

Sammendrag

Hva fremmer og hindrer gjennomføring av effektive trafikksikkerhetstiltak?

TØI rapport 1605/2017
Forfattere: Rune Elvik, Terje Assum, Silvia Olsen
Oslo 2017 80 sider

Trafikksikkerheten er god i Norge og mange tiltak er gjennomført for å oppnå den høye sikkerheten vi i dag har i trafikken. Likevel kan mer gjøres. Det er fortsatt mulig å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken, men ikke alle tiltak som kan bidra til dette blir utnyttet til fulle. Vi avstår fra å gjennomføre en del tiltak som kan bedre trafikksikkerheten. Hvorfor er det slik? Hva kan hindre effektive tiltak fra å bli gjennomført? Det er hovedspørsmålene som tas opp i denne rapporten. Samtidig vet vi at mange effektive tiltak er gjennomført. Rapporten undersøker faktorer som kan ha bidratt til dette. På grunnlag av studiene av faktorer som fremmer eller hindrer gjennomføring av effektive trafikksikkerhetstiltak, drøftes hvordan man kan skape et sterkere grunnlag for gjennomføring av effektive tiltak. Langsiktige, forpliktende planer for bruk av tiltak, kombinert med belønning av dem som oppnår de beste resultatene kan gjøre det lettere å iverksette effektive trafikksikkerhetstiltak.

Tiltak som er gjennomført eller kan gjennomføres

For å svare på spørsmålene som er stilt over, ble alle trafikksikkerhetstiltak som er beskrevet i Trafikksikkerhetshåndboken (<https://tsh.toi.no/>) klassifisert i to trinn:

1. Først med hensyn til om de er effektive eller ineffektive,
2. Dernest med hensyn til i hvilken grad tiltakene er gjennomført

Tiltak som ble regnet som ineffektive, er ikke studert videre. Dette er tiltak der studier ikke har funnet at de bedrer trafikksikkerheten. Tiltak som ble regnet som effektive eller potensielt effektive, ble delt i tre grupper:

1. Tiltak som er lite eller ikke gjennomført
2. Tiltak som er delvis gjennomført
3. Tiltak som er helt eller nesten helt gjennomført

Et eksempel på et lite eller ikke gjennomført tiltak er Intelligent Fartstilpasning (ISA). Nesten ingen motorkjøretøy i Norge har dette. Dette tiltaket er regnet som potensielt effektivt fordi det påvirker en kjent risikofaktor for ulykker og skader – fart – i en gunstig retning. Et eksempel på et delvis gjennomført tiltak er vegbelysning. Noen veger har det, men ikke alle. I prinsippet kan tiltaket bygges videre ut. Et fullt ut gjennomført tiltak er bruk av kjøreløst på dagtid. Det er påbudt og bruken ligger over 95 %.

For tiltak som er lite eller delvis gjennomført, er faktorer som kan hindre gjennomføring av tiltak studert. Et fellesnavn for slike faktorer er barrierer. For tiltak som er helt eller nesten helt gjennomført, er faktorer som kan medvirke til gjennomføring av tiltak studert. Disse faktorene er kalt katalysatorer.

Tidligere studier og metode

Det er gjort flere tidligere studier av faktorer som påvirker gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak. De fleste studier har konsentrert seg om barrierer og er utført i Norge eller Sverige. Disse studiene har pekt på mange faktorer som kan påvirke gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak. På grunnlag av studiene ble det laget en liste over 31 mulige barrierer og 21 mulige katalysatorer.

Det gir ikke mening å tallfeste barrierene eller katalysatorene, men det er skilt mellom små, middels og store. For å identifisere barrierer og katalysatorer, ble de ført opp i kolonner på regneark. Tiltakene ble ført opp i linjer. Tre forskere vurderte uavhengig av hverandre hvilke barrierer eller katalysatorer som var relevante for hvert tiltak og om de var små, middels eller store.

Forskernes vurderinger er subjektive, men en høy grad av enighet mellom forskere er et tegn på at mulige barrierer og katalysatorer vurderes likt. Et større utvalg av forskere ble gitt en liste over lite eller delvis gjennomførte tiltak på tre områder (vegutforming, kjøretøyteknikk, kontroll) og bedt om å nevne de tre tiltak i hver gruppe som de mente var mest problematiske å gjennomføre. Disse forskerne kjente ikke resultatene av de tre forskernes vurdering av barrierer. Vurderingene til det større utvalg av forskere var i stor grad sammenfallende med vurderingene til de tre forskere som er forfattere av denne rapporten.

Samfunnsøkonomiske aspekter

Tidligere samfunnsøkonomiske analyser har vist at mange trafikksikkerhetstiltak gir en nytte som er større enn kostnadene. Analysene har også vist at man kan redusere antall drepte i trafikken betydelig ved å satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme trafikksikkerhetstiltak.

Mye tyder på at dette ikke lenger er tilfellet. En fersk beregning av samfunnsøkonomisk optimale fartsgrenser viser at disse i de fleste tilfeller er høyere enn dagens fartsgrenser. Når fartsgrensene settes opp, vil det bli flere skadde eller drepte i trafikken.

På bakgrunn av dette legger undersøkelsen i denne rapporten ikke et samfunnsøkonomisk perspektiv til grunn som et kriterium på hva som er en tilstrekkelig gjennomføring av et trafikksikkerhetstiltak. Det er kun vurdert om et tiltak kan gjennomføres i større grad, ikke om dette gir en nytte som er større enn kostnadene.

Barrierer for gjennomføring av tiltak

Ulike barrierer for gjennomføring av tiltak er identifisert for ulike grupper av tiltak. For vegbyggingstiltak er den oftest nevnte barrieren at tiltakene er dyre. Det nevnes også at de kan innebære arealkonflikter og at planprosessen ofte er tidkrevende og kompleks.

En lovende gruppe av tiltak er kjøretøyteknikk og personlig verneutstyr. Her er overnasjonal myndighet et hinder for at Norge ensidig kan innføre tiltak som et krav til alle nye kjøretøy. Videre nevnes umotiverte gjennomførere som en hindring. Gjennomførerne er i dette tilfellet enten bilprodusentene, som bare er motivert til å innføre nytt utstyr som de tror selger bra, eller dem som frivillig bruker et trafikksikkerhetstiltak, for eksempel sykkelhjelm.

Kontroll og sanksjoner er også en potensielt effektiv gruppe av tiltak. Her er igjen umotiverte gjennomførere (det vil si politi som synes andre ting er viktigere enn kontroller i trafikken) nevnt som en barriere.

Katalysatorer for gjennomføring av tiltak

Det sett av katalysatorer som oftest går igjen er at det finnes tekniske normer og rutiner for bruk av et tiltak, kombinert med at tiltaket er integrert i en langsiktig plan av typen Nasjonal transportplan. Lokale krav om tiltak og at et tiltak er billig nevnes også som katalysatorer.

Hvordan redusere barrierer?

Når resultatene med hensyn til barrierer og katalysatorer ses i sammenheng, antyder de at man kan øke sannsynligheten for vellykket gjennomføring av et tiltak ved å lage en langsiktig forpliktende plan for bruk av tiltaket. For å øke sannsynligheten for å gjennomføre en plan, kan man etablere en konkurranse mellom for eksempel regioner i Statens vegvesen eller distrikter i politiet, om å oppnå størst bedring av trafikksikkerheten. Som del av en slik konkurranse kan f.eks. de ansatte i den region eller det distrikt som oppnår størst forbedring, gis en personlig belønning.