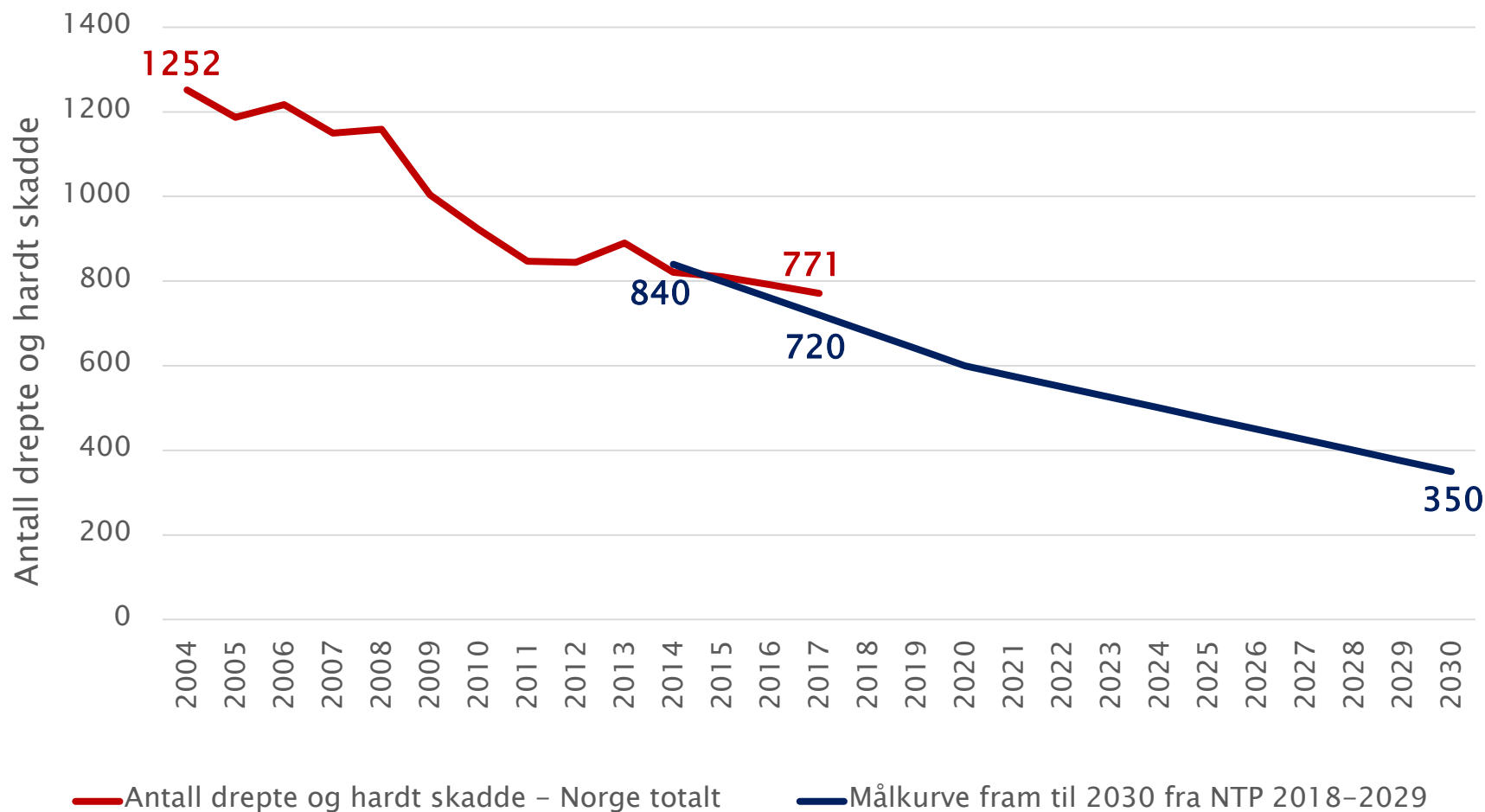




Nullvekstmålet – nullvisjonen



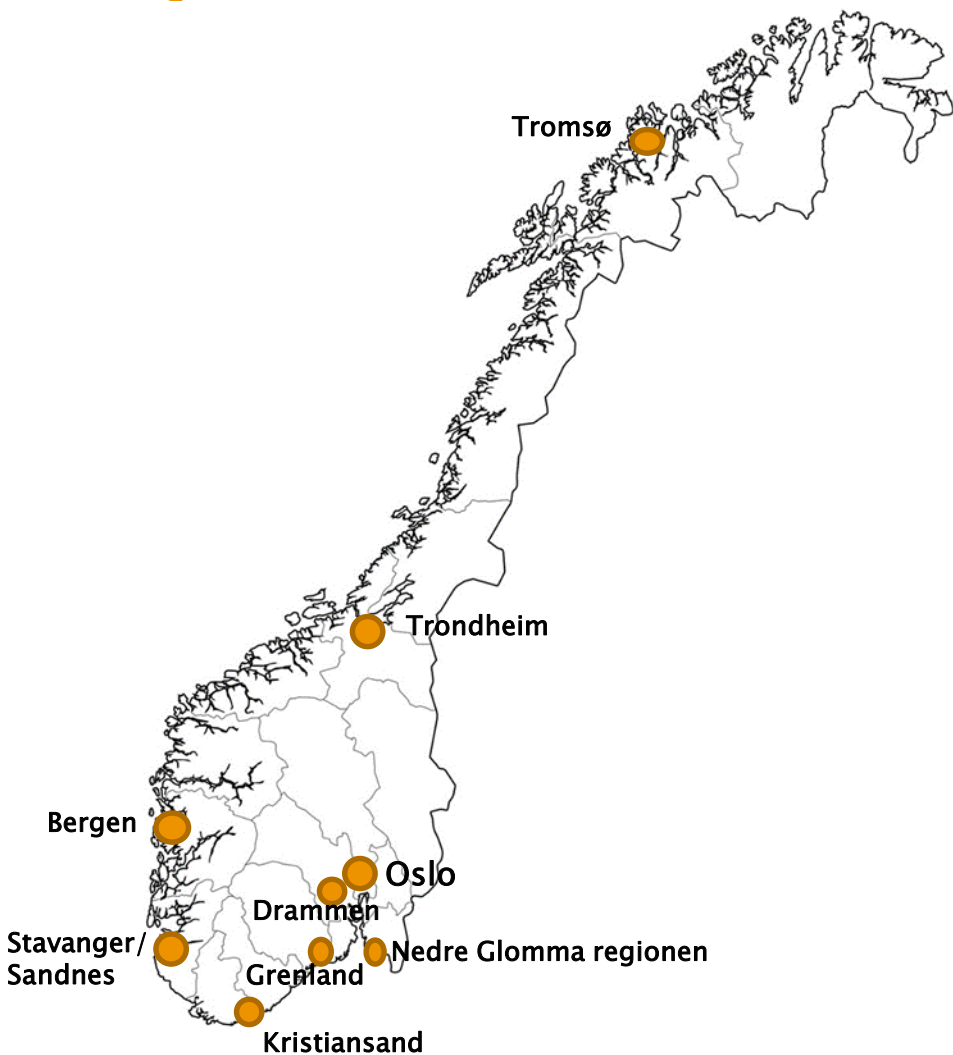
Utvikling i antall drepte og hardt skadde - Samlet for landet



De ni byområdene der det er utarbeidet/skal utarbeides byvekststvtaler

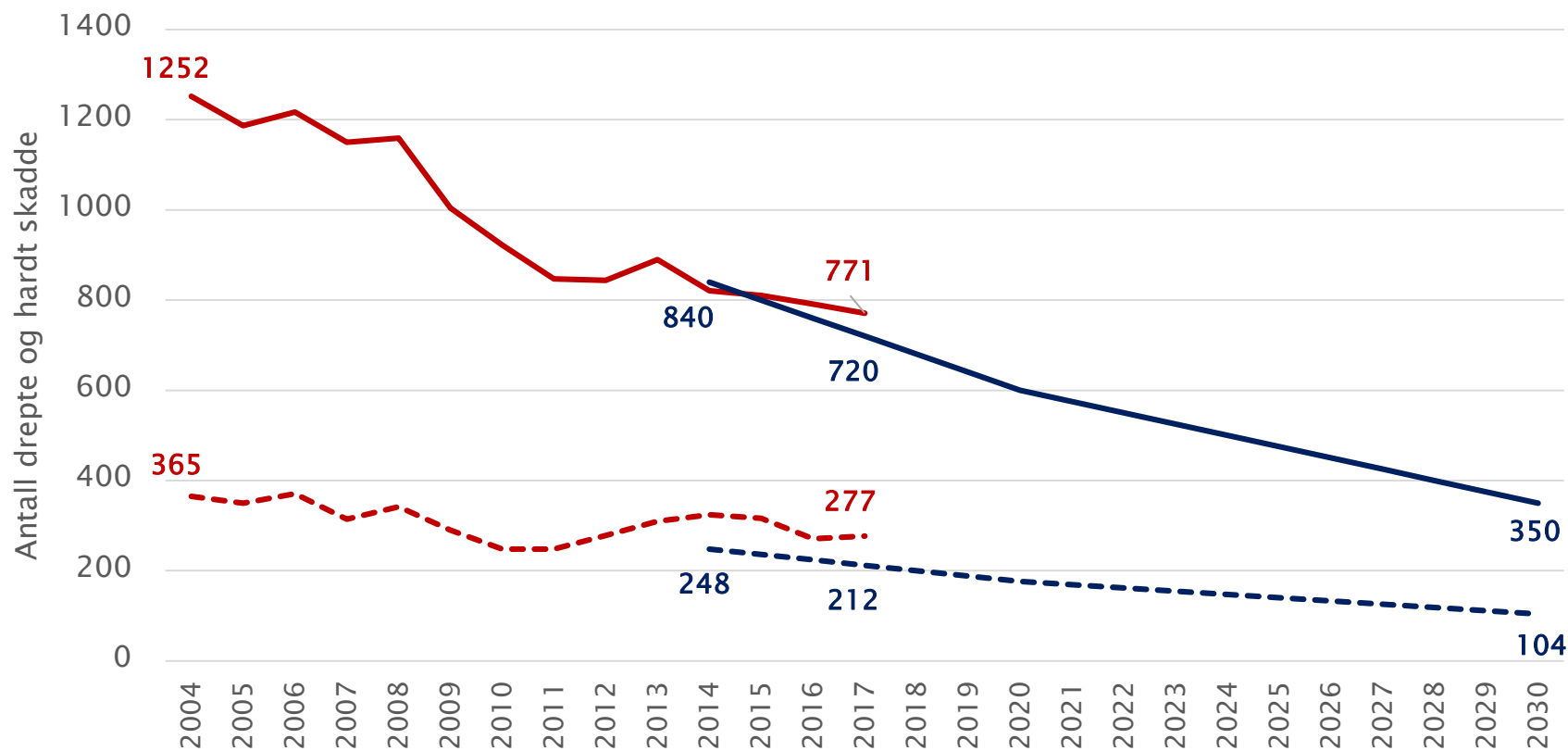


Statens vegvesen





Utvikling i antall drepte og hardt skadde - Storbyområdene og samlet for landet



— Antall drepte og hardt skadde - Norge totalt

- - - Antall drepte og hardt skadde - Storbyområdene

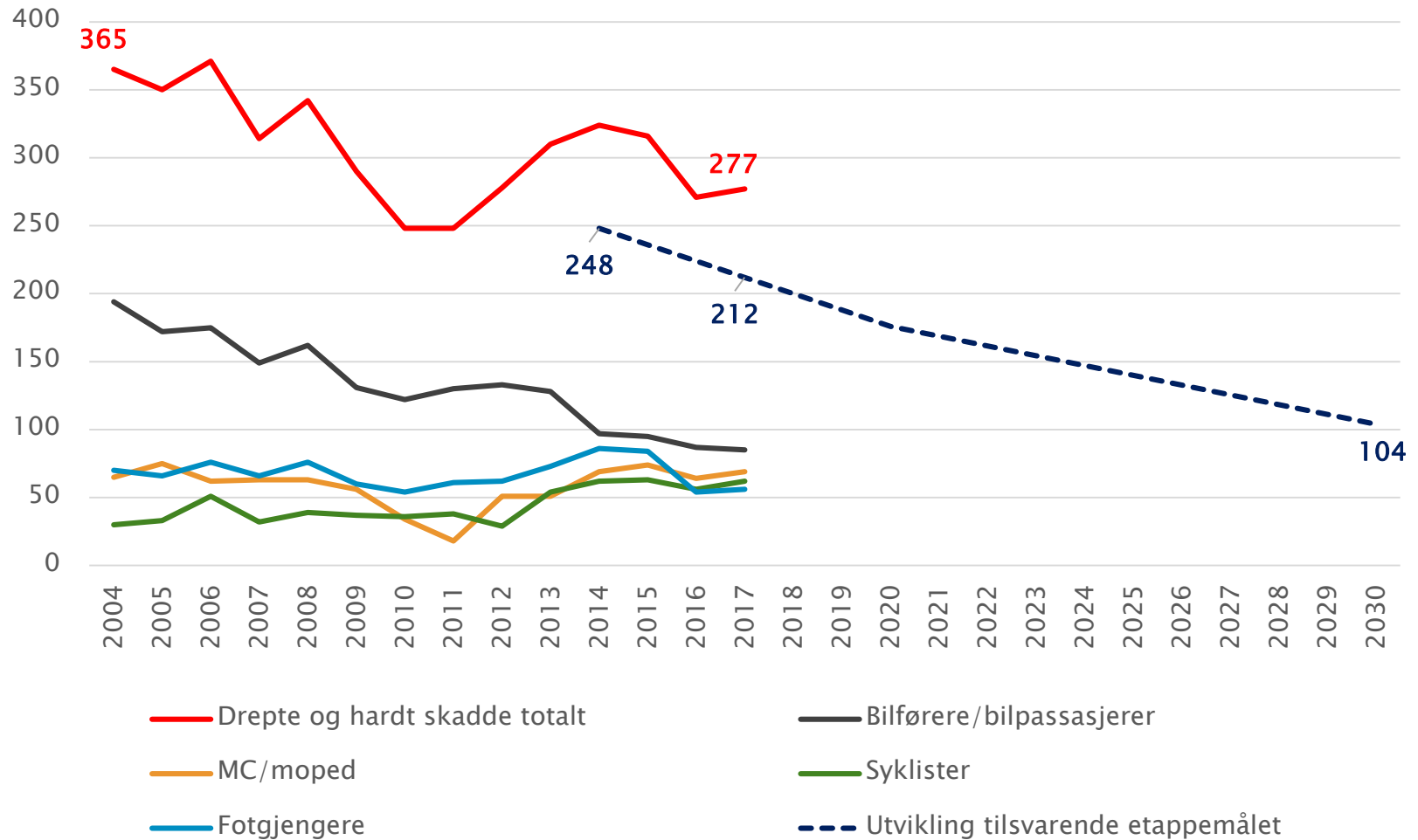
— Målcurve fram til 2030 fra NTP 2018-2029

- - - Kurve for storbyområdene

Utvikling i drepte og hardt skadde i storbyområdene – Samlet og fordelt på trafikantgrupper



Statens vegvesen





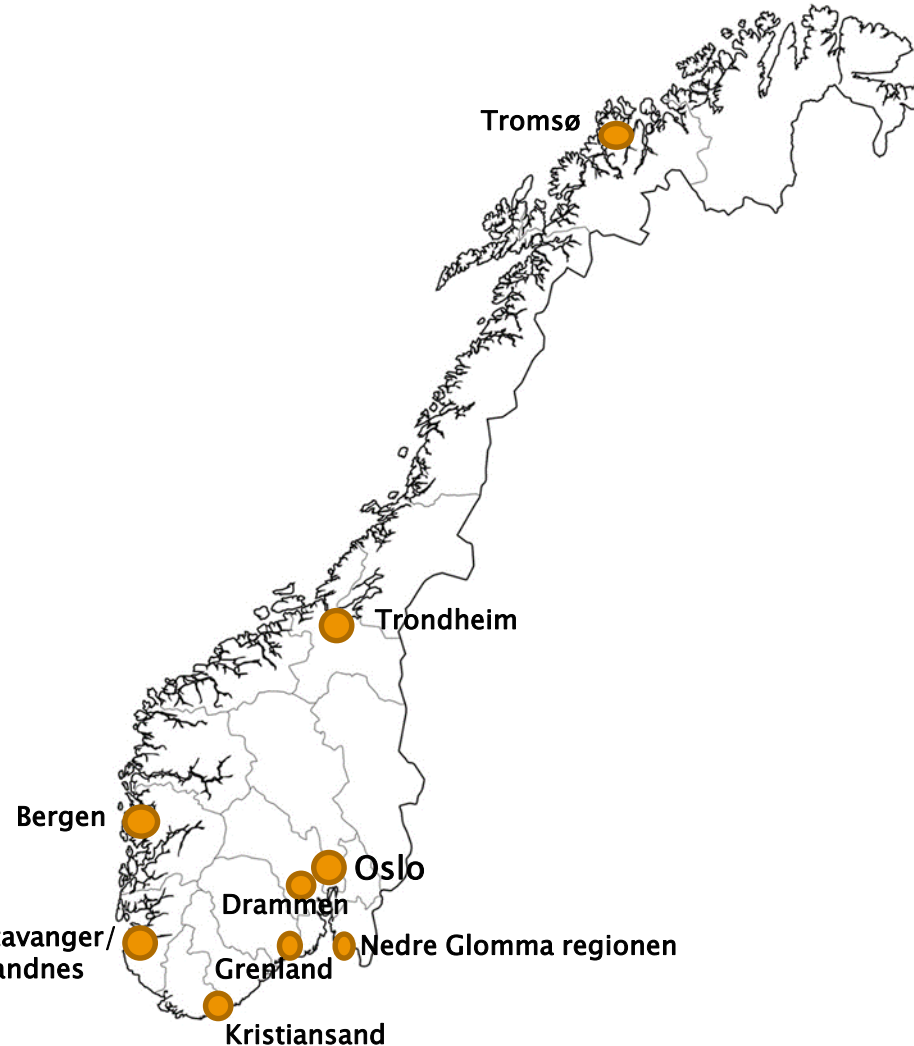
Utvikling i drepte og hardt skadde i de ni største byområdene sammenliknet med landet forøvrig

| | Utvikling i de ni største byområdene | | | Utvikling i øvrige deler av landet | | |
|--|--------------------------------------|--------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------|-------------------|
| | Gj.snitt 2004–2007 | Gj.snitt 2014–2017 | Endring i prosent | Gj.snitt 2004–2007 | Gj.snitt 2014–2017 | Endring i prosent |
| Antall drepte og hardt skadde totalt | 350,00 | 297,00 | - 15 % | 850,25 | 501,25 | - 41 % |
| Antall drepte og hardt skadde bilførere/bilpassasjerer | 172,50 | 91,00 | - 47 % | 574,00 | 302,50 | - 47 % |
| Antall drepte og hardt skadde syklist | 36,50 | 60,75 | + 66 % | 35,50 | 32,75 | - 8 % |
| Antall drepte og hardt skadde fotgjengere | 69,50 | 70,00 | + 1 % | 71,50 | 42,00 | - 41 % |
| Antall drepte og hardt skadde på MC/moped | 66,25 | 69,00 | + 4 % | 145,50 | 102,75 | - 29 % |
| Antall drepte og hardt skadde innenfor øvrige trafikantgrupper | 5,25 | 6,25 | - | 23,75 | 21,25 | - |

Politiske mål og ambisjoner for gåing/sykling i de ni største byområdene



Statens vegvesen



Politiske mål for de største byområdene

- **Nullvekstmålet:** Trafikkarbeidet med personbil skal ikke være større i 2030 enn i 2016.
- **20 prosent** av alle turer skal være med sykkel
- Lokale målsettinger

Ambisjon i Nasjonal transportplan 2018–2029

- *«Målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister»*



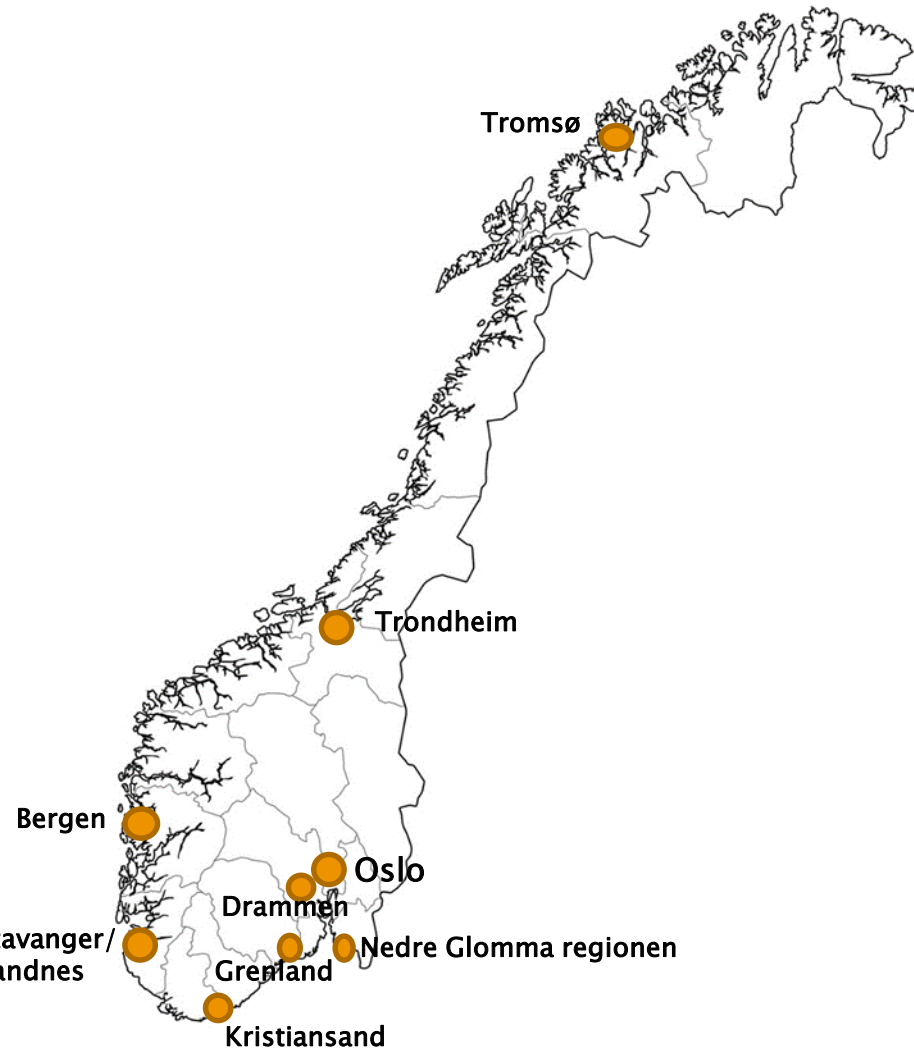
Oppdrag fra SoS med frist 3/9:

- 1. Hvor mange flere gående og syklende blir det som følge av nullvekstmålet?*
- 2. Hvordan vil en slik økning i antall gående og syklende påvirke ulykkessituasjonen (dersom det ikke settes inn tiltak som reduserer ulykkesrisikoen for gående og syklende)?*
- 3. Hvilke tiltak er nødvendige for å nå målet om økt gang- og sykkeltrafikk uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister?*

Politiske mål og ambisjoner for gåing/sykling i de ni største byområdene



Statens vegvesen




Politiske mål for de største byområdene

- **Nullvekstmålet:** Trafikkarbeidet med personbil skal ikke være større i 2030 enn i 2016.
- ~~20 prosent av alle turer skal være med sykkel~~
- ~~Lokale målsettinger~~

Ambisjon i Nasjonal transportplan 2018–2029

- *«Målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister»*



Grunnlag for å utføre jobben



Statens vegvesen

- Statistikk for ulykkessituasjonen per byområde
- Resultater fra FoU-programmet BEST (ulike rapporter)
- KVVU Oslo-navet og byutredningene for de åtte øvrige byområdene – vurdering av ulike virkemiddelpakker der nullvekstmålet nås
- Beregninger med regionale transportmodeller (som en del av forarbeidet til byutredningene)

- Dokument oversendt SoS 3. september
- To deler
 - Del I – Hele landet
 - Del II – Hvert byområde for seg
- Gir svar på (1) økt omfang av g/s og (2) konsekvenser mhp. drepte og hardt skadde
- Grunnlag for oppdrag til regionene/byområdene når det gjelder vurdering av nødvendige tiltak

Oppdrag til NTP 2022-2033

Koblingen mellom nullvekst-målet og nullvisjonen

Fotgjengere og syklisters sikkerhet i storbyområdene





1. Hvor mange flere gående og syklende blir det som følge av nullvekstmålet?

Svar:

- Det må til sammen i de ni byområdene **gås rundt 250 mill flere km** i 2030 enn i 2016 (dvs ca 30 prosent økning).
- Det må til sammen i de ni byområdene **sykles et sted mellom 175 og 300 mill flere km** i 2030 enn i 2016 (dvs mellom 35 og 60 prosent økning).



2. Hvordan vil en slik økning i antall gående og syklende påvirke ulykkessituasjonen (dersom det ikke settes inn tiltak som reduserer ulykkesrisikoen for gående og syklende)?

- Svar, **beregning 1** – Politirapporterte personskadeulykker

Økt antall drepte og hardt skadde blant fotgjengere og syklister i virkemiddel-pakker der nullvekstmålet nås (basert på politirapporterte personskadeulykker)

| | Økt antall drepte og hardt skadde | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|-------------------|------------------------------|
| | Fotgjengere | Syklister | Sum fotgjengere og syklister |
| Nedre Glomma regionen (kapittel 5.4) | 0,2 – 0,3 | 0,9 – 1,7 | 1 – 2 |
| Osloregionen (kapittel 6.4) | 17 | 10 | ca 25 |
| Buskerudbyen (kapittel 7.4) | 4,1 | 1,1 – 1,2 | 5 |
| Grenland (kapittel 8.4) | 0 – 0,1 | 0 – 0,4 | 0 – 0,5 |
| Kristiansandsregionen (kapittel 9.4) | 0,4 | 0,2 – 0,7 | 0,5 – 1 |
| Nord-Jæren (kapittel 10.4) | 0,6 – 1,1 | 0,7 – 1,8 | 1 – 3 |
| Bergensregionen (kapittel 11.4) | 0,3 – 0,4 | 1,8 – 4,8 | 2 – 5 |
| Trondheimsregionen (kapittel 12.4) | 0,3 – 0,5 | 3,8 – 5,0 | 4 – 5 |
| Tromsø (kapittel 13.4) | 0 | 0 | 0 |
| Sum | Ca 20 – 25 | Ca 20 – 25 | Ca 40 – 45 |

2. Hvordan vil en slik økning i antall gående og syklende påvirke ulykkessituasjonen (dersom det ikke settes inn tiltak som reduserer ulykkesrisikoen for gående og syklende)?



Statens vegvesen

- Svar, **beregning 2** – Inkludert underrapportering og eneulykker for gående

Økt antall drepte og hardt skadde blant fotgjengere og syklister i virkemiddelpakker der nullvekstmålet nås (inkl. urapporterte ulykker og eneulykker blant fotgjengere)

| | Økt antall drepte og hardt skadde | | |
|--------------------------------------|--|----------------|--|
| | Fotgjengere | Syklister | Sum fotgjengere og syklister |
| Nedre Glomma regionen (kapittel 5.4) | 3 – 6 | 3 – 5 | 6 – 10 |
| Osloregionen (kapittel 6.4) | Ca. 300 | Ca. 25 | 300 – 350 |
| Buskerudbyen (kapittel 7.4) | 77 | 3 | 80 |
| Grenland (kapittel 8.4) | 1 | 0 – 1 | 1 – 2 |
| Kristiansandsregionen (kapittel 9.4) | 7 | 1 – 2 | 7 – 9 |
| Nord-Jæren (kapittel 10.4) | 11 – 21 | 2 – 5 | 13 – 26 |
| Bergensregionen (kapittel 11.4) | 5 – 8 | 5 – 14 | 12 – 22 |
| Trondheimsregionen (kapittel 12.4) | 5 – 10 | 11 – 14 | 16 – 24 |
| Tromsø (kapittel 13.4) | 0 | 0 | 0 |
| Sum | I størrelsesorden 400 – 450 | 50 – 70 | I størrelsesorden 450 – 500 |



3. *Hvilke tiltak er nødvendige for å nå målet om økt gang- og sykkeltrafikk uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister?*

Innsatsområder som SVV sine regioner, storbykommunene og fylkeskommunene skal vurdere:

- (1) Drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg
- (2) Etablere et sammenhengende hovednett for sykkel med løsninger som ivaretar trafikksikkerheten på en god måte.
- (3) Implementering av nye fartsgrensekriterier innenfor tettbygde strøk (fartsgrense 30 km/t – 50 km/t)
- (4) Fullføre arbeidet med å gjennomføre sykkelveginspeksjoner på alle sykkelruter langs riksvegnettet, samt gjennomføre behov for utbedring
- (5) Sykkelveginspeksjoner på sykkelruter langs fylkesveger og kommunale veger, samt gjennomføre behov for utbedring

3. Hvilke tiltak er nødvendige for å nå målet om økt gang- og sykkeltrafikk uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister?



Statens vegvesen

Innsatsområder som SVV sine regioner, storbykommunene og fylkeskommunene skal vurdere (forts):

- (6) Gjennomgang av kryssingspunkter for syklister samt gjennomføring av utbedringer
- (7) Gjennomgang av gangfelt samt gjennomføring av utbedringer
- (8) Etablering av hjertesoner
- (9) Registrering av trafikkfarlige forhold langs skoleveg/andre steder der barn og unge ferdes (jf. f.eks. *Trafikkagenten*, *Risikorydding* og *Barnetråkk*).
Oppfølging av registreringene
- (10) Igangsette prosesser med sikte på at flere kommuner (eventuelt bydeler) skal godkjennes som *Trafikksikker kommune* og/eller *Trygt lokalsamfunn*
- (11) Gjennomføring av lokale tiltak for å understøtte nasjonale kampanjer
- (12) Gjennomføre kurs for eldre fotgjengere

Hva skal vurderes innenfor det enkelte innsatsområdet?



Statens vegvesen

- Status for innsatsområdet (dagens situasjon).
- Behov for å prioritere innsatsområdet.
- Foreløpig målsetting innenfor innsatsområdet og vurdering av effekt.
- Kostnadsbehov og fordeling av ansvar mellom aktørene
- Hvordan skal det arbeides innenfor innsatsområdet (behov for forankring i styrende dokumenter, behov for politiske vedtak m.m.)
- Kort om hvilke aktører som har vært involvert i vurderingen av innsatsområdet, og om prosessen



Framdrift

- 3/9–2018: Svar på internt NTP–oppdrag sendt til SoS.
- 6/9–2018: Oppdrag sendt til regionene/byområdene der det bes om en vurdering av prioritering innenfor 12 ulike innsatsområder.
- 1/12–2018: Frist for innspill med vurderingene fra regionene/byområdene.
- 1/12–2018 – høsten 2019: Prosess med regionene/byområdene samt utarbeidelse av bystrategi i NTP 2022–2033. Arbeide med forpliktende omtale av TS i by i NTP.
- Arbeide med TS i tilknytning til byvekstavtalene (nye byvekstavtaler og reforhandlinger av eksisterende).



Statens vegvesen

Takk for oppmerksomheten