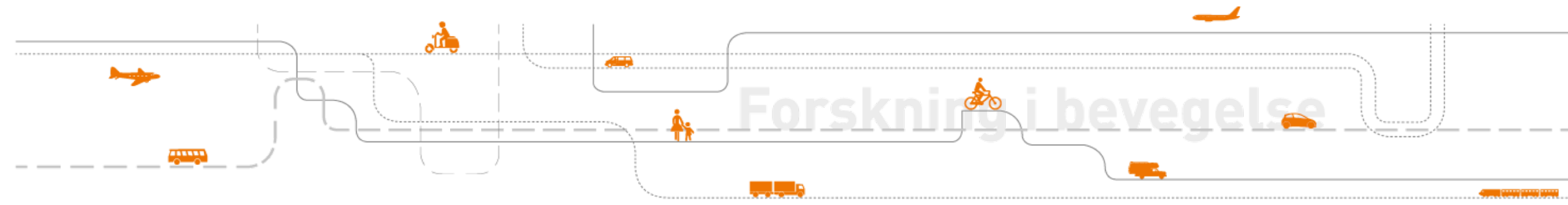


Trafikksikkerhetspotensialer

Krefter og motkrefter i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge

Rune Elvik, Transportøkonomisk institutt (re@toi.no)



Resultater fra to prosjekter i BEST-programmet

- Ett om potensialet for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken i perioden fram til 2030
- TØI-rapport 1645/2018
- Ett om hva som kan hindre effektive trafikksikkerhetstiltak fra å bli gjennomført
- TØI-rapport 1605/2017

Aktuelle trafikksikkerhetstiltak

Tiltak på vegnettet	Kjøretøytekniske tiltak	Kontrolltiltak mv
Nye motorveger	Elektronisk stabilitetskontroll	Fartskontroll
Veger med midtrekkverk	Frontkollisjonsputer	Bilbeltekontroll
Forsterket midtoppmerking	Sidekollisjonsputer	Promillekontroll
Vegbelysning	Innebygd kollisjonsvern	Narkotikakontroll
Rundkjøringer	Fotgjengerbeskyttelse på biler	Kontroll av kjøre- og hviletid
Utbedring av gangfelt	Beltevarsler	Punkt-ATK
Fartsgrense fra 80 til 70 km/t	Autonom cruisekontroll	Streknings-ATK
	Nødbremseassistent	Økte gebyr og forenklede forelegg
	Feltskiftevarsler	Sikkerhetsstyring i transportbedrifter
	Fartsgrenseinformasjon	
	Automatisk ulykkesvarsling	
	Elektronisk førerkort	
	Raskere utskifting av bilparken	
	Komplett fornyelse av bilparken	
	Intelligent fartstilpasning	
	Alkolås	
	Bilbeltelås	

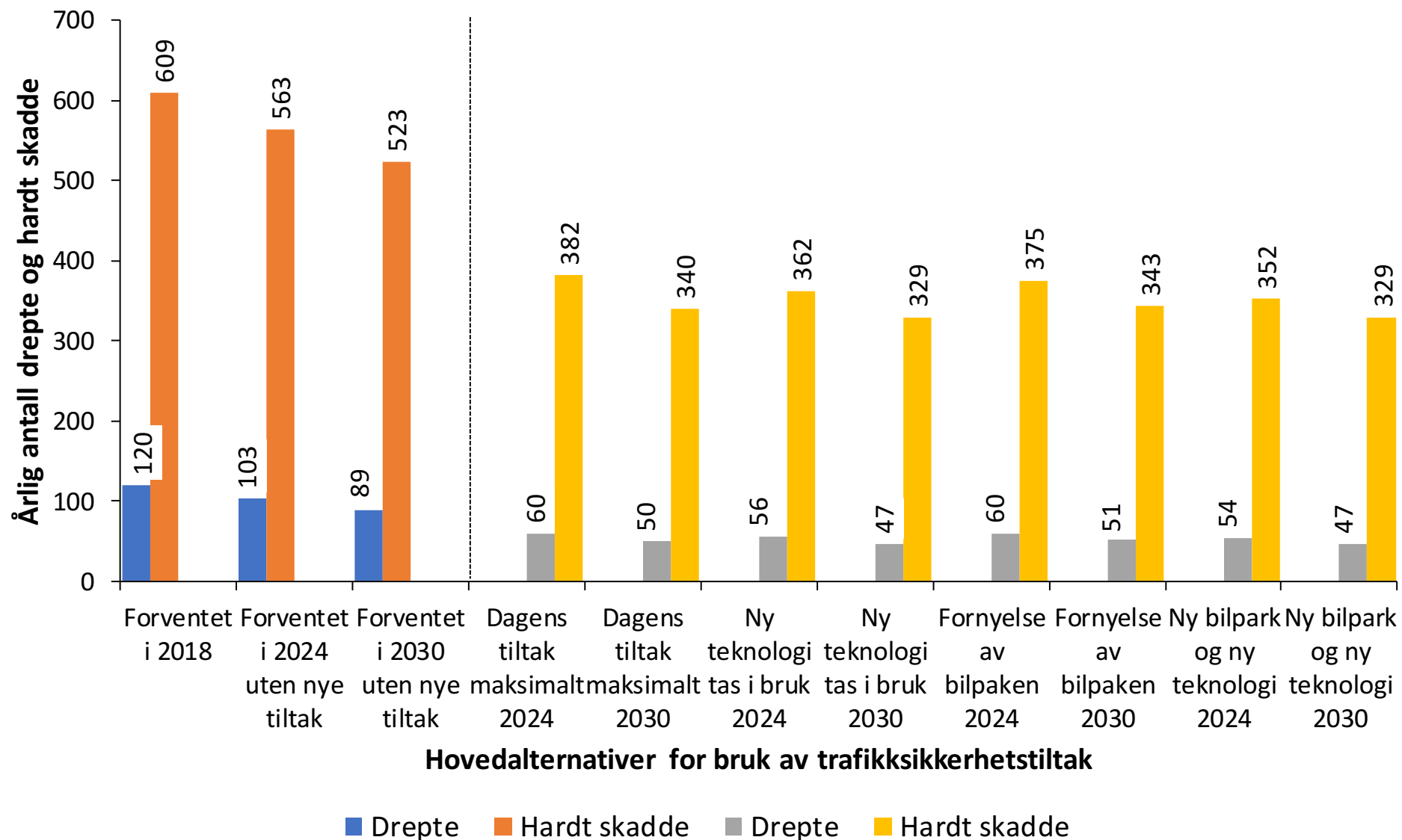
Maksimal bruk av tiltakene

Vegtiltak	Kjøretøytiltak	Kontrolltiltak
230 km ny motorveg 50 km ny 2+1 veg med midtrekkverk	100 % av trafikkarbeidet utføres av kjøretøy med tiltak	Dobling av kontroller utført av polititjenestemenn
5000 km veg med forsterket midtoppmerking 38600 km veg med vegbelysning	Alle nye biler har fra 2018 den sikkerhet en ny bil kan ventes å ha i 2030 (komplett fornyelse)	Dobling av trafikkarbeidet på veger med punkt-ATK; tidobling på veger med streknings-ATK
2000 nye rundkjøringer 1000 gangfelt utbedret	ISA, alkolås og beltelås på alle kjøretøy	50 % økning av gebyr og forenklede forelegg
Fartsgrense ned fra 80 til 70 km/t på 10400 km veg		I 92 % av transport-bedrifter innføres tiltak som reduserer risikoen med 59 %

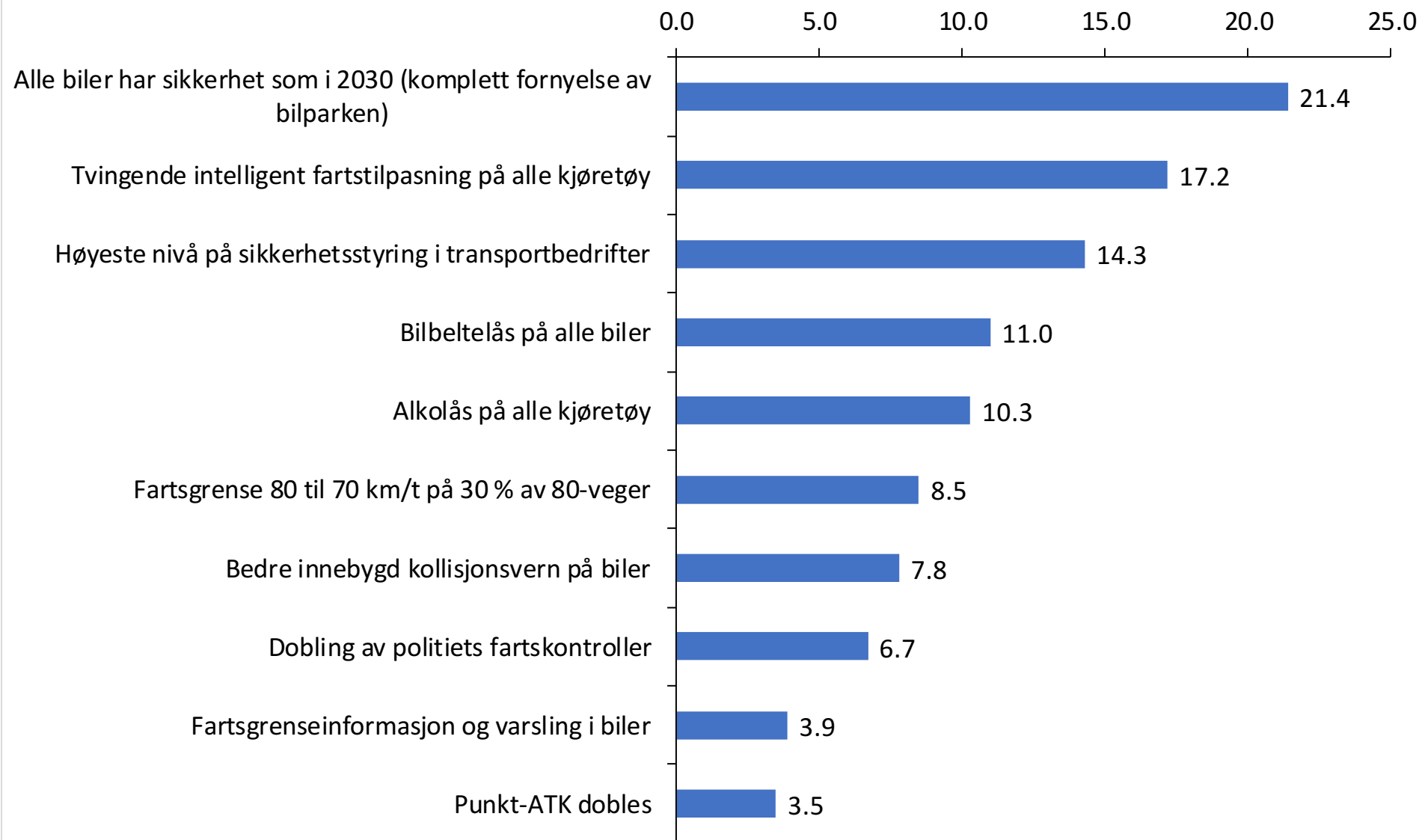
Fire ulike kombinasjoner av tiltak

- Dagens tiltak maksimalt:
 - *Alle tiltak som er i bruk i dag brukes i maksimalt omfang*
- Ny teknologi:
 - *ISA, alkolås og bilbeltelås på alle kjøretøy*
 - *Erstatter fartskontroll, ATK, promillekontroll og bilbeltekontroll*
- Bilparken fornyes:
 - *Alle biler er så sikre som en ny bil kan ventes å bli i 2030*
 - *Dette erstatter de enkelte kjøretøytiltakene*
- Ny teknologi og ny bilpark:
 - *Vegtiltak som i alternativ 1*
 - *ISA, alkolås og bilbeltelås på alle kjøretøy, samt at bilparken fornyes*

Forventet nedgang i antall drepte og hardt skadde i 2024 og 2030



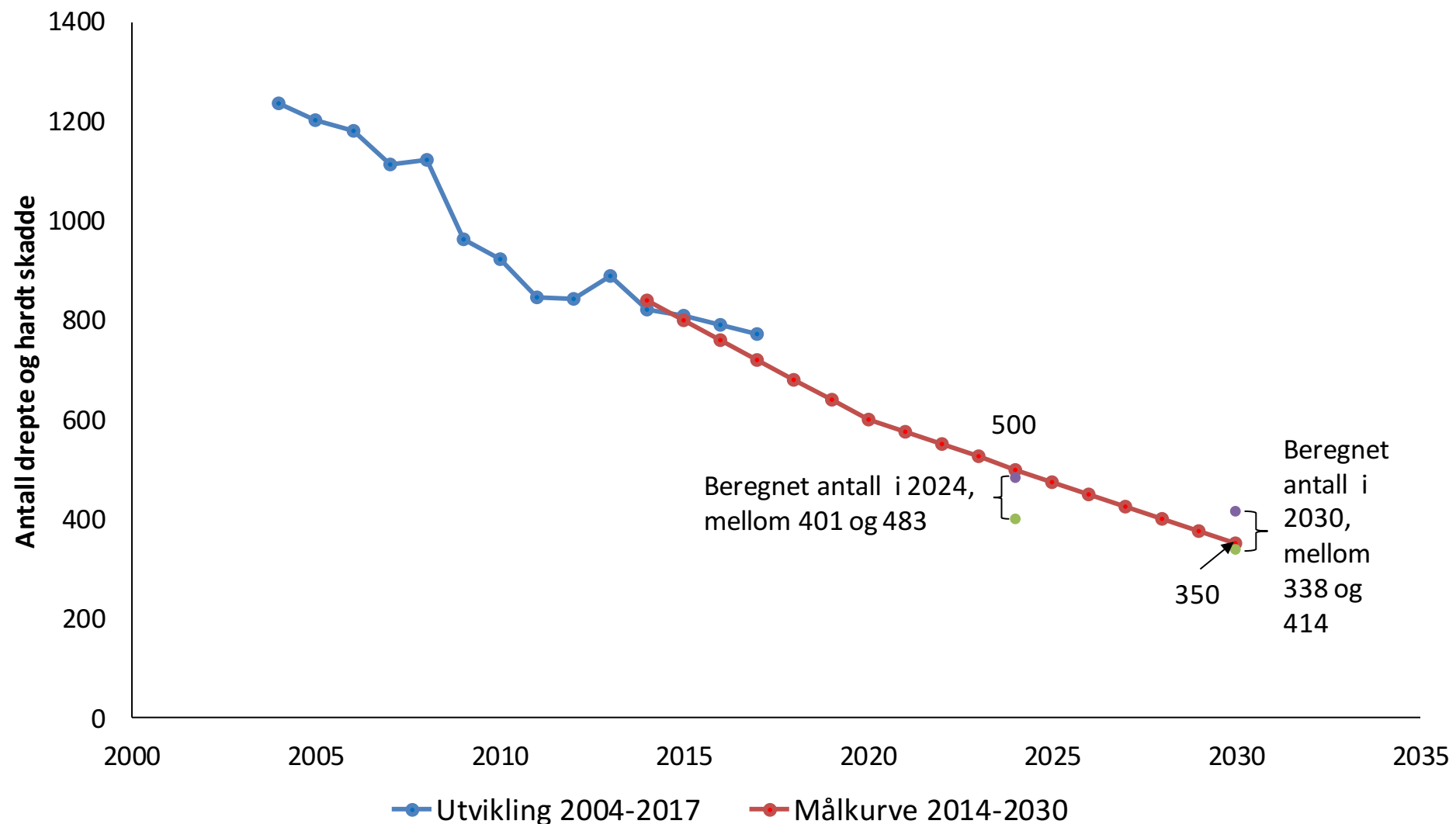
Ti tiltak med størst potensial for å redusere antall drepte i 2024



Foreløpige konklusjoner

- I alle alternativer kan antall drepte reduseres til godt under 100 både i 2024 og 2030
 - Antall drepte er mellom 54 og 60 i 2024 og mellom 47 og 51 i 2030
 - Antall hardt skadde kan reduseres til 329-382
 - Lavest antall hardt skadde er 329 i 2030
-
- Spørsmålet er: Kan målene for maksimalt antall drepte og hardt skadde i 2024 og 2030 nås?

Utvikling av drepte og hardt skadde 2004-2017 og målkurve fram til 2030



Målene for 2024 og 2030 kan nås (med sterk satsing på tiltak)

- Det høyeste antall drepte og hardt skadde som er beregnet for 2024 i de fire alternativene er 401-483
- Dette er under målet på 500
- Målet ser dermed ut til å være oppnåelig
- Men da må alle tiltak brukes maksimalt – målet vil ikke bli nådd hvis man ikke forsterker innsatsen betydelig
- Det laveste antall drepte og hardt skadde som er beregnet for 2030 er 338-414
- Det laveste tallet er under målet på 350 for 2030
- Målet for 2030 er vanskelig, men ikke umulig å nå

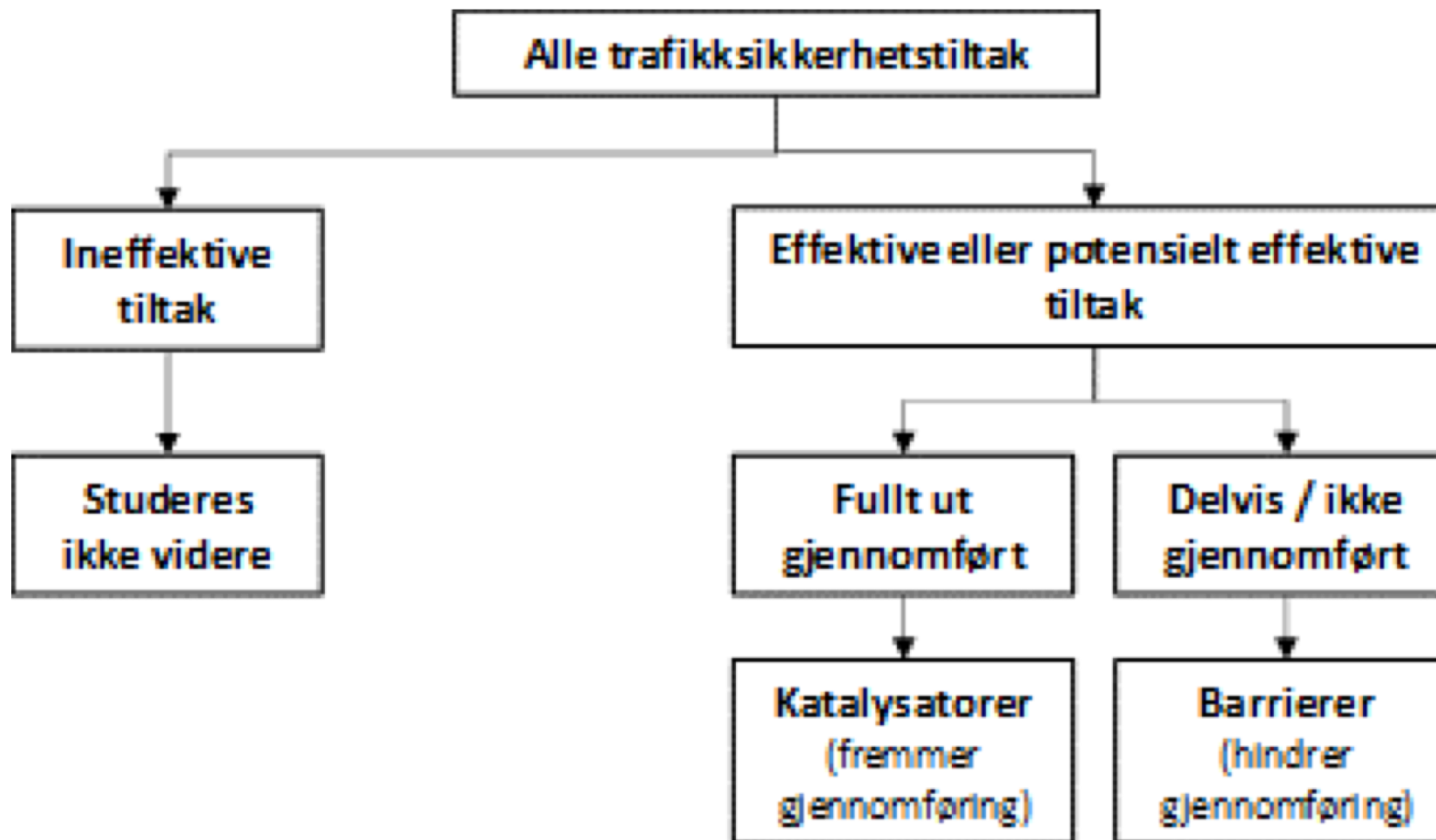
Men satser vi maksimalt på trafikksikkerhetstiltak?

- Svaret er NEI – det er mange tiltak det satses lite eller ikke noe på, selv om tiltakene kan redusere antall drepte og hardt skadde
- Eksempler på tiltak som kan brukes mer:
 - *Vegbelysning – ikke engang alle høytrafikkerte veger har det*
 - *Politikontroll – UP holder på, politiet ellers reduserer kontrollene*
 - *Stimulering til utvikling av sikkerhetskultur i bedrifter/kommuner*
- Hvorfor utnytter vi ikke det potensialet tiltakene har for å redusere antall drepte og hardt skadde?
- Hva hindrer effektive tiltak fra å bli gjennomført?

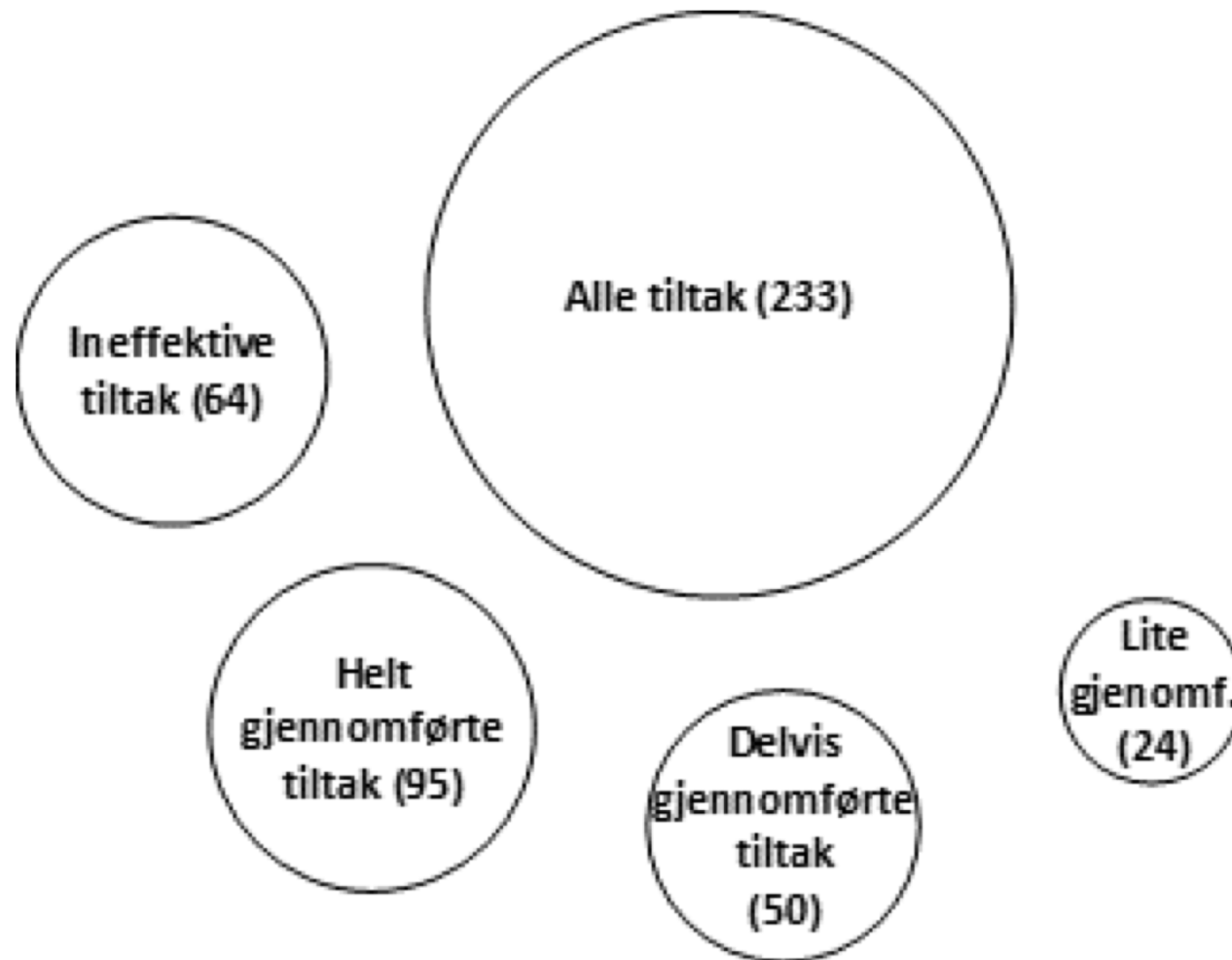
Hva vet vi allerede?

- Temaet er ikke nytt – det finnes flere tidligere studier
- På grunnlag av disse kan man peke på en del generelle vilkår for vellykket gjennomføring av offentlig politikk:
 - *Troverdig årsakskjede (man må tro at tiltakene virker)*
 - *Tilstrekkelige ressurser (budsjetter og annet)*
 - *Motiverte gjennomførere (byråkrater kan sabotere politiske vedtak)*
 - *Muligheter for hestehandel (kan dempe interessekonflikter)*
 - *Popularitet (politikere liker å gjøre det som er populært)*
- Studien må likevel i hovedsak betegnes som rent empirisk; den bygger ikke på en eksplisitt teori

Sortering av trafikksikkerhetstiltak



Hvor store er gruppene?



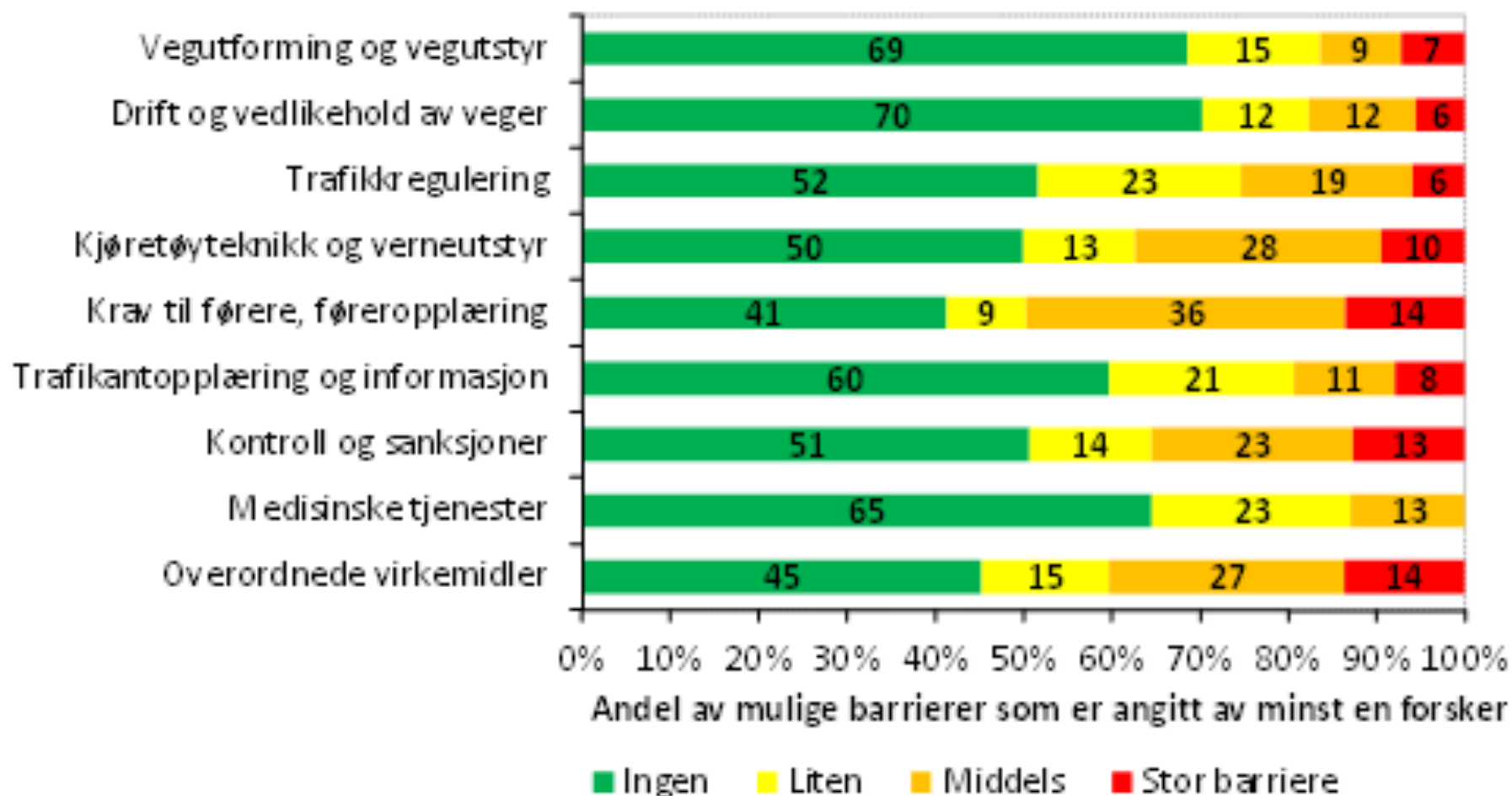
Hvor finner vi mulighetene?

Tiltaksgruppe	Helt/nesten helt gjennomført	Delvis gjennomført	Lite eller ikke gjennomført
Vegutforming	28	11	0
Vegvedlikehold	5	1	3
Trafikkregulering	27	6	2
Kjøretøyteknikk	13	15	15
Kjøretøykontroll	3	0	0
Krav til førere	3	3	2
Informasjon mv	2	2	0
Kontroll mv	6	7	7
Medisinske	1	0	1
Overordnede	6	3	1

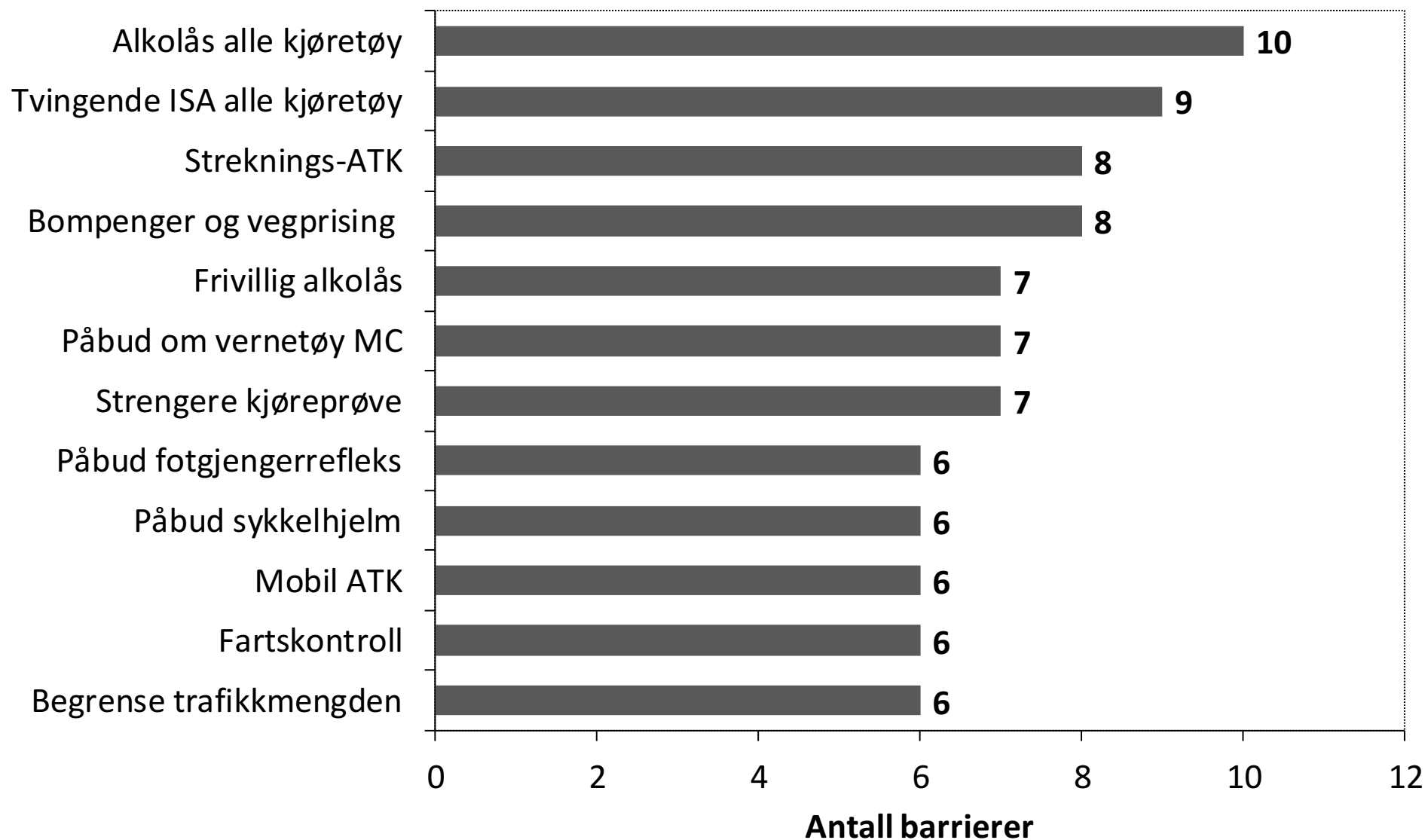
Barrierer og katalysatorer

- 31 mulige barrierer ble identifisert:
 - *Mange ulike typer, eksempler: uklart ansvar, kompleks planprosess, dyrt tiltak, målkonflikter*
- 21 mulige katalysatorer ble identifisert:
 - *Også mange ulike typer, eksempler: normer og rutiner, integrert i langsiktig plan, billig tiltak, populært tiltak*
- Det ble skilt mellom:
 - *Store barrierer/katalysatorer*
 - *Middels barrierer/katalysatorer*
 - *Små barrierer/katalysatorer*
 - *Ingen barrierer/katalysatorer*

Barrierer for gjennomføring av effektive trafikksikkerhetstiltak:
Andel av 31 mulige barrierer som er angitt som
ingen, liten, middels eller stor av minst en forsker



Tiltak der 6 eller flere store barrierer er angitt



Kommentarer om barrierer

- De to tiltakene som toppe listen over tiltak som møter store barrierer (alkolås og ISA) kan hver redusere antall drepte med 10-15 %
- Disse to tiltakene er vanskelige å gjennomføre i stort omfang gjennom frivillig bruk av dem
- Andre tiltak kan bli gjennomført frivillig (bruk av refleks og sykkelhjelm har økt over tid)
- Er problemene likevel forbigående?
- Selvkjørende biler drikker ikke alkohol og overholder fartsgrensene – men de er langt unna

Hvordan overvinne barrierer?

- Eksempels makt:
 - *Offentlig innkjøpspolitikk og eierskap av kjøretøy*
- Belønning:
 - *Kan være veldig effektivt, men kan neppe anvendes i stor skala*
- Incentivskaping:
 - *Bidra til å utvikle bedre sikkerhetskultur*
 - *Gjelder ikke bare transportbedrifter, men også offentlig sektor*
- Vegprising:
 - *Avansert vegprising er i prinsippet mulig*
 - *Men det innebærer at atferd registreres i detalj*