

NOTAT

Til: Styringsgruppa
Fra: Statens vegvesen
Kopi: [Fyll inn]

Vedlegg nr. 2

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55 51 63 37
Vår dato: 03.09.2026

Sak 43/26 Ny indikator for trafikktryggleik

Bakgrunn for saka

Statens vegvesen viser til NTP 2025-2036 der det vert omtala at trafikktryggleiksarbeidet skal få ein tydelegare plass i byvekstavtalane, og dessutan at det felles indikatorsettet for å følgje opp byvekstavtalane vil bli utvida med ein supplerande indikator for trafikktryggleik. Statens vegvesen har på oppdrag frå departementet (vedlegg 2a) levert ei tilråding om korleis ein slik indikator kan sjå ut (vedlegg 2b). I brev av 16. mars 2026 gir Samferdselsdepartementet si tilslutning til tilrådinga (vedlegg 2c), og ber om at indikatoren blir teken i bruk så raskt som mogleg i dialog med lokale partar. Det skal rapporterast på indikatoren årleg, og første gong etter årsslutt 2026. Statens vegvesen er ansvarleg for indikatoren.

Formålet med å løfte saka er å orientere om bakgrunnen for og innhaldet i indikatoren. Indikatoren vart presentert for styringsgruppa i Miljøløftet i møtet 24.04.2026 som ei orienteringssak. Statens vegvesen legg no fram saka (for prioriteringsrådet 14.9. 2026 og for styringsgruppa 1.10.2026) for å få tilslutning til at indikatoren inngår i den vidare oppfølginga av byvekstavtalen i Bergens-området.

Meir om indikatoren

Indikatoren baserer seg på offisiell ulykkesstatistikk for drepne og hardt skadde, supplert med tre støtteindikatorar innanfor utvalde innsatsområde med betydning for ulykker med gåande og syklende.

Ulykkesutviklinga for byvekstavtaleområda blir presentert i årlege rapportar for trafikktryggleiksutviklinga i Noreg. Her blir utviklinga vist i talet på drepne og hardt skadde samla, og dessutan fordeling på trafikanttype. Indikatoren baserer seg på data som blir presenterte i desse rapportane med følgjande tilpassingar:

- **Bruk av gjennomsnittstal for fireårsperiodar:** Særleg for dei minste byområda vil det vere små tal med store variasjonar frå år til år. Ved å nytte gjennomsnittstal vil indikatoren vere meir robust og mindre prega av slump og naturlege variasjonar.

- **Inkludere personskadeulykker med bybane, T-bane og trikk i eigen trasé:** Desse ulykkene er ikkje definerte som ei vegtrafikkulykke og er derfor ikkje inkluderte i den offisielle ulykkesstatistikken. I lys av nullvekstmålet og korleis særleg trikk og bybane er integrert i veg- og gatenettet, vil det vere naturleg at også ulykker der desse køyrar i eigen trasé inngår i ein indikator for trafikktryggleik.

Underrapportering av ulykker med gåande og syklande i den offisielle ulykkesstatistikken gjer at han på langt nær gir eit fullstendig grunnlag for å følge opp.

Fartsgrenser i tråd med toleevna til menneskekroppen der gåande og syklande ferdast i blanda trafikk vil vere eit effektivt trafikktryggingstiltak, og i tråd nye fartsgrensekriterium for tettbygde strøk. I tillegg vil anlegg som separerer gåande og syklande frå motorisert trafikk ha ein trafikktryggleikseffekt. For å utfylle den offisielle ulykkesstatistikken skal det i tillegg følgjes med på tre støtteindikatorar som baserer seg på data frå Nasjonal vegdatabank (NVDB):

- Del veg/gater med 30 km/t
- Del gangfelt i 30 km/t
- Talet på km gang- og sykkelinfrastruktur (fortau, sykkelfelt, sykkelveg, gang- og sykkelveg)

Forslag til vedtak

Styringsgruppa sluttar seg til at trafikktryggleiksindikatoren blir teken i bruk som del av oppfølginga av byvekstavtalen i Bergens-området, slik han er presentert i saka.