

Vedlegg 4

Orientering om indikator for trafikksikkerhet

Mål og resultater i byvekstavgiftene følges opp gjennom et sett med indikatorer for alle byområdene. Som det går fram av mandatet for forhandlingene vil dette indikatorsettet 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. Statens vegvesen vil presentere bakgrunn og innhold i indikator for trafikksikkerhet i byvekstavgifter i møtet.

Om indikatoren

Indikatoren 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 byvekstavgiftsområdene presenteres i årlige rapporter for trafikksikkerhetsutviklingen i Norge. Her vises utviklingen i antall drepte og hardt skadde samlet, samt fordeling på trafikanttype. Indikatoren baserer seg på data som presenteres i disse rapportene med 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.

Fartsgrenser i tråd med menneskekroppens tåleevne der gående og syklende ferdes i blandet trafikk vil være et effektivt trafikksikkerhetstiltak, og i tråd nye fartsgrensekriterier for tettbygde strøk. I tillegg vil anlegg som separerer gående og syklende fra motorisert trafikk ha en trafikksikkerhetseffekt. For å utfylle den offisielle ulykkesstatistikken skal det i tillegg følges med på tre støtteindikatorer som baserer seg på data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB):

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

Forslag til konklusjon

Forhandlingsutvalget tar saken til orientering og ber om at indikatoren legges til grunn i utarbeidelse av avtaletekster.