



Statens vegvesen

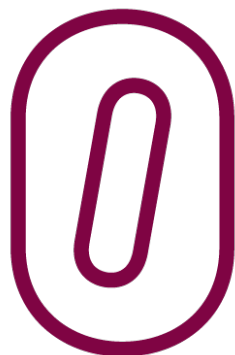


Hvordan få flere til å sykle og gå uten at det blir flere ulykker?

Guro Raner

Avdelingsdirektør Trafikksikkerhet

Statens vegvesen



drepte og hardt skadde

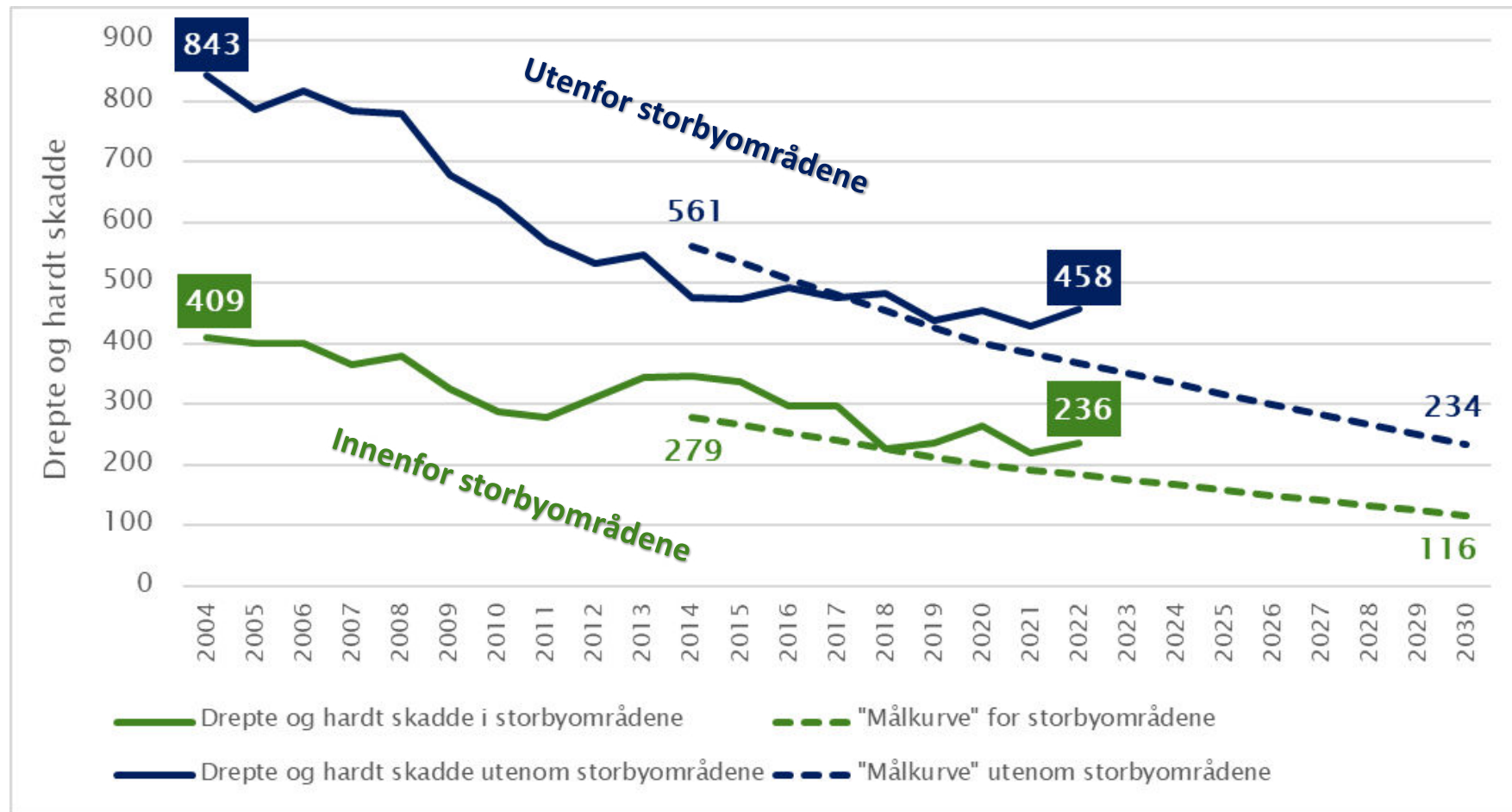
Nullvisjonen: Ingen drepte eller hardt skadde i trafikken



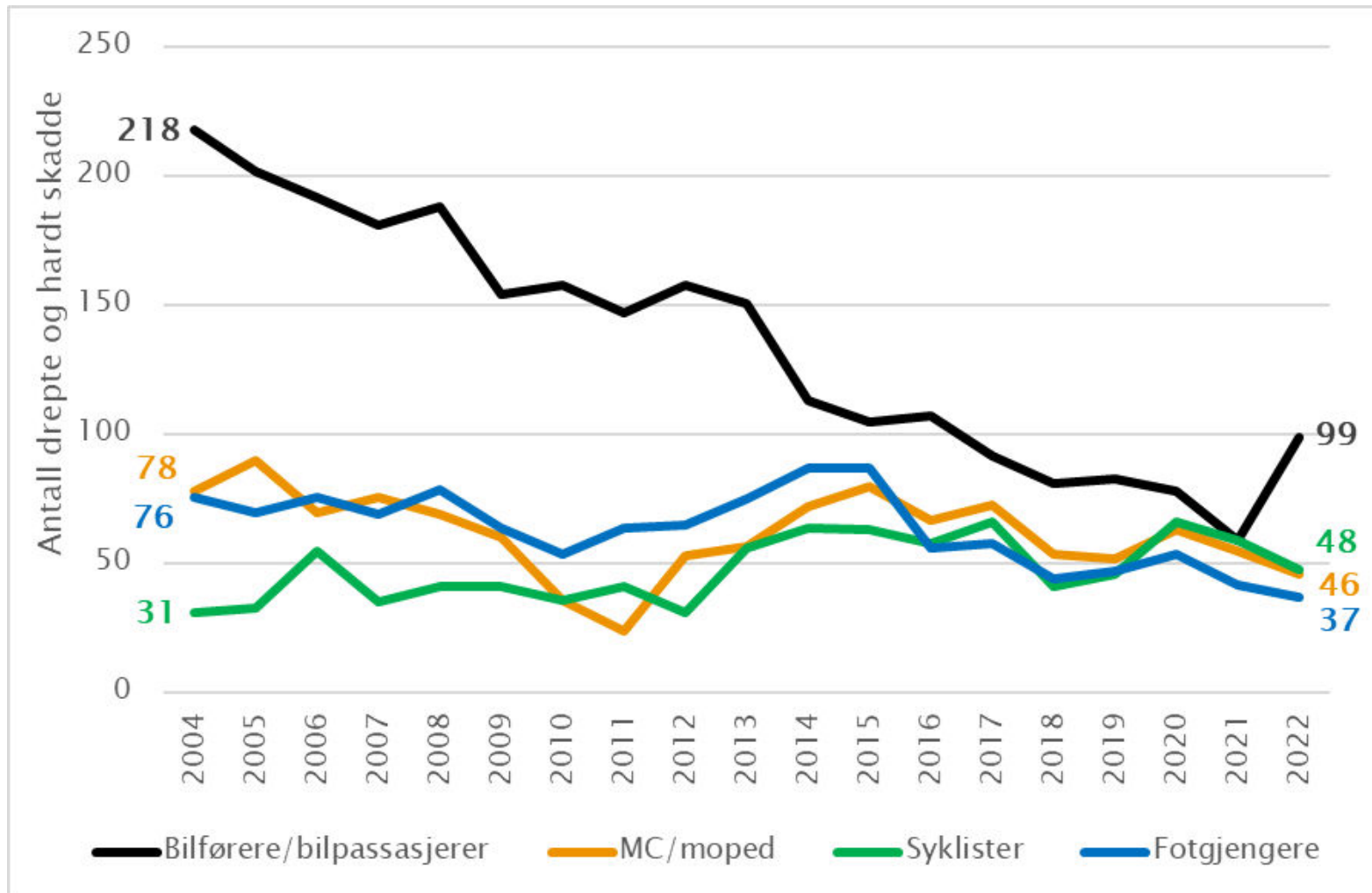
Nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange

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 innenfor og utenfor storbyområdene



Utvikling i drepte og hardt skadde i storbyområdene fordelt på trafikantgrupper

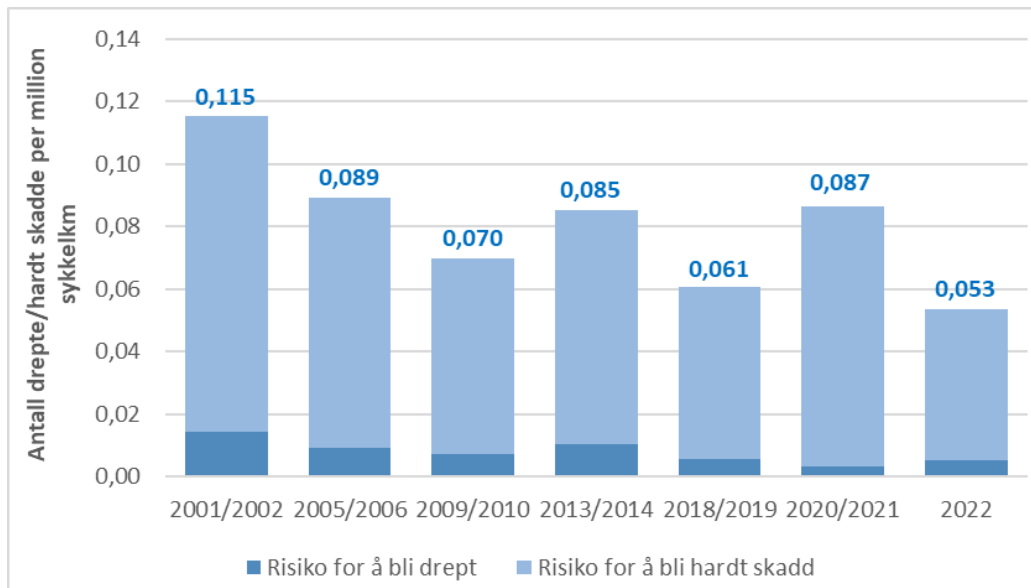


	Utvikling i de ni største byområdene			Utvikling i øvrige deler av landet		
	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2019–2022	Endring i prosent	Gj.snitt 2004–2007	Gj.snitt 2019–2022	Endring i prosent
Antall drepte og hardt skadde totalt	394,00	239,00	– 39 %	806,00	445,00	– 45 %
Antall drepte og hardt skadde bilførere/bilpassasjerer	198,25	79,75	– 60 %	540,5	248,25	– 54 %
Antall drepte og hardt skadde syklister	38,50	54,75	+ 42 %	33,50	30,25	– 10 %
Antall drepte og hardt skadde fotgjengere	72,75	45,00	– 38 %	73,50	35,25	– 52 %
Antall drepte og hardt skadde på MC/moped	78,50	54,00	– 31 %	134,25	113,50	– 15 %
Antall drepte og hardt skadde innenfor øvrige trafikantgrupper	6,00	5,50	–	24,25	17,75	–

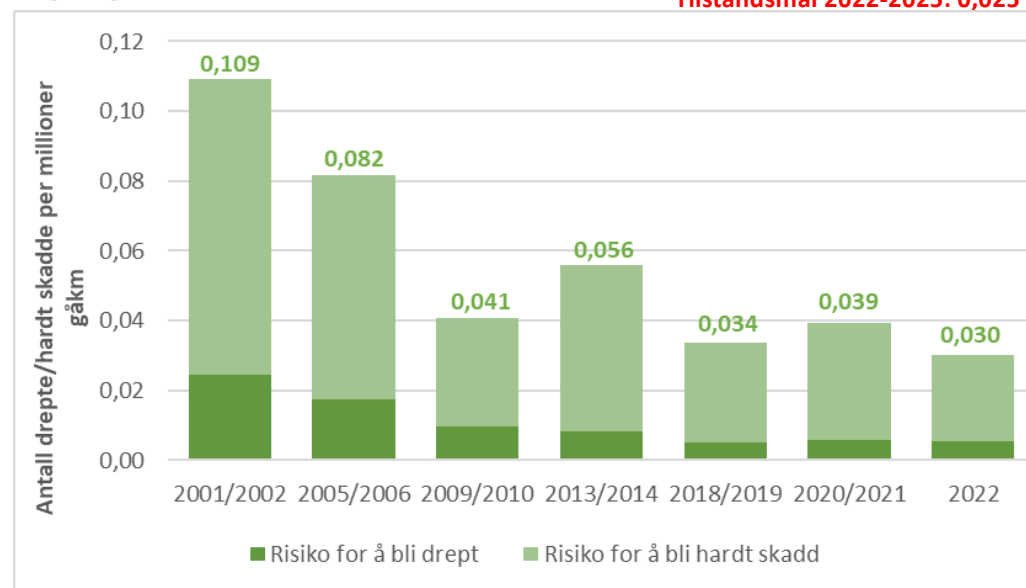
Utvikling i risiko for å bli drept eller hardt skadd for gående og syklende



Tilstandsmål 2022-2025: 0,46

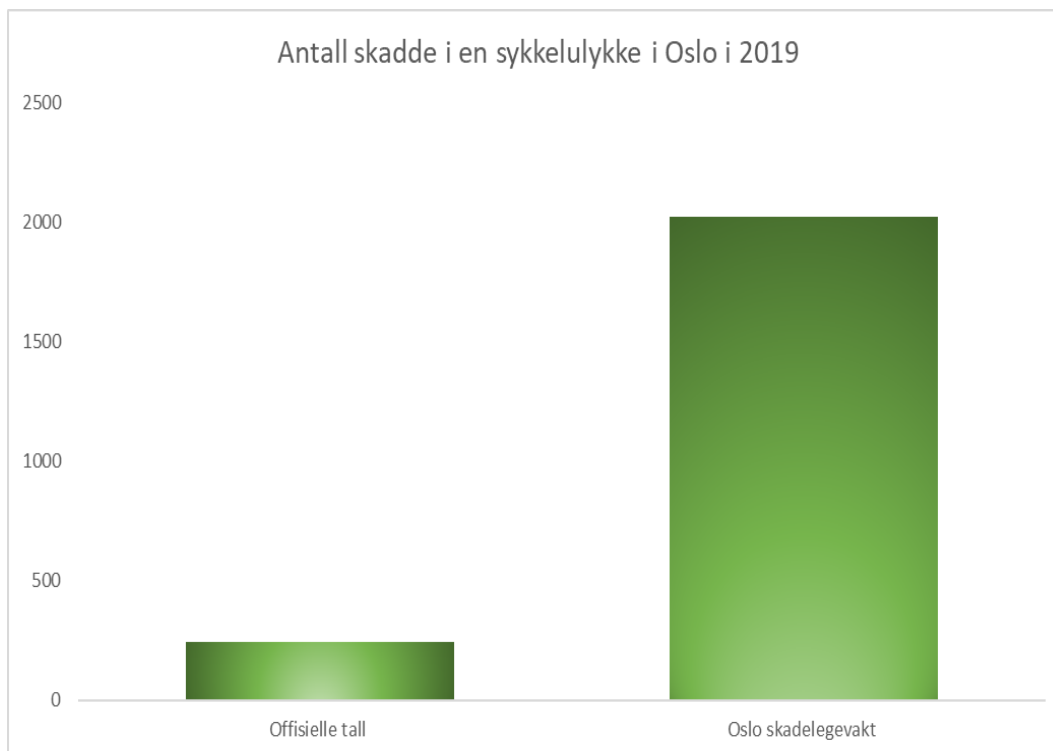


Tilstandsmål 2022-2025: 0,025



Betydelig underrapportering av ulykker med gående og syklende

- Kun 10 % av sykkelulykkene er med i den offisielle statistikken
 - Eneulykker
 - Ulykker med lettere skader
- Eneulykker med fotgjengere regnes ikke som en trafikkulykke:
 - 97 % av fotgjengerulykke er eneulykker
 - 7 % av fotgjengerulykkene omfatter alvorlig skade



Forventet ulykkesutvikling uten risikoreduserende tiltak

- Nullvekstmålet 2030 (sammenlignet med 2016):
 - Ca. 30 % økning i gåing
 - 35-60 % økning i sykling
- Nullvisjonen 2030 (sammenlignet med 2016):
 - 400-450 flere drepte og skadde fotgjengere
 - 50-70 flere drepte og hardt skadde syklister

Dersom nullvekstmålet skal nås uten at vi får flere drepte og hardt skadde gående og syklister må risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer reduseres med mellom **25 og 30 prosent**

Vegdirektoratet
Transportavdelingen
Trafikksikkerhet
6. september 2018



Statens vegvesen

Oppdrag til NTP 2022-2033



Koblingen mellom nullvekstmålet og nullvisjonen
Fotgjengere og syklisters sikkerhet i storbyområdene



PHOTO: ODDSEIS

Behov for betydelige innsats for å ivareta både nullvekstmål og nullvisjonen - I

- Infrastrukturtiltak (gang- og sykkelinfrastruktur m.m.)
- Drift og vedlikehold (vinterdrift!)
- Fartsgrenser og fartsdempende tiltak

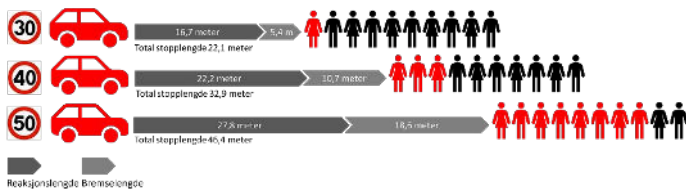
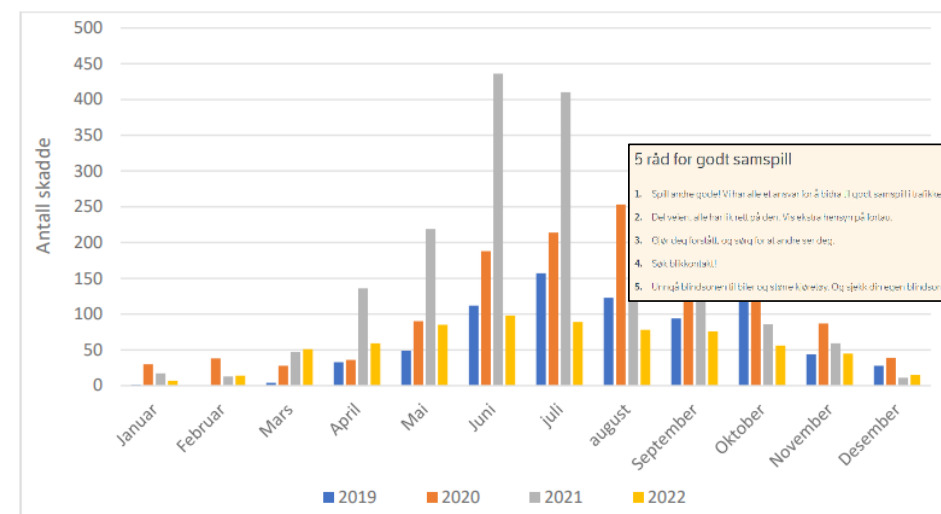


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Behov for betydelige innsats for å ivareta både nullvekstmål og nullvisjonen - II

- Utstyr sykkel og syklist/fotgjenger (hjelme, lys, reflekser/bekledning)
- Regelverk
- Kampanjer – samspillkampanje for god trafikkultur der alle spiller på lag
- Kunnskap om reelle antall ulykker for gående og syklende



Oppsummering

- Kan klare både nullvekstmålet og nullvisjonen, men behov for betydelige innsats
 - Flere tiltak ivaretar både nullvisjonen og nullvekstmålet
 - Andre tiltak gir målkonflikt (opplevd trygghet og fremkommelighet kontra trafikksikkerhet)
- Egen indikator for trafikksikkerhet som oppfølging av byveksttallene
- Flere byer kan vise til økt sykling, uten tilsvarende økning i ulykker
- Langsiktig og kunnskapsbasert arbeid!



Statens vegvesen

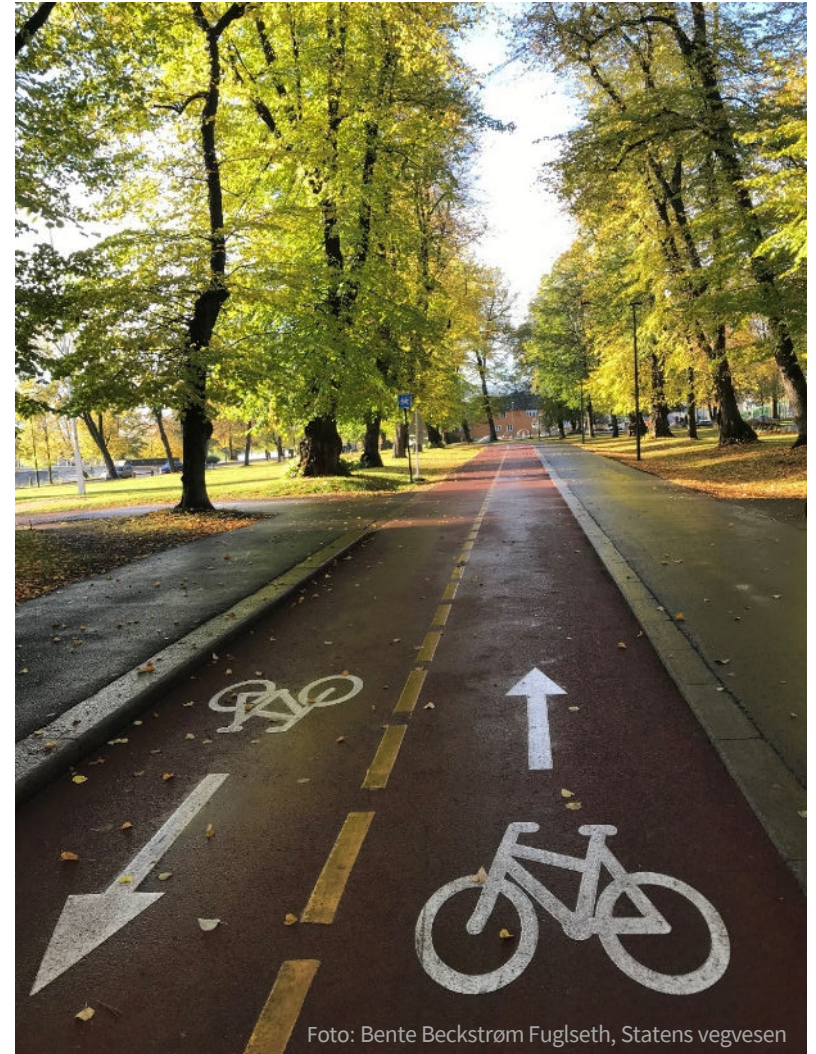


Foto: Bente Beckstrøm Fuglseth, Statens vegvesen