



Statens vegvesen

Indikator for trafikksikkerhet i byvekstavtaler

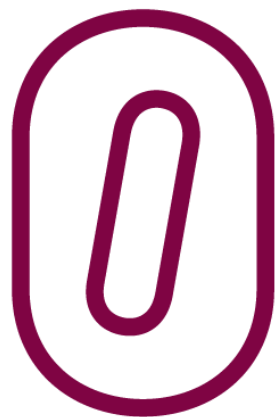
Styringsgruppe Nord-Jæren

17.09.2026

Bente Beckstrøm Fuglseth,
Trafikksikkerhetsavdelingen, Statens vegvesen



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen



drepte og hardt skadde

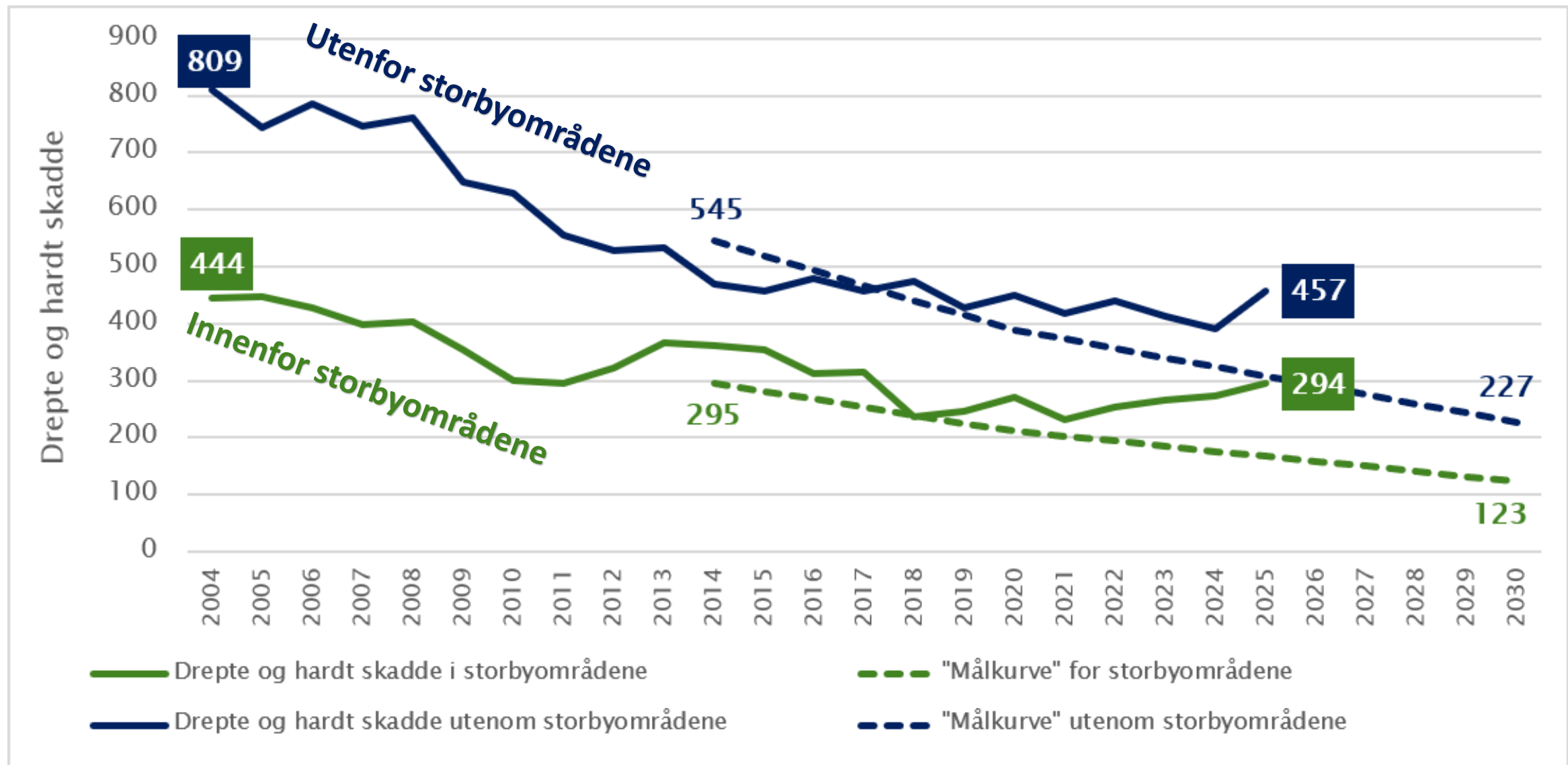
Nullvisjonen: Ingen drepte eller hardt skadde i trafikken



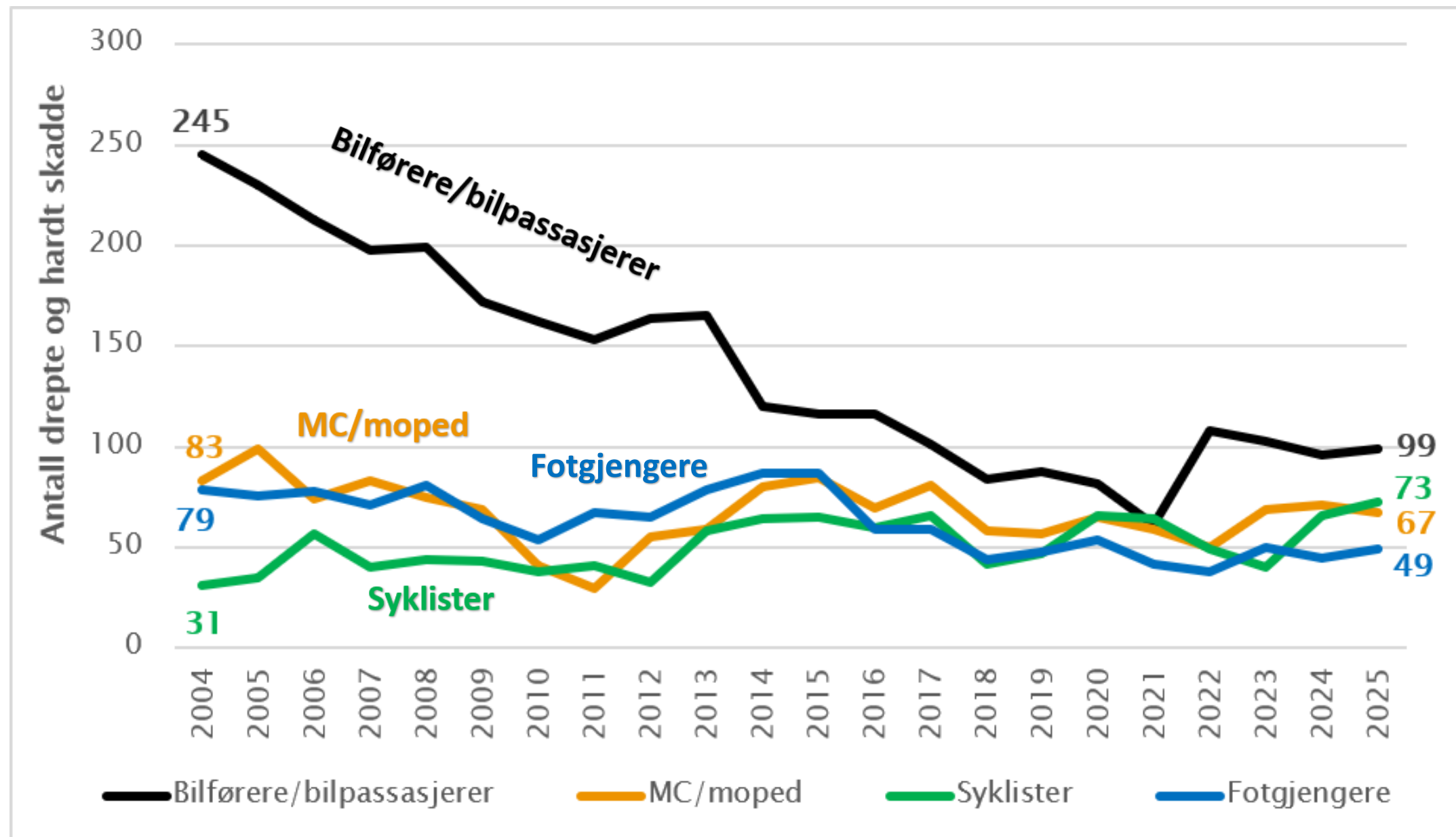
Nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer er **mer enn 5 ganger høyere for gående** og **mer enn 10 ganger høyere for syklende** sammenlignet med bilførere

Utvikling i drepte og hardt skadde fordelt på innenfor og utenfor storbyområdene



Drepte og hardt skadde i storbyområdene fordelt på trafikantgrupper



Utviklingen i drepte og hardt skadde i de ni største byområdene sammenliknet med landet for øvrig (2004-2007 sammenliknet med 2022-2025)

	Utvikling i de ni største byområdene			Utvikling i øvrige deler av landet		
	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2022–2025	Endring i prosent	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2022–2025	Endring i prosent
Antall drepte og hardt skadde totalt	428,75	273,00	– 36 %	771,25	424,00	– 45 %
Antall drepte og hardt skadde bilførere/bilpassasjerer	221,50	101,50	– 54 %	517,25	234,00	– 55 %
Antall drepte og hardt skadde syklister^A	40,75	57,00	+ 40 %	31,25	32,50	+ 4 %
Antall drepte og hardt skadde fotgjengere	76,00	45,50	– 40 %	70,25	30,75	– 56 %
Antall drepte og hardt skadde på MC/moped	84,75	64,25	– 24 %	128,00	107,75	– 16 %
Antall drepte og hardt skadde innenfor øvrige trafikantgrupper	5,75	4,75	–	24,50	19,00	–

Av disse:

- 30 % elsparkesykkel
- 70 % vanlig sykkel

Underrapportering av ulykker med gående og syklende

- Betydelig underrapportering av sykkel- og elsparkesykkelulykker i den offisielle statistikken
 - Singelulykker
 - Ulykker med lettere skader
- Singelulykker med fotgjengere (fallulykker) regnes ikke som en vegtrafikkulykke
 - Betydelig omfang
 - Hovedsakelig lettere skadde, men også et betydelig antall hardt skadde

Drepte og hardt skadde på sykkel og elsparkesykkel – sammenligning mellom offisiell ulykkesstatistikk og traumeregisteret (ISS ≥ 9)



Trafikksikkerhet i byvekstavgiftene i dag

Bergensområdet 2019-2029: *Det er ein ambisjon at tiltak i byvekstavgiften ikkje skal føra til fleire hardt skadde og drepne i trafikken, i tråd med nullvisjonen.*



Foto: Henriette Erken Busterud

Trafikksikkerhet i byvekstavgiftene i dag

Nord-Jæren 2019-29: *Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavgiften for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med Nullvisjonen.*

Tilsvarende formulering:

- **Osloområdet 2019-2029**
- **Tromsø 2023-2029**



Foto: Henriette Erken Busterud

Trafikksikkerhet i byvekstavgiftene i dag

Trondheimssområdet 2023-2029: Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavgiften for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen.

Lokalt mål: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

Indikator: Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen



Trafikksikkerhet i byvekstavgiftene i dag

Kristiansandregionen 2024-2033: *Det er en ambisjon at tiltakene for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen. Trafikksikkerhet for sårbare trafikanter som syklister og gående vil ha fokus, og ulykkesutviklingen vil bli fulgt tett.*

Tilsvarende formulering:

► Nedre Glomma 2024-2033



Foto: Henriette Erken Busterud

Trafikksikkerhetsarbeidet får en tydeligere plass i byvekstavtalene

«Mål og resultater i byvekstavtalene følges opp gjennom et sett med indikatorer for alle byområdene. **Dette indikatorsettet vil bli utvidet 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 effekten av gjennomførte tiltak.»



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



Føringer og rammer

Formål:

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

Rammer for ny supplerende indikator for trafikksikkerhet:

- Felles for alle byområdene
- Omfatter hele byvekstavtaleområdet
- Rapporteres årlig
- Eksisterende data
- Mulig å sammenligne utviklingen over tid og mellom byområdene
- Både omfang av drepte og hardt skadde, samt ulykkessituasjonen for syklister og fotgjengere



Trafikksikkerhet

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målindikatorer		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
Supplerende indikatorer		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektiv-selskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet.	SSB	Kommunene
Oppfølging av innsatsområder		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	GIS-analyse	Kommunene
Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.	GIS-analyse	Kommunene
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter. • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer) • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte	Tellinger	Kommunene
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)

Innspill fra byområdene

- To byområder har egne indikatorer for trafikksikkerhet (Osloområdet og Trondheimsområdet)
- Bra med en felles indikator
- Sterkt ønske om en indikator som baserer seg på mer enn politirapporterte vegtrafikkulykker



Indikatoralternativer

- Fem mulige indikatoralternativer ble vurdert

- **Nullalternativ:** Indikator basert på offisiell ulykkesstatistikk
- **Nullalternativ pluss:** Offisiell ulykkesstatistikk supplert med oppfølging av innsatsområder med påvirkning på sykkel- og fotgjengerulykker
- **Alternativ 1:** Indikator basert på *Fyrtårnprosjektet*
- **Alternativ 2:** Indikator basert på data fra *Nasjonalt traumeregister*
- **Alternativ 3:** Indikator basert på data fra *Nasjonalt pasientregister*

Indikatoralternativer

- vurderinger

- Nullalternativet er mest avklart
- Nullalternativ pluss kan være en god støtteindikator
- Alternativ 2 kan gi et godt grunnlag for å følge utviklingen i hardt skadde, men gjenstår avklaringer
- Alternativ 1 og 3 vurderes til å ikke være aktuelle

- **Nullalternativ:** Indikator basert på offisiell ulykkesstatistikk ← Foreligger i dag
- **Nullalternativ pluss:** Offisiell ulykkesstatistikk supplert med oppfølging av innsatsområder med påvirkning på sykkel- og fotgjengerulykker. ← Forslag utarbeidet
- **Alternativ 1:** Indikator basert på *Fyrtårnprosjektet* ← Ikke realistisk på grunn av fremdrift
- **Alternativ 2:** Indikator basert på data fra *Nasjonalt traumeregister* ← Forutsetter godkjent søknad, kobling av data m.m.
- **Alternativ 3:** Indikator basert på data fra *Nasjonalt pasientregister* ← Svært varierende komplettethet

Ny trafikksikkerhets-indikator

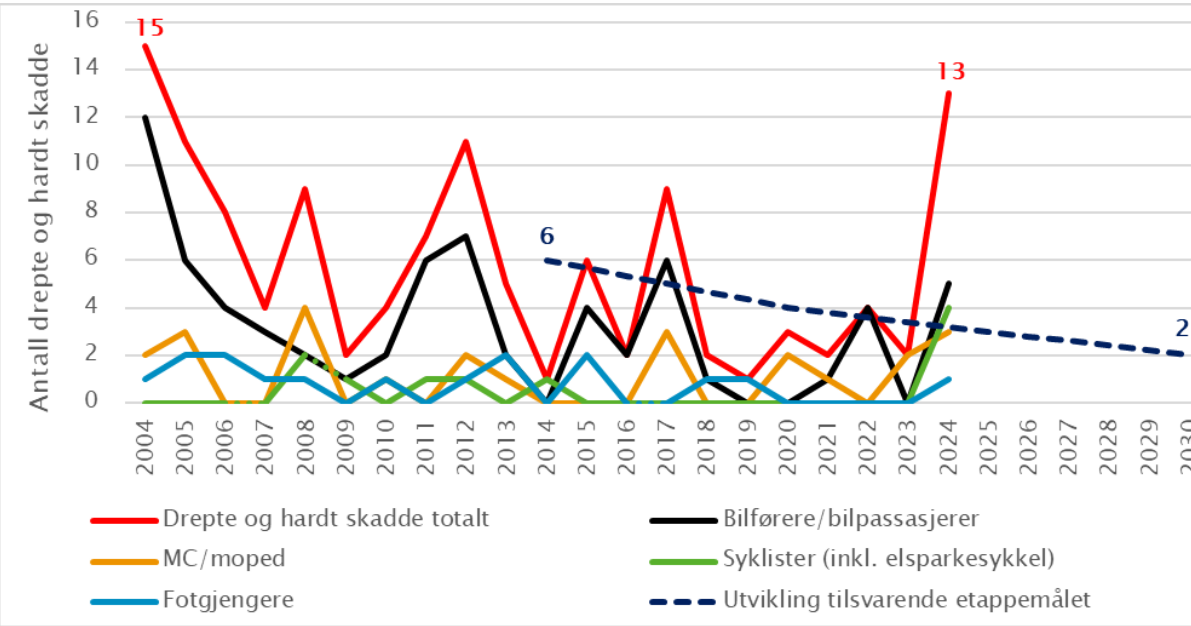
- Tar utgangspunkt i offisiell ulykkesstatistikk (årlige rapporter om trafikksikkerhetsutviklingen)
 - Gjennomsnittstall for drepte og hardt skadde for en fireårsperiode
 - Drepte og hardt skadde alle trafikantgrupper
 - Støttetabell med fordeling på trafikantgrupper
 - Inkludere ulykker med bybane, T-bane og trikk i egen trasé

Eksempel Tromsø

Trafikksikkerhetsindikator	Referanseperiode 2016-2019	Rapporteringsår 2024 2021-2024	Endring
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år	3,5	5,25	+1,75 (+50 %)

Støttetabell

Drepte og hardt skadde	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fotgjengere	2	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Syklister	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Elsparkesykkel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Moped/MC	0	0	3	0	0	2	1	0	2	3
Bil	4	2	6	1	0	0	1	4	0	5
Andre	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Sum vegtrafikkulykker	6	2	9	2	1	3	2	4	2	13



Ny trafikksikkerhets-indikator

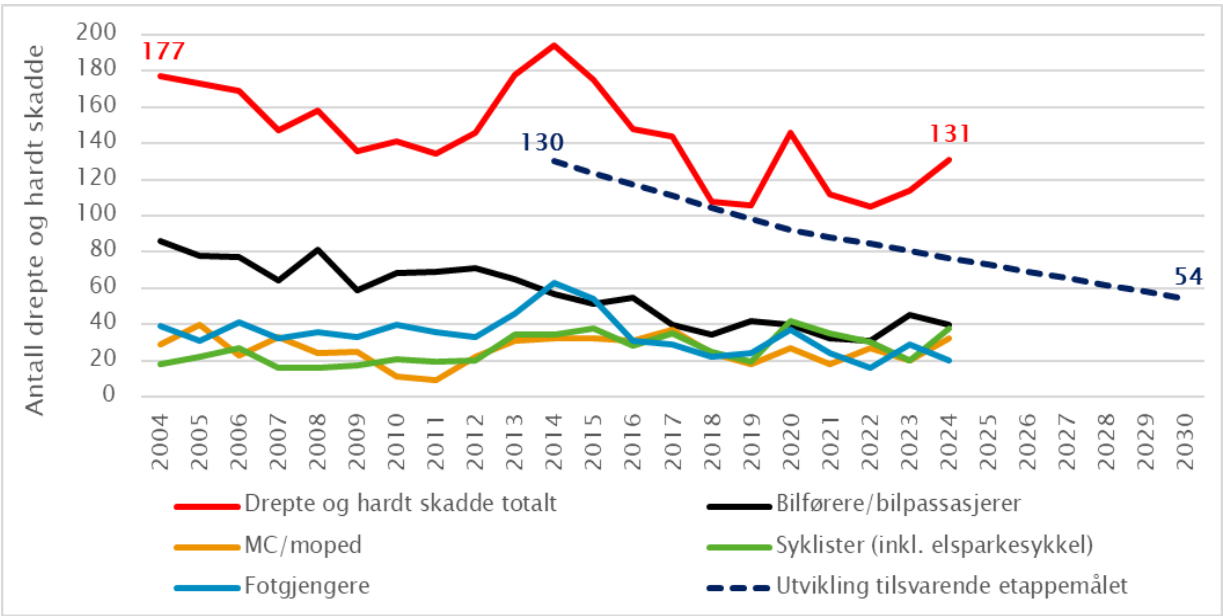
- Tar utgangspunkt i offisiell ulykkesstatistikk (årlige rapporter om trafikksikkerhetsutviklingen)
 - Gjennomsnittstall for drepte og hardt skadde for en fireårsperiode
 - Drepte og hardt skadde alle trafikantgrupper
 - Støttetabell med fordeling på trafikantgrupper
 - Inkludere ulykker med bybane, T-bane og trikk i egen trasé

Eksempel Osloområdet

Trafikksikkerhetsindikator	Referanseår 2018 (2015-2018)	Rapporteringsår 2024 (2021-2024)	Endring
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år vegtrafikkulykker	143,75	115,5	-28,25 (-19,7 %)
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år trafikkulykker	149,75	117,75	-32 (-21,4 %)

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 (inkl. elsparkesykkel)	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



Ny trafikksikkerhets-indikator

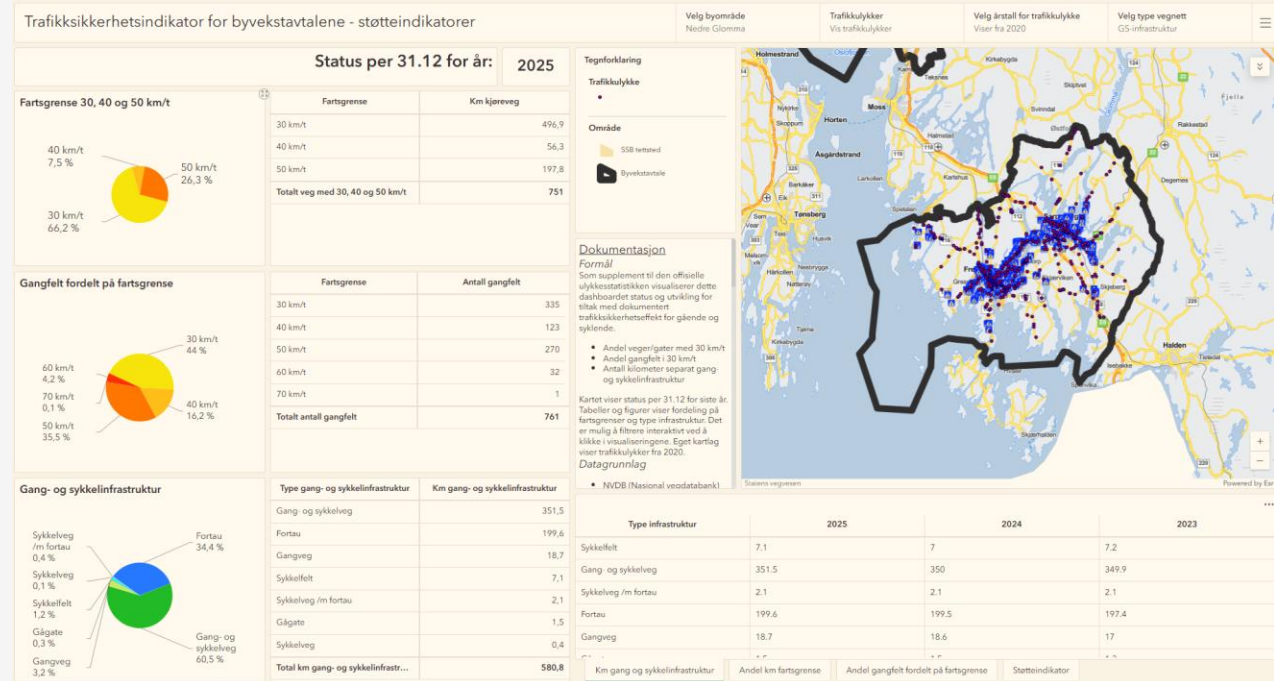
Støtteindikatorer

- Suppleres med oppfølging av innsatsområder med påvirkning på sykkel- og fotgjengerulykker
- Tre støtteindikatorer:
 - Fartsgrense:** Andel gater/veger med 30 km/t
 - Gangfelt:** Andel gangfelt i 30 km/t
 - Gang- og sykkelinfrastruktur:** Antall km gang- og sykkelinfrastruktur (fortau, sykkelfelt, gang- og sykkelveger)
- Status siste år (31.12) vises i kart, samt detaljerte figurer og tabeller
 - Mulig å filtrere ved å trykke på figurene
 - Eget kartlag med trafikkulykker

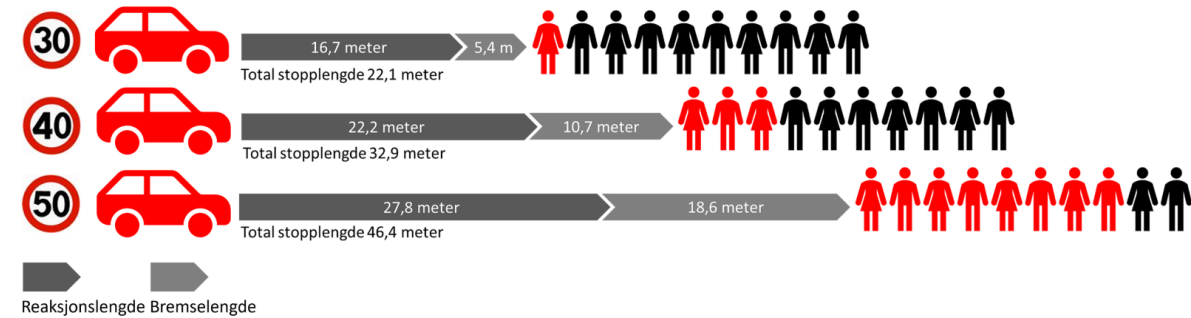
Eksempel Nedre Glomma

Støtteindikatorer	2023 (referanseår)	2025
Andel veger/gater 30 km/t	66,2 %	66,2 %
Andel gangfelt i 30 km/t	41,1 %	44,0 %
Antall km gang- og sykkelinfrastruktur	575,3 km	580,8 km

Dashboard med detaljering



- Sannsynligheten for å overleve en kollisjon mellom bil og fotgjenger og syklist reduseres vesentlig når bilens hastighet overstiger 30 km/t.



- Fartsgrense i tråd med menneskekroppens tåleevne der gående og syklende ferdes i blandet trafikk:
 - Gater/veger uten separat infrastruktur for gående og syklende
 - Gående og syklende krysser i plan

Tiltak	Ulykker som påvirkes	Prosent endring av antall drepte og skadde		
		Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
Fartsgrenser				
Redusert fartsgrense fra 80 til 70 km/t	Alle ulykker	-23	-17	-12
Redusert fartsgrense fra 80 til 60 km/t	Alle ulykker	-37	-29	-21
Redusert fartsgrense fra 70 til 60 km/t	Alle ulykker	-23	-17	-12
Redusert fartsgrense fra 60 til 50 km/t	Alle ulykker	-23	-17	-12
Redusert fartsgrense fra 50 til 40 km/t	Alle ulykker	-23	-17	-12
Redusert fartsgrense fra 50 til 30 km/t	Alle ulykker	-37	-29	-21
Redusert fartsgrense fra 40 til 30 km/t	Alle ulykker	-23	-17	-12

Ny trafikksikkerhetsindikator

- Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning
- Ber om at indikatoren tas inn i felles indikatorsett for byvekstavtalene
- Ber om at Statens vegvesen legger til rette for at indikatoren kan tas i bruk så raskt som mulig
- Ber om at Statens vegvesen jobber videre med å utvikle indikatoren ved å ta i bruk andre type data (eks. traumeregisteret)

Eksempel Osloområdet

Trafikksikkerhetsindikator	Referanseår 2018 (2015-2018)	Rapporteringsår 2024 (2021-2024)	Endring
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år vegtrafikkulykker	143,75	115,5	-28,25 (-19,7 %)
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år trafikkulykker	149,75	117,75	-32 (-21,4 %)

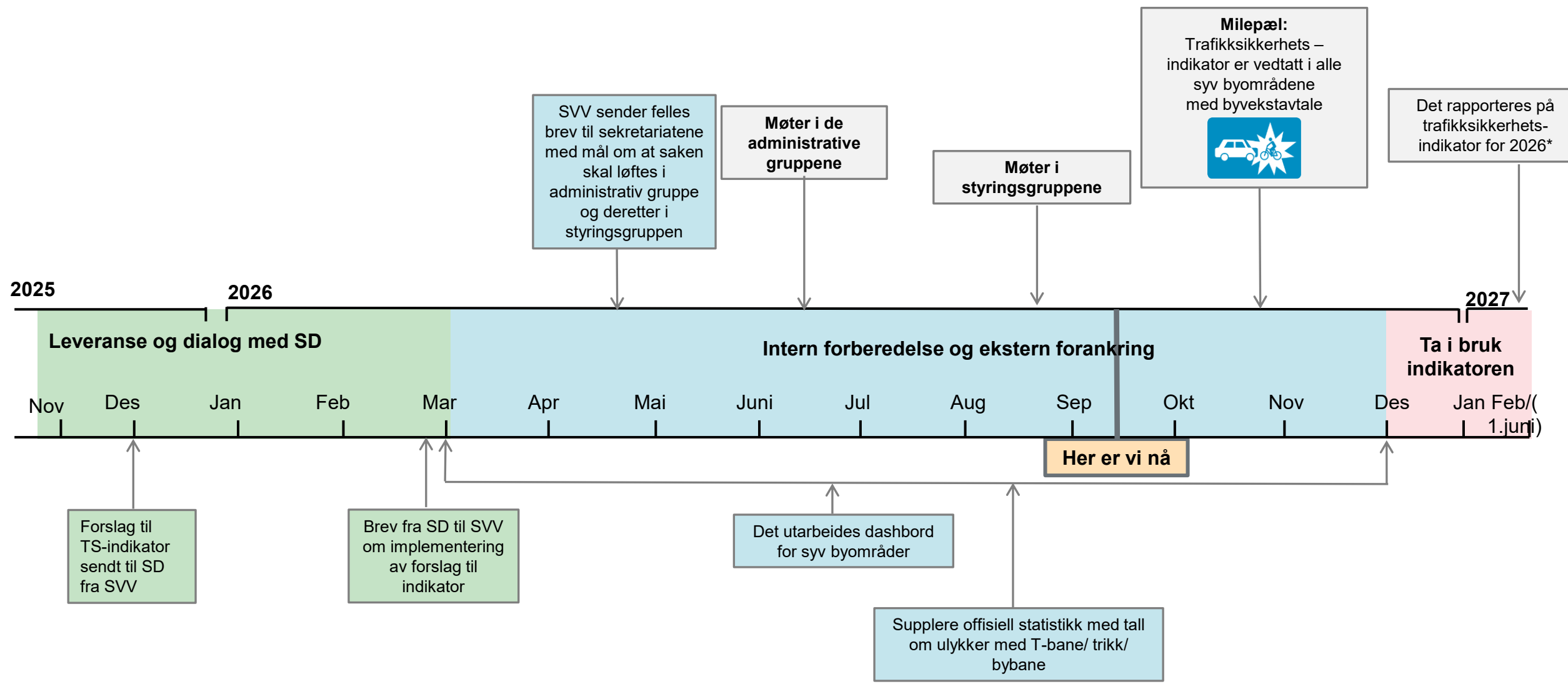
Støttetabell

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 (inkl. elsparkesykkel)	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

Eksempel Nedre Glomma

Støtteindikatorer	2023 (referanseår)	2025
Andel veger/gater 30 km/t	66,2 %	66,2 %
Andel gangfelt i 30 km/t	41,1 %	44,0 %
Antall km gang- og sykkelinfrastruktur	575,3 km	580,8 km

Fremdriftsplan | Trafikksikkerhetsindikator i byvekstavtaler



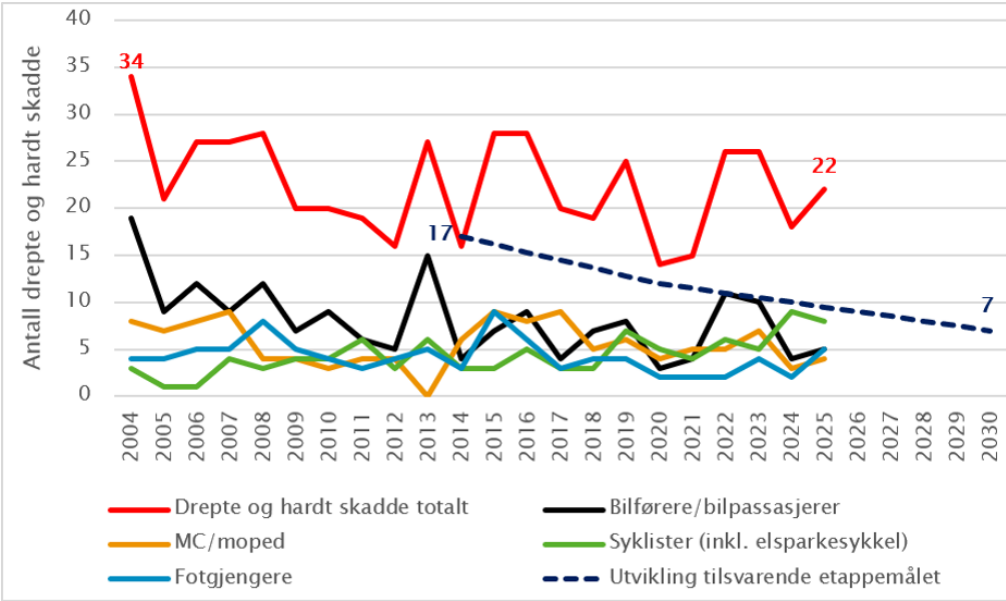
Nord-Jæren

Trafikksikkerhetsindikator	Referanseår 2017 (2014-2017)	Rapportering 2025 (2022-2025)	Endring
Gjennomsnittlig drepte og hardt skadde per år vegtrafikkulykker	23,0	23,0	-

Drepte og hardt skadde	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Fotgjengere	3	9	6	3	4	4	2	2	2	4	2	5
Syklister	3	3	5	3	3	7	5	4	4	4	6	6
Elsparkesykkel	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	3	2
Moped/MC	6	9	8	9	5	6	4	5	5	7	3	4
Bil*	4	7	9	4	7	8	3	4	11	10	4	5
Andre**	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0
Sum vegtrafikkulykker	16	28	28	20	19	25	14	15	26	26	18	22

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

Støtteindikatorer trafiksikkerhet	2023	2024	2025
Andel veger/gater 30 km/t	74,1 %	74,1 %	73,8 %
Andel gangfelt 30 km/t	55,0 %	55,8 %	56,2 %
Antall km gang- og sykkelinfrastruktur	1 186,3 km	1 239,9 km	1 257,5 km





Statens vegvesen