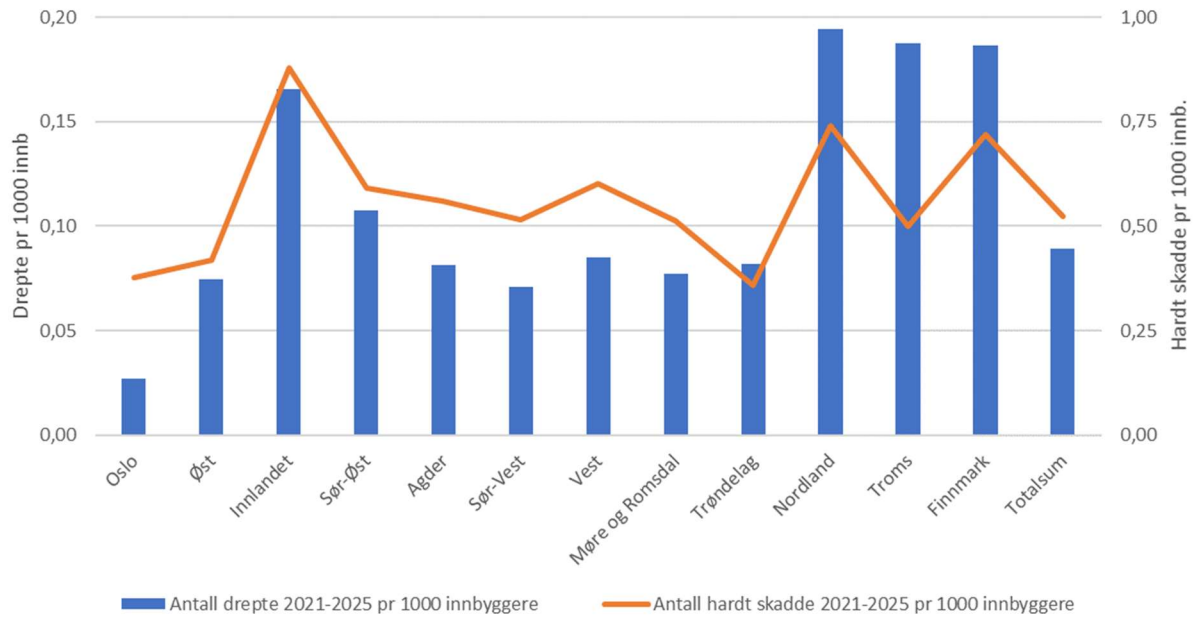
1.5.1. Politidistrikt

Målt i forhold til antall innbyggere var det flest drept i trafikken i de tre nordligste politidistriktene i perioden 2021-2025. Innlandet hadde flest hardt skadd, etterfulgt av Nordland og Finnmark i samme periode. For drepte var det lavest tall i Oslo og for hardt skadde lavest tall i Trøndelag (se figur 4).

Antall drepte i trafikken pr. 1000 innbyggere er betydelig høyere i de tre nordligste politidistriktene enn i øvrige politidistrikt, med unntak av Innlandet. Innlandet skiller seg derimot ut med vesentlig høyere gjennomfartstrafikk, som kan være en naturlig forklaring. Dårligere føreforhold med lengre vintre og mørketid synes ikke å være en forklaring da andelen dødsulykker som skjer i den kaldeste/mørkeste tiden på året, er lik som i resten av landet. Mer bilkjøring ser heller ikke ut til å forklare forskjellene, statistikk over gjennomsnittlig kjørelengde er lavere i de nordligste politidistriktene enn i landet for øvrig.[6]

De siste årene har det vært en sterk vekst av utenlandske turister som kjører bil i Norge. For perioden 2022-2025 var 9 % av de drepte utenlandske borgere uten norsk personnummer.

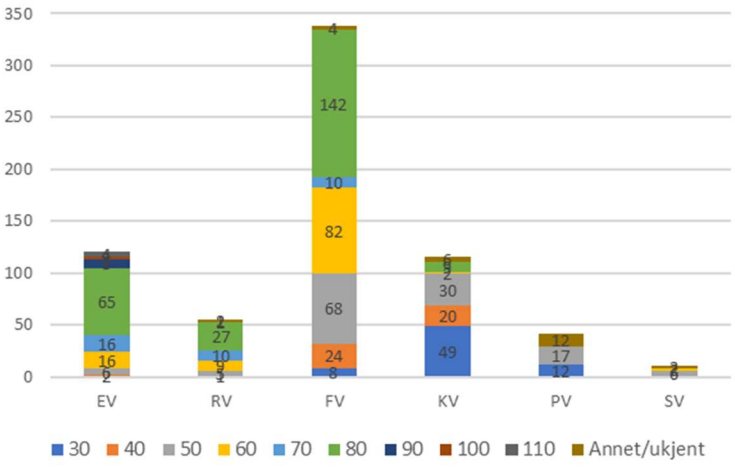
[6] https://www.ssb.no/statbank/table/12576 (lest240726)



- **Figur 4: Antall drepte og hardt skadde 2021-2025 pr. 1000 innbyggere, pr politidistrikt.**

1.5.2. Vei og fartssone

Det er flest alvorlige ulykker på fylkesveier og i 80-soner. Dette er den dominerende veikategorien og fartssonen for offentlig veinett i Norge.

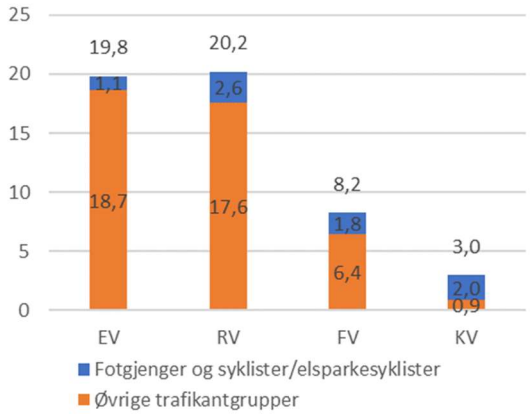


- Nær 50 % av alvorlige ulykker i 2025 skjedde på fylkesvei (fylkesvei utgjør 47 % av offentlig veinett).
- 40 % av alvorlige ulykker skjedde i 80-sone (80-soner utgjør 43 % av offentlig veinett).

- **Figur 5: Antall ulykker med drepte og hardt skadde 2025 fordelt på veikategori og fartssone.**

Ser man på antall alvorlige ulykker pr. kilometer vei, finner vi derimot at Europa- og riksvei har størst ulykkestetthet. Det samme gjelder 40- og 70-soner:

- Europa- og riksvei utgjør 11 % av offentlig veinett, men hadde 27 % av alle ulykker med drepte og hardt skadde i 2025.
- 40- og 70-soner utgjorde 5 % av veinettet, men hadde 12 % av de alvorlige ulykkene.

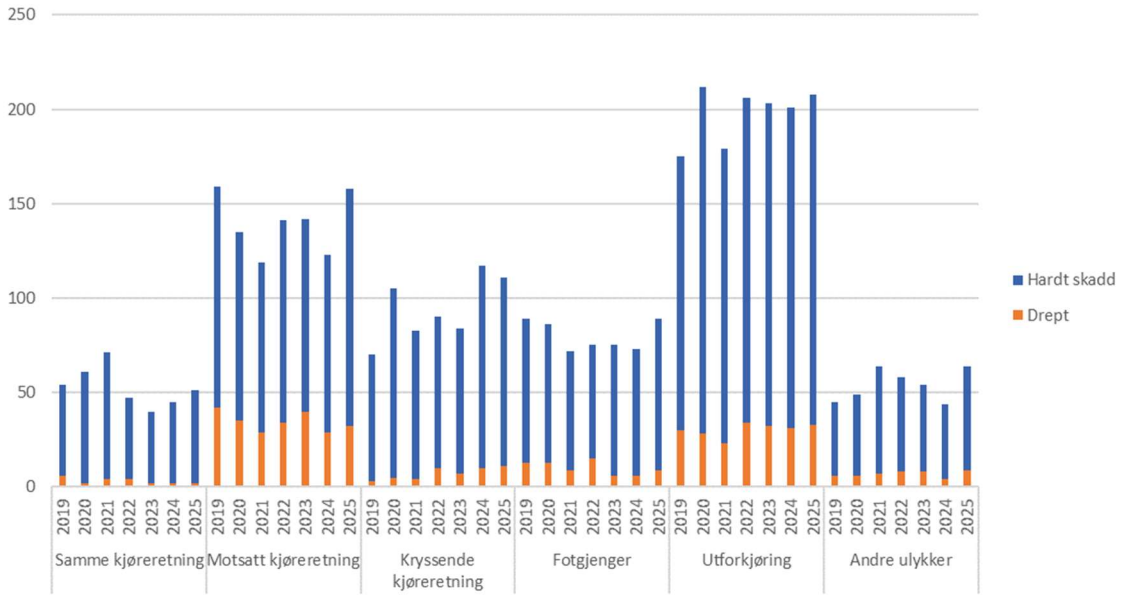


Drepte og hardt skadde pr 1000 km vei er dermed betydelig høyere på Europa- og riksvei enn både fylkesvei og kommunal vei. Forskjellen er enda mer markant hvis vi kun ser på ulykker uten drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. På kommunale veier var så mye som 68 % av drepte og hardt skadde i 2025 fotgjengere og syklister (se figur 6).

- **Figur 6: Antall drepte og hardt skadde 2025 pr. 1000 km., pr veikategori.**

1.6. Type ulykke

Dødsulykkene domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker. De utgjorde henholdsvis 36 og 34 % av alle dødsulykkene i perioden 2021-2025. Ulykker med hardt skadde er noe jevnere fordelt på flere ulykkestyper, men flest utforkjøringsulykker (32 %), dernest utgjorde møteulykkene 20 % og kryssulykkene 17 %. Vi ser ingen markante endringer i fordeling på ulykkestype de siste syv årene (se figur 7).

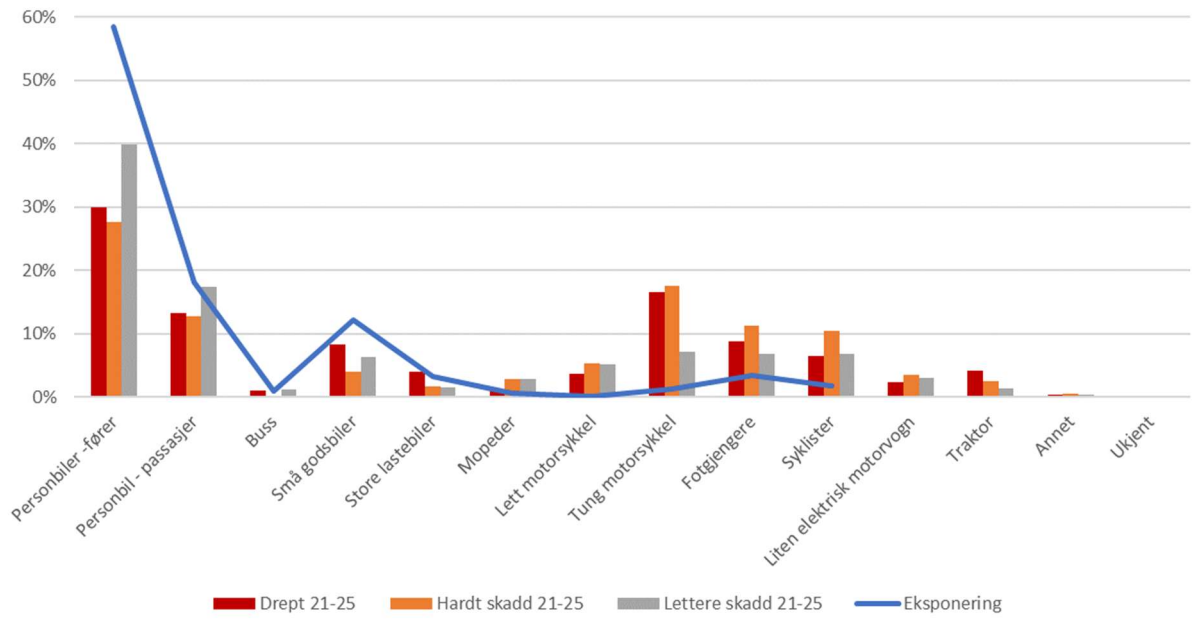


- **Figur 7: Antall drepte og hardt skadde i trafikken fordelt på ulykkestype.**

1.7. HVEM ble drept eller hardt skadd i trafikken?

1.7.1. Trafikantgruppe

Figur 8 viser hvordan de drepte og skadde i perioden 2021-2025 fordelte seg på trafikantgrupper (les: søylene). I tillegg viser den blå grafen hvordan trafikantgruppene anslagsvis fordeler seg i trafikken.



- **Figur 8: Andel drepte og skadde 2021-2025 fordelt på trafikantgrupper, samt trafikantenes eksponering i trafikken.**

Her ser vi at drepte og hardt skadde personbilførere utgjør en vesentlig lavere andel av de drepte og hardt skadde i trafikken sammenlignet med trafikkgruppens eksponering i trafikken. Det var også lavere andel drepte og hardt skadde personbilpassasjerer, personer i buss og lastebil sammenlignet med eksponeringstall. For moped, MC, sykkel og fotgjengere utgjorde derimot de drepte og hardt skadde en betydelig høyere andel enn hva deres eksponering i trafikken tilsier. De trafikantgruppene som peker seg ut med størst risiko (les: høyeste tall på drepte og hardt skadde sammenholdt mot eksponering) er for lett og tung MC.

Figur 9 viser drepte i trafikken fordelt på trafikantgrupper, samt øvrige involverte parter i døds-ulykkene.

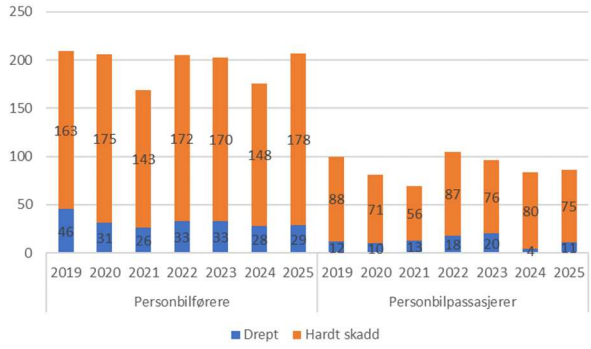
DREPTE	i kollisjon med... Fotgjenger	Sykkel	Moped	Lett MC	Personbil	Varebil	Lastebil	Buss	Traktor	Annet	Ingen andre enheter involvert	Sum
Fotgjenger	0	0	0	0	11	3	7	1	0	0	0	22
Elsparkesykkel	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1	2	6
Syklist	1	1	0	1	6	3	2	1	1	0	6	22
Moped	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	4
Lett MC	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	8	14
MC	0	0	0	0	12	1	3	2	1	0	32	51
Personbil	0	0	0	0	23	2	34	2	1	1	37	100
Varebil	0	0	0	0	4	1	13	2	1	1	4	26
Buss	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
Lastebil	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3	7	12
Traktor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10	12
Andre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Sum	1	1	1	1	66	11	60	9	4	8	111	273

- Figur 9: Antall dødsulykker 2023-2025.[7]

Personbil, fører og passasjer

2025	Personbilførere	Personbilpassasjerer	Totalt
Drept	29	11	40
Hardt skadd	178	75	253
Totalt	207	86	293

I perioden 2021-2025 ble 1440 personer drept eller hardt skadd i bil, hvorav 960 som førere og 440 som passasjerer. Personer drept eller hardt skadd i bil utgjorde 41 % av de drepte og hardt skadde i perioden. Vi ser ingen tydelige tegn til positiv utvikling for denne trafikantgruppen, jf. figur 10.



- Figur 10: Antall drepte og hardt skadde førere og passasjerer i personbil.

Personbil var i tillegg involvert i mange alvorlige ulykker der andre trafikantgrupper ble drept/ hardt skadd. I femårsperioden 2021-2025 utgjorde fører og passasjer av personbil 62 % av de drepte og

[7] *I tillegg 3 ulykker med drepte i både personbil og varebil (ført på linje varebil).

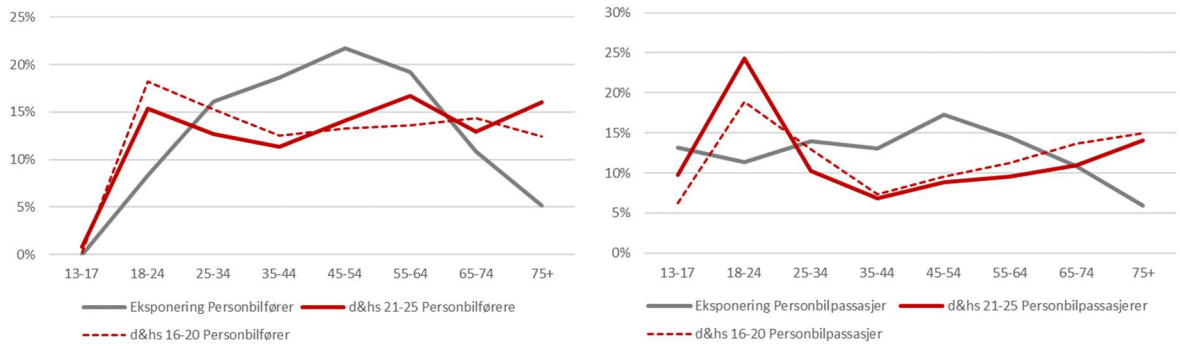
**I tillegg 1 ulykke med drepte i både varebil og buss (ført på linje buss).

Annet var tog, bybane, hjullaster, gravemaskin.

hardt skadde i ulykker der personbil var involvert. For øvrig var 11 % fotgjengere, 11 % syklister/elsparkesyklister og 13 % på moped/MC.

For perioden 2021-2025:

- Flest drepte og hardt skadde i personbil i Sør-Øst og Innlandet henholdsvis 209 og 196.
- Færrest drepte og hardt skadde i personbil i Finnmark (35).
- Flest drepte og hardt skadde i juni (142) og færrest i februar (79).
- For bilførere var det flest menn (63 %), for passasjerer var det flest kvinner (60 %). Dette gjenspeiler i stor grad eksponeringen i trafikken: bilførere: 65 % menn, bilpassasjerer: 70 % kvinner.
- Det var flest drepte og hardt skadde 18-åringer bland både førere og passasjerer.
- De yngste (les: 18-åringene) og de eldste er overrepresentert i de alvorlige ulykkene både for bilførere og bilpassasjerer. For bilførere var differansen mellom andel av trafikken og andel av de drepte og hardt skadde størst for de eldste, mens for bilpassasjerer var differansen størst for de yngste. Sammenlignet med forrige femårsperiode (2016-2020), ser vi at drepte og hardt skadde bilpassasjerer har blitt yngre, med høyere andel av de yngste aldersgruppene og lavere for de eldste. For bilførere ser vi nedgang for de yngste, mens det var økning for de aller eldste (se figur 11).



- **Figur 11: Fordeling på alder bilførere og bilpassasjerer: drepte og hardt skadde for periodene 2016-2020 og 2021-2025 og eksponering i trafikken.**

Varebil, lastebil og buss

2025	Varebil	Lastebil	Buss	Totalt
Drept	6	4		10
Hardt skadd	26	13	2	41
Totalt	32	17	2	51

Person i varebil, lastebil og buss utgjorde 7 % av alle drepte og hardt skadde for perioden 2021-25. Varebil, lastebil og buss var derimot involvert i flere alvorlige ulykker der det var andre trafikantgrupper som ble drept eller hardt skadd. Totalt var varebil, buss og lastebil involvert i 22 % av ulykkene med drepte og hardt skadde i perioden 2021-2025.

For dødsulykkene var andelen høyere. Totalt var varebil, buss og lastebil involvert i 39 % av dødsulykkene i perioden 2021-2025, hvorav lastebil var involvert i 27 %. I Trøndelag var lastebil involvert i hele 53 % av dødsulykkene i samme femårsperiode.

- **Tabell 2: Andeler av de drepte og hardt skadde 2021-2025 i varebil, buss eller lastebil: Andeler av dødsulykker og ulykker med drepte og hardt skadde 2021-2025 der varebil, buss eller lastebil var involvert.**

	i varebil	i buss	i lastebil
Avdel av de drepte 2021-2025	8 %	1 %	4 %
Andel av de drepte og hardt skadde 2021-25	5 %	0 %	2 %

	med varebil involvert	med buss involvert	med lastebil involvert
Andel av dødsulykkene 2021-2025	14 %	3 %	27 %
Andel av ulykkene med drepte og hardt skadde 2021-2025	11 %	2 %	10 %

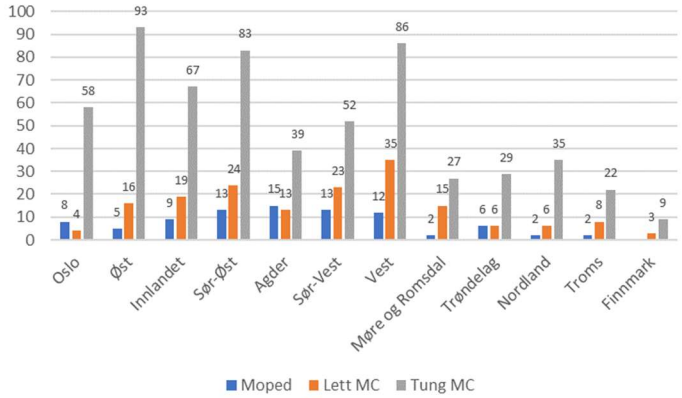
Motorsykkel og moped

2025	Moped	Lett MC	Tung MC	Totalt
Drept	1	5	20	26
Hardt skadd	13	35	98	146
Totalt	14	40	118	172

Totalt 859 personer ble drept eller hardt skadd på MC og moped i perioden 2021-2025, det utgjorde 25 % av alle drepte og hardt skadde.

Drepte og hardt skadde i femårsperioden 2021-2025:

- Øst hadde flest drepte og hardt skadde på tung MC, mens Vest hadde høyest tall for lett MC og Agder for moped (se figur 12).



- **Figur 12: Antall drepte og hardt skadde på lett og tung MC og moped 2021-2025, pr politidistrikt.**

- Sett i forhold til innbyggertall, hadde Innlandet og Vest flest drepte og hardt skadde på MC (med gjennomsnittlig henholdsvis 44 og 40 drepte og hardt skadde pr million innbyggere pr år), mens Trøndelag og Oslo hadde færrest (henholdsvis 13 og 14).
- Fylkesveiene har flest MC-ulykker: 58 % av drepte og hardt skadde på tung MC og 64 % av drepte og hardt skadde på lett MC.
- Europa- og riksveinettet hadde 18 % av drepte og hardt skadde på lett MC og 30 % av drepte og hardt skadde på tung MC.
- Alvorlige ulykker med lett MC skjedde oftere i lave fartssoner (60 sone og lavere), sammenlignet med hva som var tilfelle for alvorlige ulykker med tung MC.
- MC-ulykkene har sterk overvekt av menn:
    - Tung MC: 87%
    - Lett MC: 85 %
    - Moped: 74 %

- Drepte og hardt skadde på lett MC og moped var sterkt overrepresentert av 16- og 17-åringer. De utgjorde henholdsvis 75 % og 45 % av drepte og hardt skadde på moped og lett MC.
- Drepte og hardt skadde på tung MC hadde mer spredt aldersfordeling, men det var flest i aldersgruppen 50-60 år. I tillegg var det også høye tall for 18-åringer.
- 84 % av drepte og hardt skadde på MC var i perioden mai-september.
- Flest MC-ulykker skjedde på ettermiddagen.
-

En MC-studie gjennomført av TØI (Høye, Hesjevoll, & Enger, 2024) finner at ulykker med MC, særlig tung MC, er mer alvorlige enn ulykker med personbil. Studien forteller også at det oftere skjer utfor-kjøringsulykker med MC enn med bil. For dødsulykkene med tung MC er det flere ulykkesmekanismer enn for dødsulykkene med personbil. Dette gjelder særlig fart over fartsgrensen, fart som er for høy etter forholdene, manglende førerdyktighet eller kompetanse, kjøring i gruppe, erfaring med kjøretøyet, risikoatferd og plassering i kjørebanen. På den annen side er følgende faktorer sjeldnere til stede i ulykker med tung MC enn i ulykker med personbil: helse, trøtthet og distraksjon.

Politiet opplever at teknisk tilstand på MC kan være en risikomarkør, der mangler, trimming, kjøretøytype og sikkerhetsutstyr kan indikere høyere risiko.

Sykkel og liten elektrisk motorvogn

2025	Liten elektrisk motorvogn	Syklister	Totalt
Drept	2	11	13
Hardt skadd	34	69	103
Totalt	36	80	116

For perioden 2021-2025 ble 452 personer drept og hardt skadd på sykkel og på liten elektrisk motorvogn. Det utgjorde 13 % av alle drepte og hardt skadde.

- Flest i den varmeste årstiden (85% i perioden april-oktober), dog med et dropp i juli.
- Lavere tall i helgen.
- Nesten alle ulykkene skjedde på kommunal vei og fylkesvei (henholdsvis 43 og 42 %).
- Flest i 50-sone og lavere (84 % for liten elektrisk motorvogn og 75 % for sykkel).
- Flest menn, både for sykkel og liten elektrisk motorvogn (73 %). I følge reisevaneundersøkelsen (Bjørnskau, Høye, Ellis, & Grue, 2024) utgjør menn 69 % av syklistene.
- Alder:
    - Liten elektrisk motorvogn: 22 % under 16 år, flest mellom 25-35 år, 0,9 % 65+.
    - Sykkel: 8 % under 16 år, flest i alderen 45-65, 24 % 65+.

- Oslo hadde flest ulykker på sykkel og liten elektrisk motorvogn (hhv 30 og 26 %), Sør-Øst hadde nest flest (hhv 15 og 14 %).

Vi antar at antall ulykker med drepte og hardt skadde på sykkel og liten elektrisk motorvogn er høyere enn det politiet har registrert (les: mørketall). Det gjelder særlig eneulykker med sykkel/liten elektrisk motorvogn. I femårsperioden var de fleste politiregistrerte alvorlige ulykkene som involverte sykkel eller liten elektrisk motorvogn flerpartsulykker.

En rapport fra Statens vegvesen (Bjerkan, 2026) viser at Oslo skadelegevakt registrerte henholdsvis 555 og 2202 skader knyttet til bruk av elsparkesykkel og sykkel i 2023. 7,9 % av de elsparkesykkelskadde ble registrert med alvorlig skade. Det utgjør 44 alvorlig skadde. I den offisielle ulykkesstatistikken var tilsvarende tall tre. Det vil si at kun 7 % er med i den offisielle statistikken. For hardt skadde på sykkel var tilsvarende andel 6 %. De fleste skadene på elsparkesykkel oppsto ved bruk av utleide elsparkesykler. Rapporten viser videre at andelen av de skadde som var ruspåvirket varierte med type sykkel: 5,2 % for ordinær sykkel, 7,8 % for elsykkel, 13,6 % for elsparkesykkel (11,4 % for privat elsparkesykkel, 14,9 for utleid elsparkesykkel) og 14,6 % for bysykkel. I følge Trygg trafikk er risikoen for å bli skadet i en ulykke med elsparkesykkel er fem til ti ganger høyere enn med vanlig sykkel. [8]

Analyser av dødsulykkene viste at privateide elsparkesykler var involvert i fire av fem dødsulykker i 2022, og to av fire i 2024 - begge modifisert for å øke hastigheten. For 2025 var begge dødsulykkene med elsparkesykkel på leide elsparkesykler.

Høy hastighet (modifiserte), ruspåvirkning, risikoatferd, flere på en sykkel og manglende hjelmbruk er utfordringer knyttet til bruk av elsparkesykler. I tillegg til at mange barn og unge har liten trafikkforståelse, for eksempel når det gjelder vikeplikt og blindsoner.

Mange ulovlig modifiserte elsparkesykler har blitt beslaglagt, og politiet opplever at foreldre ofte er uvitende om at syklene er modifiserte.

I 2025 økte Oslo kommune antallet utleieelsparkesykler, noe som førte til en økning i elsparkesykkelulykker. Dette tyder på at økt tilgjengelighet kan føre til flere ulykker.

Det totale antallet elsparkesykler, og økningen i antallet, er derimot ukjent. Det er pålagt å tegne ansvarsforsikring for private elsparkesykler, men ifølge forsikringsselskapene er det bare et mindretall som har tegnet slik forsikring.[9]

Transportøkonomisk institutt har gjort en egen studie av trafikksikkerhet for sykkelbud i matleveringsbransjen og funnet at de er en særlig utsatt gruppe. Den viktigste trafikksikkerhetsutfordringen er hyppige eneulykker blant sykkelbud, særlig fall og velt på grunn av glatt føre, dårlig vintervedlikehold og mangelfull infrastruktur. Risikoen forsterkes av tidspress, begrenset opplæring og svak oppfølging av selvstendige bud, som kan bidra til risikofylt atferd og bruk av ulovlige elsykler (Uhlving, 2025).

[8] https://www.tryggtrafikk.no/tips/elsparkesykkel/el-sparkesykkel-og-ulykker/ (lest250626)
[9] https://www.aftenposten.no/norge/i/bgWQB5/det-er-500000-elsparkesykler-i-privat-eie-ni-av-ti-kjoerer-ulovlig (lest 250826)

Råd, anbefalinger og regelverk for bruk av elsparkesykkel:
https://www.tryggtrafikk.no/tips/elsparkesykkel/

Fotgjenger

2025	Fotgjenger
Drept	10
Hardt skadd	77
Totalt	87

De siste fem årene ble til sammen 373 fotgjengere drept eller hardt skadd i trafikken. Det utgjorde 11 % av alle drepte og hardt skadde. Drepte og hardt skadde 2021-2025:

- Flest kvinner (58 %)
- Flest eldre (65+: 37 %)
- Følgende åtte kommuner hadde flere enn fem drepte og hardt skadde fotgjengere i perioden: Oslo (75), Bergen (37), Lillestrøm (11), Bærum (9), Trondheim (8), Larvik (7), Kristiansand (7) og Stavanger (6). Til sammen utgjorde disse 43 % av drepte og hardt skadde fotgjengere i perioden.
- 75 % av ulykkene skjedde i 50-sone og lavere.
- Flest fotgjengerulykker i de mørkeste månedene, oktober – februar (58 %).
- Flere i ukedagene enn i helgene.

I dødsulykkene som fant sted i tidsperioden 2023-25 var personbil involvert i halvparten av fotgjengerulykkene, mens varebil, lastebil og buss var involvert i de øvrige (se figur 9).

1.7.2. Kjønn

Vi finner en høyere andel menn jo mer alvorlig skadegrad en ulykke har.

2021-2025 (tall for 2025 i parentes):

- Andel drepte menn 77 % (84 %)
- Andel hardt skadde menn 65 % (63 %)
- Andel lettere skadde menn 61 % (61 %)

I følge eksponeringstall, hentet fra reisevaneundersøkelsen 2021-2022, utgjorde menn 57 % av de drepte og hardt skadde (basert på tall for bil, sykkel og fotgjenger).

Aldersgruppen 16-34 år hadde høyest andel menn blant de drepte og hardt skadde 2021-25: 73 % - mot 63 % for øvrige aldre.

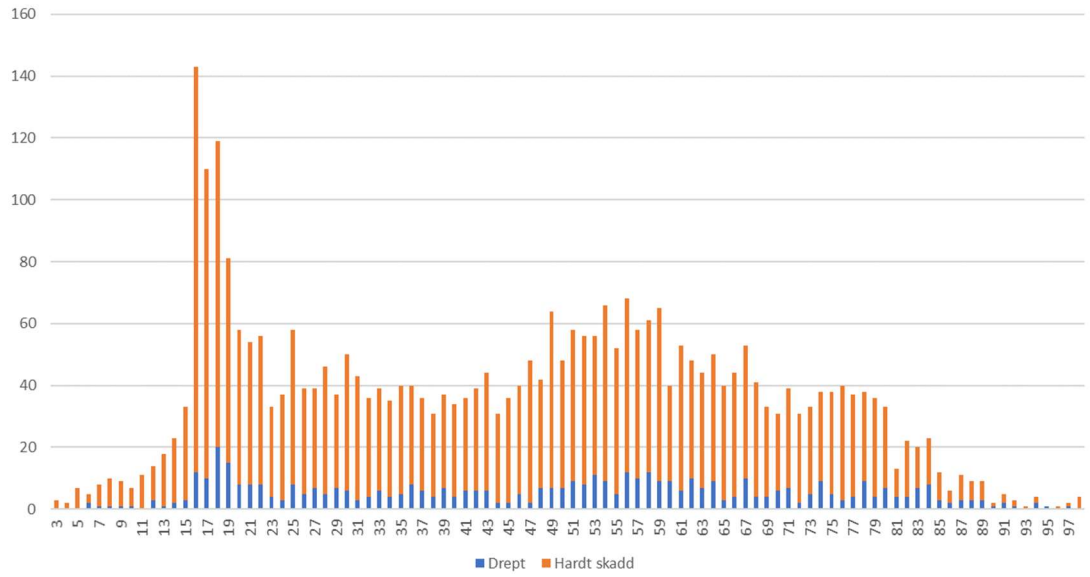
1.7.3. Alder

I 2025 var det flest drepte og hardt skadde 18-åringer, etterfulgt av 16- og 17-åringer:

- 16 år: Tre drepte og 28 hardt skadde
- 17 år: To drepte og 23 hardt skadde
- 18 år: Åtte drepte og 24 hardt skadde

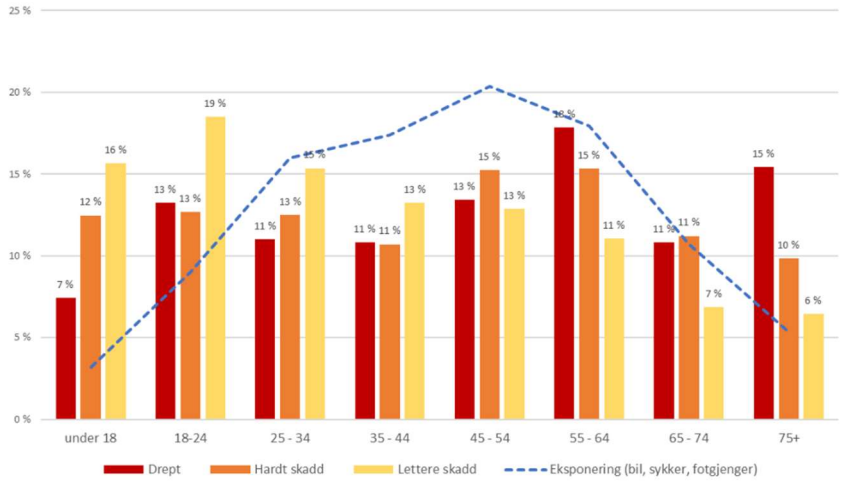
For perioden 2021-2025 var det flest 16-, 18- og 17-åringer som mistet livet eller ble hardt skadd i trafikken (se figur 15). Ser vi bare på antallet drepte var det flest 18-åringer. 20 18-åringer omkom i trafikken i denne femårsperioden.

For 16- og 17-åringene var over halvparten av de drepte og hardt skadde (51 %) på lett MC, 15 % på moped og 9,5 % på ATV/UTV. For 18-åringene var 73 % i personbil og 21 % på MC.



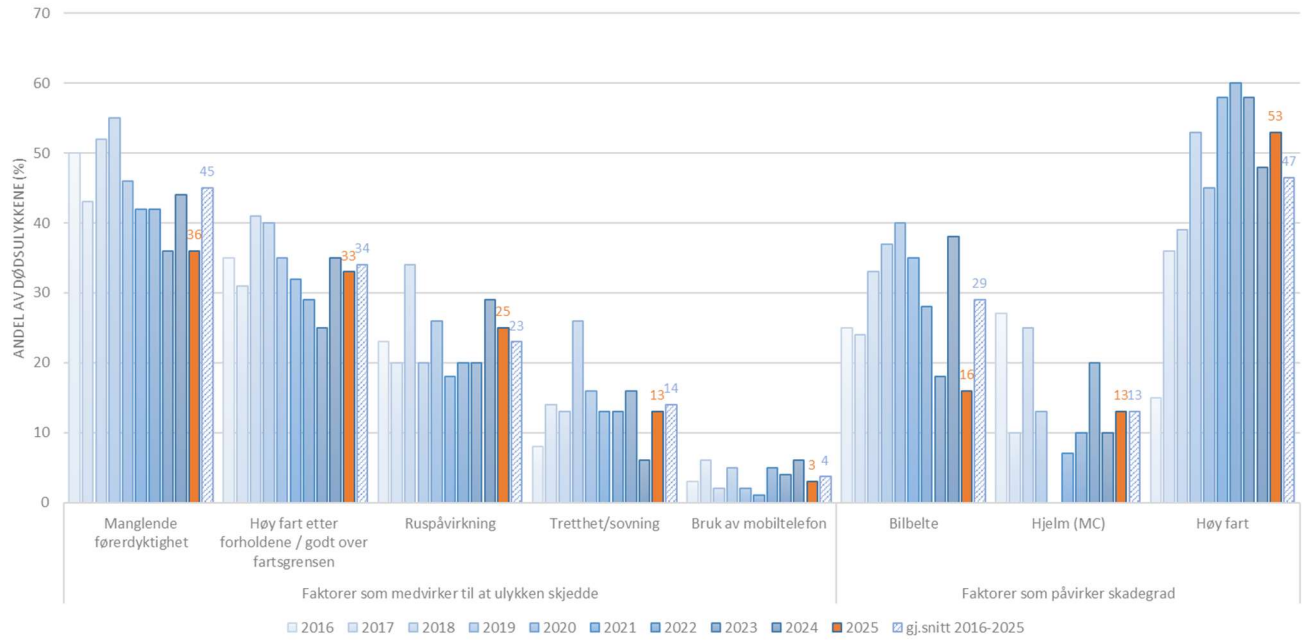
- **Figur 13: Antall drepte og hardt skadde i trafikken 2021-2025 fordelt på alder.**

Sammenlignet med eksponeringstall fra reisevaneundersøkelsen ser vi at personer under 25 år og over 75 år er overrepresentert, mens aldersgruppen mellom 35 og 54 var de mest underrepresenterte blant antall drepte og skadde i trafikken for perioden (se figur 14).



- **Figur 14: Fordeling drepte og skadde 2021-25 samt trafikk på vei - på aldersgrupper.**

1.8. Årsaker



- Figur 15: Faktorer som medvirket til at ulykken skjedde og faktorer som påvirket skadegrad – i andel av dødsulykkene på veien 2016-2025.

Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykkene (Ringen jr, 2026) viser at trafikkatferd medvirket til 90 % av dødsulykkene i 2025, mens forhold ved vei var medvirkende til 33 %, kjøretøyforhold 19 % og ytre forhold 11 %.

I tillegg til faktorer vist i figur 15 var også følgende faktorer med menneskelig påvirkning vurdert som medvirkende til at ulykken skjedde: liten synlighet 5 %, sykdom 11 % og selvmord 6 %.[10]

Blant faktorene som medvirket til at ulykkene fikk dødelig utfall, ser vi særlig manglende bruk av hjelm ved sykkel- og elsparkesykkelulykkene. Dette gjaldt 38 % av de omkomne på sykkel og elsparkesykkel. I tillegg var redusert helsetilstand og tåleevne oppgitt som medvirkende faktor for 9 % av de trafikkdrepte i 2025. Ulike kombinasjoner av de tre faktorene ruspåvirkning, høy fart og manglende sikkerhetssystem har vært til stede i 49 av dødsulykkene i 2025, noe som utgjør 51 % av alle dødsulykkene.

[10] Dette gjelder ulykker hvor mistanken ikke er endelig dokumentert, men hvor ulykkesanalysegruppen ser dette som mest sannsynlig. Dødsulykker hvor politiet har konkludert med at ulykken skyldes selvmord, er tatt ut av ulykkesstatistikken.

2. Hastighet

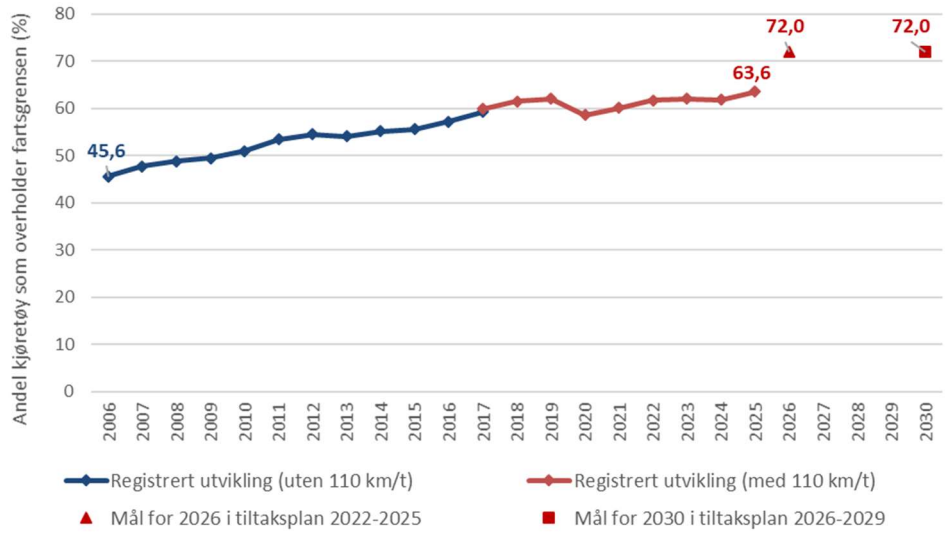
2.1. Hastighet i ulykker

I følge Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykkene (Ringen jr, 2026) medvirket høy fart i 33 % av dødsulykkene i 2025 (32 ulykker). Det var på tilnærmet samme nivå som gjennomsnittet for de ti siste årene. Av de 32 ulykkene var ti kategorisert med 'høy fart etter forholdene'11, åtte med 'fart over fartsgrensen' og 14 med 'fart godt over fartsgrensen'. Hastigheten kan både medvirke til at det skjer en ulykke og den kan medvirke til skadegraden. Analysene viste at høy fart medvirket til at skadegraden ble dødsulykke i 53 % av alle dødsulykkene.

Utrykningspolitiets analyse av dødsulykkene i 2024 (Utrykningspolitiet, 2026) vurderte høy hastighet til å være hovedårsaken i 12 % av dødsulykkene. I tillegg var høy hastighet en del av risikoatferden i ytterligere 17 % av ulykkene.

2.2. Hastighet i trafikken

Hastighet på norske veier, målt i målestasjoner fra Statens vegvesen, har over mange år vist at farten går ned, vi så derimot en økning i hastigheten under pandemien, og det er først i 2025 at vi ser at andel som overholder fartsgrensen overstiger nivået fra 2019. Målingene fra Statens vegvesen for 2025 viste at 63,6 % overholt fartsgrensen, som er en økning fra 61,9 % i 2024, og 62,1 % i 2019. Fra 2006 har andelen som overholder fartsgrense økt med hele 18 prosentpoeng. Målsetningen i tiltaksplanen på 72 % overholdelse i 2026 er videreført til 2030 (Statens vegvesen 2026)[12].

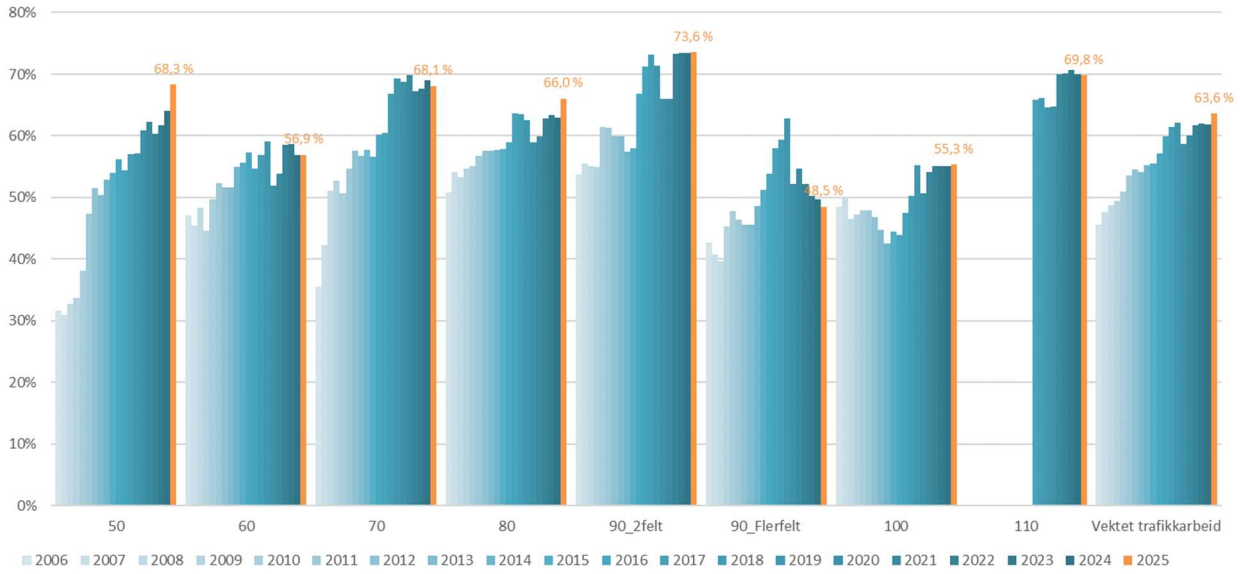


- **Figur 16 Andel kjøretøy som overholder fartsgrense og mål for 2026. Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2025, Statens vegvesen.**

[11] Tilfeller hvor føreren ikke har tilpasset farten ut fra veiforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjonen for øvrig.

[12] Forventes publisert i november 2026

Flest overholdt fartsgrensen i tofelts-90-sone (73,5 %), mens færrest overholdt fartsgrense i flerfelts-90-sone (48,5 %), her var det også størst nedgang sammenlignet med 2024. 50-sone hadde størst positive utvikling, fra 64 % til 68,3 % og over ti prosentpoeng økning siden 2019 (ibid).



- **Figur 17 Andel kjøretøy som overholder fartsgrense fordelt på fartssone. Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2025, Statens vegvesen.**

Andelen sjåfører med betydelige overskrider av fartsgrensen er lav, og utviklingen går i positiv retning også her. Andelen som overskred fartsgrensen med 10 km/t utgjorde 4,3 % av kjøretøyene i 2025, og for overskridelser på henholdsvis 20 og 30 km/t var andelen 0,74 og 0,16 % (ibid). Se tabell 3.

- **Tabell 3 Andel kjøretøy som overskrider fartsgrensen, og andel av kjøretøy som kjører mer enn 10, 20 og 30 km/ over fartsgrensen. Kilde: Trafikksikkerhetsutviklingen 2025, Statens vegvesen.**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Andel over fartsgrensen	38,5 %	37,9 %	41,4 %	39,9 %	38,3 %	37,9 %	38,1 %	36,4 %
… mer enn 10 km/t over	5,93 %	8,63 %	7,13 %	7,02 %	5,83 %	5,5 %	5,11 %	4,31 %
… mer enn 20 km/t over	0,95 %	1,46 %	1,22 %	1,19 %	0,94 %	0,93 %	0,87 %	0,74 %
… mer enn 30 km/t over	0,24 %	0,32 %	0,25 %	0,25 %	0,21 %	0,19 %	0,19 %	0,16 %

Andelen sjåfører med betydelig fartsoverskridelser var størst i 100-sone og minst i 70-soner. Se tabell 4.[13]

Tabell 4 Gjennomsnittshastighet, hastighet som 85% overholder, andel kjøretøy som overskrider fartsgrensen, andel av kjøretøy som overholder fartsgrensen, og andel som kjører mer enn 10, 20, 30 og 40 km/ over fartsgrensen. For 2025. Kilde: Statens vegvesen.

Km/T	Snitt fart km/t	85% fraktil	Over fartsgrense	Overholder fartsgrense	10 km/t +	20 km/t +	30 km/t +	40 km/t +
50	47,4	52,9	31,7 %	68,3 %	3,33 %	0,41 %	0,08 %	0,02 %
60	56,6	63,5	43,1 %	56,9 %	5,19 %	0,58 %	0,11 %	0,03 %
70	67,1	72,6	31,9 %	68,1 %	1,34 %	0,23 %	0,07 %	0,02 %
80	76,0	83,0	34,0 %	66,0 %	2,99 %	0,58 %	0,16 %	0,06 %
90 To felt	85,0	92,4	26,4 %	73,6 %	5,61 %	1,45 %	0,39 %	0,12 %
90 Tre felt og mer	87,2	95,1	51,5 %	48,5 %	12,30 %	1,83 %	0,28 %	0,07 %
100	97,1	108,3	44,7 %	55,3 %	23,93 %	4,51 %	0,63 %	0,13 %
110	101,9	112,2	30,2 %	69,8 %	6,09 %	1,10 %	0,15 %	0,05 %
Vektet snitt			36,4 %	63,6 %	4,31 %	0,74 %	0,16 %	

[13] Tallene, spesielt for *90 km/t - to felt* og *90 km/t - tre felt og mer* er basert på et begrenset antall punkter, og at det er usikkert hvor representative punktene det registreres i er for sine respektive fartsgrensenivåer.

2.3. Avdekte hastighetsoverskridelser i trafikken

Det ble utstedt 92 585 forenklede forelegg og skrevet 6 796 anmeldelser for hastighetsovertredelser i politiets manuelle kontroller i 2025. I tillegg ble det reagert med 89 944 forenklede forelegg og 5 105 anmeldelser fra ATK. Til sammen utgjorde det 194 430 reaksjoner for fartsovertredelser, noe som var tilnærmet likt som i 2024.

- **Tabell 5: Anmeldelser og forenklede forelegg for hastighetsovertredelser fra manuelle kontroller og ATK.**

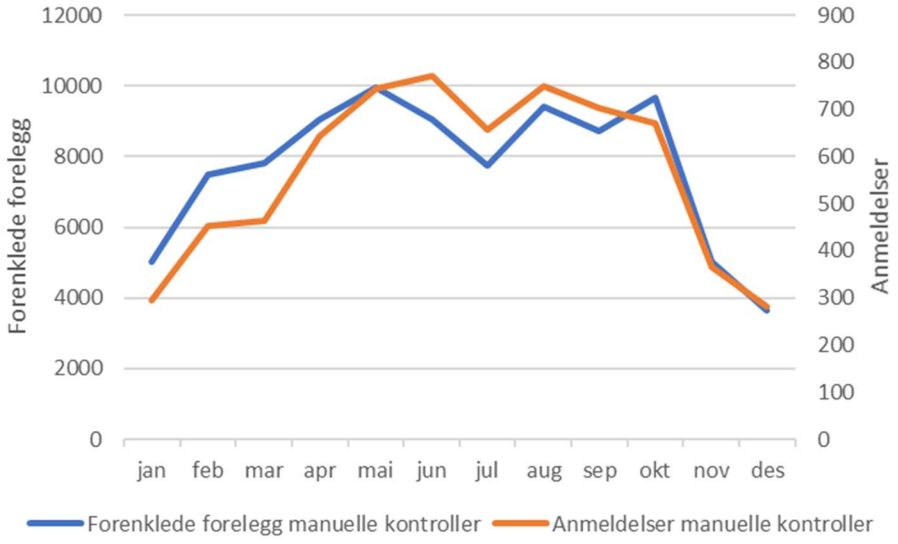
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Forenklede forelegg manuelle kontroller	106 517	107 585	99 167	101 497	95 412	92 585
Anmeldelser manuelle kontroller	8 881	7 885	6 705	6 334	6 848	6 796
Forenklede forelegg ATK	65 677	71 065	106 145	96 377	86 661	89 944
Anmeldelser ATK	3 637	3 978	5 814	4 987	5 193	5 105
Sum	**184 712**	**190 513**	**217 831**	**209 195**	**194 114**	**194 430**

2.3.1. Alvorlighetsgrad

Over flere år har alvorlighetsgraden i fartsovertredelsene gått ned. Det er en naturlig følge av at hastighetsnivået på norske veier har gått ned, noe fartsmålingene fra Statens vegvesens målestasjoner viser. Av reaksjonene fra manuelle fartskontroller i 2020 var 8 % anmeldelser, 61 % forenklede forelegg med prikk og 31 % forenklede forelegg uten prikk. I 2025 (som i 2024) var tilsvarende tall 7 % anmeldelser, 49 % forenklet forlegg med prikk og 44 % forenklet forelegg uten prikk.

2.3.2. Tid på året

Generelt ser vi at reaksjoner som gis for hastighetsovertredelser gjenspeiler politiets innsats og politiets kontrollaktivitet, det gjelder spesielt med hensyn til fordeling på ukedag og tid på døgnet.

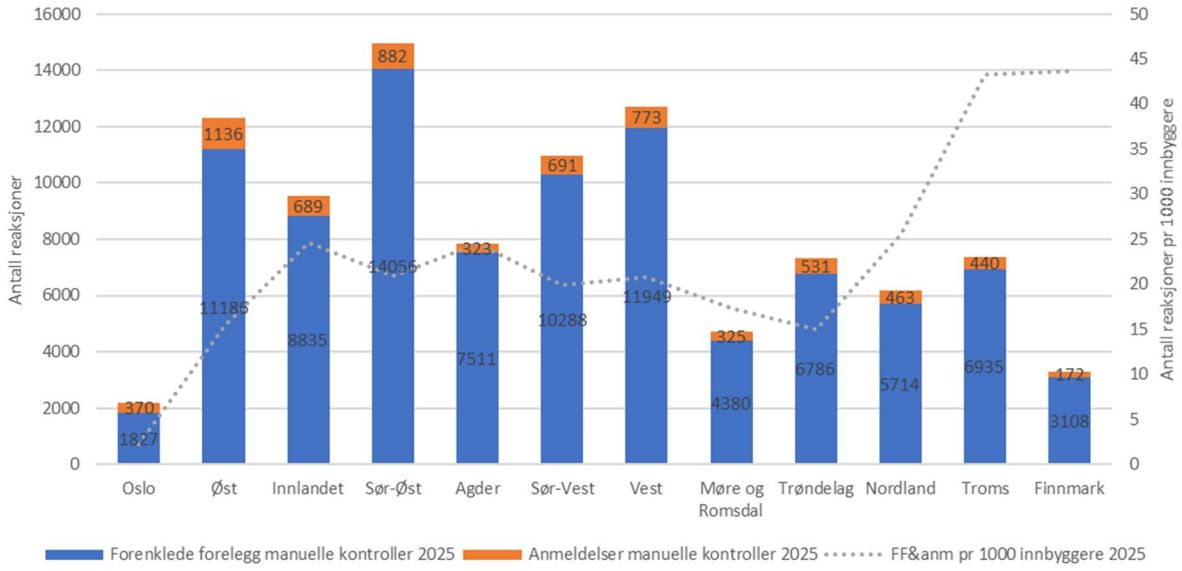


- **Figur 18: Antall forenklede forelegg og anmeldelser for hastighetsovertredelse avdekt i manuelle kontroller, 2025, fordelt på måned.**

Fordelingen av reaksjoner på året var, som tidligere år, økende frem mot sommeren med en tilsvarende nedgang etter sommeren frem mot årsslutt. Vi ser ett brudd i kurven i forbindelse med ferieavvikling i juli. Vi ser også, som i 2024, at det var forholdsmessig høyere andel fartssaker avgjort med forenklede forelegg på foråret, sammenlignet med sommeren.

2.3.3. Politidistrikt

Sett i forhold til innbyggertall hadde Finnmark og Troms flest reaksjoner for fartsovertredelser fra manuelle fartskontroller, mens Oslo hadde færrest, som vist i figur 19 (les: stiplet linje).



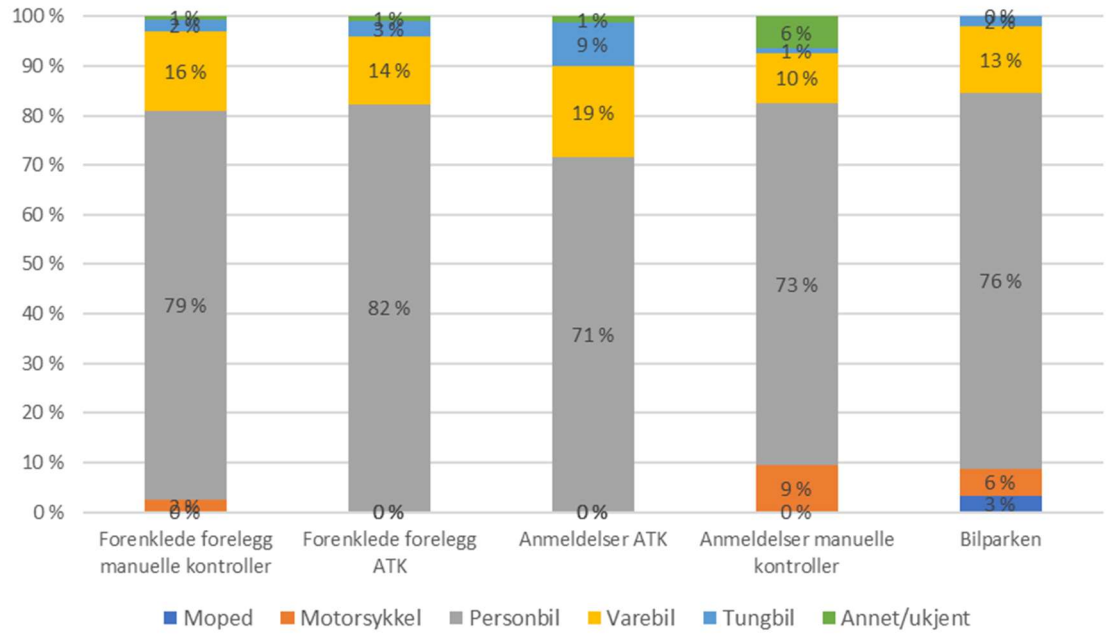
- **Figur 19: Forenklede forelegg og anmeldelser for fartsovertredelser i manuelle kontroller 2025 i antall og antall pr 1000 innbyggere, pr politidistrikt.**

Innlandet skilte seg ut med mange saker med gjennomfartsbilister. Vi ser at under halvparten av de forenklede foreleggene utstedt i politidistriktet i manuelle kontroller, ble utstedt til personer med postnummer i Innlandet. Til sammenligning var denne andelen rundt 75 % (gjennomsnitt) for øvrige distrikt. For ATK-sakene fra 2025 var dette enda tydeligere, der kun 25 % av sakene ble sendt til personer med postnummer i Innlandet, sammenlignet med 67 % (gjennomsnitt) for øvrige politidistrikt.

Vi ser at de tre nordligste politidistriktene skiller seg ut med mange forenklede forelegg fra manuelle kontroller utstedt til personer uten postnummer i Norge, særlig i juli og august. I 2025 hadde alle de tre nordligste politidistriktene utstedt over 20 % av forenklede forelegg til personer uten norsk postnummer. For øvrige politidistrikt varierte denne andelen mellom 1 % (Oslo) og 7 % (Innlandet og Vest). I juli og august var andelen uten norsk postnummer 34 % i Troms, 36 % i Nordland og 44 % i Finnmark.

2.3.4. Type kjøretøy

Personbil er den dominerende kjøretøytypen som avdekkes med hastighetsovertredelse (se figur 20).



- **Figur 20: Fordeling hastighetsovertredelser 2025 per kjøretøytype og fordeling registrerte kjøretøy pr kjøretøytype 31.desember 2025.**[14]

Motorsykkel

Avdekte hastighetsovertredelser med MC-førere var mer alvorlige enn det vi ser samlet for alle kjøretøy. 76 % av reaksjonene til MC-førere i 2025 var enten anmeldelse eller forenklet forlegg med prikk, i motsetning til tilsvarende andel for alle kjøretøy som var 56 %. Dette er tall fra manuelle kontroller (se tabell 6).

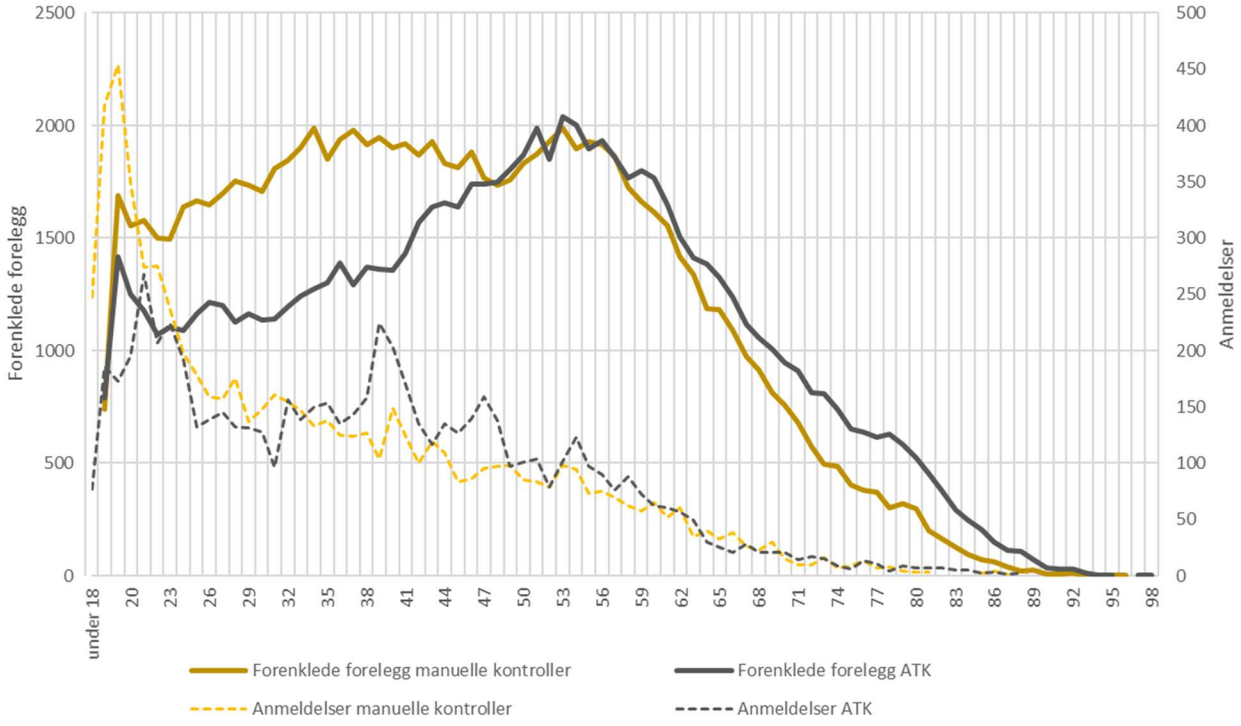
- **Tabell 6: Antall forenklede forelegg og anmeldelser for hastighetsovertredelse**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Forenklet forelegg Motorsykkel	1 786	1 715	1 976	1 990	2 254	2 172
Hvorav 2 prikk	585	583	620	630	603	610
Hvorav 3 prikker	874	758	828	738	964	891
Anmeldelser Motorsykkel	504	478	404	389	634	635
Sum FF og anmeldelser	2 290	2 193	2 380	2 379	2 888	2 807
Andel anmeldelser	22 %	22 %	17 %	16 %	22 %	23 %
Andel med prikk eller anmeldelse	86 %	83 %	78 %	74 %	76 %	76 %

ATV/UTV er ikke en egen kjøretøyklasse. En gjennomgang av hastighetsanmeldelser for 2025 der traktor og annet kjøretøy var ført som kjøretøytype, finner vi 35 saker der kjøretøyet er ATV/UTV. Her kan det være flere saker.

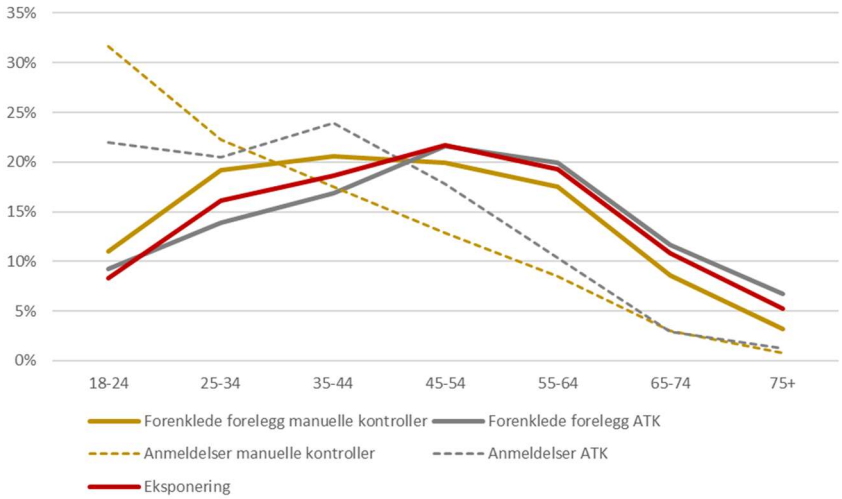
[14] https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken (lest230326). Fordeling registrerte kjøretøy utenom traktor og snøscootere. For MC brukt registrerte kjøretøy pr 30.06.2025 https://ofv.no/kjoretoybestanden/kj%C3%B8ret%C3%B8ybestanden-31-12-2025 (lest 010626).

2.3.5. Alder



- **Figur 21: Antall forenklede forelegg og anmeldelser fra manuelle kontroller og ATK for fartsovertredelser i 2025, fordelt på alder.**

Med hensyn til aldersfordeling ser vi, som tidligere år, en klar topp for 18-19-åringer blant anmeldte hastighetsovertredelser i manuelle kontroller. I anmeldelser fra ATK var det 21-åringene som hadde flest saker i 2025. For forenklede forelegg fra ATK ser vi en fordeling som gjenspeiler førerpopulasjonen i trafikken med en topp for dem i begynnelsen av 50-årene (se figur 21).



- **Figur 22: Forenklede forelegg og anmeldelser fra manuelle kontroller og ATK for fartsovertredelser i 2025, eksponering i trafikken - bilførere (RVU 2021/22), fordelt på aldersgrupper.**

I følge reisevaneundersøkelsen i 2021/22 utgjør aldersgruppen 18-24 år 8 % av bilførerne i trafikken (Bjørnskau, Høye, Ellis, & Grue, 2024), mens tall fra politiet viser at de utgjorde hele 32 % av

anmeldelsene for fartsovertredelser fra manuelle kontroller i 2025. Også forenklede forelegg utstedt fra manuelle kontroller hadde overvekt av førere under 40 år sammenlignet med førerpopulasjonen (se figur 22). Det gjaldt derimot bare for menn, og særlig for fartsovertredelse som ga prikker.

Aldersfordelingene til kvinner som hadde fått forenklede forelegg i manuelle kontroller var tilnærmet helt lik aldersfordelingen for den kvinnelige førerpopulasjonen.

2.3.6. Kjønn

Fordeling mellom kjønn varierer avhengig av type kontroll og type reaksjon. I 2025 var andelen kvinner (andel i 2024 i parentes):

- Forenklede forelegg manuelle kontroller; 30 % (29 %)
- Anmeldelser manuelle kontroller; 11 % (10 %)
- Forenklede forelegg ATK; 30 % (30 %)
- Anmeldelser ATK; 9 % (8 %)

I følge reisevaneundersøkelse fra 2021/22 utgjør kvinner 35 % av bilførere.

2.3.7. Gjengangere

Til sammen ble det registrert 13 181 anmeldelser for hastighetsovertredelser til 10 221 gjerningspersoner i 2025. Tar vi bort henleggelser/frifinnelse var det 9 761 gjerningspersoner og 12 385 saker. 9 % av gjerningspersonene var anmeldt for mer enn ett fartsforhold i 2025. 54 personer hadde flere enn 10 fartsforhold i 2025.[15]

Andre lovbrudd

Av de 9761 gjerningspersonene med fartsanmeldelser i 2025 var 63 % anmeldt for til sammen 59 674 andre lovbrudd fra og med år 2000 (utenom henleggelser/frifinnelser og utenom hastighetsovertredelsene i 2025), hvor

- 53 % var anmeldt for trafikklovbrudd (25 % for hastighetsovertredelser, 26 % for kjøring uten gyldig førerkort).
- 16 % var anmeldt for vinningslovbrudd.
- 15 % var anmeldt for narkotika.
- 15 % var anmeldt for vold.

[15] Nesten utelukkende saker fra ATK (flere av overtredelsene ser ut til å være fra før 2025 – men registrert først i 2025). Høy andel uten norsk personnummer.

3. Ruspåvirket kjøring

3.1. Rus i ulykker

Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykkene (Ringen jr, 2026) viser at ruspåvirkning var en sannsynlig medvirkende faktor i 25 % av dødsulykkene (24 ulykker med 26 omkomne) i 2025. Noe som var litt høyere enn gjennomsnittet for siste ti år, men lavere enn i 2024. Utløsende trafikantgruppe i de 24 ulykkene var 12 personbilførere, seks MC-førere, to syklister, tre ATV-førere og en el-sparkesyklist. I 12 ulykker var det alkoholpåvirkning, i seks var det annen type rus og seks hadde kombinasjon alkohol og annen type rus.

Utrykningspolitiets analyse av dødsulykkene i 2024 (Utrykningspolitiet, 2026) vurderte ruspåvirkning til å være hovedårsaken i 12 % av dødsulykkene. I tillegg var ruspåvirkning en del av risikoatferden i ytterligere 13 % av ulykkene.

3.2. Rus i trafikken

Den siste veikantundersøkelsen fra 2016/17 gjennomført av Folkehelseinstituttet/Oslo Universitetssykehus med bistand fra Utrykningspolitiet (UP), 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 oftest påvist (Furuhaugen, et al. 2018). Ny veikantundersøkelse gjennomføres i 2024-2025.

UP gjennomførte en veikantundersøkelse i alle UP-distriktene for alkoholpåvirket kjøring i 2024 (Utrykningspolitiet, 2024):

- 0,18 % testet positivt over lovens grense på alkohol.
- Resultat fra tidligere undersøkelser: 2015 og 2019: 0,17 %, 2022: 0,3%.
- Laveste nivå (0,12 %) på kvelden i ukedagene (kl. 16-22) og høyeste nivå (0,68 %) på morgenen i helgene (kl. 04-10). Det var tilnærmet likt som i de tidligere tellingene.
- Lavest nivå i høye fartssoner (60-sone og høyere) (0,14 %) og høyest i lave fartssoner (50-sone og lavere) (0,23 %), samme som i 2015 og 2019, men motsatt i 2022-undersøkelsen, da var det høyest andel alkoholpåvirkede førere i lavere fartssoner.
- Noe høyere andel i høye fartssoner i helgen, og i lave fartssoner i ukedagene. Unntak nattestid (kl. 22-04), det var høyere andel i lave fartssoner i helgen og i høye fartssoner i ukedagene.
- Den aller høyeste andelen alkoholpåvirkede førere ble observert på morgenen i helgene, i høye fartssoner.

Les mer om rusmidler og virkning på bilkjøring på Helsedirektoratets nettsider[16] og Oslo Universitetssykehus' nettsider[17].

[16] https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forerkortveileder/midler-som-kan-pavirke-kjoreevnen-35-37#legemidler-som-kan-pavirke-kjoreevnen

[17] https://www.oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/nrapp/rus-og-avhengighet/fakta-om-rusmidler/

3.3. Anmeldelser ruspåvirket kjøring

Det ble registrert 10 409 anmeldelser for kjøring i ruspåvirket tilstand i 2025, noe som var 4 % lavere enn i 2024.

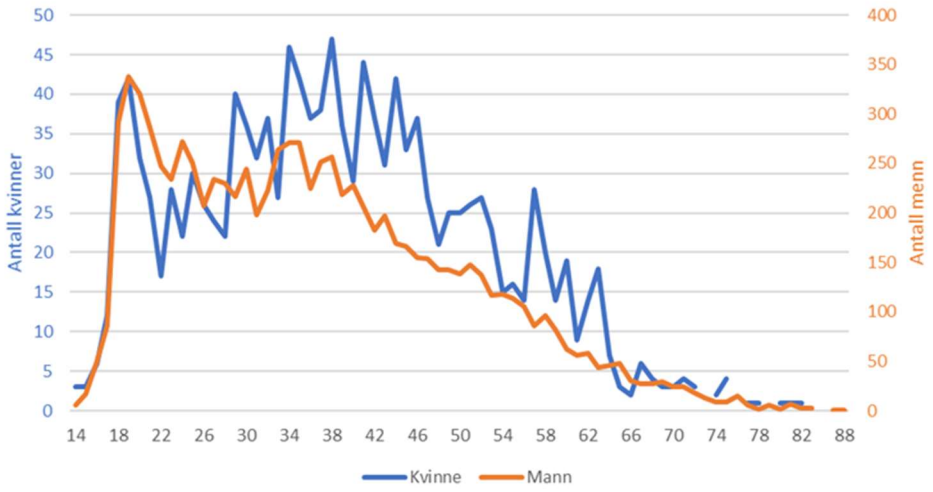
- **Tabell 7: Antall registrerte anmeldelser for ruspåvirket kjøring.**

statistikkgruppe	2020	2021	2022	2023	2024	2025
8901 Påvirket/beruset $22,1.	9 433	8 941	10 970	10 727	10 020	9 611
8902 Påvirket/ber.m/per.skade	131	126	141	150	138	148
8903 Påvirket/ber.m/mat.skade	572	577	585	633	604	556
8922 Etterfølgende alko.nyt. $	131	106	122	108	72	94
Sum	**10 267**	**9 750**	**11 818**	**11 618**	**10 834**	**10 409**
8925 Pliktmessig avhold	2		2	2	4	3

3.3.1. Alder og kjønn

Kvinner utgjorde 13 % av anmeldte forhold i 2025, likt som tidligere år.

- For kvinner var det flest anmeldelser til førere mellom 29 og 46 år.
- For menn var det klart flest anmeldelser til sjåfører på 19 og 20 år.



- **Figur 23: Antall menn og kvinner anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand 2025, fordelt på alder.**

Gjennomsnittsalderen til de anmeldte ruskjørerne i 2025 var 36,8 år. For kvinner var gjennomsnittsalderen høyere enn for menn, henholdsvis 38,9 og 36,5. For øvrig ser vi at gjennomsnittsalderen varierte noe mellom politidistriktene, med lavest i Oslo (34,7) og høyest i Innlandet (38,7).

3.3.2. Nasjonalitet

2 320 saker er registrert med gjerningsperson som hadde statsborgerskap fra et annet land. Polen og Litauen var de statsborgerskapene utenom Norge med flest saker, henholdsvis 5 og 4 % av dem. Mange med annet statsborgerskap har norsk personnummer. 695 av sakene hadde gjerningspersoner uten norsk personnummer. Også her var det Polen og Litauen som dominerte med henholdsvis 24 og 22 % av sakene uten norsk personnummer.

3.3.3. Kjøretøy

De fleste anmeldelsene for ruskjøring i 2025 ble gitt til førere av personbil/varebil. Totalt, dvs. av saker der kjøretøy var oppgitt, utgjorde personbil/varebil 92 %.[18] For øvrig var det registrert anmeldelse av 147 MC-førere, 121 moped-førere og 88 tungbilførere.

3.3.4. Gjengangere

Tallet på anmeldelser for ruspåvirket kjøring, utenom henlagte saker, var 8 041. Anmeldelsene var fordelt på 7 048 gjerningspersoner. 39 % av gjerningspersonene hadde flere enn én anmeldelse for ruspåvirket kjøring (utenom henleggelser/frifinnelser) i perioden 2000-2025. 27 % av gjerningspersonene hadde andre anmeldelser for ruskjøring i perioden 2020- 2025.

Andre lovbrudd

Av de 7 048 førerne anmeldt for ruspåvirket kjøring i 2025 var 78 % registrert anmeldt for andre lovbrudd i perioden 2000 og 2025, totalt 113 730 saker (utenom henlagte/frifinnende saker), hvor:

- 30 % av gjerningspersonene hadde 10 eller flere registrerte anmeldelser (utenom ruskjøringen i 2025).
- 63 % var anmeldt for trafikklovbrudd (27 % for hastighetsovertredelser, 40 % for kjøring uten gyldig førerkort).
- 31 % var anmeldt for vinningslovbrudd.
- 45 % var anmeldt for narkotika.
- 28 % var anmeldt for vold.

Rapport fra Statistisk sentralbyrå (SSB) på 'Tilbakefall etter ilagt straffereaksjon' (Mohn & Crowo, 2026) viser at 26 % av personer med reaksjon for ruspåvirket kjøring i 2019 fikk en ny straffereaksjon (alle lovbrudd) innen tre år. Tilsvarende tall for andre trafikkovertredelser var 19,9 %, herunder 29,8 % for kjøring uten gyldig førerkort (se tabell 8).

- Tabell 8: Personens hovedreaksjon i 2019, hovedlovbruddsgruppe rusmiddellovbrudd eller annen trafikkovertredelse, etter typer lovbrudd, tilbakefall (alle lovbrudd) 3 år, og mer alvorlig tilbakefall innen 1 år. Tabell hentet fra SSB.[19]

	Personer med reaksjon i utgangsår, i alt	Tilbakefall innen 3 år	Mer alvorlig tilbakefall innen 1 år
¬ Rusmiddellovbrudd	14 311	34,6 %	9,3 %
¬¬ Narkotika, legemiddelloven	4 174	36,5 %	8,8 %
¬¬ Narkotikaovertredelse, straffeloven	4 542	42,5 %	15,0 %
¬¬ Grov narkotikaovertredelse, straffeloven	591	37,9 %	13,4 %
¬¬ Doping	287	31,7 %	9,8 %
¬¬ Ruspåvirket kjøring	4 370	26,0 %	3,7 %
¬¬ Alkohollovovertredelse, annet eller uspesifisert rusmiddellovbrudd	347	15,6 %	2,3 %
¬ Trafikkovertredelse	20 276	19,9 %	1,8 %
¬¬ Uten gyldig førerkort (veitrafikk)	3 666	29,8 %	3,7 %
¬¬ Ulovlig hastighet (veitrafikk)	7 358	20,5 %	1,7 %
¬¬ Personskade (veitrafikk)	1 089	10,3 %	0,6 %
¬¬ Div annen/uspesifisert veitrafikk eller annen transport/trafikk	8 163	16,2 %	1,2 %

3.3.5. NÅR skjedde ruskjøringen?

[18] Det mangler opplysning om kjøretøy i 2787 saker (26 %).

[19] https://www.ssb.no/sosiale-forhold-og-kriminalitet/kriminalitet-og-rettsvesen/artikler/tilbakefall-etter-ilagt-straffereaksjon/_/attachment/inline/e0c6699d-2b3a-4e8d-b1e1-b7d48cf87b5c:921b0f01df9ea7f40a86defd99d26f7dd0d863fb/NOT2026-03.pdf (lest 290726)

Måned

Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring fordeler seg nokså jevnt gjennom året. Desember utpekte seg med færrest anmeldelser, som tidligere år. Måneden med flest anmeldelser varierer derimot fra år til år: I 2025 var det registrert flest saker i oktober, som i 2024. I 2023 var det flest saker i mars.

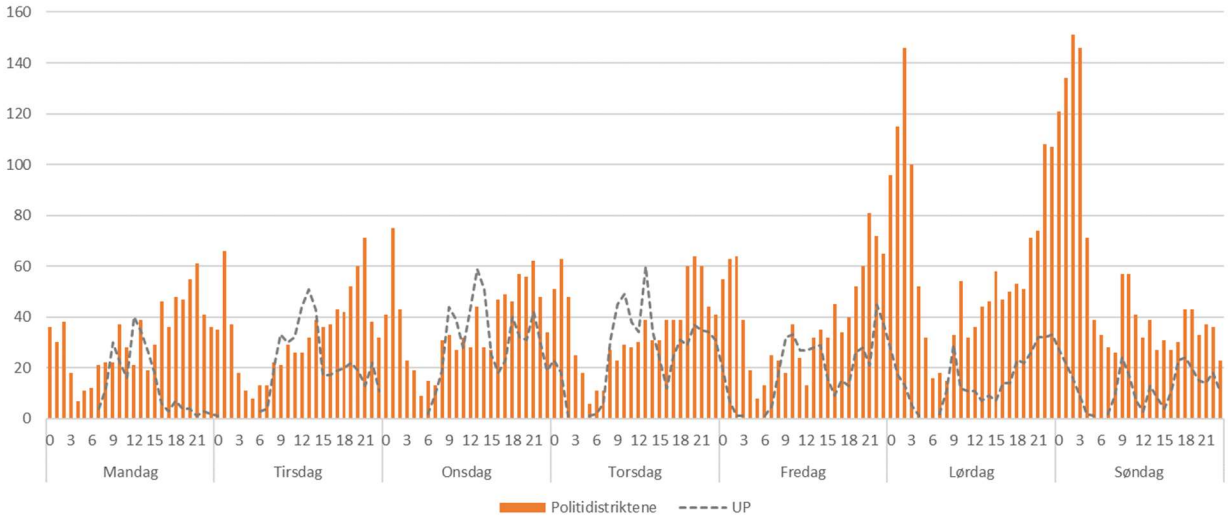


- **Figur 24: Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring i 2025 fordelt på måned.**

Ukedag og tid på døgnet

Som tidligere år ser vi at antallet anmeldelser for ruskjøring topper seg natt til lørdag og natt til søndag, med flest tilfeller rundt kl. 02. Lørdager og søndager hadde til sammen 34 % av anmeldelsene i 2025. Det var færrest anmeldelser på mandager.

Antall avdekte ruskjøringer påvirkes av politiets kontrollaktivitet, det gjelder særlig saker avdekt av UP. Ser vi bort fra saker initiert av UP, vil statistikken i større grad gjenspeile når ruskjøring forekommer. Årsaken til dette er at en større andel av disse sakene avdekkes gjennom tips fra publikum og ved trafikkuhell. Ser man bort fra saker med saksopprinnelse fra UP, utgjorde lørdag og søndag nærmere 40 % av ruskjøringene.

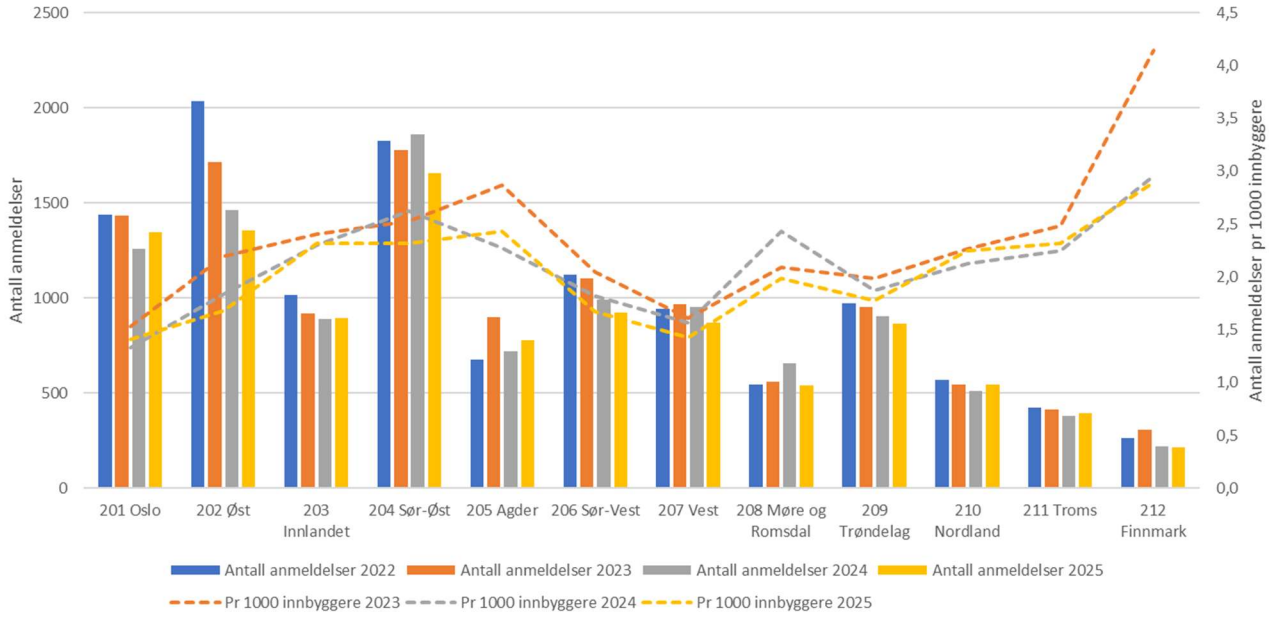


- **Figur 25: Antall anmeldelser ruspåvirket kjøring fordelt på ukedag og tid på døgnet.**[20]

3.3.6. Politidistrikt

[20] Saker der gjerningstidspunkt er oppført med 00:00 er tatt ut av oversikten da det mistenkes være default-tidspunkt og ikke reelt tidspunkt.

Antall ruskjøringsanmeldelser pr. politidistrikt er relativt stabilt fra år til år. Antall anmeldelser pr. 1000 innbyggere i 2025 var mellom 1,4 og 2,4 – med unntak av Finnmark, som over flere år har vært høyere enn øvrige politidistrikter. Vi ser en viss sammenheng mellom høye befolkningstall og lave gjennomsnittstall på anmeldelser pr. 1000 innbyggere, men sammenhengen er ikke konsekvent. Den er sammensatt. Faktorer som variasjoner i politiets innsats, trafikkgrunnlag, demografi/bosettingsmønster og alkohol/rusbruk m.m. kan være med på å forklare forskjellene mellom distriktene.



- **Figur 26: Antall anmeldelser for ruspåvirket kjøring og antall per 1000 innbyggere - pr politidistrikt.**

For over 80 % av ruskjøringssakene i 2025 hadde gjerningsperson bostedsadresse i samme politidistrikt som ruskjøringen skjedde. Andelen varierte mellom 66 % (Oslo) og 90 % (Vest). Vi ser samtidig at både Oslo og Vest var de politidistriktene med færrest ruskjøringer pr. 1000 innbyggere (figur 24). En stor andel ruskjørende bilister med bosted i annet politidistrikt synes derfor ikke å forklare forskjeller mellom politidistriktene.

I tillegg ser vi at 58 % av ruskjøringsanmeldelsene hadde funnet sted i samme kommune som gjerningspersonens bokommune.[21] Denne andelen var høyest i de nordligste politidistriktene (Nordland 72%, Troms 69 % og Finnmark 73 %) og lavest i Øst pd (49 %) (se tabell 9).

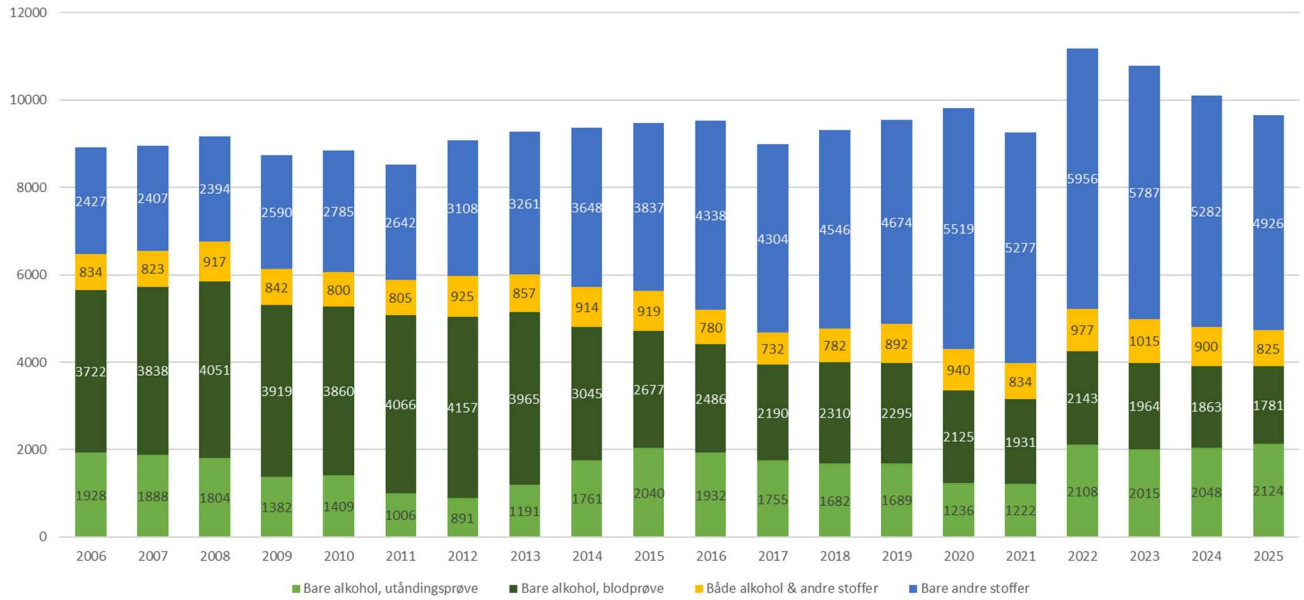
[21] Av saker der det var oppført både gjerningskommune og bokommune (88 % av sakene).

- **Tabell 9: Andel av anmeldelsene for ruspåvirket kjøring i 2025 der henholdsvis politidistrikt og kommune for gjerningsadresse og boadresse er lik (*av saker der både bokommune og gjerningskommune er oppgitt).**

	Boadresse i politidistriktet	Lik bokommune og gjerningskommune*
201 Oslo politidistrikt	66 %	61 %
202 Øst politidistrikt	78 %	49 %
203 Innlandet politidistrikt	74 %	51 %
204 Sør-Øst politidistrikt	82 %	52 %
205 Agder politidistrikt	88 %	61 %
206 Sør-Vest politidistrikt	89 %	57 %
207 Vest politidistrikt	90 %	66 %
208 Møre og Romsdal politidistrikt	87 %	65 %
209 Trøndelag politidistrikt	88 %	62 %
210 Nordland politidistrikt	87 %	72 %
211 Troms politidistrikt	83 %	69 %
212 Finnmark politidistrikt	86 %	74 %
Totalt	81 %	58 %

3.3.7. Type rus

Andre rusmidler enn alkohol utgjør størst andel av ruskjøring-sakene avdekt av politiet. Alkohol var avdekt i 49 % av tilfellene, mens andre rusmidler var avdekt i 60 % ifølge tall for 2025 fra Oslo universitetssykehus. En kombinasjon av alkohol og andre rusmidler var avdekt i 9 % i sakene. Fordelingen var tilnærmet lik som i 2024. Andelen saker med alkohol har økt jevnt fra 43 % i 2021.



- **Figur 27: Antall positive bevisprøver for kjøring i ruspåvirket tilstand 2006-2025, fordelt på alkohol og annen rus. Kilde: Prøveresultat fra Oslo universitetssykehus og resultat fra utåndingsprøver fra UP.**

Resultatene fra blodprøvene til bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring i 2025 (Jamt, et al. 2026) viste at benzodiazepin ble påvist i 48 % av blodprøvene der det ble utført utvidet analyse av andre rusmidler enn etanol (til sammen 7 442 blodprøver). Som tilsier at Benzodiazepiner er den stoffgruppen som hyppigst blir påvist etter alkohol. Selv om antall saker med påviste

benzodiazepiner viser samlet sett en nedgang de tre siste årene. Diazepam er fortsatt blant de hyppigst påviste benzodiazepinene, sammen med alprazolam og klonazepam.
For øvrig viste resultatene at THC og (met)amfetamin ble påvist i henholdsvis 38 % og 32 % av blodprøvene der det ble utført utvidet analyse. THC påvises i økende grad uten samtidig bruk av andre rusmidler. Fra 2022 ses en markant økning i antall saker med påvist kokain. I 2025 ble kokain påvist i 646 saker.[22] Kraftig økning i saker med ketamin, selv om antallet fortsatt er lavt sammenlignet med andre stoff (147 saker i 2025).
Vanligvis blir det påvist flere stoffer i samme blodprøve. I 2025 ble det i gjennomsnitt påvist 1,6 psykoaktive stoffer per prøve.

3.4. Rus i samfunnet

3.4.1. Alkohol

Omsetning av alkohol var økende frem til pandemien, men har vært synkende fra 2021. Antall alkohol-liter pr innbygger over 14 år var 5,98 i 2025, som er tilnærmet samme nivå som i 2015 (5,97).[23] Det anslås at mellom fem og åtte prosent av den voksne befolkningen i Norge har en alkoholbrukslidelse.[24]

3.4.2. Illegale rusmidler

I følge den nasjonale narkotikastatistikken for 2025 utgjorde kokain 11 % av alle narkotikabeslag på landsbasis, mot 5 % i 2019. I Oslo var andelen enda høyere (18 %). Beslag av cannabis økte betydelig i 2025. Hasj, marihuana og cannabisplanter utgjorde 41 % av narkotikabeslagene.[25]

I følge befolkningsundersøkelsen i 2024 oppga 6,9 % i aldersgruppen 16-64 år å ha brukt cannabis de siste 12 månedene[26]. Det er den høyeste andelen oppgitt noensinne.[27] Andelen har gått noe ned i 2025, til 5,8 % (16–30 år: 10 %, 31–64 år: 4 %, menn :7 % og kvinner 4 %).[28] Etter cannabis var det de sentral-stimulerende stoffene kokain, amfetamin og ecstasy/MDMA som oftest ble rapportert brukt.

[22] Kokain omdannes i kroppen til inaktivt benzoylekgonin, som kan påvises i blod lengre tid enn kokain. Kokain og/eller benzoylekgonin ble påvist i 1 270 kjøresaker.

[23] https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/varehandel/statistikk/alkoholomsetning (lest 020626).

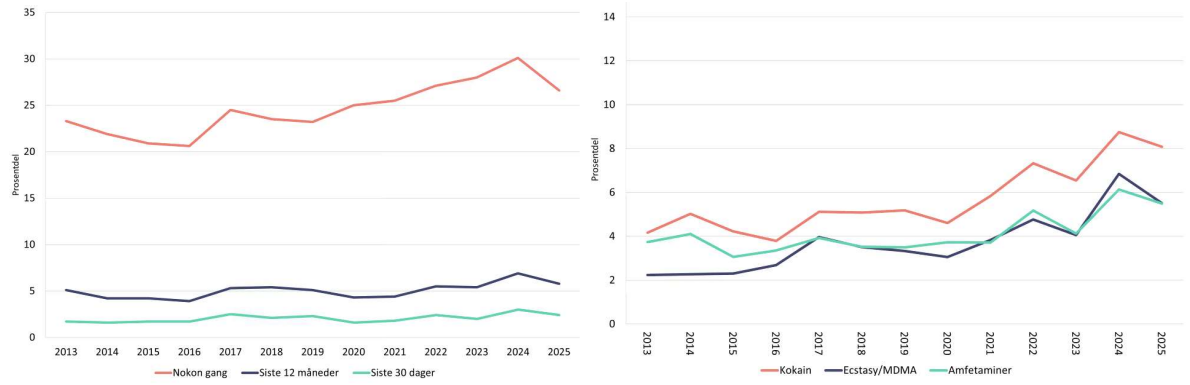
[24] https://www.fhi.no/he/fr/folkehelserapporten/psykisk-helse/rusmiddellidelser/#alkoholbrukslidelser (lest290626).

[25] https://www.politiet.no/nyheter-og-presse/kripos/nyhet/2026-01-26/narkotikastatistikk-for-2025-rekordbeslag-av-kokain-og-kraftig-okning-i-cannabis (lest 260626).

[26] https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/ (lest290626).

[27] https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2016/rusmidler_i_norge_2016.pdf (lest 290626).

[28] https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/tall-om-illegale-rusmidler/cannabis/bruk-av-cannabis-i-befolkningen (lest290626)



- **Figur 28: Bruk av illegale rusmidler: Andel i alderen 16-64 år som oppga å ha brukt cannabis og andel i alderen 16-30 år som oppga å ha brukt kokain, amfetaminer eller ecstasy/MDMA i løpet av siste 12 måneder.**

For EU er det anslått at 2,3% i aldersgruppen 15 til 34 år bruker cannabis daglig eller nesten daglig. Dvs at de bruker cannabis minst 20 dager i måneden.[29]

Analyser av rusmidler i avløpsvann, viser at Norge er ett av landene i Europa med høyest nivåer av amfetamin, cannabis og kokain.[30]

3.4.3. Rusgivende legemidler

Bruken av sterke smertestillende legemidler (opioider) har vært stabil siden 2010, men det har skjedd en endring i type opioider som foreskrives. Bruken av oksykodon har økt kraftig.[31]

Det har vært en økning i omsetningen av sentralstimulerende legemidler. Bruk av ADHD-medisin har økt med 85 % på fire år. Fra 2015 har antall nordmenn som bruker ADHD-medisin økt med 220 %.[32]

Legemiddelbruken øker med alderen. 90 % av hjemmeboende eldre over 65 år bruker legemidler på resept. I 2025 brukte rundt 39 % eldre over 65 år fem eller flere legemidler samtidig og kontinuerlig. Prosentandelen var cirka 36 % i 2021. 6,5 % brukte ti eller flere legemidler samtidig og kontinuerlig. Bruk av et høyt antall legemidler kan medføre økt risiko for uønskede effekter.

Det har derimot vært en nedgang i bruken av angstdempende benzodiazepiner og avhengighets-skapende sovemidler i denne aldersgruppen.[33]

Alkohol er særlig skadelig for eldre fordi aldringsprosessen gjør kroppen langt mer sårbar for alkoholens fysiologiske effekter. Alkohol kan i tillegg gi uheldige interaksjoner med medisiner som mange eldre bruker daglig.[3435]

[29] https://www.euda.europa.eu/publications/european-drug-report/2026/cannabis_en (lest260626).
[30] https://www.helsedirektoratet.no/nyheter/nye-tall-pa-illegale-rusmidler (lest 290626).
[31] https://www.fhi.no/he/fr/folkehelserapporten/samfunn/legemiddelbruk/ (lest 290626).
[32] https://www.dagensmedisin.no/adhd-folkehelseinstituttet-legemidler/eksplosiv-okning-i-bruk-av-adhd-medisin/736995 (lest 290626).
[33] https://www.fhi.no/he/fr/folkehelserapporten/samfunn/legemiddelbruk/ (lest 290626).
[34] https://www.fhi.no/he/fr/folkehelserapporten/grupper/eldre/#beinskjrhet-fall-og-brudd (lest 290626).
[35] https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4063202/ (lest 290626).

4. Uoppmerksomhet

Uoppmerksomhet utgjør en betydelig medvirkende faktor til at det skjer ulykker i trafikken. Politiets mulighet til å forebygge uoppmerksomhet i trafikken er derimot liten og i all vesentlighet begrenset til kontroll av ulovlig bruk av mobiltelefon.

4.1. Uoppmerksomhet i ulykker

I Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykkene (Ringen jr, 2026) er ikke uoppmerksomhet oppgitt som egen kategori. Underkategorien 'Manglende informasjonshenting' under kategorien Manglende førerdyktighet hører inn under uoppmerksomhet. Analysen viste at Manglende informasjonsinnhenting ble vurdert som medvirkende faktor til at ulykken skjedde for 18 % av dødsulykkene.

Utrykningspolitiets analyse av dødsulykkene i 2024 vurderte uoppmerksomhet til å være hovedårsaken i 16 % av dødsulykkene. Herunder tilfeller der fører ikke sjekker for fotgjengere eller andre trafikanter, bruken mobilen ulovlig bak rattet, feilfordeling av oppmerksomhet eller ukonsentrasjon (Utrykningspolitiet, 2026).

4.1.1. Mobilbruk

I følge Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykkene (Ringen jr, 2026) medvirket bruk av mobiltelefon i 3 % av dødsulykkene (3 ulykker) i 2025, noe som var tilnærmet likt nivå som tidligere år. De tre ulykkene i 2025 gjaldt to tungbilførere og en syklist.

4.1.2. Tretthet/sovning i ulykker

Uoppmerksomhet kan skyldes tretthet. Ved tretthet kan en fører miste konsentrasjon, få en langsommere reaksjonsevne, få en dårligere plassering i veibanen, få altfor kort avstand til forankjørende, dårligere tilpasset hastighet[36] eller episoder med ukontrollert søvn på noen få sekunder (mikrosøvn) (Hidalgo-Gadea, Kreuder, Krajewski, & Vorstius, 2021). Sovning som årsak til dødsulykke er vanskelig å avgjøre. Dybdeanalysene av dødsulykkene vurderte at tretthet var en medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene 2025, som var tilnærmet likt gjennomsnittet for perioden 2016 – 2025 (Ringen jr, 2026).

Utrykningspolitiets analyse av dødsulykkene i 2024 vurderte sovning som hovedårsak i 5 % av dødsulykkene.

4.2. Uoppmerksomhet i trafikken

[36] https://samferdsel.toi.no/nr-7-september-2007/trafikkmedisinsk-forskning-i-kjoresimulator-farlig-forskning-under-trygge-forhold-article19437-996.html (lest 290726).

En europeisk rapport om distraksjon har samlet resultat fra flere studier over effekt av ulike former for uoppmerksomhet/distraksjoner på ulykkesrisikoen (European Commision, 2023), for eksempel:

Lesing/teksting på mobiltelefon o.l	6,1 ganger høyere risiko
Interaksjon med kjøretøysystemer	4,6 ganger høyere risiko
Spising	1,8 ganger høyere risiko
Rekke ut etter en gjenstand (ikke telefon)	9,1 ganger høyere risiko

Observerbare følelser som sinne, tristhet, gråt og emosjonelt stress: 9,8 ganger høyere risiko.

4.2.1. Mobilbruk

UP har gjennomført veikantundersøkelser av ulovlig mobilbruk i 2019, 2022 og 2024. Veikantellingen fra 2024 viste at 2,4 % av førerne brukte mobiltelefon ulovlig hvorav 0,47 % til prating og 1,96 % til 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 %.

Undersøkelsene viste at det var høyest andel ulovlig mobilbruk på motorvei og blant tungbilførere.

4.3. Reaksjoner uoppmerksomhet

4.3.1. Avdekte tilfeller av ulovlig bruk av mobiltelefon

Det ble utstedt 6 584 forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon i 2025, i tillegg har det blitt skrevet anmeldelser. Her er tallene mer usikre da det ikke er en egen kode for registrering. Basert på fritekstsøk finner vi 793 anmeldelser for ulovlig mobilbruk. Til sammen 7 377 tilfeller. Det er 12 % mer enn i 2024, men tilnærmet likt som i 2023.

- **Tabell 10: Antall forenklede forelegg og anmeldelser for ulovlig bruk av mobiltelefon.**

	2022	2023	2024	2025
Anmeldelser	972	767	740	793
Forenklede forelegg	11 004	6 521	5 843	6 584
Sum	**11 976**	**7 288**	**6 583**	**7 377**

64 av de forenklede foreleggene som ble utstedt var det også registrert en annen overtredelse sammen med ulovlig mobilbruk - 53 for fartsovertredelse.

Måned, ukedag og tid på døgnet

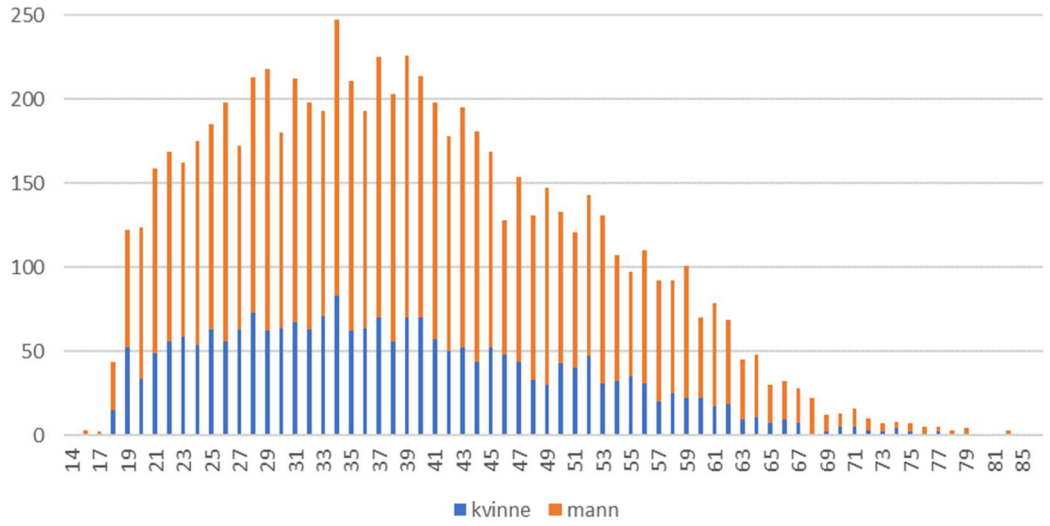
Antall reaksjoner henger sammen med politiets aktivitet, det er således ikke relevant å se på fordelingen av reaksjoner på år, ukedag og tid på døgnet for å kunne si noe om utbredelsen i trafikken.

Alder og kjønn

Flest avdekte tilfeller av ulovlig mobilbruk blant menn (70 %).
Av saker anmeldt var andelen menn høyere (86 %).

Antall tilfeller er stigende med økende alder opp mot rundt 30 år og synkende fra og med rundt 40 år. De største aldersgruppene var dermed 30-39 år som utgjorde 28 %, 20-29 år med 24 % og 40-49 år 23 %.

Gjennomsnittsalder var 46 år. Vi ser gjennomsnittsalderen hos kvinner var noe lavere enn for menn (44 versus 47,5).



- **Figur 29: Antall forenklede forelegg og anmeldelser for ulovlig bruk av mobiltelefon i 2025 fordelt på alder og kjønn.**

I tillegg ser vi at gjennomsnittsalderen for de som har fått et forenklet forelegg var noe høyere enn dem som ble anmeldt (48,9 versus 42,2).

Kjøretøy

To av tre forenklede forelegg for ulovlig mobilbruk ble utstedt til fører av personbil, mens varebil- og lastebilførere utgjorde henholdsvis 27 og 5 %. Andelen lastebilførere var noe høyere på Europa- og riksvei (8 %) enn fylkesvei (3 %) og kommunalvei (3 %).
Av anmeldte saker var fordeling på type kjøretøy lik den vi fant for saker avgjort med forenklet forelegg.[37]

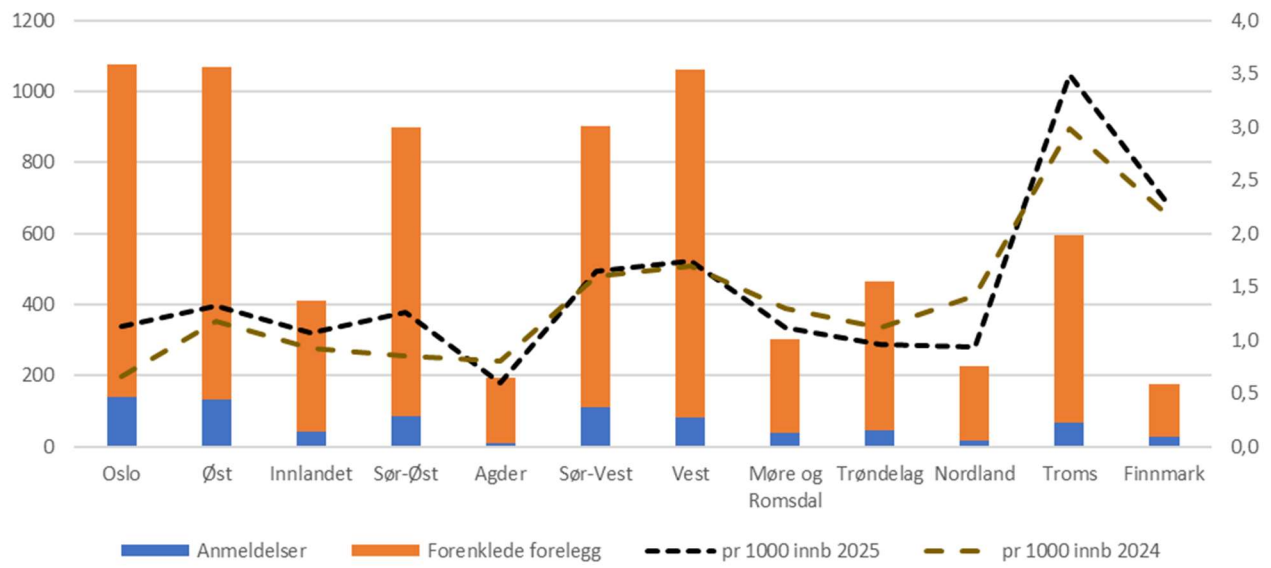
Nasjonalitet

Tilfeller av ulovlig bruk av mobiltelefon i 2025 avgjort med forenklet forelegg, gikk for stor del til norske statsborgere (97 %). For tilfeller der det ble skrevet en anmeldelse var andelen med utenlandsk statsborgerskap høyere (18 %), men de fleste anmeldte med utenlandsk statsborgerskap bor, eller har bodd i Norge. Det vil si at de hadde norsk personnummer.

Politidistrikt

Vi ser til dels store forskjeller i avdekte tilfeller av ulovlig mobilbruk mellom politidistriktene. Tallene for 2025 varierte mellom 0,6 avdekte tilfeller pr 1000 innbyggere i Agder, mot høyest i Troms med 3,49 pr 1000 innbyggere.

[37] Basert på saker der kjøretøy var oppgitt.

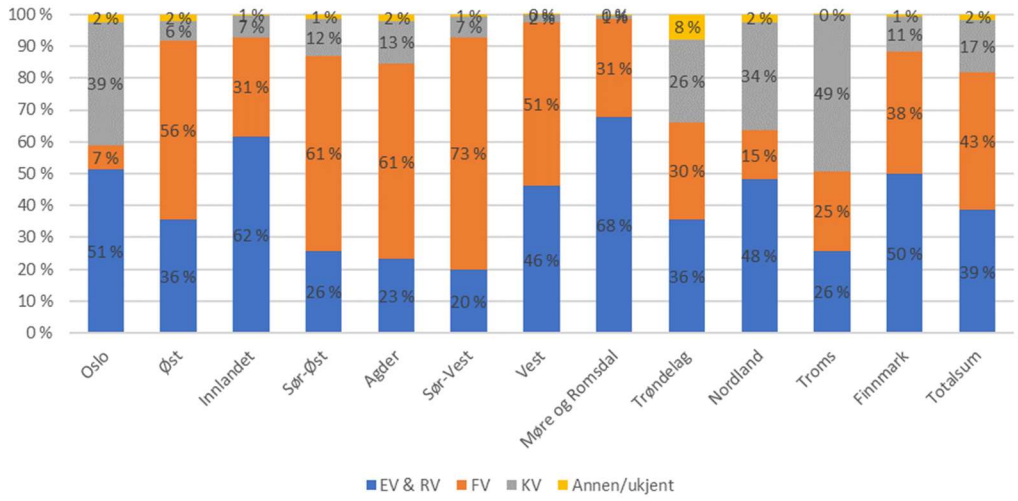


- Figur 30: Antall forenklede forelegg og anmeldelser for ulovlig bruk av mobiltelefon.

For øvrig ble 82 % av de forenklede foreleggene utstedt til personer med bosted i samme politidistrikt som overtredelsen ble registrert. Andelen var over 80 % i alle politidistrikt utenom Oslo pd (56 %).

Type vei

Flest forenklede forelegg for ulovlig mobilbruk ble utstedt på fylkesveier (43 %). 39 % ble utstedt på statlig veinett (Europa- og riksvei), denne andelen varierte mellom 20 % i Sør-Vest og 68 % i Møre og Romsdal. 17 % av de forenklede foreleggene ble utstedt på kommunale veier. Her skilte Troms seg ut med en andel på 49 %.



- Figur 31: Fordeling forenklede forelegg 2025, på type vei, per politidistrikt.

4.3.2. Overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Det ble registrert 1 758 anmeldelser for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene i 2025, som er en økning på 17 % sammenlignet med gjennomsnittet de siste fem år. Flesteparten av sakene er anmeldt av Statens vegvesen fra kontroll langs vei og kontroll i bedrift.

5. Aggressiv eller farlig atferd

5.1. Aggressiv eller farlig atferd i ulykker

UPs analyse av dødsulykkene i 2024 vurderte at risikoatferd var hovedårsaken i 20 % av dødsulykkene. Denne kategorien omfatter bevisst eller svært risikofylt kjøreatferd der føreren utsetter seg selv og andre for økt fare. Det kan for eksempel være hasardiøse forbikjøringer, svært høye hastigheter, kort avstand til forankjørende eller annen aggressiv kjørestil. Forhold som manglende bruk av bilbelte, kjøring uten gyldig førerkort, mobilbruk eller annen distraksjon i kombinasjon med rus eller andre risikofaktorer kan også ha vært medvirkende. Det trenger ikke være den enkelte faktoren som utgjør et høyt risikonivå i seg selv, men at summen av flere faktorer utgjorde en betydelig fare for sjåføren eller andre. Høy hastighet og/eller ruspåvirkning var en del av risikoatferden i de fleste av ulykkene i denne kategorien (Utrykningspolitiet, 2026).

Dybdeanalysene til Statens vegvesen vurderte at særlig risikofylt atferd medvirket til 6 % av dødsulykkene i 2025 (Ringen jr, 2026). Denne andelen varierte mellom 6 og 10 % i perioden 2020-2024 (Ringen jr., 2021) (Ringen jr, 2022) (Ringen jr., 2023) (Ringen jr., 2024) (Ringen jr, 2025).

I tillegg til atferd, som ligger i øvre sjiktet av risikovillighet, ser vi at selv mindre feil eller feilvurderinger kan få fatale konsekvenser.

Fra UPs analyse av dødsulykkene i 2024 ble feilvurdering og førerfeil vurdert å være hovedårsaken til henholdsvis 5 og 12 % av dødsulykkene dette året. Feilvurdering innebærer at føreren observerer situasjonen, men tolker eller vurderer den feil. Det skjer f.eks. ved å starte en forbikjøring uten tilstrekkelig oversikt over motgående trafikk eller ved å plassere kjøretøyet feil i veibanen i et veiarbeidsområde. Førerfeil omfatter handlinger der føreren ikke følger grunnleggende regler for sikker kjøring, som brudd på vikeplikt, ulovlig forbikjøring og kjøring i strid med skilting og oppmerking. Kategorien omfatter også tilfeller med panikkreaksjoner eller manglende ferdigheter i krevende situasjoner som f.eks. sving, glatt føre eller telehev.

Ulykkesanalysegruppen til Statens vegvesen fant at faktorer knyttet til manglende førerdyktighet kan ha medvirket til 36 % av dødsulykkene i 2025. Denne kategorien inkluderer derimot både faktorer relatert til uoppmerksomhet (manglende informasjonsinnhenting) og særlig risikofylt atferd. Foruten disse kommer faktorer som manglende trafikal/teknisk kompetanse og erfaring.

5.2. Aggressiv eller 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 ordningen.[38]

I 2025 ble det utstedt 1 347 forenklede forelegg for prikkbelastede overtredelser, utenom fart, mobilbruk og manglede sikring av barn (se tabell 11). Blant de øvrige prikkbelagte overtredelsene var

[38] Ot.prp. nr. 71 (2001-2002)

kjøring på rødt lys, brudd på vikeplikt og kjøring med for kort avstand til forankjørende de overtredelsene som oftest resulterte i bøter.

- **Tabell 11: Forenklede forelegg for overtredelser som gir prikk - utenom hastighet, ulovlig mobilbruk og manglende sikring av barn i bil.**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
02A Kjøring i strid med fast/blinkende rødt lyssignal S §§ 23,24	656	607	741	731	614	585	575	495
02B Kjøring med for kort avstand til forandkjørende T §5 nr 3	390	301	326	325	324	262	257	205
04A Kjøring i sperreområde, gule sperrelinjer, S §22, §21 nr 4	137	144	159	161	125	108	131	130
05B Ulovlig forbikjøring vegkryss, bakketopp, kurve, T §12 nr 5	91	57	68	64	81	59	48	48
05C Ulovlig forbikjøring foran gangfelt, T §12 nr 6	6	6	8	15	8	10	10	9
05E Kjøring i strid med skilt, Forbikjøringsforbud, S §8	7	9	25	31	25	32	54	14
06A Vikeplikt, ihh til skilt Vikeplikt og Stopp, S §6	336	577	446	469	811	568	392	213
06B Vikeplikt, for trafikk fra høyre, T §7 nr 2	97	65	93	97	97	119	81	90
06C Vikeplikt, for gående i gangfelt, T §9 nr 2	85	84	166	100	133	103	101	86
06D Vikeplikt, ved utkjøring fra p-plass e.l. områder, T §7 nr 4	13	14	23	33	23	28	24	17
06E Vikeplikt, for gående/syklende ved innsvinging, T §7 nr 3	5	4	8	6	8	3	4	4
08A Kjøring med motorsykkel endret for økt hastighet/ytelse,V§23	109	83	91	72	90	104	59	36
Sum	**1 932**	**1 951**	**2 154**	**2 104**	**2 339**	**1 981**	**1 736**	**1 347**

I tillegg til overtredelser som avgjøres med et forenklet forelegg, registreres et stort antall anmeldelser på brudd på vegtrafikkloven. Årlig blir det registrert over 50 000 slike anmeldelser.. I 2025 utgjorde hastighetsovertredelser og ruspåvirket kjøring 43 % av sakene. Deretter fulgte anmeldelser for manglende førerett, med 9 922 tilfeller samme år. Tilfeller av aggressiv eller farlig atferd i trafikken, utenom hastighet og utenom tilfeller der det er vurdert at forholdet kan avgjøres på stedet med et forenklet forhold, vil ofte bli anmeldt for brudd på veitrafikklovens §3. I 2025 ble 2 470 anmeldelser registrert for brudd på veitrafikkloven §3 (utenom tilfeller der det skjedde en ulykke).

Antall anmeldelser for ulike overtredelser er relativt stabilt. Brudd på plikter ved trafikkuhell, økte fra 2021/2022 med nærmere 20 %. Hele 72 % av disse sakene ble meldt digitalt av innbyggerne, mot 53 % i 2021. For 2025 ser vi en økning i anmeldelser av brudd på bruk av uregistrert motorvogn, fra 735 i 2024 til 904 i 2025.

- **Tabell 12: Anmeldelser for diverse brudd på vegtrafikkloven 2018-2025.**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PERSONSKADE (§ 3)	3 448	3 328	3 350	3 408	3 414	3 334	3 218	3 330
MATERIELL SKADE (§ 3)	5 426	5 447	4 926	5 441	5 818	5 675	5 406	5 917
KJØRETØY TEKNISK (§ 23)	845	852	960	807	650	721	757	742
OVERLATELSES MEDVIRKNING (§ 17,2. LEDD)	438	440	489	465	450	404	384	323
KJØRING UTEN GYLDIG FØRERKORT (§ 24,1.LEDD)	11 080	10 469	11 660	10 111	10 523	10 249	10 102	9 922
SKILT/SIGNAL/OPPMERKING (§ 5)	681	585	616	585	695	625	650	679
AVSTAND TIL FORANKJØRENDE	54	60	59	51	45	52	44	44
TRANSPORT AV FARLIG GODS (ADR)	173	161	111	146	283	298	260	269
IKKE STOPPET FOR TRAFIKKONTROLL (§ 10)	997	904	1 000	918	916	931	850	810
UAKTSOM KJØRING, MULIG FARE (§ 3)	2 556	2 637	2 611	2 618	2 558	2 612	2 482	2 470
PLIKTER V/TRAFIKKUHELL (§ 12)	1 315	1 224	1 349	1 312	1 623	1 953	1 940	1 929
BRUK AV UREGISTRERT MOTORVOGN (§ 17,1. LEDD)	665	762	832	678	683	772	735	904
USKIKKET FØRER (§ 21,1. LEDD)	182	172	174	187	131	139	119	138
OVERLAST	270	165	129	131	55	43	36	42
SIKRING AV LAST (§ 13,2. LEDD)	459	527	508	492	261	226	209	171
TRAFIKK, DIVERSE	1 707	1 846	2 027	2 227	2 293	1 987	1 950	2 008

Kjøring uten gyldig førerkort (KUG)
Innenfor gruppen av dem som anmeldes for KUG i 2025, hadde 20 % blitt registrert mer enn én gang i løpet av året, 2 % hadde fem eller flere registreringer for KUG innenfor samme år.[39]

Trimming
Mange av dagens kjøretøy kan enkelt modifiseres til høyere ytelse, det gjelder særlig ATV/UTV, elsparkesykler, moped og MC, men også personbiler og andre kjøretøy. Det skjer blant annet ved såkalt chip-tuning. Politiet avdekker flere slike tilfeller, men da det ikke registreres i egen statistikkgruppe er antallet ukjent. Rundt 100 slike saker er identifisert basert på saksbeskrivelse, hvorav 35 mopeder, 5 mopedbiler, 37 ATV/UTV-er og 23 elsparkesykler. Trøndelag hadde stor overvekt av ATV/UTV-sakene (17 av 37), mens Øst og Sør-Vest hadde en overvekt i moped-sakene (henholdsvis 10 og 9 av sakene).

5.3. Risikogrupper

5.3.1. Street Meets, rånemiljø

Aggressiv eller farlig trafikkatferd kan knyttes til rånemiljøet og den såkalte Street Meet-kulturen. Selv om disse i utgangspunktet representerer sosiale møteplasser der bilinteresse, teknisk kunnskap og fellesskap står i høysetet, er det ulikheter. Der rånemiljøet ofte har rot i bygdekultur, er Street Meets knyttet til moderne bilkultur, ofte inspirert av internasjonale trender og kostbare kjøretøy med høyt fartspotensial.

Rånemiljøet er ofte spontant og lokalt forankret, med faste steder der folk møtes uten mye planlegging. Street Meets organiseres gjerne via sosiale medier, med planlagte tidspunkter, invitasjoner og et mer strukturert opplegg. Disse treffene kan tiltrekke seg et stort antall kjøretøy, men relativt få aktive
aktører. De aktive aktørene er enkeltindivider som bygger opp et eget omdømme rundt kjøretøyet med egne tilhengere, noen får nærmest en slags helte-status.

Hovedrisikoen knytter seg til ekstremkjøring, inkludert spinning og dragrace, ofte med ubeskyttede tilskuere som står tett på. Kjøring for å oppnå forfølgelse av politiet er også et element av Street Meet- kulturen. Oppmerksomhet fra politiet gir fenomenet økt interesse og det ulovlige aspektet ved arrangementene er med på å gi det spenning og større tiltrekning. Street Meets vurderes som en vedvarende trussel mot trafikksikkerheten, særlig på grunn av ekstrem hastighet, tett tilstedeværelse av publikum og smitteeffekt på kjøreatferd.

Både rånekulturen og Street Meet-kulturen utgjør i tillegg ofte et støyproblem.

[39] Innenfor denne statistikkgruppen registreres også tilfeller med kjøring med større henger enn tillatt med førers førerett. Omfanget er ikke kjent. En gjennomgang av KUG-anmeldelser for en tilfeldig måned (oktober 2025) hadde 48 av 988 KUG-anmeldelser oppført noe i saksbeskrivelsen relatert til henger eller at det er ført inn en henger i saken. De 48 sakene utgjorde 5 % av KUG-anmeldelsene. Det er et minstetall.

Aktiviteten er mest utbredt vår, sommer og høst, kveld/natt i helger og helligdager og har geografiske forskjeller. Rånekulturer finner vi spredt over hele landet, mens Street Meet-kulturen foreløpig har vært knyttet til politidistriktene Sør-Øst, Øst, Oslo, Sør-Vest og Vest. Fenomenet har også grense-
overskridende karakter, med deltakelse fra Sverige, blant annet.

Sosiale medier fungerer som en forsterkende faktor, særlig i Street Meet-miljøer. Plattformene brukes til rask mobilisering av treff, deling av videoopptak av risikofylt kjøring og bygging av sosial status rundt kjøretøy og atferd. Synlighet, delinger og likerklikk bidrar til å belønne og normalisere ekstrem kjøring, og kan påvirke holdninger i bredere ungdomsmiljøer. Dette øker både omfanget og intensiteten i aktiviteten, og gjør det enklere å etablere og flytte arrangementer på kort varsel.

5.3.2. MC

Anmeldelser

MC er noe overrepresentert av trafikkanmeldelsene. For perioden mai-september 2025 utgjorde MC 8 % av trafikksakene der kjøretøy var registrert[40] (1 475 trafikk-anmeldelser), mens MC utgjorde 6 % av bilparken[41]. MC-anmeldelsene fordelte seg på 35 % hastighetsovertredelser, 34 % person- og materiell-
skadeulykker, 11 % kjøring uten gyldig førerkort, 7 % ruspåvirket kjøring, 6 % uaktsom kjøring og 7 % annet.
Sammenlignet med alle trafikkanmeldelsene i perioden, med registrert kjøretøy, finner vi at hastighet utgjorde tilnærmet samme andel (33 %) mens person- og materiellskadeulykker utgjorde 20 %. Ruspåvirket kjøring utgjorde 16 %, kjøring uten gyldig førerkort 14 % og uaktsom kjøring 4 %. Med andre ord, MC skilte seg fra øvrige kjøretøy med mer innblandet i ulykker, men mindre ruskjøring.

Lett MC utgjorde 15 % av registrerte MC-er pr 30.6.2025, mens de utgjorde rundt en fjerdedel av de ovennevnte trafikkanmeldelsene med MC.[42] Av sakene med lett MC utgjorde person- og materiell-skadeulykker hele 41 %. For øvrig 27 % hastighet, 14 % kjøring uten gyldig førerkort og 6 % uaktsom kjøring.

Forenklede forelegg

MC utgjorde en mindre andel av hastighetsovertredelsene avgjort med forenklet forelegg fra manuelle kontroller for perioden mai-september 2025 (4 %). Vi ser derimot at MC hadde grovere overtredelser enn øvrige kjøretøy. Andelen saker med prikk var på 69 %, for MC-førere 53 %, mot øvrige kjøretøygrupper.

5.3.3. ATV/UTV

[40] Kjøretøy manglet i 27 % av sakene.
[41] Fordeling registrerte kjøretøy utenom traktor og snøscootere. For MC brukt registrerte kjøretøy pr 30.06.2025
https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken (lest230326)
https://ofv.no/kjoretoybestanden/kj%C3%B8ret%C3%B8ybestanden-31-12-2025
[42] Basert på manuell gjennomgang av MC-modellene som var registrert i anmeldelsene.

ATV/UTV er ikke en egen kjøretøygruppe. Anmeldelser knyttet til denne kjøretøygruppen er derfor ikke mulig å trekke ut. UP-distriktene og politidistriktene melder derimot om utfordringer knyttet til disse kjøretøyene, blant annet på grunn av meldinger om farlig atferd.

Her meldes det særlig om uvettig kjøring/råkjøring/villmannskjøring og høye hastigheter/trimming. I tillegg observeres det kjøring uten gyldig førerkort, kjøring under ruspåvirkning, kjøring med flere passasjerer enn lovlig, mindreårige førere og uregistrerte kjøretøy/kjøretøy uten kjennemerke. Andre innmeldte forhold er kjøring uten hjelm, tekniske mangler, manglende forsikring og kjøring uten bruk av lys i mørket.

Politiet opplever også ATV/UTV-er som ikke stopper for kontroll og/eller stikker fra politiet.

For øvrig er det mange henvendelser som går på støy og at ATV/UTV kjøres ulovlig i utmark. Særlig mange meldinger kommer fra Trøndelag og Vest politidistrikter.

6. Verneutstyr

6.1. Verneutstyr i ulykker

6.1.1. Bilbelte

Dybdeanalysene til Statens vegvesen (Ringen jr, 2026) viser at av de 50 personene som omkom i bil og tungbil i 2025, var det seks som ikke brukte bilbelte og to som brukt det feil. Det utgjorde 16 % av de omkomne i bil. Gjennomsnittet de siste ti årene var 29 %. Fire av de seks kunne ha overlevd dersom de hadde brukt bilbelte.

6.1.2. Hjelm

Av de 24 omkomne personene på motorsykkel i 2025 brukte alle hjelm. Tre av dem hadde ikke festet hjelmen skikkelig, for eksempel ufestet stropp. Disse tilfellene utgjorde 13 %. Dette var likt som gjennomsnittet for perioden 2016-2025. Det er grunn til å tro at to av de tre kunne overlevd ved riktig hjelmbruk.

Tre av de 11 som omkom på sykkel og to av to som omkom på elsparkesykkel i 2025, brukte ikke hjelm. Det er stor sannsynlighet for at tre av dem på sykkel og en av dem på elsparkesykkel kunne ha overlevd ved bruk av hjelm.

6.1.3. Refleks

Ulykkesanalysegruppenes materiale viser at liten synlighet i trafikken ble vurdert medvirkende til 5 % av dødsulykkene i 2025. Ulykkene involverte to fotgjengere, en elsparkesyklist, en MC-fører og et annet kjøretøy.

6.2. Verneutstyr i trafikken

6.2.1. Bilbelte

Telling på bilbeltebruk gjennomføres nå kun annet hvert år. Siste telling var høsten 2024, neste registrering blir høsten 2026. Ifølge tellingen fra 2024 (Statens vegvesen, 2025) var bilbeltebruk for lette biler[43] 96,9 %, noe som er en reduksjon fra 97,1 % i 2023.

Bilbeltebruk innenfor tettbygde strøk, lette kjøretøy:

- Førere: 98,3 % i 2024 og 98 % i 2023
- Forsetepassasjerer: 95 % i 2024 og 97 % i 2023

Bilbeltebruk utenfor tettbygde strøk, lette kjøretøy:

- Førere: 97,2 % i 2024 og 96,9 % 2023.
- Forsetepassasjerer: 94,7 % i 2024 og 96,6 % i 2023.

86,2 % av registrerte førere av tunge kjøretøy brukte bilbelte, en nedgang fra 89,3 % i 2023.

[43] Vektet gjennomsnitt av resultat fra innenfor og utenfor tettbygd strøk og førere og forsetepassasjerer.

Andelen som bruker bilbelte i buss ser ut til å være noe lavere enn for personbil og lastebil. Ifølge spørreundersøkelser gjennomført av Statens vegvesen oppga rundt 70 % at de i stor grad bruker sikkerhetsbelte i buss (Statens vegvesen, 2024)

- **Tabell 13: Andel som bruker bilbelte, fordelt på region, resultat fra Statens vegvesens telling 2024.**

	Førere	Passasjerer	Tungbilførere
Landet totalt			
Innenfor tettbygd strøk	98,3 %	94,8 %	
Utenfor tettbygd strøk	97,2 %	94,7 %	86,2 %
Region Øst			
Innenfor tettbygd strøk	97,5 %	88,6 %	
Utenfor tettbygd strøk	95,4 %	90,8 %	83,3 %
Region Sør			
Innenfor tettbygd strøk	99,7 %	99,6 %	
Utenfor tettbygd strøk	98,7 %	100,0 %	89,6 %
Region Vest			
Innenfor tettbygd strøk	98,7 %	98,1 %	
Utenfor tettbygd strøk	99,0 %	98,2 %	99,6 %
Region Midt			
Innenfor tettbygd strøk	84,4 %	99,3 %	
Utenfor tettbygd strøk	99,1 %	98,4 %	94,0 %
Region Nord			
Innenfor tettbygd strøk	96,7%	94,8%	
Utenfor tettbygd strøk	97%	96,9%	84,5 %

6.2.2. Sikring av barn i bil



Baby i bil **Småbarn i bil 0-5 år** **Barn 5-12 år i bil**

- **Tips om sikring av barn i bil: https://www.tryggtrafikk.no/tips/bil/barn-i-bil/**

Bilbeltetellingen til Trygg trafikk for 2025 viste at de aller fleste barn var sikret. Andelen barn som var helt usikret var 1 % både for aldersgruppene 1-3 og 4-8. For barn 4-8 år var de fleste sikret forovervendt, mens for barn 1-3 år var flest sikret bakovervendt. Målsettingen i nasjonal tiltaksplan for trafikk-
sikkerhet på vei er at 80 % av alle barn i alderen 1-3 år skal være sikret bakovervendt innen 2030.

- **Tabell 14: Sikring av barn i bil, resultat fra telling 2025. Andel i %. Kilde: Trygg trafikk.**

		Bakovervendt	Forovervendt	Bilpute	Bilens originale belter	Helt usikret
1-3 år	**Total**	**70**	**29**	**0**	**0**	**1**
	Øst	71	29	0	0	1
	Sør	79	21	0	0	0
	Vest	67	32	0	1	0
	Midt	64	34	0	0	2
	Nord	84	13	0	0	3
	Oslo	63	36	0	1	0
4-8 år	**Total**	**5**	**65**	**24**	**5**	**1**
	Øst	3	60	29	7	1
	Sør	6	59	26	9	0
	Vest	8	62	25	4	0
	Midt	5	70	19	4	2
	Nord	7	69	18	2	4
	Oslo	2	77	17	4	0

Målsettingen i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er at 85 % av alle barn i alderen 1-8 år skal være riktig sikret i bil. Resultatet fra tellingen i 2025 var 79 %. Med andre ord var 21 % feilsikret. Den vanligste feilen var slakke og tvinnede belter (13 %), etterfulgt av belte under armen, bak ryggen eller ned på overarmen (5 %) og belte for høyt på magen (1 %).

- **Tabell 15: Feilsikring av barn i bil, resultat fra telling 2025. Andel i %. Kilde: Trygg trafikk.**

	Belte under armen, bak ryggen el. ned på overarm	Feil sikringsutstyr i fh.t. alder,vekt og høyde	Belte for høyt på magen, det skal gå over hofte/lår	Slakke el. tvinnede belte	Feilmontert/ løs barnestol	Barn foran aktiv airbag - også barn u 140 cm forovervendt	Helt usikret
Total	5	2	1	13	1	1	2
Øst	4	2	1	11	1	2	1
Sør	2	0	2	15	0	0	0
Vest	4	2	1	14	1	0	1
Midt	3	1	1	10	0	1	2
Nord	5	4	0	8	1	2	3
Oslo	11	3	3	19	0	2	4

6.2.3. Hjelm

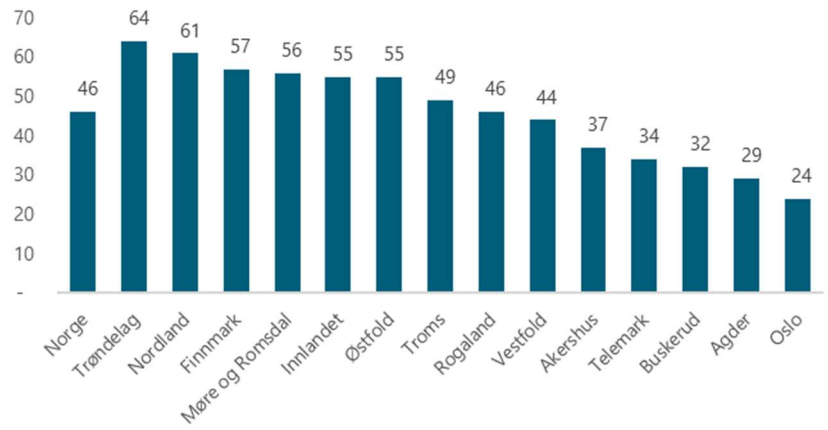
Det er ikke data på hjelmbruk for moped, MC eller ATV. Men på tunge motorsykler bruker i dag praktisk talt alle førere hjelm (Høye, 2024).

Sykkelhjelmtellinger fra Statens vegvesen viser en nedgang i antall syklister med hjelm fra 2023 (67 %) til 2024 (65 %). Ifølge en spørreundersøkelse gjennomført av Trygg trafikk brukte 32 % sjelden eller aldri hjelm, mens 27 % som oftest brukte hjelm.[44]

Omtrent to av tre turer med private elsparkesykler kjøres med hjelm, et nivå tilsvarende vanlig sykkel, mot under én av ti turer på delte elsparkesykler (Aarhaug, Egner og Fearnley 2025).

6.2.4. Refleks

Utviklingen i refleksbruk har stagnert. I perioden 2020–2025 har andelen ligget mellom 45 og 48 %. Her følger tall fra reflekstellingen til Trygg trafikk i 2025[45]:



- Figur 32: Andel som bruker refleks i mørket 2025.

6.3. Reaksjoner manglende bruk av verneutstyr

- Tabell 16: Antall forenklede forelegg og gebyr for manglende sikring av barn og manglende bruk av verneutstyr.

	2022	2023	2024	2025
13A Unnlatt sikring av passasjer under 15 år, V §23a	214	244	219	197
G201 Manglende eller feil bruk av bilbelte	2 662	3 295	2 498	770
G202 Manglende eller feil bruk av hjelm	123	95	80	70

I tillegg har Statens vegvesen utstedt 1972 bilbeltegebyr til sjåfører og passasjerer i løpet av 2025.

6.3.1. Bilbelte

Av 770 bilbeltegebyr ble 22 % skrevet til kvinner, de fleste var i aldersgruppen 19-23 år og utgjorde 16 %. For øvrig fordelte bilbeltegebyrene seg mellom 50 % i personbil, 30 % i varebil og 17 % i lastebil.

Det ble avdekt flest tilfeller av manglende bilbelte på kommunale veier med 34 %, fylkesvei 32 %, europavei 20 % og riksvei 11 %.

[44] https://www.tryggtrafikk.no/artikler/pressemelding/kun-4-av-10-sykler-alltid-med-hjelmen-pa/ (lest 060825)
[45] https://www.tryggtrafikk.no/artikler/pressemelding/fortsatt-dropper-halvparten-refleks/ (lest230726).

6.3.2. Sikring av barn i bil

Det ble utstedt 197 forenklede forelegg for manglende eller feil sikring av barn i bil i 2025. Flest overtredelser ble avdekt på det kommunale veinettet (49 %) og i all vesentlighet i personbil. Naturlig nok finner vi flest i aldergruppen som er småbarnsforeldre, rundt 30-45 år.

6.3.3. Hjelm

Flest gebyr for manglende hjelm ble utstedt til fører eller passasjer av snøscooter. Snøscooter utgjorde 40 % av hjelmgebyrene i 2025, mens 36 % ble skrevet til mopedførere og resten (24 %) til fører eller passasjer av MC. De fleste gebyr til moped/MC ble utstedt på kommunal vei eller fylkesvei, mens for snøscooter ble flest gebyr utstedt i Finnmark, utenfor vei i utmark.

Menn og personer i aldersgruppen 19- 25 år, var de dominerende gruppene for å motta gebyr for manglene hjelm.

7. Trender

De neste fem årene kan risikobildet i veitrafikken bli påvirket av mulig økt trafikk, en mer variert kjøretøypark (blant annet med flere mikrobiler, ATV/UTV og elsparkesykler), økt varetransport, mer turist-
trafikk, flere værrelaterte og/eller krevende situasjoner og en aldrende befolkning.

Samtidig forventes ny kjøretøyteknologi og skjerpede sikkerhetskrav å redusere risikoen for alvorlige ulykker. Utviklingen i samlet risiko vil avhenge av hvordan sikkerhetsgevinstene og nye tiltak balanserer den økte eksponeringen og endrede trafikantmassen.

7.1. Trafikkutvikling

Beregning gjort av Statens vegvesen fra 800 trafikkregistreringspunkt[46] viser at det var 6,6 % mer trafikk i 2025 enn i 2015 og 2 % mer trafikk i 2025 enn i 2024.

Ytterligere informasjon om endringen fra 2024 til 2025:

- Henholdsvis 2,1 % og 0,9 % økning for lette og tunge kjøretøy.
- Henholdsvis 2,2 % økning for Europa- og riksveier og 1,7 % for fylkesveier.
- Henholdsvis 1,5 og 2,1 % økning for helgedøgn og yrkesdøgn.
  Per landsdel (%):

Oslo og Akershus	2,2
Østlandet ellers	1,6
Agder og Rogaland	2,2
Vestlandet	2,2
Trøndelag	1,9
Nord-Norge	2,6

7.2. Kjørelengder personbil

Samlet kjørelengde for alle norske personbiler i Norge var 36 091,1 millioner km i 2025, en oppgang på 1,8 % fra 2024. Gjennomsnittlig kjørelengde per bil var 11 350 km. For nye biler (under 5 år) var gjennomsnittlig kjørelengde høyere (13 927 km).

Samlet kjørelengde med elbil utgjorde 37 %[47].

[46] file://nassti3h/HomeSTI/ltp001.POLITIET/Downloads/vegtrafikkindeksen_2025-12.pdf (lest 110626).
[47] https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/kjorelengder/artikler/hvor-mye-bil-kj%C3%B8rer-nordmenn (lest 120626).

7.3. Kjøretøyutvikling

7.3.1. Antall registrerte kjøretøy

Antall personbiler økte med 1,9 % fra 2024 og med 4,3 % fra 2020 (pr 31.12). Elbiler utgjorde 32 %, og passerte før første gang både antallet registrerte diesel- og bensin-biler. Antall lastebiler har gått ned med 7,3 % siden 2020[48]. Antall varebiler økte med 5,4 % fra 2020. For sesongkjøretøy var det en økning fra 2024 til 2025 for tung MC (0,8 %) og nedgang for moped og lett MC (hhv 4,2 og 2,9 %) pr 30.06. 2025.[49]

Kjøretøygruppen som økte mest i 2025 var mikrobiler (16 %), over 20 % av de førstegangsregistrerte mikrobilene var varianter som kan kjøre over 45 km i timen. Mikrobiler er populære blant pendlere på grunn av fritak fra bompenger, men noen av bilene mangler airbag og har lavere sikkerhet enn vanlige biler[50]. Det var også stor økning i antall ATV fra 2024 til 2025 (6,5 %). Antall registrerte ATV pr 31.12.2025 var 110 852. Til sammenligning var det registrert 122 474 mopeder, 33 178 lette motorsykler og 186 327 tunge motorsykler (pr 30.06.2025).

Det er usikkert hvor mange private elsparkesykler som finnes i Norge. Tidligere anslag har vært på rundt 500 000 elsparkesykler, men det finnes fortsatt ikke sikre tall. Ved utgangen av 2025 var over 100 000 private elsparkesykler forsikret. Dette er en økning på nær 20 % fra 2024, men mange privateide elsparkesykler er fortsatt uforsikret[51].

7.3.2. Utvikling kjøretøyparken

Størrelse på biler som selges øker, både i høyde og vekt. En amerikansk studie finner at økt høyde på panseret gir økt sannsynlighet for at en fotgjenger dør. 39 % av kjøretøyene i den amerikanske bilparken i dag er høye nok til å felle en mann med gjennomsnittlig høyde (175 cm) i fortauet i stedet for å bære ham opp på panseret, som er en økning fra 29 % i 2002[52].

Økt vekt på personbiler kan også påvirke ulykkesrisikoen på andre måter. Tyngre biler har større beveg-elsesenergi ved samme hastighet, noe som kan gi lengre bremsestrekning og større krefter i en kollisjon. Økt vekt kan også påvirke kjøreegenskapene, blant annet gjennom større belastning på dekk og bremser.

7.3.3. Kjøretøyteknologi

Nye sikkerhetskrav

Fra 7. juli 2026 vil nyregistrerte biler og varebiler bli underlagt nye, mer avanserte sikkerhetskrav[53].

- Avansert nødbrems som oppdager fotgjengere og syklister.
- Avansert varslingssystem for distraksjon av føreren for å holde sjåførene fokuserte.
- Bedre sikt fremover.
- Nye tester for slitte dekk for å sikre tryggere ytelse.
- Utvidet sikkerhetsglass-område for å beskytte fotgjengere under ulykker.

---

[48] https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken (lest 120626).
[49] https://ofv.no/kjoretoybestanden/kj%C3%B8ret%C3%B8ybestanden-31-12-2025 (lest120626).
[50] https://www.nrk.no/rogaland/mikrobiler-i-90-km_t-inntar-norge_-utrykningspolitiet-frykter-flere-alvorlige-trafikkulykker-1.17782643 (lest 120626).
[51] https://www.finansnorge.no/artikler/2026/04/flere-har-lovpalagt-forsikring-men-mange-elsparkesykler-er-fortsatt-uforsikret/ (lest 120626).
[52] https://etsc.eu/two-new-studies-underline-road-safety-risk-of-ever-larger-cars/ (lest270726).
[53] https://commission.europa.eu/news-and-media/news/safer-cars-safer-roads-new-rules-take-effect-2026-07-08_en (lest 270226)

Selvkjørende biler

Nederland ga midlertidig typegodkjenning av Teslas Full Self-Driving (Supervised) (FSD) i april 2026, til tross for at systemet fortsatt er under etterforskning av amerikanske myndigheter. Flere EU-land, blant annet Belgia og Danmark, har godkjent den nederlandske typegodkjenningen. ETSC har oppfordret øvrige medlemsland til å avvente godkjenning inntil det foreligger uavhengig dokumentasjon på systemets sikkerhet og avklaring av sentrale spørsmål om risiko, førerovervåkning og ansvar ved ulykker. Bekymringen er blitt forsterket etter en dødsulykke i Texas der en Tesla angivelig kjørte i selvkjørende modus, samt rapporter om at Tesla skal ha presentert misvisende sikkerhetsdata til europeiske myndigheter. Det ventes en avstemning i teknisk komité som opererer under EU-kommisjon om en mulig EU-omfattende godkjenning av Teslas FSD i oktober[54] [55].

7.4. Førerkort

Antall nye utstedte førerkort for bil og moped/MC har vært nokså stabilt de siste årene[56], dog med en liten nedgang for førerkortklasse A1 (lett MC).

Regelendringer

Direktiv (EU) 2025/2205 (fjerde førerkortdirektiv) hadde ikrafttredelse 25. november 2025. Fristen for gjennomføring av endringene i medlemslandene er på fire år, med egne frister for enkelte av endringene[57]. Dette innbefatter blant annet:

- Førerkortklasse B og BE utstedt for mer enn to år siden, skal gi rett til å føre motorvogn som bruker alternative drivstoff med tillatt totalvekt opp til 4250 kg (fra 26. november 2027).
- Erverv av førerkortklasse B fra 17 år (ledsaget kjøring) (fra 26. november 2028).
- Reduksjon av alderskravet for klasse C, CE, D og DE ved yrkessjåførkompetanse.
- Digitalt førerkort som standard utstedelsesform (fra 2031).

Enkelte av endringene er lettelser i regelverket og kan potensielt gi økt risiko.

7.5. Befolkningsutvikling

I følge beregninger fra Statistisk sentralbyrå (SSB) vil Norges befolkning vokse fra rundt 5,6 millioner i 2026 til 6,2 millioner rundt 2050 (hovedalternativ). Befolkningsveksten skjer hovedsakelig i de eldste aldersgruppene. Blant de unge, og de i arbeidsfør alder, er antallet personer relativt stabilt. Andelen som er 80 år og eldre forventes nesten å doble seg i samme periode, fra rundt 5 % til over 10 %.

[54] https://etsc.eu/etsc-writes-to-eu-transport-ministers-on-tesla-fsd-as-us-crash-highlights-european-oversight-gap/ (lest 280726)
[55] https://traficom.fi/en/news/traficom-assesses-approval-teslas-fsd-supervised-system-finland (lest 280726)
[56] https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/godkjenning-og-tilsyn-med-trafikkopplaring/statistikk-forerprover (lest 270726)
[57] https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2023/mars/forerkortdirektivet/id2996254/ (lest 270726)

Aldringen treffer ikke alle deler av landet likt. For eksempel har en tredjedel av landets fylker allerede flere eldre (65+ år) enn yngre (0-19 år). Det gjelder Innlandet, Telemark, Vestfold, Nordland og Troms. Innen de neste to årene er ytterligere fire fylker ventet å følge etter. Det siste fylket som krysser denne grensen er Oslo. Det skjer innen 2046. Aldringen av befolkningen varierer også over sentralitet. Sentrale kommuner har typisk høyere tilflytting og innvandring av yngre mennesker. Det resulterer også i flere fødsler der, som naturlig nok er med på å bremse aldringen[58].

7.6. Diverse

Klima

Vi opplever et varmere og våtere klima med hyppigere episoder av styrtregn, flom, skred, ising, kraftig vind og perioder med hete og tørke. Vi opplever også perioder med kraftig snøfall, som medfører krevende kjøreforhold, stengninger av veinettet og økt risiko for trafikkulykker. Dette kan også forventes i årene som kommer.

Turisme

Dersom reiselivet i Norge fortsetter å vokse, da særlig for naturopplevelser med utenlandske besøkende, vil vi se mer trafikk på turistveier og fylkesveier, spesielt i sommer- og vintersesongen. Økt turisttrafikk kan føre til flere ulykker knyttet til ukjente sjåfører, leiebiler, bobiler, turistbusser og hyppige stopp langs veien.

Varetransport

En mulig vekst i varetransport vil øke risikoeksponeringen i trafikken. Økt netthandel medfører mer varetransport i boligområder.

Ungdom og trafikk

Vi forventer at ungdomskulturen fortsatt vil være preget av høy digital tilstedeværelse med sterk påvirkning fra sosiale medier, økt bruk av mikromobilitet og nye kjøretøytyper. Dette kan bidra til mer distraksjon, risikofylt atferd og økt eksponering i trafikken.

Eksponering av trafikkfarlig atferd i, sosiale medier og media

Sosiale medier bidrar til å spre og normalisere budskap om risikofylt atferd i trafikken. Videoer og bilder av høy fart, farlige forbikjøringer, Street Meets og andre ulovlige handlinger spres raskt til et stort publikum og gir både oppmerksomhet og sosial status til aktørene. Algoritmestyrt innhold bidrar til at brukere eksponeres for stadig mer av samme type innhold. Politiet har gjennom etterforskningen av alvorlige trafikkulykker avdekt at involverte har brukt appen Life360. Life360 brukes av mange, særlig unge -her etableres grupper og det konkurreres/skrytes av høy fart.[59] På denne måten påvirker sosiale medier både holdninger til risiko og bidrar til å skape eller forsterke miljøer der risikofylt trafikkatferd oppleves som akseptabelt eller attraktivt. Det samme gjelder mediene, som til stadighet publiserer videoer, ofte fra dashbordkameraer, fra trafikkbildet. Disse

[58] https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivinger/statistikk/nasjonale-befolkningsframskrivinger/artikler/befolkningen-eldes-raskt-de-neste-ti-arene (lest 120626).

[59] https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/7poEMw/life360-appen-i-etterforskningen-etter-doedsulykken-paa-voll (lest 230926)

viser ofte farlige forbikjøringer, høy fart m.m. Disse publiseringene er med på å tilgjengeliggjøre farlig atferd i trafikken til enda flere aldersgrupper.

Andre trender som kan påvirke trafikksikkerheten

Flere europeiske byer har innført Project City 30. Prosjektet går ut på å øke andelen av veinettet som er underlagt en fartsgrense på 30 km/t, enten i hele byen eller innenfor bestemte byregioner. Dette er ikke utelukkende et trafikksikkerhetstiltak, men et tiltak som forventer positiv effekt også på andre områder som helse, energisparing, miljøvern, tilgjengelighet, likestilling og økonomisk velstand. En studie med resultater fra 40 europeiske byer (bl.a. Brussel, Paris og Zürich), fant blant annet en forventet reduksjon i trafikkdrepte med 37 %.[60]

[60] https://www.mdpi.com/2071-1050/16/11/4382 (lest 270726).

8. Vedlegg

- Tabell 17: Antall personskade ulykker, drepte og hardt skadde i trafikken pr politidistrikt (kilde: TRULS)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oslo							
Antall personskadeulykker	493	540	497	415	455	448	498
Antall drepte	3	8	3	6	1	9	7
Antall Hardt skadde	59	89	66	71	63	72	89
Antall lettere skadde	514	526	535	419	481	476	492
Øst							
Antall personskadeulykker	415	414	445	453	350	409	500
Antall drepte	14	11	13	11	12	14	10
Antall Hardt skadde	70	73	58	63	71	70	78
Antall lettere skadde	450	466	500	536	383	463	571
Innlandet							
Antall personskadeulykker	309	325	354	358	344	325	375
Antall drepte	12	16	9	14	18	9	14
Antall Hardt skadde	71	81	84	68	55	64	73
Antall lettere skadde	317	335	357	377	408	382	403
Sør-Øst							
Antall personskadeulykker	529	534	574	538	479	481	532
Antall drepte	15	20	12	20	16	13	16
Antall Hardt skadde	95	88	93	97	86	66	83
Antall lettere skadde	564	578	640	629	536	566	551
Agder							
Antall personskadeulykker	218	234	228	226	213	206	191
Antall drepte	8	3	5	6	6	4	5
Antall Hardt skadde	24	37	40	32	39	34	34
Antall lettere skadde	230	262	253	280	258	217	213
Sør-Vest							
Antall personskadeulykker	334	289	311	300	301	299	338
Antall drepte	6	5	6	12	11	6	4
Antall Hardt skadde	50	45	44	52	52	64	75
Antall lettere skadde	334	299	323	295	313	315	341
Vest							
Antall personskadeulykker	411	396	454	448	418	357	352
Antall drepte	10	6	9	10	13	5	16
Antall Hardt skadde	60	68	67	78	77	77	69
Antall lettere skadde	431	408	477	461	423	376	343
Møre og Romsdal							
Antall personskadeulykker	201	177	191	162	156	180	216
Antall drepte	10	3	3	3	3	5	7
Antall Hardt skadde	33	32	30	27	24	27	32
Antall lettere skadde	205	189	205	191	162	201	240
Trøndelag							
Antall personskadeulykker	270	295	307	275	257	186	253
Antall drepte	11	6	8	11	11	6	4
Antall Hardt skadde	45	52	32	33	42	32	37
Antall lettere skadde	272	302	331	310	256	190	250
Nordland							
Antall personskadeulykker	177	164	178	170	185	141	176
Antall drepte	15	9	2	13	12	9	11
Antall Hardt skadde	35	33	34	33	34	36	42
Antall lettere skadde	183	182	200	198	224	159	185
Troms							
Antall personskadeulykker	82	107	70	86	86	118	114
Antall drepte	3	5	4	8	4	6	10
Antall Hardt skadde	10	22	8	12	17	27	21
Antall lettere skadde	95	113	69	106	94	105	127
Finnmark							
Antall personskadeulykker	53	59	54	66	46	43	49
Antall drepte	1	1	6	2	3	1	2
Antall Hardt skadde	13	7	13	12	8	9	12
Antall lettere skadde	60	68	54	71	48	44	46
Totalt antall personskadeulykker	**3492**	**3534**	**3663**	**3497**	**3290**	**3193**	**3594**
Totalt antall drepte	**108**	**93**	**80**	**116**	**110**	**87**	**106**
Totalt antall Hardt skadde	**565**	**627**	**569**	**578**	**568**	**578**	**645**
Totalt antall lettere skadde	**3655**	**3728**	**3944**	**3873**	**3586**	**3494**	**3762**

9. Referanser

Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. 2026. «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.»

Bjerkan, Anne Mette. 2026. *Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt. Rapportnr 1106.* Statens vegvesen.

Bjørnskau, Torkel, Alena Katharina Høye, Ingunn Opheim Ellis, og Berit Grue. 2024. *Risiko i trafikken 2021/22. TØI-rapport 2012/2024.* Transportøkonomisk institutt.

Flotve, Bjørg L. 2025. *Transportytelser i Norge 1946-2024. .* Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Furuhaugen, Håvard, Ragnhild E.G. Jamt, Galina Nilsson, Vigdis Vindenes, og Hallvard Gjerde. 2018. *Bruk av alkohol, andre rusmidler og trafikkfarlige legemidler blant motorvognførere i normal veitrafikk på Østlandet 2016-17.* Oslo Universitetssykehus.

Høye, Alena Katharina, Ingeborg Storesund Hesjevoll, og Lars Even Enger. 2024. *Trafikksikkerhet for MC og moped. Temaanalyse av ulykker, tiltak og eksponering. TØI-rapport 2054/2024.* Oslo: TØI.

Jamt, Ragnhilde Elén Gjulem, Hilde Marie Erøy Edvardsen, Linh Chi Nguyen, Knut Hjelmeland, og Gerrit Middelkoop. 2026. *Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring 2025.* Oslo universitetssykehus.

Mohn, Sigmund Book, og Erlend Årvold Crowo. 2026. *Tilbakefall etter ilagt straffereaksjon. Utvikling av metode og definisjoner, med fokus på målemetoder for nye lovbrudd og registreringsperiode for ny reaksjon.* Statistisk sentralbyrå.

Ringen jr, Svein. 2026. *Dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken 2025.* Statens vegvesen.

Ringen jr, Svein. 2026. *Dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken 2025.* Statens vegvesen.

Statens vegvesen. 2026. «Trafikksikkerhetsutviklingen 2025. Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.»

tfewsattesa. tewsa . *tewa.* t sera trsea: etaws.

Uhlving, Vibeke Milch, Jenny Blom, Tor-Olav Nævestad, og Cyriac George. 2025. *Hvor farlig er det å være sykkelbud?: En studie av hva som påvirker trafikksikkerhet for plattformarbeidende sykkelbud i matleveringsbransjen.* Transportøkonomisk institutt.

Utrykningspolitiet. 2024. *KUPP 2024 En veikantundersøkelse av alkoholpåvirket kjøring i trafikken. Utrykningspolitiets temahefte 2024/2.* Utrykningspolitiet.

Utrykningspolitiet. 2026. «Politets analyse av dødsulykker i trafikken i 2024. Vurdering av hovedårsak og skyld.»

Politiets tilstandsanalyse trafikksikkerhetsarbeid 2027
Utgitt: Oktober 2026
Utgiver: Utrykningspolitiet

ISBN: xxx
Foto: Politiet