

Sammendrag:

Tallfestede trafikksikkerhetsmål: en metodestudie

Denne rapporten inneholder en studie av virkninger av tallfestede trafikksikkerhetsmål. Med tallfestede trafikksikkerhetsmål menes mål for reduksjon av antallet skadde og drepte i trafikken som er satt av myndighetene i ulike land. Eksempelvis har Sverige et mål på høyst 270 drepte i vegtrafikkulykker i år 2007.

Tallfestede trafikksikkerhetsmål er de siste årene satt i en rekke land. De fleste land i Vest Europa, samt USA, Australia og New Zealand har nå satt tallfestede mål for bedring av trafikksikkerheten og utarbeidet handlingsprogrammer med sikte på å nå disse målene. Det er derfor også økende interesse for hvilke erfaringer man har høstet med slike mål. Hovedproblemstillingen som undersøkes i denne rapporten er:

Bidrar det å sette tallfestede trafikksikkerhetsmål til at et land, eventuelt en del av et land, oppnår bedre trafikksikkerhet enn man ellers ville ha gjort?

For å besvare dette spørsmålet, er erfaringer med 22 tallfestede mål satt av nasjonale myndigheter i 15 land, og 13 lokale tallfestede mål, satt av lokale myndigheter i 3 land, undersøkt. Undersøkelsen er utført med to metoder: En før-og-etterundersøkelse, og en multivariat analyse. Den multivariate analysen omfatter bare mål satt av nasjonale myndigheter.

Det ble formulert seks hypoteser om virkninger av tallfestede mål. Fire av disse hypotesene støttes av før-og-etterundersøkelsen, den femte forkastes. Resultatene er tvetydige for den sjettede hypotesens vedkommende. Før-og-etter undersøkelsen tyder på at land eller lokale myndigheter som har satt tallfestede mål oppnår litt bedre trafikksikkerhet enn land eller lokale myndigheter som ikke har satt slike mål. Forskjellen er imidlertid svært liten, mindre enn 1% reduksjon av antallet drepte i trafikken per år i den perioden et tallfestet mål har vært virksomt.

De multivariate analysene gir ikke grunnlag for entydige konklusjoner. Det er overveiende sannsynlig at resultatene av de multivariate analysene er sterkt påvirket av utelatte variabler og kollinearitet mellom de variabler som er inkludert i analysene.

Undersøkelsen ble lagt opp med sikte på å utelukke flest mulig av de mange feilkilder og metodiske vansker man står overfor i studier der utviklingen av trafikksikkerheten over tid sammenlignes mellom ulike land. Det har dessverre likevel ikke lyktes å gjennomføre undersøkelsen på en slik måte at man kan utelukke at ulike feilkilder i datagrunnlaget og/eller metoden forklarer resultatene. Hovedkonklusjonen er derfor at undersøkelsen ikke gir et holdbart grunnlag for å si noe om virkninger av tallfestede

trafikksikkerhetsmål. Så vel før-og-etterundersøkelsene som de multivariate analysene støtte på en rekke problemer som ikke lot seg løse tilfredsstillende.

Det mest alvorlige problemet man møter i denne typen forskning er at det er relativt få studieobjekter – kanskje 15-20 land – og svært mange faktorer, mange av dem ukjente, som påvirker trafikksikkerheten for hvert studieobjekt. Man kan bare få kontrollert for virkningen av noen få av disse mange faktorene. I før- og etterundersøkelsen er hvert land med mål sammenliknet med et land uten.

Selv om undersøkelsen i utgangspunktet var ment å gi et svar på spørsmålet om hvordan tallfestede trafikksikkerhetsmål virker, utviklet den seg til å bli en metodestudie. Den viktigste lærdommen er en økt erkjennelse av hvor vanskelig det er å si noe holdbart om virkninger av en bestemt faktor – i dette tilfellet hvilket mål myndighetene setter for trafikksikkerheten – i det mylder av faktorer som påvirker trafikksikkerheten.

Hovedpunktene i metodedrøftingen som er gjennomført i rapporten, er oppsummert i tabell S.1.

Tabell S.1: Oppsummering av drøfting av resultatenes interne validitet

| Kriterium | Vurdering |
|---|---|
| 1: Statistisk sammenheng mellom variabler | Statistisk signifikant nedgang i antall drepte påvist i før- og-etter undersøkelsen, men ikke i den multivariate analysen |
| 2: Styrken i statistisk sammenheng | Svak sammenheng både i før-og-etterundersøkelsen og den multivariate analysen |
| 3: Intern konsistens i statistisk sammenheng | 67% av enkeltresultatene i før- og etterundersøkelsen peker i same retning som hovedresultatet |
| 4: Entydighet i årsaksretning | Det er ikke mulig å utelukke en omvendt årsaks-sammenheng – at land som gjør det bra velger å sette mål, snarere enn at de gjør det bra fordi de har satt mål |
| 5: Kontroll for bakenforliggende variabler | Mangelfull både i før-og-etterundersøkelsen og i de multivariate analysene |
| 6: Forekomst av dose-responsmønster i resultatene | Kan påvises i før-og-etterundersøkelsen, men ikke i de multivariate analysene |
| 7: Virkning påvises bare i tiltakets målgruppe | Dette kriteriet har ikke latt seg anvende |
| 8: Beskrivelse av virkningsmekanisme | En slik beskrivelse har ikke latt seg gjennomføre – det er uvisst hvilke handlingsprogrammer ulike mål har ført til |
| 9: Tilsvarende funn i andre undersøkelser | Det finnes få andre undersøkelser, og de få som finnes er metodisk ganske svake |

Man kan av denne undersøkelsen ikke trekke den slutning at det ikke har noen hensikt å sette et tallfestet mål for bedring av trafikksikkerheten. Mange av de mål som er satt er blitt nådd og har i den forstand virket etter hensikten.