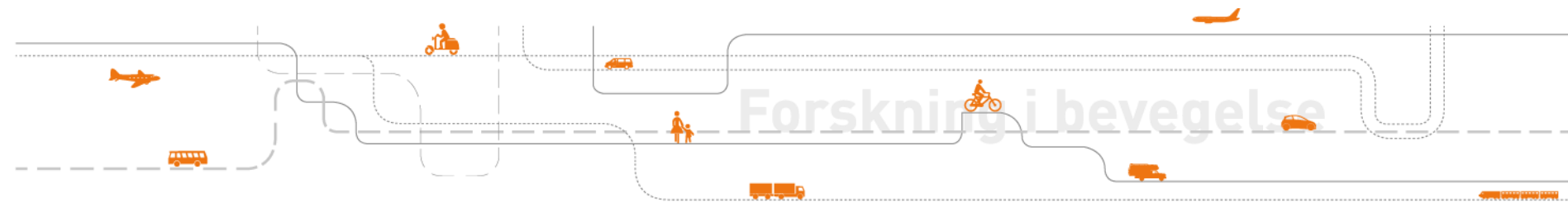


En transportpolitikk med usynlige virkninger for trafikksikkerheten?

Trafikdage på Aalborg Universitet 2019

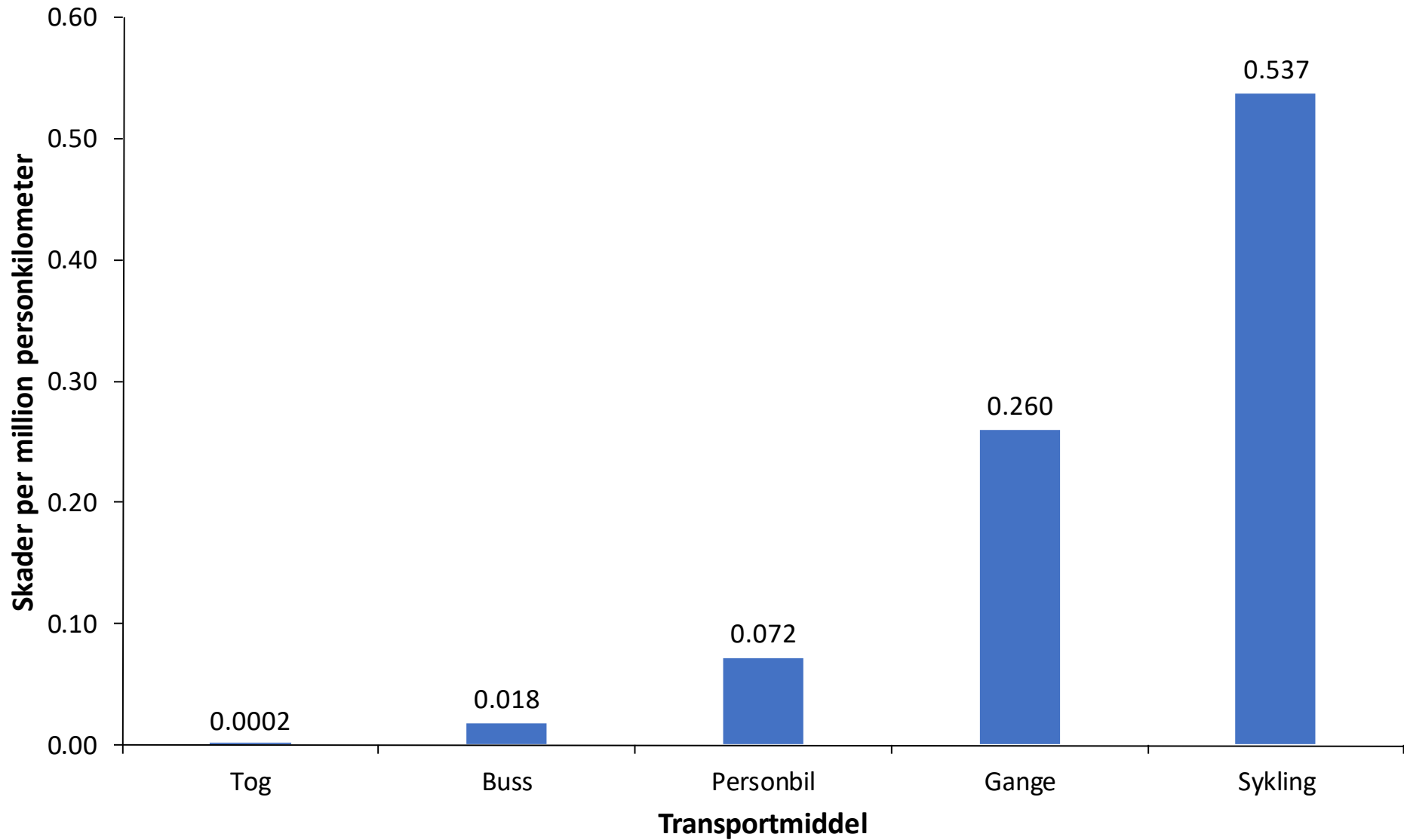
Rune Elvik, Transportøkonomisk institutt
(re@toi.no)



Flere skal gå, sykle eller reise med kollektive transportmidler

- Hva vil skje med antall skadde i trafikken?
- Vil antall skadde øke, og i så fall hvor mye?
- Svarene er usikre av flere grunner:
 - *En svært høy andel av skader blant fotgjengere og syklister rapporteres ikke i offentlig ulykkesstatistikk*
 - *De fleste skader under reise med kollektive transportmidler skjer ikke ved trafikkulykker*
 - *Risikoen er ikke uavhengig av hvor mange som går eller sykler («safety-in-numbers»)*
 - *Stor variasjon i skaderisiko innenfor hver trafikantgruppe*
 - *Stor variasjon i risiko mellom ulike kollektive transportmidler*
 - *Stor variasjon i kollektivtilbudets flatedekning og kvalitet*

Skaderisiko ved ulike transportmidler i Norge



Rapporteringsgrad for syklistskader

Skadealvor	Kollisjon mellom sykkel og motorkjøretøy			Eneulykker med sykkel		
	Politiets skadetall	Legevaktens skadetall	Rapporteringsgrad (%)	Politiets skadetall	Legevaktens skadetall	Rapporteringsgrad (%)
Lettere	100	465	21,5	5	1142	0,4
Alvorlige	18	20	90,0	1	43	2,3
Alle skader	118	485	24,3	6	1185	0,5

Rapporteringsgraden er lav både for ulykker der motorkjøretøy er innblandet og ulykker der ingen andre trafikanter er innblandet. For alle skader sett under ett, var rapporteringsgraden 7,5 % (125/1673).

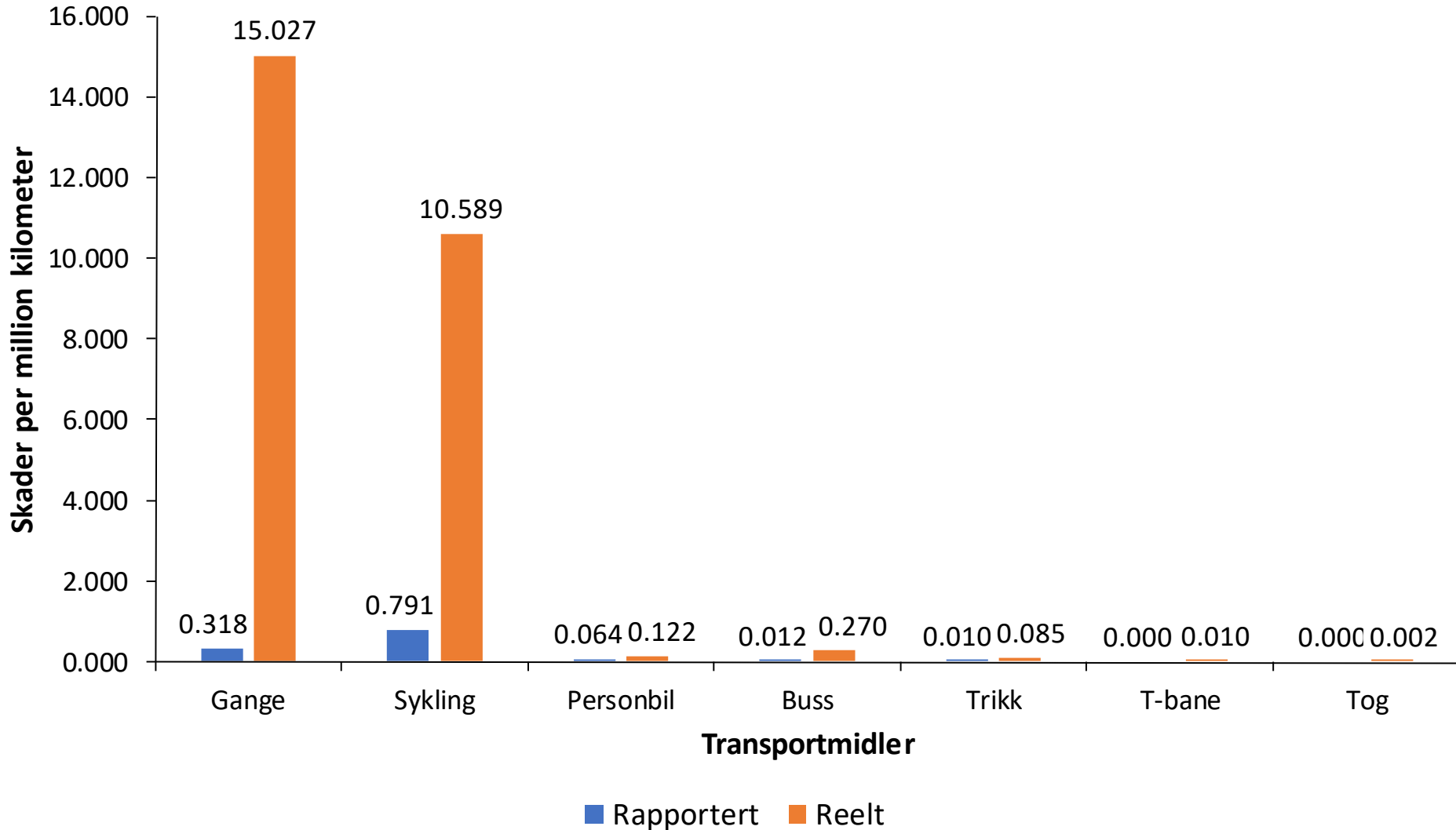
Rapporteringsgrad for fotgjengerskader

- Oslo legevakt registrerte i 2016 6309 skader blant fotgjengere
- Det var 200 skader i trafikkulykker og 6109 skader ved fall, som ikke er definert som trafikkulykke
- 106 av 200 skader i trafikkulykker ble rapportert av politiet (53 %)
- 0 av 6109 fallskader ble rapportert av politiet
- 4804 av fallskadene skjedde i trafikken, resten andre steder
- Skaderisikoen per gangkilometer er svært høy

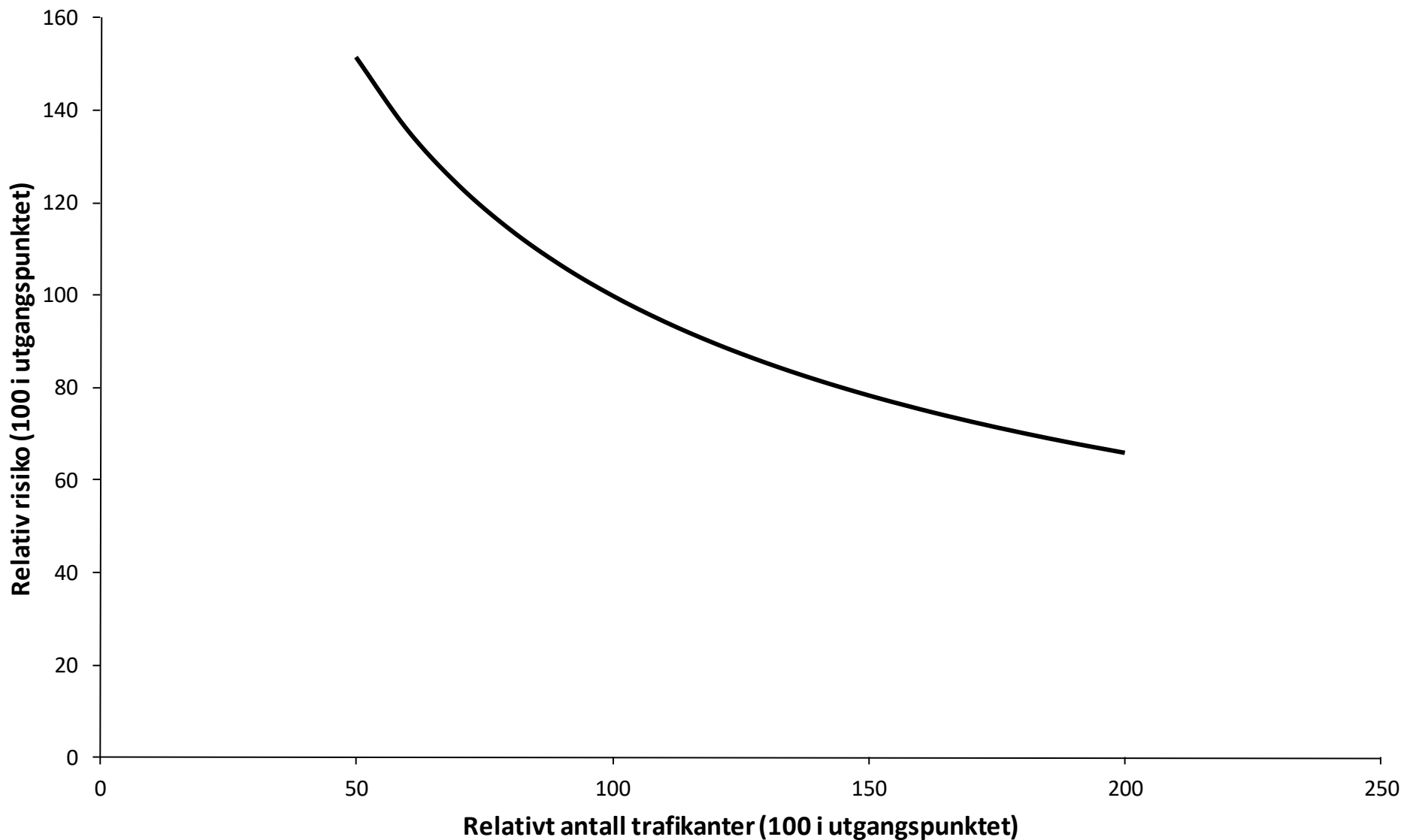
Skaderisiko blant kollektivreisende

Undersøkelse	Land	Fallskader ombord per million personkilometer	Fall ved av- eller påstigning per million reisende
Brooks mfl 1980	Storbritannia	0,064	0,037
Vaa 1993	Norge	0,036	0,456
Fruin mfl 1994	USA	0,614	1,824
King 1996	USA	0,393	1,502
Sagberg og Sætermo 1997 (trikk)	Norge	0,365	1,144
Sagberg og Sætermo 1997 (buss)	Norge	0,667	0,819
Skjøth-Rasmussen mfl 1999	Danmark	0,729	1,063
Kirk mfl 2003	Storbritannia	0,202	0,312
Bjørnstig mfl 2005	Sverige	0,218	1,927
Halpern mfl 2005	Israel	0,159	0,497
Strathman mfl 2010	USA	1,414	4,495
Barnes mfl 2016	Storbritannia	0,097	0,130
Oppsummerende resultater			
Enkelt gjennomsnitt	Alle	0,413	1,184
Vektet gjennomsnitt	Alle	0,283	1,091
Medianverdi	Alle	0,292	0,941
Undersøkelser med gode data	Seks av tolv	0,529	1,734

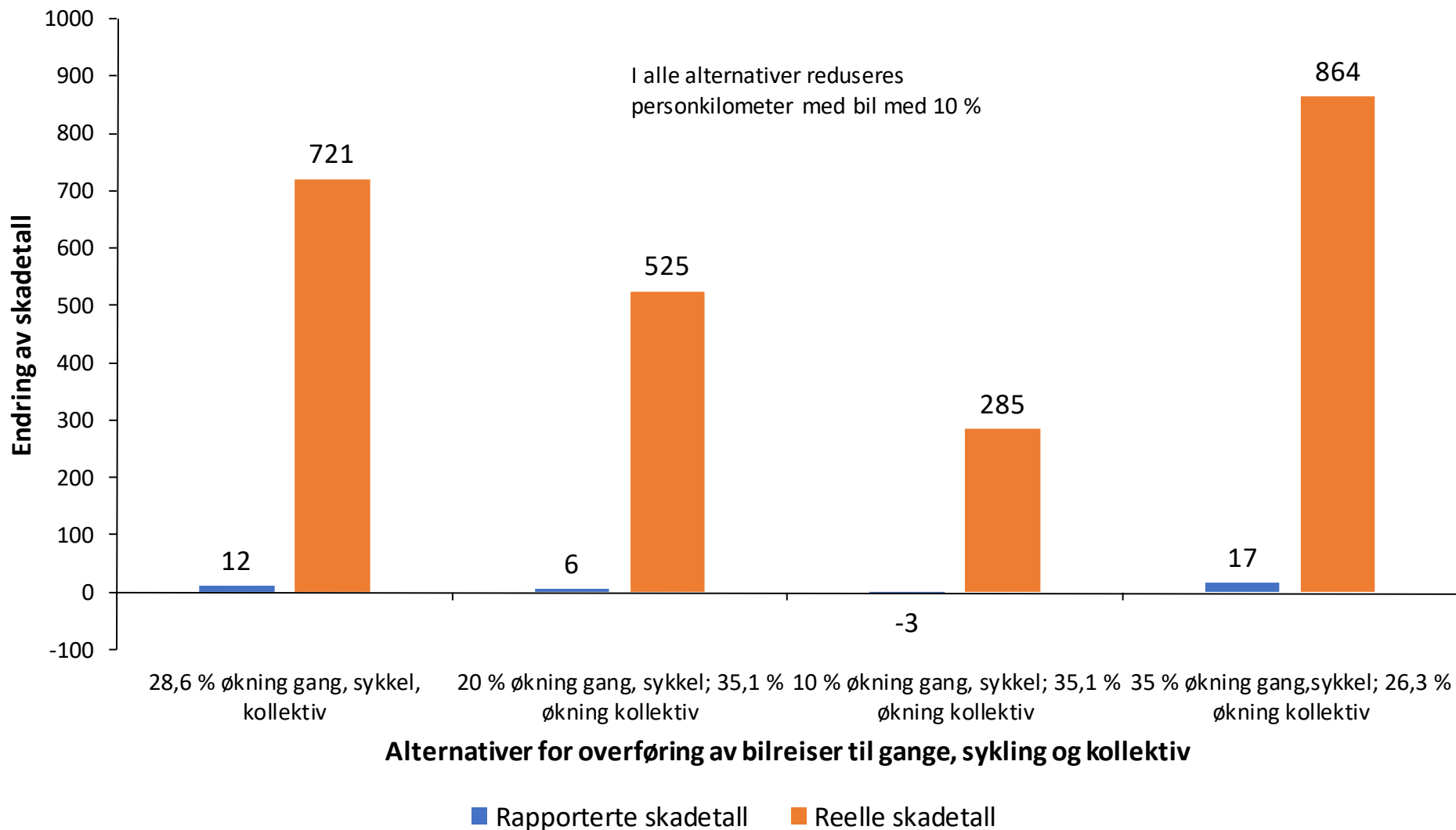
Reell og rapportert skaderisiko med ulike transportmidler - Oslo ca 2015



Risikokurve med elastisitet -0.6



Endringer i rapporterte og reelle skadetall ved overføring av bilreiser til gange, sykling og kollektiv



Avsluttende kommentarer

- Hvis man kun holder seg til den offentlige ulykkesstatistikk vil økt gange, sykling og bruk av kollektive transportmidler tilsynelatende ikke påvirke skadetallene nevneverdig
- Hvis man beregner reelle skadetall, vil økt gange, sykling og bruk av kollektive transportmidler øke skadetallene med flere hundre per år i de alternativer som er betraktet
- I beste fall fanges kun 2 % av denne økningen – altså nesten ingen ting – opp av offentlig ulykkesstatistikk
- Slik sett vil en transportpolitikk som oppmuntrer til å gå, sykle eller reise kollektivt ha tilnærmet usynlige virkninger for trafikksikkerheten