

Sammendrag:

Formelle hjelpemidler for kartlegging og forbedring av sikkerheten på veger i Europa: Dagens praksis og forbedringsmuligheter

Denne rapporten dokumenterer dagens bruk av ti formelle hjelpemidler for kartlegging og forbedring av sikkerheten på veger i 17 europeiske land. De ti analyseverktøyene er:

1. Trafikksikkerhetsrevisjoner, som er en systematisk gjennomgang av veger som er planlagt eller under bygging med sikte på å avdekke forhold som kan skape sikkerhetsproblemer på vegen,
2. Trafikksikkerhetsinspeksjoner, som er en trafikksikkerhetsrevisjon av en veg som er åpen for trafikk,
3. Vegnettsanalyser, med sikte på å identifisere veger som har unormalt mange ulykker eller mer alvorlige ulykker enn andre veger,
4. Ulykkesmodellering, som er statistiske analyser av faktorer som medvirker til ulykker med sikte på tallfeste faktorenes betydning for ulykkestallene så presist som mulig,
5. Skadebeskyttelsesklassifisering av veger (Road Protection Scoring), i form av en klassifisering av hvor godt vegens utforming beskytter mot skader ved nærmere angitte ulykkestyper,
6. Utpeking og analyse av spesielt ulykkesbelastede steder,
7. Virkningsberegninger av planer og trafikksikkerhetstiltak,
8. Kartlegging av trafikantatferd (fart, beltebruk, osv),
9. Konfliktstudier og naturalistiske studier av føreratferd,
10. Dybdestudier av ulykker.

Ved hjelp av et spørreskjema distribuert gjennom CEDR (Conference of European Directorates of Roads) ble bruken av disse analyseverktøyene kartlagt. 17 land besvarte spørreskjemaet.

På grunnlag av svarene ble det utviklet en indeks for bruk av analyseverktøyene. Indeksen kunne anta verdier fra 0 til 27. Faktiske verdier på indeksen varierte mellom 9 og 26. Det ble så undersøkt om det er noen sammenheng mellom hvor omfattende bruk et land gjør av analyseverktøyene, angitt ved indeksverdien, og hvor godt landet de siste årene har gjort med hensyn til å forbedre trafikksikkerheten. Nivået på og forbedring over tid av trafikksikkerheten ble angitt ved:

1. Antall drepte per milliard personkilometer i 2008.
2. Gjennomsnittlig årlig prosentvis nedgang i antall drepte mellom 1990 og 2009.
3. Gjennomsnittlig årlig prosentvis nedgang i antall drepte per milliard personkilometer fra 2000 til 2008.

4. Endring i gjennomsnittlig årlig prosentvis nedgang i antall drepte per milliard personkilometer fra perioden 1990-2000 til perioden 2000-2008.

Det ble kun funnet svake og vanskelig tolkbare sammenhenger mellom bruken av styringsverktøyene og hvor godt et land gjør det ut fra de fire målene på bedring av trafikksikkerheten. Forklaringene på dette er etter all sannsynlighet svakheter ved datagrunnlaget og metoden i undersøkelsen.

Rapporten fokuserer på denne bakgrunn på hvordan de ulike styringsverktøyene kan videreutvikles, slik at de kan bli enda nyttigere redskaper til å forbedre trafikksikkerheten. De viktigste forbedringsmuligheter kan oppsummeres slik:

1. Trafikksikkerhetsrevisjoner og trafikksikkerhetsinspeksjoner kan trolig utvikles ved at man studerer hvilke virkninger disse verktøyene har på trafikksikkerheten. Slike studier er i forbausende liten grad gjort.
2. Vegnettsanalyser bør bygge på ulykkesmodeller og bør følge metoden som er beskrevet i verktøyet SafetyAnalyst som er utviklet i USA.
3. Ulykkesmodeller bør oppdateres jevnlig. Modellutviklingen bør skje slik at det er mulig å teste modellene empirisk. En vanlig føyningstest kan i denne sammenheng ikke betraktes som en empirisk test av en modell, slik begrepet empirisk testing av teori vanligvis brukes i vitenskapsteori.
4. Utpeking og analyse av ulykkesbelastede steder bør bygge på Empirisk Bayes metode. Ulykkesanalyser bør bygge på en sammenligning av et ulykkesbelastet sted med et ellers så likt som mulig kontrollsted som ikke er ulykkesbelastet.
5. Virkningsberegninger av trafikksikkerhetstiltak bør gjøres etter den metoden som er beskrevet i Highway Safety Manual, som ble utgitt i USA i 2010.
6. Kartlegging av trafikantatferd bør fokusere på inntil fem typer atferd som man vet har stor betydning for trafikksikkerheten. I ethvert land vil dette omfatte fart, bruk av personlig verneutstyr og kjøring under påvirkning av alkohol eller andre rusmidler.
7. Konfliktstudier, naturalistiske studier av føreratferd og dybdestudier av ulykker betraktes som mindre viktige styringsverktøy som et land kan velge å benytte dersom man finner det nyttig.