

En transportpolitikk med usynlige virkninger for trafikksikkerheten?

Rune Elvik, Transportøkonomisk institutt

Et mål for transportpolitikken mange steder er at flere skal gå eller sykle eller reise med kollektive transportmidler. Argumentene for dette er blant annet å bedre folkehelsen og å redusere klimagassutslipp fra transport. Det er imidlertid meget sannsynlig at økt ferdsel til fots, med sykkel eller med kollektive transportmidler vil øke antallet personskader i trafikken. Det er videre overveiende sannsynlig at det meste av økningen i antall skader ikke vil bli registrert i offisiell ulykkesstatistikk. Man kan godt tenke seg at den offisielle ulykkesstatistikken kun vil vise en liten, eller ingen, økning i antall skadde trafikanter når flere går, sykler eller reiser kollektivt. De virkelige skadetallene er langt høyere enn ulykkesstatistikken viser.

Rapporteringsgraden for skader blant syklister er mindre enn 10 %. De fleste skader blant fotgjengere inntreffer ved fallulykker som ikke er definert som trafikkulykke. Videre oppstår de fleste skader blant reisende med kollektive transportmidler ved fall ombord eller ved av- og påstigning, noe som heller ikke betraktes som trafikkulykker.

Ved hjelp av ulike undersøkelser, vil dette innlegget belyse omfanget av de trafikkskader som ikke synes i offisiell ulykkesstatistikk. Regne-eksempler vil vise hvordan endringer i skader registrert i offisiell ulykkesstatistikk kun vil fange opp en helt ubetydelig andel av de skader man faktisk kan regne med vil inntreffe når flere går, sykler eller reiser kollektivt. De reelle virkninger på antall trafikkskader av en politikk som medfører økt gang-, sykkel- og kollektivtrafikk vil dermed i stor grad forbli usynlige og gi et falskt bilde av politikkenes virkninger.