

Sammendrag:

Utsiktene til å bedre trafikksikkerheten i Norge

Denne rapporten inneholder en systematisk gjennomgang av mulighetene for å bedre trafikksikkerheten i Norge. Rapporten er i stor grad en engelsk versjon av et arbeid som er utført som ledd i Nasjonal transportplan 2010-2019. Rapporten inngår som del av work package 2 i EU-prosjektet RIPCORD-ISEREST.

Det er gjennomført en bred gjennomgang av mulige trafikksikkerhetstiltak. I alt er 139 tiltak vurdert. For 45 av disse tiltakene er det gjennomført formelle konsekvensanalyser, i form av virkningsberegninger og nyttekostnadsanalyser. For de øvrige 94 tiltak er slike analyser ikke gjennomført, enten fordi tiltakenes virkning er ukjent, fordi tiltakene ikke kan antas å bedre trafikksikkerheten, fordi tiltakene allerede er fullt ut gjennomførte i Norge eller fordi tiltakene overlapper andre tiltak eller er analytisk u håndterlige.

For de 45 tiltakene som inngår i analysene, er bruken av tiltakene i perioden fram til 2020 vurdert. Beregningene tyder på at 39 av de 45 tiltakene gir en nytte som overstiger kostnadene. 6 av tiltakene er samfunnsøkonomisk ulønnsomme ved ethvert innsatsnivå.

I arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 er det gjennomført en studie av mulighetene for å halvere antallet drepte eller hardt skadde i trafikken fram til år 2020. Det betyr at antallet drepte skal reduseres fra 250 (årlig gjennomsnitt i perioden 2003-2006) til 125. Antallet hardt skadde skal reduseres fra 980 (gjennomsnitt 2003-2006) til 490. Gruppen hardt skadde omfatter personer som er meget alvorlig eller alvorlig skadd.

I beregningene er de valgmuligheter myndighetene står overfor i trafikksikkerhetspolitikken beskrevet ved å utvikle fire hovedalternativer for denne politikken fram til år 2020:

1. Optimal bruk av trafikksikkerhetstiltak. Dette betyr at tiltak brukes opp til det punkt der grensenytten er lik grensekostnadene. En slik bruk av tiltakene sikrer at overskuddet av nytten over kostnadene blir størst mulig.
2. Nasjonal optimal bruk av trafikksikkerhetstiltak. Det er ikke alle tiltak norske myndigheter har full kontroll over, spesielt ikke kjøretøYTEkniske tiltak. Nasjonal optimal bruk av tiltak betyr at de tiltak norske myndigheter rår over forutsettes brukt optimalt.
3. Videreføring av dagens politikk. Dette alternativet innebærer at en fortsetter å bruke trafikksikkerhetstiltakene som nå. Det betyr at det ikke blir noen økning av politiets eller vegvesenets kontroller og at det ikke innføres nye påbud, for eksempel påbud om bruk av sykkelhjelm.

4. Forsterkning av dagens politikk. I dette alternativet blir de tiltak det er lønnsomt å trappe opp bruken av, trappet kraftig opp. Det betyr først og fremst en kraftig økning av politiets kontrollvirksomhet i trafikken.

Beregningene viser at alle disse alternativene kan forventes å redusere antallet drepte eller skadde i trafikken. Størst reduksjon oppnås i alternativ 1, optimal bruk av trafikksikkerhetstiltak. Hvis dette alternativet gjennomføres fullt ut, er forventet antall drepte i 2020 beregnet til 138. Forventet antall hardt skadde er beregnet til 652 personer. Disse tallene ligger litt over en halvering av dagens tall, men det forventede antall drepte (138) ligger innenfor området for tilfeldig variasjon omkring et tall på 125 drepte per år. Statens vegvesen anser det i prinsippet som mulig, men svært krevende, å halvere antallet drepte eller hardt skadde innen 2020. Denne konklusjonen bygger blant annet på at det finnes flere trafikksikkerhetstiltak enn dem som inngår i analysene i denne rapporten.

Det er imidlertid lite realistisk å tenke seg at alle trafikksikkerhetstiltak kan brukes optimalt. For det første er noen av tiltakene som ved optimal bruk kan bidra mest til å bedre trafikksikkerheten utenfor norske myndigheters kontroll. Dette gjelder nye sikkerhetskrav til kjøretøy. Det kan likevel ventes at ny kjøretøyteknologi vil bidra til å bedre trafikksikkerheten. For det andre innebærer en optimal bruk at enkelte tiltak må trappes kraftig opp. Dette gjelder først og fremst politikontroll. Det må betraktes som lite sannsynlig at det er mulig å iverksette en så kraftig økning av politikontrollene som beregningene tyder på kan være optimalt. For det tredje krever en optimal bruk av tiltak på vegnettet at man kun velger å iverksette tiltak på de steder der de gir maksimal nytte. Dette krever en strengere og mer treffsikker utvelgelse av de steder der tiltak iverksettes enn den vegmyndighetene praktiserer i dag. En strengt effektiv utvelgelse av steder der tiltak bør iverksettes innebærer at disse konsentreres til de mest trafikkerte delene av vegnettet, noe som av distriktpolitiske grunner er vanskelig å få gjennomført i Norge.

Det mest realistiske er derfor at det ikke vil bli gjort vesentlige endringer i bruken av trafikksikkerhetstiltak i Norge de nærmeste årene. Dermed kan man heller ikke vente vesentlige forbedringer av trafikksikkerheten. Et nøkternt anslag er at forventet antall drepte i 2020 vil ligge omkring 200 og forventet antall hardt skadde omkring 850. Begge disse tallene er lavere enn dagens tall, men ligger langt unna de mål om halvering som foreløpig er lagt til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Det understrekes at det knytter seg betydelig usikkerhet til de analyser som legges fram i denne rapporten. Det er heller ikke tatt hensyn til generelle endringer i samfunnsforhold som kan påvirke transportmengde, transportmiddelfordeling, trafikantatferd og utviklingen innenfor høyrisikogrupper. Det vil følgelig ikke være overraskende dersom den faktiske utvikling avviker betydelig fra den som er beregnet her.