Dato: 18.12.2025

Indikator trafikksikkerhet for byvekstavtalene

- Vurdering av alternativer og anbefaling

1. Bakgrunn

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det sagt at trafikksikkerhetsarbeidet skal få en tydeligere plass i byvekstavtalene. Det vises til at det over tid har vært en ambisjon om at nullvekstmålet skal nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde, men at det ikke har vært konkretisert hvordan dette skal følges opp. Indikatorsettet for byvekstavtalene skal derfor oppdateres med en supplerende indikator for trafikksikkerhet. Hensikten er å gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen, vurdere behovet for tiltak og på sikt følge opp gjennomføring av tiltak.

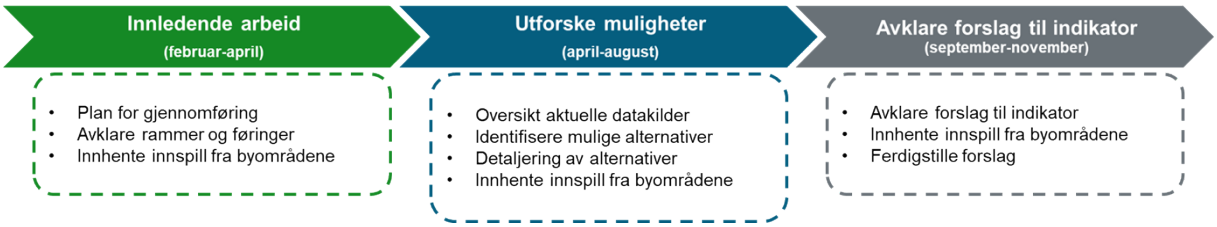
Statens vegvesen er gitt oppdraget med å utarbeide forslag til indikator for trafikksikkerhet for byvekstavtalen. Det er særlig ulykkessituasjonen for syklister som trekkes frem. Det vises til behov for å følge med på utviklingen, sette i verk tiltak etter behov og ha bevissthet om at løsningene som velges for å gjøre det attraktivt å gå og sykle, også kan bidra til økt trafikksikkerhet.

2. Kort om arbeidet og prosess

Arbeidet med å utarbeide forslag til trafikksikkerhetsindikator har blitt utført av Trafikksikkerhetsavdelingen, i samarbeid med Overordnet planlegging og analyse, Styring Transport og samfunn og Geodata (Transport og samfunn).

Arbeidet er gjennomført gjennom tre faser (se Figur 1):

- **Innledende arbeid:** Dette omfattet avklaring av rammer og føringer for en ny supplerende indikator for trafikksikkerhet (se kapittel 3). I tillegg ble det hentet inn relevante erfaringer og innspill fra byområdene (se kapittel 4).
- **Utforske muligheter:** I denne fasen ble det laget en oversikt over aktuelle datakilder, samt vurdering av hvilke som kunne være aktuelle å bruke i en indikator (se kapittel 5). Basert på de datakilder som ble vurdert til å være aktuelle, ble det identifisert fem mulige alternativer for en indikator. Disse ble så videre utforsket og detaljert, med tanke på datakvalitet, fremdrift og hvorvidt de var i tråd med formål og rammer (se kapittel 6).
- **Avklare forslag til indikator:** Alternativene som ble vurdert til å være aktuelle ble konkretisert videre, før forslag til indikator ble avklart (se kapittel 7).



Figur 1: Prosess for arbeidet

Status for arbeidet med indikatoren ble presentert på *Forum for trafikksikkerhet for storbyene* i mai og oktober, med mulighet for deltagerne til å komme med refleksjoner og innspill.

3. Føringer og rammer

3.1 Formål for en ny indikator for trafikksikkerhet

Med bakgrunn i beskrivelse i Nasjonal transportplan 2025-2036 og tildelingsbrevet er formålet med indikatoren delt inn i tre punkter:

1. Gi partene et verktøy for å følge ulykkesutviklingen
2. Vurdere behovet for trafikksikkerhetstiltak
3. På sikt følge opp effekten av gjennomførte tiltak

Det kan være krevende å komme frem til en indikator som skal ivareta alle punktene over. Punktene er derfor rangert ut ifra hva som anses som viktigst at en indikator skal ivareta.

Mens ambisjonene i gjeldende byvekstavtaler omfatter færre drepte og hardt skadde i trafikken, er det ulykkessituasjonen for særlig syklister, men også gående, som legges til grunn i NTP 2025-2036 og tildelingsbrevet. Selve oppdragsteksten i tildelingsbrevet omfatter ingen tydelig avgrensning, og det legges til grunn at hva som er hensiktsmessig avgrensning for indikatoren inngår i oppdraget.

Samtidig bør indikatoren gjenspeile det som er bakgrunnen for en ny indikator på trafikksikkerhet; ulykkessituasjonen for ubeskyttede trafikantgrupper som gående og syklende. Indikatoren bør derfor både gjenspeile ambisjonene i byvekstavtalene om færre drepte og hardt skadde totalt, samt bakgrunn for indikatoren presentert i NTP og tildelingsbrev som særlig gjelder ulykkessituasjonen for syklister og fotgjengere.

3.2 Rammer for en ny indikator for trafikksikkerhet

Nullvekstmålet følges opp gjennom et felles indikatorsett for alle byvekstavtalene. Her skilles det mellom målindikatorer, supplerende indikatorer og oppfølging av innsatsområder. En ny indikator for trafikksikkerhet skal inngå som en supplerende indikator, på lik linje med endring i transportmiddelfordeling, endring i antall kollektivreiser og utvikling av klimagassutslipp.

Basert på gjeldende felles minimum indikatorsett for byvekstavtalene er det under skissert rammer og føringer som legges til grunn for den nye indikatoren for trafikksikkerhet:

- *Felles for alle byområdene:* Indikatoren skal være felles for alle byområdene. Den kan dermed ikke tilpasses hva som finnes av lokale utfordringer og data osv.
- *Minimum:* Indikatoren skal inngå i felles minimum indikatorsett. Det kan i tillegg være rom for lokalt tilpassede indikatorer, basert på lokale data.
- *Rapporteres årlig:* Som et utgangspunkt skal det rapporteres på indikatoren årlig, selv om det kan vurderes annet hvert år. Data må foreligge for 2026, slik at det kan rapporteres på den nye indikatoren fra 2027.
- *Sammenlignbar:* Det skal være sammenlignbare data, både i tid og mellom byområder. Det vil si at sammenlignbare data må fremskaffes minimum årlig, og for alle byområdene.

- *Geografisk avgrensning:* Indikatoren skal gjelde for hele byvekstavtaleområdet, det vil si alle kommuner som er omfattet av byvekstavtalen.
- *Referanseår:* Hver enkelt avtale fastsetter referanseår utviklingen skal sammenlignes med. Referanseåret varierer mellom avtalene, og kan endres som følge av reforhandling av avtalene. I gjeldende avtaler er det referanseår fra 2017-2023. Det vil i utgangspunktet si at data bør kunne fremskaffes også for disse årene.
- *Eksisterende data:* Det foreligger ingen ekstra ressurser for å fremskaffe nye data eller utvikle nye metoder for datainnsamling. Den nye indikatoren vil derfor måtte basere seg på eksisterende data eller data som kan fremskaffes som en del av andre pågående prosesser.
- *Dashboard for utvikling i byområdene:* For å tilgjengeliggjøre informasjon om utviklingen i indikatorene som inngår i felles minimum indikatorsett, er det etablert et dashboard som viser utviklingen i byområdene. Indikatoren for trafikksikkerhet skal inngå i dette dashboardet.

4. Innspill fra byområdene

Som en del av det innledende arbeidet med trafikksikkerhetsindikatoren ble byvekstavtaleområdene bedt om å dele relevante erfaringer og komme med innspill. Seks av syv byvekstavtaleområder har sendt inn innspill. Disse er oppsummert under:

- **Hvordan byområdene følger opp ulykkesutviklingen i dag:**
    - To byområder har egne indikatorer for trafikksikkerhet (Osloområdet og Trondheimsområdet)
    - Offisiell ulykkesstatistikk legges til grunn for de byområdene som har egne indikatorer. For Osloområdet innhentes det også oversikt over ulykker med trikk, T-bane og jernbane.
    - For de andre byområdene foreligger det ingen samlet oversikt for byvekstavtaleområdet. De enkelte partene følger opp på forskjellige måter, hovedsakelig ved bruk av offisiell ulykkesstatistikk.
- **Vurdering av behov for trafikksikkerhetstiltak:**
    - Vurdering av behov for trafikksikkerhetstiltak foregår i stor grad gjennom arbeid med kommunale trafikksikkerhetsplaner.
    - Innbyggere, lag og foreninger, FAU m.m. kommer med innspill til tiltak.
    - Andre metoder som brukes for å få kunnskap om utfordringer og aktuelle tiltak er barnetråkk, fartsmålinger, befaringer, trafikksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner, ulykkespunkt og -strekninger m.m.
- **Lokale initiativ spesielt rettet mot bedre kunnskap om ulykkessituasjonen for syklende og gående:**
    - Stadig flere storbykommuner er med i forskningsprosjektet CyWalk (TØI), som omfatter selvrapporterte ulykker til fots, med sykkel og elsparkesykkel (Trondheim, Oslo, Bærum, Stavanger, Bergen, Nedre Glomma).
    - Flere har prøvd å få til samarbeid med legevakt/sykehus (Tromsø, Bergen, Alver), uten at dette har lykkes.
- **Andre erfaringer og innspill til arbeidet med ny trafikksikkerhetsindikator:**
    - Det fremkommer et sterkt ønske om en indikator som baserer seg på mer enn politirapporterte vegtrafikkulykker.

5. Oversikt over aktuelle datakilder

Rammene for en ny indikator for trafikksikkerhet tilsier at indikatoren må basere seg på eksisterende datakilder. Det er videre en forutsetning at data skal foreligge for alle byområdene, samt at datainnsamling ikke er koblet til tidsavgrensede prosjekter.

Under følger en oversikt over eksisterende datakilder som omfatter trafikkulykker og -skader (se Tabell 1). Det er markert med grønn hake for datakilder som er i tråd med kriteriene at de skal foreligge for alle byområdene, samt ikke være tilknyttet tidsavgrensede prosjekter.

Offisiell ulykkesstatistikk		
SSB/TRULS	Politirapporterte vegtrafikkulykker med personskade	✓
Helseregistre		
Norsk pasientregister (NPR)	Inneholder helseopplysninger om alle personer som har fått behandling, eller som venter på behandling i spesialisthelsetjenesten. Felles minimum datasett (FMDS) brukes for å få informasjon om skademekanisme, årsak, alvorlighetsgrad, aktivitet, skadested, tidspunkt m.m.	✓
Nasjonalt traumeregisteret (NTR)	Inneholder alle pasienter med alvorlig skade eller mistenkt alvorlig skade, tatt imot med traumeteam ved sykehus. Omfatter også pasienter med skade av en viss alvorlighetsgrad som likevel ikke tas imot med traumealarm ved ankomst sykehus (undertriage).	✓
Kommunalt pasientregister (KPR)	Inneholder data om personer som har søkt, mottar eller har mottatt kommunale helse- og omsorgstjenester som fastlege og kommunal legevakt.	✓
Prosjekter		
Fyrtårnprosjektet	Formålet med Fyrtårnprosjektet er å bedre kvaliteten på registrering av skader etter trafikkulykker, og få en tilnærmet komplett oversikt over alle hardt skadde og et representativt utvalg av lettere skader.	✓
CyWalk (TØI)	Forskningsprosjekt der pasienter selv registrer ulykker til fots, med sykkel og elsparkesykkel. I digitalt spørreskjema stedfestes ulykkene, samt informasjon om mekanismer og kontekst. Pågår ut 2027.	X
Oslo skadelegevakt	Registrering av sykkel- og elsparkesykkelskader ved Oslo skadelegevakt. Gjelder kun Oslo.	X
Skadedataprosjektet Vestfold fylkeskommune	Samarbeider mellom Vestfold fylkeskommune og Sykehuset i Vestfold om registrering av skadedata for trafikkulykker. Gjelder kun Vestfold.	X
Andre relevante datakilder		
Nasjonal vegdatabank (NVDB)	Veg- og trafikkdata	✓

Tabell 1: Vurdering av datakilder for bruk i en ny indikator for trafikksikkerhet

6. Mulige alternativer for en ny indikator

Basert på aktuelle datakilder er det identifisert fem ulike alternativer:

- **Nullalternativ:** Indikator basert på offisiell ulykkesstatistikk som presenteres i årlige rapporter om trafikksikkerhetsutviklingen i Norge.
- **Nullalternativ pluss:** Indikator basert på offisiell ulykkesstatistikk supplert med oppfølging av innsatsområder med påvirkning på sykkel- og fotgjengerulykker.
- **Alternativ 1:** Indikator basert på data fra *Fyrtårnprosjektet*
- **Alternativ 2:** Indikator basert på data fra *Nasjonalt traumeregister*
- **Alternativ 3:** Indikator basert på data fra *Nasjonalt pasientregister*

6.1 Nullalternativ: Indikator basert på offisiell ulykkesstatistikk

6.1.1 Offisiell ulykkesstatistikk for byområdene

Hvert år publiserer Statens vegvesen en rapport om trafikksikkerhetsutviklingen i Norge.[1] Rapportene viser ulykkesutviklingen i forhold til etappemålet i Nasjonal transportplan om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. I tillegg inneholder rapportene utvikling for tilstandsindikatorer og utdypende indikatorer i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Siden 2017 har disse rapportene også hatt et delkapittel om utviklingen i de største byområdene, avgrenset som de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler. I tillegg til å vise utviklingen samlet for alle de ni store byområdene, presenteres det også ulykkesdata for det enkelte byområde som viser:

- Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i det enkelte storbyområdet (gjennomsnittstall for siste fireårsperiode). Se sammenstilling i Tabell 2.
- Utviklingen i drepte og hardt skadde for de enkelte byområdene, fordelt på trafikantgruppe, se eksempel for Tromsø i Figur 2.

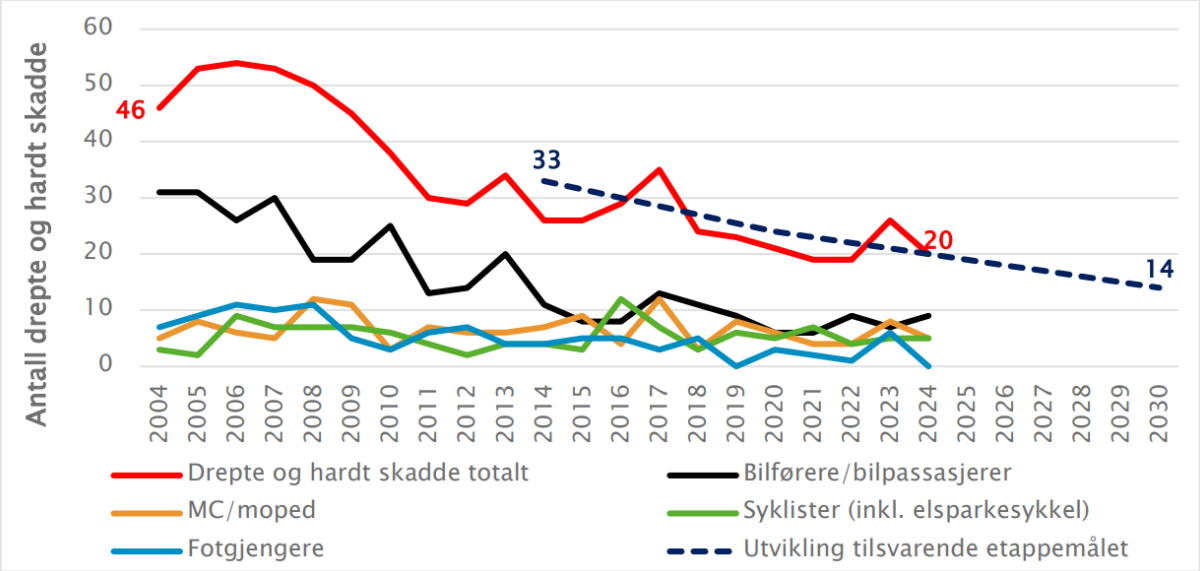
Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere kan gi grunnlag for å sammenligne ulykkessituasjonen mellom byområdene. Under vises gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde per år for fireårsperiodene 2019-2022, 2020-2023 og 2021-2024. Til tross for at det opereres med gjennomsnittstall for fire år, vil resultatene for særlig de minste byområdene i vesentlig grad være preget av statistiske tilfeldigheter. I tillegg vil andel gjennomgangstrafikk variere mellom byområdene. Dette vil kunne påvirke samlet antall kjøretøykilometer, som for byområder med mye gjennomgangstrafikk vil kunne være høyere enn det byområdets innbyggere selv står for.

[1] Statens vegvesen. 2025. Trafikksikkerhetsutviklingen i Norge 2024

Byområde	2019-2022	2020-2023	2021-2024
Tromsø	3,2	3,6	6,7
Kristiansandsområdet	4,9	7,2	8,4
Trondheimsområdet	5,5	7,3	7,1
Nord Jæren	7,4	7,6	7,9
Bergensområdet	8,7	9,1	9,6
Osloområdet	8,8	8,9	8,4
Nedre Glomma	9,1	9	8,6
Buskerudbyen	9,1	7,9	7,7
Grenland	15,5	15,7	13,6

Tabell 2: Antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere i det enkelte storbyområdet (gjennomsnittstall for fireårsperiode)

Som eksempel på utviklingen i drepte og hardt skadde for det enkelte byområde vises figur over ulykkesutviklingen for Trondheimsområdet (Figur 2). Figuren viser totalt antall drepte og hardt skadde, samt fordeling på trafikantgrupper.[2] Den viser også en stiplet kurve som angir hva utviklingen i drepte og hardt skadde må være dersom det skal oppnås samme prosentvise reduksjon som forutsatt i den nasjonale målkurven for å nå etappemålet i 2030.



Figur 2: Utvikling i antall drepte og hardt skadde + målkurve for Trondheimsområdet

6.1.2 Aktuelle tilpasninger

Bruk av gjennomsnittstall for fireårs-perioder

Når den offisielle ulykkesstatistikken brytes ned på byområde vil det særlig for de minste byområdene være små tall, med betydelige variasjoner fra år til år. For å gjøre indikatoren mer robust, og mindre preget av tilfeldigheter og naturlige variasjoner, anbefales det å bruke gjennomsnittstall for fireårsperioder for drepte og hardt skadde. Det bør da benyttes tall for året det rapporteres for, samt de tre foregående år. Det vil si at om det rapporteres for 2026, vil dette være gjennomsnittstall for perioden 2023-2026. Også referanseår bør være gjennomsnittet for en fireårsperiode. Det vil si referanseåret, samt de tre foregående år. For

[2] «Andre trafikanter» (buss, traktor, aking m.m.) inngår ikke som egen linje. Summen av verdiene til trafikantgruppene vil derfor ikke i alle tilfeller være lik «Drepte og hardt skadde totalt».

avtalene for Nedre Glomma og Kristiansandsområdet er referanseåret 2023. Ved rapportering for 2026 vil da 2023 inngå både i referanseperioden (2020-2023) og rapporteringsperioden (2023-2026).

Indikatoren bør omfatte drepte og hardt skadde for alle trafikantgrupper i tråd med nullvisjonen og ambisjonene som er nedfelt i byvekstavtalene. I tillegg bør det vises en tabell, eventuelt en figur, som viser fordeling på trafikantgrupper.

Det kan vurderes om det også bør presenteres gjennomsnittstall for antall drepte og hardt skadde per 100 000 innbyggere, som grunnlag for å sammenligne mellom byområdene.

Inkludering av ulykker med bybane, T-bane og trikk i egen trasé

Drepte og hardt skadde som følge av ulykker med jernbane, trikk, bybane og T-bane på egen trasé er ikke inkludert i den offisielle ulykkesstatistikken da disse ulykkene ikke er definert som en vegtrafikkulykke, men en jernbaneulykke. En indikator for trafikksikkerhet for storbyområdene bør imidlertid også omfatte ulykker med T-bane, trikk og bybane. Særlig bybane og trikk i egen trasé er ofte godt integrert i veg- og gatenettet med kryssing i plan for både syklende og gående, samt til og fra holdeplasser. Jernbanen er i mindre grad integrert i byenes veg- og gatenett og hovedløsningen er planskilt kryssing. Det ansees derfor ikke som hensiktsmessig å inkludere ulykker med jernbane i en trafikksikkerhetsindikator for byområdene.

Statens jernbanetilsyn fører statistikk over hendelser med både jernbane, bybane, T-bane og trikk i egen trasé og presenterer aggregerte data i sine årlige sikkerhetsrapporter.[3] De har imidlertid ikke lov til å utlevere data fordelt på byområde eller transportmiddel. Disse dataene må derfor hentes inn fra den enkelte virksomhet. Ulykker med bybane, T-bane og trikk i egen trasé vil kun være aktuelt for Osloområdet, Bergensområdet og Trondheimsområdet. For Oslo-området er dette data som allerede hentes inn og presenteres i årsrapportene for Oslopakke 3/byvekstavtalen.[4] For Bergensområdet og Trondheimsområdet må det hentes inn tilsvarende data for henholdsvis bybanen og Gråkallbanen. Det er viktig at disse dataene kontrolleres mot offisielle ulykkesdata for å unngå dobbelt-telling av ulykker.

6.1.3 Underrapportering av ulykker

Det er en betydelig underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken, særlig gjelder dette ulykker med lettere skader og ulykker med syklister og elsparkesyklister. Undersøkelser har vist at den offisielle statistikken også er mangelfull for ulykker med alvorlige skader. I tillegg vil ulykker som kun involverer fotgjengere ikke være med i den offisielle ulykkesstatistikken da disse ulykkene ikke er definert som veitrafikkulykke. Registreringer av fotgjengerskader ved Oslo skadelegevakt i 2016[5] og erfaringer fra Sverige som har statistikk over disse ulykkene, tyder på at omfanget er stort, også for alvorlig skadde.

Underrapporteringen antas å være relativt stabil over tid. Det kan derfor argumenteres for at selv om offisiell statistikk ikke viser det reelle omfanget av ulykker med gående og syklende, kan den være et greit grunnlag for å si noe om utviklingen over tid. Statistikk fra Oslo skadelegevakt tyder imidlertid på at andelen eneulykker har økt noe over tid, noe som kan gi grunnlag for å anta at underrapporteringen øker.

[3] Statens jernbanetilsyn: Sikkerhetsrapporter for jernbane
[4] Årsrapport 2024 Byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3
[5] TØI-rapport 1609/2017: Fotgjengerskader i Oslo i 2016. En analyse av skadedata fra Oslo legevakt

6.2 Nullalternativ pluss: Oppfølging av innsatsområder med påvirkning på sykkel- og fotgjengerulykker

6.2.1 Innsatsområder med påvirkning på sykkel- og fotgjengerulykker

Underrapportering av ulykker med gående og syklende i den offisielle ulykkesstatistikken gjør at den på langt nær gir et fullstendig grunnlag for å følge opp ulykkessituasjonen for gående og syklende. For å kompensere for dette kan den offisielle ulykkesstatistikken suppleres med andre data knyttet til områder med dokumentert trafikksikkerhetseffekt for gående og syklende. Nasjonal vegdatabank (NVDB) omfatter en rekke type data knyttet til veg- og trafikkforhold, deriblant fartsgrenser, gangfelt og gang- og sykkelinfrastruktur.

Sannsynligheten for å overleve en kollisjon mellom bil og fotgjenger og syklist reduseres vesentlig når bilens hastighet overstiger 30 km/t.[6] Fartsgrense i tråd med menneskekroppens tåleevne der gående og syklende ferdes i blandet trafikk vil være et effektivt trafikksikkerhetstiltak. Lavere fartsnivå vil også bidra positivt til andre mål for byområdene som reduserte klimagassutslipp, luftforurensing og støy. Basert på dette foreslås to støtteindikatorer for trafikksikkerhetsutviklingen for gående og syklende knyttet til fartsgrense 30 km/t. I tillegg vil anlegg som separerer gående og syklende fra motorisert trafikk ha en trafikksikkerhetseffekt. [7]

For dette alternativet vil fortsatt bruk av offisiell ulykkesstatistikk være «hovedindikatoren» for trafikksikkerhet (som presentert i 6.1). I tillegg vil det være følgende støtteindikatorer for trafikksikkerhetsutviklingen for gående og syklende:

- Andel veger/gater med 30 km/t
- Andel gangfelt i 30 km/t
- Antall km gang- og sykkelinfrastruktur (fortau, sykkelfelt og gang- og sykkelveger)

Det legges opp til at det rapporteres for enkeltår, det vil si status ved årets slutt (31.12). Dette vil gi grunnlag for å fremstille utvikling over tid og i forhold til et gitt referanseår.

6.2.2 Avgrensninger, data og kvalitet

Støtteindikator I – Andel veger/gater med 30 km/t

Fartsgrensekriteriene differensierer mellom innenfor og utenfor tettbygde strøk, der 30, 40 og 50 km/t er aktuelle fartsgrenser innenfor tettbygde strøk. Kommunene som er omfattet av byvekstavtalene vil også omfatte spredtbygde strøk der fartsgrense 30, 40 og 50 km/t ikke er reelle alternativer. Det er store forskjeller mellom byområdene på hvor stor andel av byvekstavtaleområdet som er tettbygd eller spredtbygd. Ved å avgrense til tettstedsområdet vil en støtteindikator på fartsgrenser gi bedre grunnlag for sammenligning mellom byområdene, samt se utviklingen som i større grad gjenspeiler det reelle handlingsrommet for bruk av 30 km/t. Følgende avgrensninger er derfor lagt til grunn:

- **Tettsted:** Ettersom fartsgrensekriterier for tettbygde strøk er utgangspunkt for bruk av 30 km/t vil støtteindikatoren kun omfatte veg- og gatenett innenfor det som er definert som tettstedsområde av SSB per 01.01 for gjeldende år[8]. Dette vil si at veger og gater innenfor kommunegrensene som ikke inngår i tettstedsarealet vil bli utelukket.

[6] TS-håndboka. 2025. Infrastrukturtiltak for syklister og Kryssingsmuligheter for fotgjengere
[7] TS-håndboka. 2025. Infrastrukturtiltak for syklister
[8] Tettsteder - Geonorge Register

- **Veger med 30, 40 og 50 km/t:** Det vil også kunne være motorveger og andre hovedveger innenfor tettstedsarealet med fartsgrense ≥ 60 km/t, der fartsgrense 30 km/t ikke er aktuelt i henhold til fartsgrensekriteriene. Disse vil også utelukkes fra indikatoren.

Data for fartsgrenser hentes fra NVDB. Det er utfordringer knyttet til kvalitetssikring av dataene i NVDB. For å hente ut riktige fartsgrenser må det foreligge vedtak på gyldig fartsgrense og skilt (objekt). Ikke alle fartsgrenser har vedtak. Særlig på kommunal veg er det en utfordring at det ikke foreligger vedtak eller vedtaket er meldt inn til NVDB. For riksveg- og fylkesveg er treffsikkerheten vurdert til ca. 95 %, for kommunal veg ca. 5-10 % lavere. Med treffsikkerhet menes at skiltinformasjon og den faktiske situasjonen på vegnettet stemmer overens.

Støtteindikator II - Andel gangfelt i 30 km/t

Støtteindikatoren vil omfatte alle gangfelt innenfor kommunegrensene, uavhengig av fartsgrense.

Det kan både forekomme dobbeltregistreringer, det vil si at samme gangfelt er registrert to ganger, og at gangfelt ikke er registrert i NVDB. Det vil derfor være behov for en kvalitetssikring av gangfeltene som ligger i NVDB opp mot Felles Kartdata Base (FKB). FKB brukes for å indentifisere mangler i NVDB (sammenligner geografiske kart med geografisk informasjon i NVDB).

Gangfelt henter inn fartsgrensen der oppmerkingen krysser vegnettet. Det mangler en del registreringer i NVDB av gangfelt. Der det er manglende nøyaktighet på stedfesting av gangfelt i NVDB har vi sammenlignet mot kartdata (FKB) med en feilmargin på opptil 25 meter, for å identifisere potensielle mangler.

NVDB inneholder også egenskaper ved gangfelt som opphøyd (hevet), trafikkøy, skiltet, signalregulert og belysning. Dette er egenskaper som er dokumentert å ha trafikksikkerhetseffekt og som også kunne vært brukt som utgangspunkt for en indikator. Kvaliteten på disse dataene er imidlertid usikker, og det vil kreve en egen kvalitetsanalyse for å sikre verdien av og vurdere mulig bruk av disse dataene. I det videre arbeidet bør det vurderes om det er ønske om også inkludere disse dataene.

Støtteindikator III – Antall km separat gang- og sykkelinfrastruktur

Indikatoren vil omfatte all gang- og sykkelinfrastruktur innenfor kommunegrensene:

- Antall km sykkelfelt (tosidig). Tosidige sykkelfelt rapporteres med 1 x veglengden
- Antall km ensidig sykkelfelt
- Antall km gang- og sykkelveg
- Antall km sykkelveg
- Antall km fortau (tosidig). Tosidige fortau rapporteres med 1 x veglengden
- Antall km ensidig fortau

Selve støtteindikatoren vil omfatte samlet antall kilometer gang- og sykkelinfrastruktur, men det vil også presenteres separate tall for kilometer fortau, sykkelfelt, gang- og sykkelveg og sykkelveg.

Data om gang- og sykkelinfrastruktur hentes fra NVDB ved bruk av vegnett og vegobjekt fortau. Det gjøres en overlappanalyse om det er ensidig eller tosidig fortau eller sykkelfelt eller gang- og sykkelveg/sykkelveg. Foreløpig er ikke vegnett av type «Gangveg» og «trapp» inkludert. I dag er det lagt inn mange stier og andre passasjer som gangveg (f.eks. traseer inne på en kirkegård og lignende). Disse dataene kan inngå, men vil ikke ha historikk som

kan benyttes til å føre noen god form for aggregert utvikling. Det pågår fremdeles arbeid med å legge dette vegnettet inn i NVDB.

Vegnettet har relativt bra kvalitet på data. Det foreligger et godt system både for Kartverket og Statens vegvesen, som sikrer kontinuerlig oppdatering av vegnettet. Det kan likevel forekomme mangler og feil.

Referanseår og årlig utvikling

I gjeldende byvekstavtaler varierer referanseår fra 2017-2023. NVDB er i utgangspunktet levende med fortløpende registreringer. Det vil likevel være mulig å rapportere på støtteindikatorene for enkeltår og gjenskape referanseår tilbake i tid. Dette kan gjøres ved å viske bort det som er bygd etter et visst tidspunkt ved å se på datoene for objektene.

Når det gjelder registrering av årlig utvikling vil det være usikkerhet knyttet til at datafangst kan ta tid, for eksempel ved at data registreres i NVDB i etterkant av etablering. Det kan beskrives en metodikk for hvordan dette gjøres, samt usikkerhet knyttet til dataene.

Kartlaget «Trafikkulykker»

Alle trafikkulykker som er registrert de siste ti årene er lagt inn som eget kartlag (ulykker fra og med 15.10.2015). Følgende filtrering viser eksempel for hvordan dataene ser ut i NVDB: Vegkart. Det kan vurderes å avgrense til ulykker siste seks år.

6.3 Alternativ 1: Indikator basert på data fra *Fyrtårnprosjektet*

Formålet med Fyrtårnprosjektet er å få en tilnærmet komplett oversikt over alle hardt skadde og et representativt utvalg av lettere skadde. Folkehelseinstituttet (FHI) leder arbeidet, med deltakere fra Statens vegvesen, Nasjonalt traumeregister, deltakende sykehus og legevakter, samt folkehelsekoordinator fra en av de syv byene hvor Fyrtårnprosjektet registrerer data.

Prosjektet er begrenset til ti sykehus og syv kommunale legevakter, hvor det ansettes en skadekoordinator i 20 % stilling. Formålet er å forbedre både kvaliteten og andelen skader registrert i skadeskjema (FMDS). Blant de deltagende sykehusene og legevaktene har man sett en samlet økning i andel skader registrert med skadeskjema fra 47 prosent i 2022 til 67 prosent i 2024.

Tabell 3 viser deltagende enheter i Fyrtårnprosjektet i de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler. Som det kommer frem av tabellen er ikke alle byområdene representert. Tanken er at man gjennom Fyrtårnprosjektet på sikt skal kunne beregne skadetall også for enheter som ikke er med i prosjektet.

Andelen skader registrert i skadeskjema varierer betydelig mellom enhetene (se Tabell 6). Enkelte av de kommunale legevaktene rapporterer ikke i skadeskjema. I tillegg har Bergen legevakt ikke ansatt skadekoordinator.

Byområde	Deltagende enheter[9]
Bergensområdet	Haukeland universitetssykehus, Skadepoliklinikk Haukeland universitetssykehus Bergen legevakt
Buskerudbyen	-
Grenland	-
Kristiansandsområdet	Sørlandet Sykehus Kristiansand Interkommunale legevakt
Nedre Glomma	-
Nord Jæren	-
Osloområdet	Oslo Universitetssykehus, Akuttmottaket Oslo Universitetssykehus, skadelegevakten
Tromsø	Universitetssykehuset Nord -Norge Tromsø kommunale legevakt
Trondheimsområdet	St. Olavs Hospital Trondheim Interkommunale legevakt

Tabell 3: Deltagende sykehus i Fyrtårnprosjektet i de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler

Fremdriften til Fyrtårnprosjektet har ikke vært som opprinnelig forutsatt, og det er derfor usikkert når prosjektet kan levere data som kan brukes som grunnlag for en indikator. Statens vegvesen har liten innvirkning på fremdriften av prosjektet, og alternativet anses ikke som realistisk som grunnlag for en indikator som skal rapporteres på fra 2027.

6.4 Alternativ 2: Indikator basert på data fra *Nasjonalt traumeregister*

Alle sykehus med traumebehandling/traumeenhet skal levere data til Nasjonalt traumeregister (NTR). Tabell 4 sammenstiller ulike fremstillinger av skadegrad brukt i traumeregisteret, NISS (New Injury Severity Score)[10] og AIS (Abbreviated Injury Scale), samt skadegrader brukt i offisiell ulykkesstatistikk for vegtrafikkulykker.

Alle pasienter med alvorlig skade eller mistenkt alvorlig skade, tatt imot med traumeteam, inkluderes i traumeregisteret. Traumeregisteret omfatter derfor også lettere skader, det vil si pasienter som mottas med traumeteam uten at de har alvorlige skader. I tillegg inkluderes pasienter som har skader som gir NISS >12 uten at traumeteam er aktivert, hodeskade med skadegrad AIS 3 eller høyere og penetrerende skade i hode, torso, hals samt proksimalt for albu og kne.

For vegtrafikkulykker benyttes skadegradene lettere skadd, hardt skadd (alvorlig og meget alvorlig skadd) og drept. Alvorlige skader er markert med grå i Tabell 4. Det er først og fremst disse skadene som er aktuelle å inkludere i indikatoren.

[9] Personskadedata 2023
[10] Nærmere forklaring på skadegradene AIS og NISS finnes her: Traumemanualen. 2025. Traumeregistrering, skadegradering og prognostikk

Skadegrad	AIS	NISS	Skadegrad vegtrafikkulykke
Liten	1	1-3	Lettere skader
Moderat	2	4-8	
Alvorlig	3	9-14	Hardt skadd
Meget alvorlig	4	16-24	
Kritisk	5	≥25	
Dødelig	6		Drept

Tabell 4: Sammenstilling av skadegradering i helseregistre og offisiell ulykkesstatistikk

I 2024 var det 34 akuttsykehus med traumefunksjon og fire regionale traumesentre som mottok traumepasienter. Disse dekker alle de syv byområdene med byvekstavtale, samt de to som er aktuelle for byvekstavtale (se Tabell 5). Dekningsgraden i traumeregistreret ble beregnet til 96 % for 2024.[11] Bruk av data fra traumeregistreret kan dermed gi et mer komplett bilde av hardt skadde enn kun bruk av offisiell ulykkesstatistikk.

Byområde	Sykehus med traumefunksjon
Bergensområdet	Haukeland universitetssykehus
Buskerudbyen	*Drammen sykehus*
Grenland	*Sykehuset Telemark*
Kristiansandsområdet	Sørlandet Sykehus
Nedre Glomma	Sykehuset Østfold
Nord Jæren	Helse Stavanger
Osloområdet	Akershus Universitetssykehus Oslo Universitetssykehus Bærum sykehus
Tromsø	Universitetssykehuset Nord -Norge
Trondheimsområdet	St. Olavs Hospital

Tabell 5: Sykehus med traumefunksjon i de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler

Traumeregisteret samler data på skademekanisme, hvilke typer kjørekjøretøy som er involvert, om ulykken skjer på offentlig/privat vei og den skadde sin rolle i ulykken (fører av kjøretøy, passasjer eller fotgjenger). I traumeregisteret defineres transportulykke som hvilken som helst kjøretøysanordning som primært er designet for, eller blir brukt til å transportere mennesker eller gods fra et sted til et annet (dette omfatter også andre kjøretøy som ikke er motorkjøretøy). Følgende kjøretøykategorier inngår i ulykker på veg: Bil, sykkel, elsykkel, elsparkesykkel, MC, moped, ATV, tungtransport, buss/minibuss, sporvogn, snøscooter, annet, ukjent. Det er imidlertid ikke mulig å hente ut fallulykker for fotgjengere som ikke er definert som en vegtrafikkulykke.

I første omgang er det sett på muligheten for å benytte aggregerte data for hardt skadde for det enkelte byvekstavtaleområde. Dette er en enklere søknadsprosess, og data for dette er allerede mottatt av traumeregisteret (oktober 2025). Det har imidlertid vist seg å være noen utfordringer med dette datasettet:

- Datasettet fra traumeregisteret inneholder skadegrad (ISS), men tekniske begrensninger gjør at det ikke er mulig å ta ut drepte (ikke en egen kategori). Samtidig vet vi at traumeregisteret ikke er komplett når det gjelder drepte. Personer som dør på skadested uten at prehospital ressurs rykker ut, vil ikke være inkludert i registeret. Et eksempel på dette er antall drepte på elsparkesykkel i 2024. I

[11] Arsrapport-for-2024-01.09.2025.pdf

traumeregisteret er det registrert to drepte på elsparkesykkel dette året, mens det i den offisielle ulykkesstatistikken er registrert fire. Det vil være svært uheldig å ha en indikator som ikke inkluderer de mest alvorlige ulykkene. Den offisielle ulykkesstatistikken ansees for å være tilnærmet komplett når det gjelder drepte.

- Sammenstilling mellom traumeregisteret og offisiell ulykkesstatistikk viser at samlet sett for perioden 2015-2024 er antall drepte og hardt skadde i byvekstavtaleområdene tilnærmet likt. Det er imidlertid betydelige variasjoner mellom byvekstavtaleområdene, og over tid. For noen av byvekstavtaleområdene er det registrert flere i traumeregisteret enn i den offisielle ulykkesstatistikken, mens det for andre er motsatt. Det er også forskjeller mellom trafikantgruppene, der antall hardt skade syklister og elsparkesyklister er høyere i traumeregisteret, mens bilførere/bilpassasjerer og fotgjengere er høyere i den offisielle ulykkesstatistikken. Det er også endringer over tid, som delvis kan skyldes økt kompletthet i traumeregisteret. Uten å ha kontroll på årsaker til disse forskjellene, vil det være uheldig å kun benytte data fra traumeregisteret i en indikator.

Basert på dette har vi konkludert med at traumedata må kobles mot offisielle ulykkesdata for å kunne brukes i en indikator for trafikksikkerhet for byvekstavtalene, slik at vi får kontroll på skader som kun er registrert i et av registrene. Det er satt i gang en prosess for å få utlevert personidentifiserbare data fra traumeregisteret som kan kobles mot offisielle ulykkesdata. Dette er imidlertid en betydelig mer omfattende prosess enn å få utlevert aggregerte, anonyme data. Det er usikkert når denne prosessen blir avklart og hva som blir utfallet. Basert på dette ansees dette alternativet til å ikke være avklart nok til å være aktuelt som en ny indikator for trafikksikkerhet for byvekstavtalene.

6.5 Alternativ 3: Indikator basert på data fra Nasjonalt pasientregister

Norsk pasientregister inneholder helseopplysninger om alle personer som har fått behandling, eller som venter på behandling i spesialisthelsetjenesten, det vil si alle som mottar behandling fra norske sykehus. Felles minimum datasett (FMDS) brukes for å få informasjon om skademekanisme, årsak, alvorlighetsgrad, aktivitet, skadested, tidspunkt m.m. Det er obligatorisk å rapportere med FMDS til Norsk pasientregister for alle somatiske sykehus som mottar skadetilfeller.

I Tabell 6 er det for alle byvekstavtaleområdene vist sykehus med angivelse av kompletthet for 2022, 2023 og 2024.[12] Kompletthet måles ved å se på andelen skader som er rapportert i FMDS innen tre dager etter skadedato. Som det fremkommer av tabellen er det store variasjoner, både mellom de enkelte sykehusene, men også fra år til år. Det er kun Oslo Universitetssykehus som har hatt stabil høy kompletthet for årene 2022-2024. Basert på dette vurderes Nasjonalt pasientregister til å ikke være en aktuell løsning for indikator for trafikksikkerhet for byvekstavtalene.

[12] Microsoft Power BI

Byområde	Sykehus	Rapporteringsgrad FMDS		
		2022	2023	2024
Bergensområdet	Haukeland universitetssykehus	9,4 %	74,9 %	77,2 %
	Haraldsplass Diakonale Sykehus	0,3 %	4,9 %	3,0 %
Buskerudbyen	*Vestre Viken*	*18,6 %*	*16,1 %*	*4,6 %*
Grenland	*Sykehuset Telemark*	*55,1 %*	*51,0 %*	*50,0 %*
Kristiansandsområdet	Sørlandet Sykehus	19,9 %	12,1 %	17,6 %
Nedre Glomma	Sykehuset Østfold	1,9 %	10,7 %	13,1 %
Nord Jæren	Helse Stavanger	25.4 %	8,9 %	0,0 %
Osloområdet	Akershus Universitetssykehus	3,1 %	1,7 %	0,8 %
	Oslo Universitetssykehus	83,6 %	82,3 %	83,1 %
Tromsø	Universitetssykehuset Nord -Norge	20,7 %	36,6 %	37,4 %
Trondheimsområdet	St. Olavs hospital	33,5 %	24,8 %	44,3 %

Tabell 6: Oversikt over sykehus og rapporteringsgrad FMDS de ni byområdene som har eller er aktuelle for byvekstavtaler (Rød: 0-24,9 %, Oransje: 25-49,9 %, Blå: 50-74,9 % og Grønn: Over 75 %)

7. Forslag til ny indikator for trafikksikkerhet for byvekstavtalene

Det har vært et ønske om at en ny indikator for trafikksikkerhet for byvekstavtalene skal basere seg på noe mer enn politirapporterte vegtrafikkulykker. Det er særlig bekymringen knyttet til ulykkesutviklingen for syklister, men også andre ubeskyttede trafikanter som gående og elsparkesyklister, som er bakgrunnen for indikatoren. Flere undersøkelser viser at underrapporteringen i den offisielle ulykkesstatistikken er særlig stor for disse trafikantgruppene. Det er derfor utforsket ulike alternativer med bruk av helsedata. Alternativet med bruk av traumedata vurderes som det mest aktuelle alternativet for bruk av helsedata. Dette forutsetter imidlertid utlevering av personidentifiserbare data fra traumeregisteret som kan kobles mot offisielle ulykkesdata. Det er satt i gang en prosess med sikte på å få utlevert slike data, men det er usikkert når dette blir avklart og hva som blir utfallet.

Vi anbefaler derfor at en ny indikator baserer seg på offisiell ulykkesstatistikk for drepte og hardt skadde, supplert med tre støtteindikatorer innenfor utvalgte innsatsområder med betydning for ulykker med gående og syklende.

Ulykkesutviklingen for byvekstavtaleområdene presenteres i årlige rapporter for trafikksikkerhetsutviklingen i Norge. Her vises utviklingen i antall drepte og hardt skadde samlet, samt fordeling på trafikanttype. En indikator som baserer seg på data som presenteres i disse rapportene, vil i utgangspunktet kreve lite merarbeid. Det anbefales følgende tilpasninger:

- **Bruk av gjennomsnittstall for fireårs-perioder:** Særlig for de minste byområdene vil det være små tall med betydelige variasjoner fra år til år. Ved å benytte gjennomsnittstall vil indikatoren være mer robust og mindre preget av tilfeldigheter og naturlige variasjoner.
- **Inkludere personskadeulykker med bybane, T-bane og trikk i egen trasé:** Disse ulykkene er ikke definert som en vegtrafikkulykke og er derfor ikke inkludert i den offisielle ulykkesstatistikken. I lys av nullvekstmålet og hvordan særlig trikk og bybane er integrert i veg- og gatenettet, vil det være naturlig at også ulykker der disse kjører i egen trasé inngår i en indikator for trafikksikkerhet.

Underrapportering av ulykker med gående og syklende i den offisielle ulykkesstatistikken gjør at den på langt nær gir et fullstendig grunnlag for å følge opp ulykkessituasjonen. For å utfylle den offisielle ulykkesstatistikken foreslår vi tre støtteindikatorer knyttet til områder med dokumentert trafikksikkerhetseffekt for gående og syklende. Fartsgrenser i tråd med menneskekroppens tåleevne der gående og syklende ferdes i blandet trafikk vil være et effektivt trafikksikkerhetstiltak, og i tråd med pågående arbeid med revisjon av fartsgrensekriterier for tettbygde strøk. I tillegg vil anlegg som separerer gående og syklende fra motorisert trafikk ha en trafikksikkerhetseffekt. Med utgangspunkt i dette anbefales følgende støtteindikatorer basert på data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB):

- Andel veger/gater med 30 km/t
- Andel gangfelt i 30 km/t
- Antall km separat gang- og sykkelinfrastruktur (fortau, sykkelfelt, sykkelveg, gang- og sykkelveg)

Det legges opp til at det rapporteres årlig, med status per 31.12., og at det vil gi grunnlag for å fremstille utvikling over tid og i forhold til et gitt referanseår.

Støtteindikatorene vil i første rekke være knyttet til tiltak som reduserer risiko for ulykker og skadeomfang knyttet til påkjørsler av motorisert trafikk, og i mindre grad singelulykker.

7.1 Eksempel på ny indikator for trafikksikkerhet

Under er eksempel på rapportering i tråd med forslaget til ny indikator for trafikksikkerhet for Tromsø og Osloområdet.

Tromsø er det minste byområdet med lavest antall ulykker og betydelige årlige variasjoner, og synliggjør behovet for å bruke gjennomsnittstall over flere år.

For Osloområdet er det hentet ulykker med T-bane og trikk i egen trasé fra Oslopakke 3 sine årsrapporter, som grunnlag for å vise hvordan disse ulykkene kan inngå i en trafikksikkerhetsindikator.

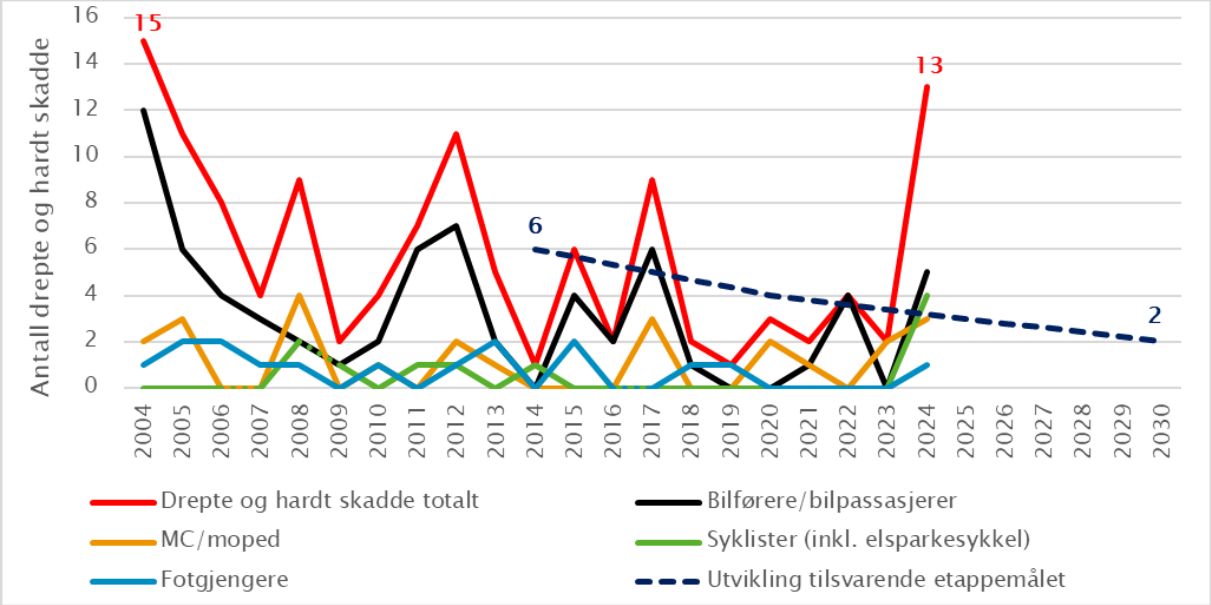
Eksempel Tromsø

Trafikksikkerhetsindikator	**Referanseår 2019** (2016-2019)	**Rapporteringsår 2024** (2021-2024)	**Endring**
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år	3,5	5,3	+1,8 (50 %)

Støttetabell:

Drepte og hardt skadde	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Fotgjengere	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Syklister*	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Moped/MC	0	3	0	0	2	1	0	2	3
Bil**	2	6	1	0	0	1	4	0	5
Andre***	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Sum	**2**	**9**	**2**	**1**	**3**	**2**	**4**	**2**	**13**

*inkludert elsparkesykkel
** inkludert varebil og lastebil
*** inkludert buss, traktor, andre og ukjent



Figur 3: Utvikling i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Tromsø

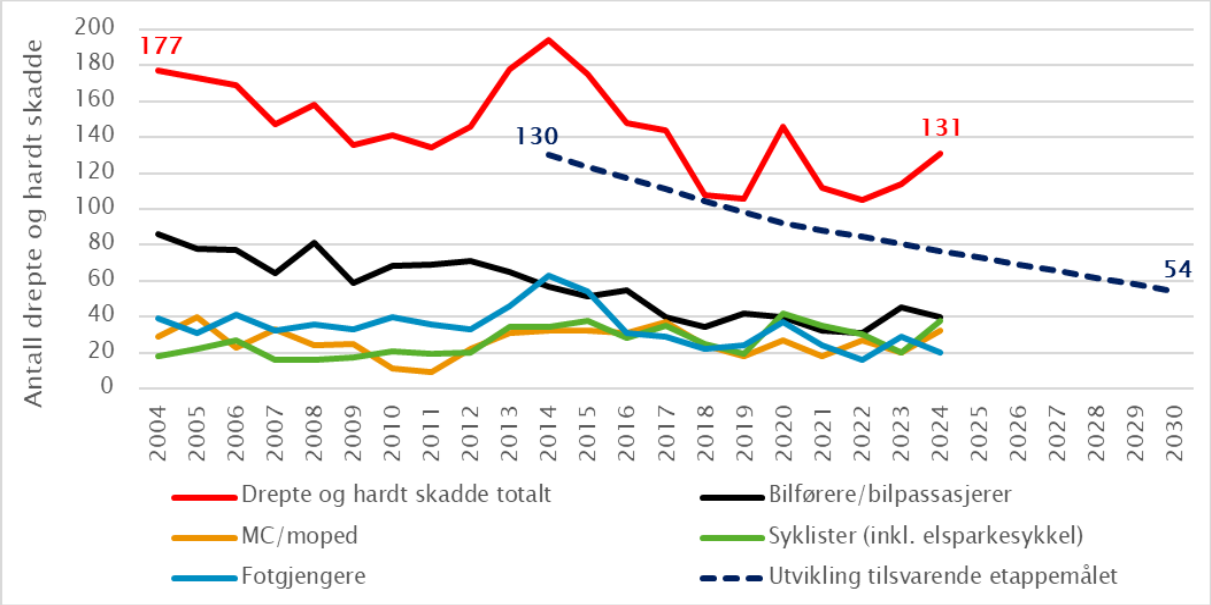
Eksempel Osloområdet

Trafikksikkerhetsindikator	Referanseår 2018 (2015-2018)	Rapporteringsår 2024 (2021-2024)	Endring
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år vegtrafikkulykker	143,8	115,5	-28,3 (-20 %)
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år trafikkulykker (inkl. T-bane og trikk i egen trasé)	150	117,8	-32,3 (-22 %)

Støttetabell:

Drepte og hardt skadde	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fotgjengere	54	31	29	22	24	37	24	16	29	20
Syklister*	38	28	35	25	19	42	35	30	20	38
Moped/MC	32	31	37	24	18	27	18	27	20	32
Bil**	51	55	40	34	42	40	32	31	45	40
Andre***	0	3	3	3	3	0	3	1	0	1
Sum vegtrafikkulykker	**175**	**148**	**144**	**108**	**106**	**146**	**112**	**105**	**114**	**131**
T-bane og trikk i egen trasé	1	9	10	5	0	1	5	2	2	0
Totalt trafikkulykker	**176**	**157**	**154**	**113**	**106**	**147**	**117**	**107**	**116**	**131**

*inkludert elsparkesykkel
** inkludert varebil og lastebil
*** inkludert buss, traktor, andre og ukjent



Figur 4: Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Oslo-området (Oslo + det geografiske området som inngikk i Akershus fylke før 1/1-2020)

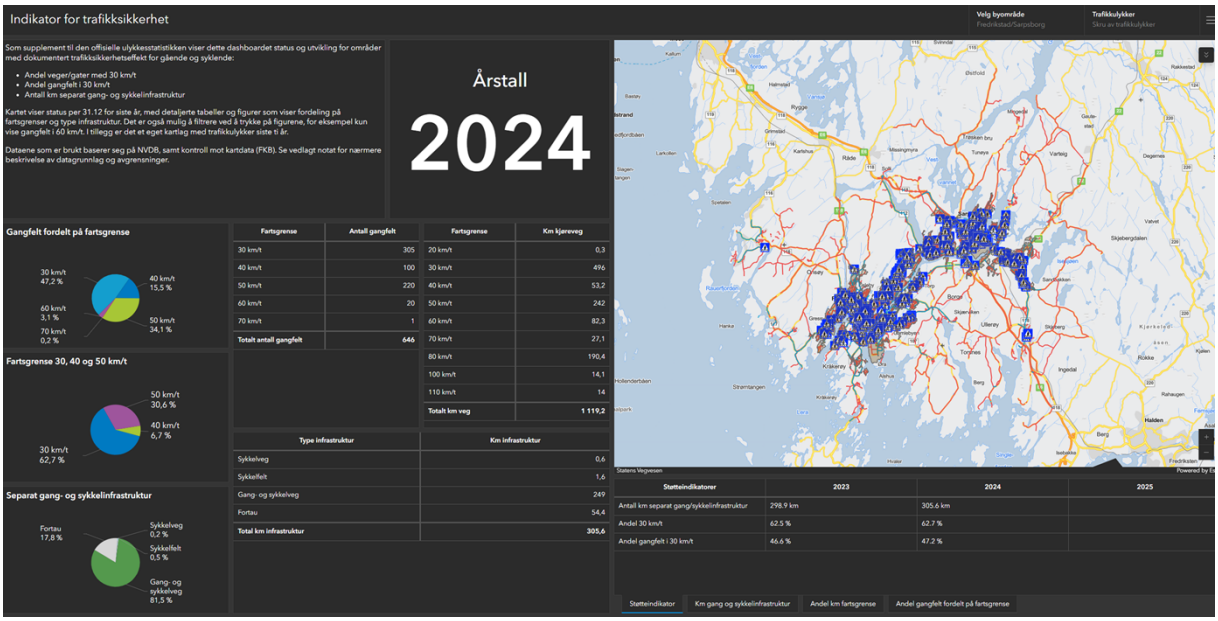
7.2 Eksempel på støtteindikatorer

Under er eksempel på hvordan det kan rapporteres på støtteindikatorene, med eksempel for Nedre Glomma.

Eksempel Nedre Glomma

Støtteindikatorer	**2023 (referanseår)**	**2024**
Andel 30 km/t	62,5 %	62,7 %
Andel gangfelt i 30 km/t	46,6 %	47,2 %
Antall km separat gang- og sykkelinfrastruktur	289,9 km	305,6 km

I tillegg til denne tabellen vil mer utfyllende informasjon finnes i et eget dashboard. Det er utviklet en prototyp for Nedre Glomma, se Figur 5.



Figur 5: Prototyp for dashboard, eksempel Nedre Glomma

7.3 Avklaringer som gjenstår

Integrering av ulykker med T-bane, trikk og bybane i egen trasé

I eksempelet for Osloområdet er det hentet tall for ulykker med T-bane og trikk i egen trasé fra årsrapporten til Oslopakke 3. Det må gjøres videre avklaringer mot virksomhetene i det enkelte byområde for å sikre lik rapportering (hvilke typer ulykker) slik at det er de samme ulykkene som rapporteres inn for alle byområdene. I tillegg må det sikres en kobling mot politirapporterte ulykker for å hindre dobbelt-telling. Det er uklart i hvilken grad tall rapportert fra Ruter er kontrollert mot offisielle ulykkesdata når det gjelder ulykker med T-bane og trikk i egen trasé for Osloområdet.

Avgrensing av tettstedsområde for støtteindikator 30 km/t

Nedre Glomma er brukt som eksempel i prototypen for dashboardet for støtteindikatorene. Dette for å vise et eksempel som omfatter flere kommuner, med overlappende tettstedsområde. Ved videreutvikling av løsningen må det gjøres en vurdering for hvordan definere geografisk avgrensning av byområdene. For Nedre Glomma ble hele vegnettet for Sarpsborg og Fredrikstad inkludert, og kommunenummeret ble brukt som «referansenummer». For andre byområder kan dette by på noen utfordringer, da enkelte kommuner kan ha flere tettstedsområder innenfor samme kommune eller tettstedsområder som strekker seg geografisk over i andre kommuner.

Kvalitetssikring og prosedyrer for rapportering av data i NVDB

Det bør gjøres en kvalitetssikring av data i NVDB for referanseåret for hvert av byvekstavtaleområdene, for å sikre at referanseåret blir korrekt. I tillegg bør det utarbeides gode prosedyrer for rapportering av data i NVDB for partene i byvekstavtalene, samt tilhørende frister, slik at alle gjennomførte tiltak legges inn tidsnok i forhold til rapportering.

Eventuell videreutvikling av dashboard

Dashboardet som er utviklet viser mulighetene som finnes for bruk av NVDB-data som støtteindikator. Dette kan også videreutvikles som et verktøy for kommunene for vurdering av tiltak, for eksempel ved vurdering av behov for tiltak i gangfelt ≥ 50 km/t. Dersom det besluttes å gå videre med dette alternativet bør det også jobbes videre med visualisering og brukervennlighet for dashboardet.

Det bør også gjøres en kvalitetssikring av de avgrensninger som er gjort og data som foreligger, samt vurdere å åpne for at byområdene kan komme med innspill til ønsker og behov som også kan inkluderes i dashboardet.

7.4 Videre avklaringer og arbeid med implementering

Basert på de skisserte avklaringene i kapittel 7.3, vises en overordnet tidsplan for videre avklaringer, og implementering av indikatoren.

Det legges opp til at videre arbeid med integrering av ulykker med T-bane, trikk og bybane i egen trasé vil være avklart i løpet av våren 2026. Tilsvarende legges det opp til øvrige avklaringer knyttet til avgrensning og kvalitetssikring av støtteindikatorene kan gjøres i løpet av våren 2026, slik at dashboard før øvrige byområder kan opprettes i løpet av høsten 2026.

Dersom det er ønske fra enkeltbyområder å rapportere allerede før sommeren 2026 kan disse områdene prioriteres og ferdigstilles i løpet av våren 2026. Dette kan gjelde for eksempel Nedre Glomma og Kristiansand, hvor en fremtidig trafikksikkerhetsindikator er omtalt i gjeldende byvekstavtaler.

Videre arbeid	Konkretisering	Mulig fremdrift
Integrering av ulykker med T-bane, trikk og bybane i egen trasé	Avklare med virksomhetene hva de kan levere av data m.m. Felles møte med oppfølging i etterkant.	Vår 2026
	Prosedyre for å koble ulykkene mot offisiell statistikk for å unngå dobbelttelling.	Vår 2026
Støtteindikatorer	Avgrensing av tettstedsområder	Vår 2026
	Gjenskape referanseår og kvalitetssikring	Vår 2026
	Opprettete prosedyrer og frister for registering i NVDB	Vår 2026
Dashboard for byområdene	Opprette dashboard for støtteindikatorer for alle byområdene	Kan ferdigstilles i løpet av høsten 2026
	Eventuell integrering av nye datakilder, bruk av andre metoder og/eller integrering av nye funksjoner	Vil avhenge av omfang og kompleksitet
Integrering med øvrige indikatorer	Integrere indikator for trafikksikkerhet i felles minimum indikatorsett for byvekstavtalene	Reforhandling?
	Integrere indikator for trafikksikkerhet i dashboard for oppfølging av indikatorene	2026