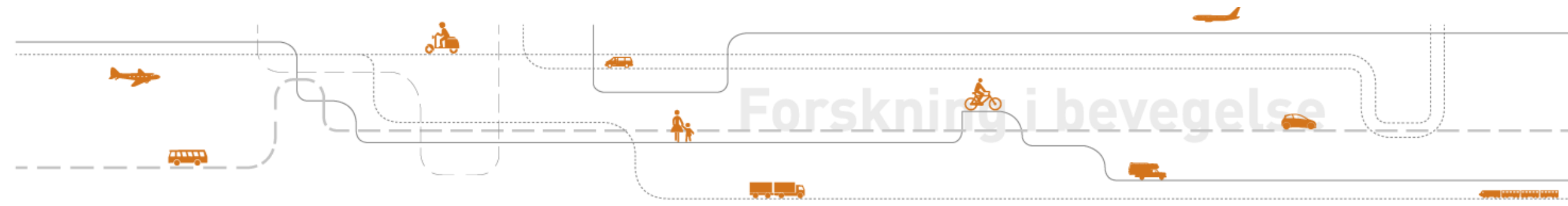


Ulykkes- og risikoforskning ved Transportøkonomisk institutt

ESRA-seminar 7. februar 2023

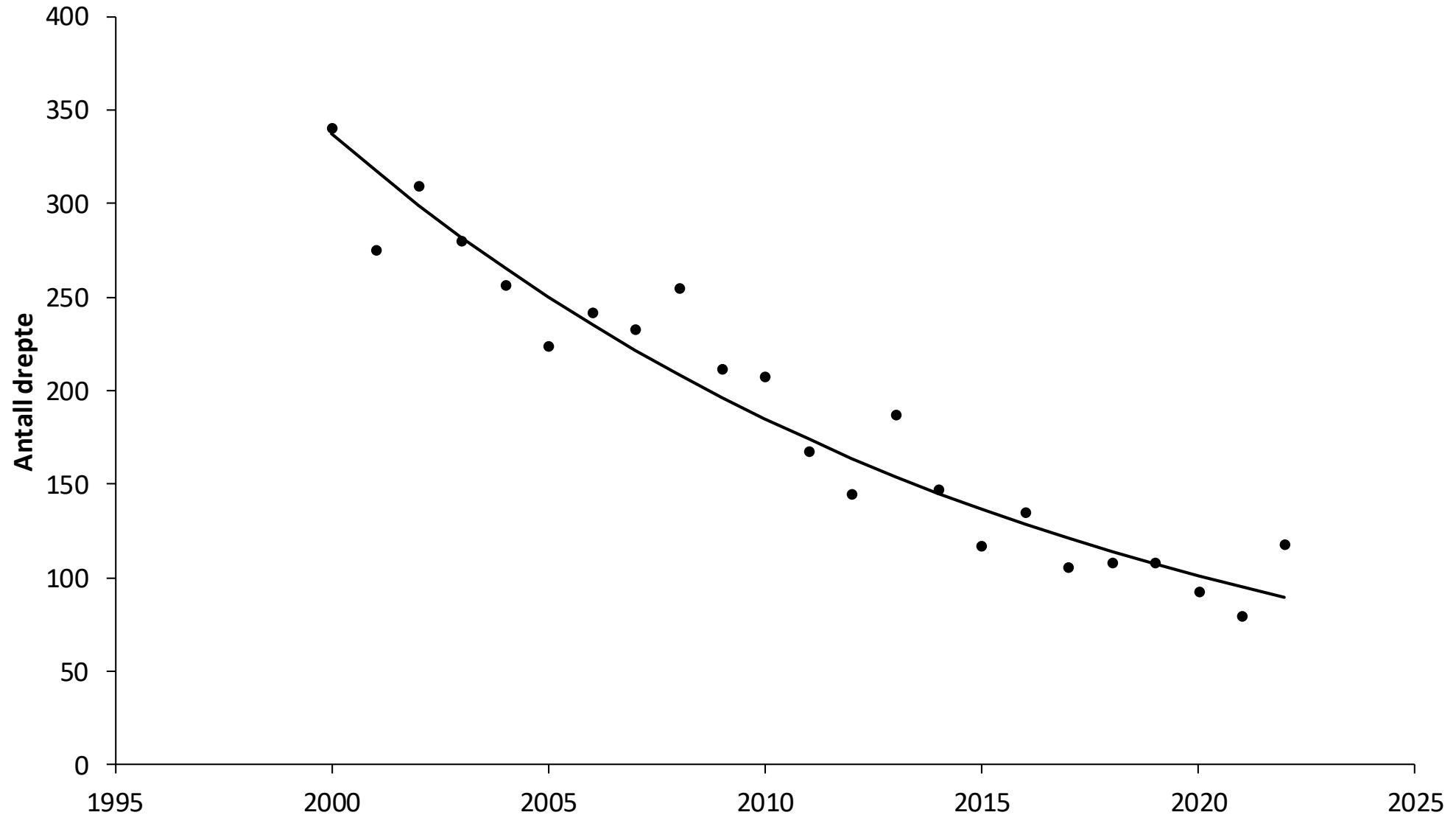
Rune Elvik, Transportøkonomisk institutt



Hovedområder for forskning

- Trafikanterers ulykkes- og skaderisiko
- Faktorer som påvirker antall ulykker for ulike elementer i trafikksystemet
- Virkninger av trafikksikkerhetstiltak
- Eksempler fra alle tre hovedområder vil bli gitt

Antall drepte i trafikken i Norge 2000-2022 og trendlinje for utviklingen



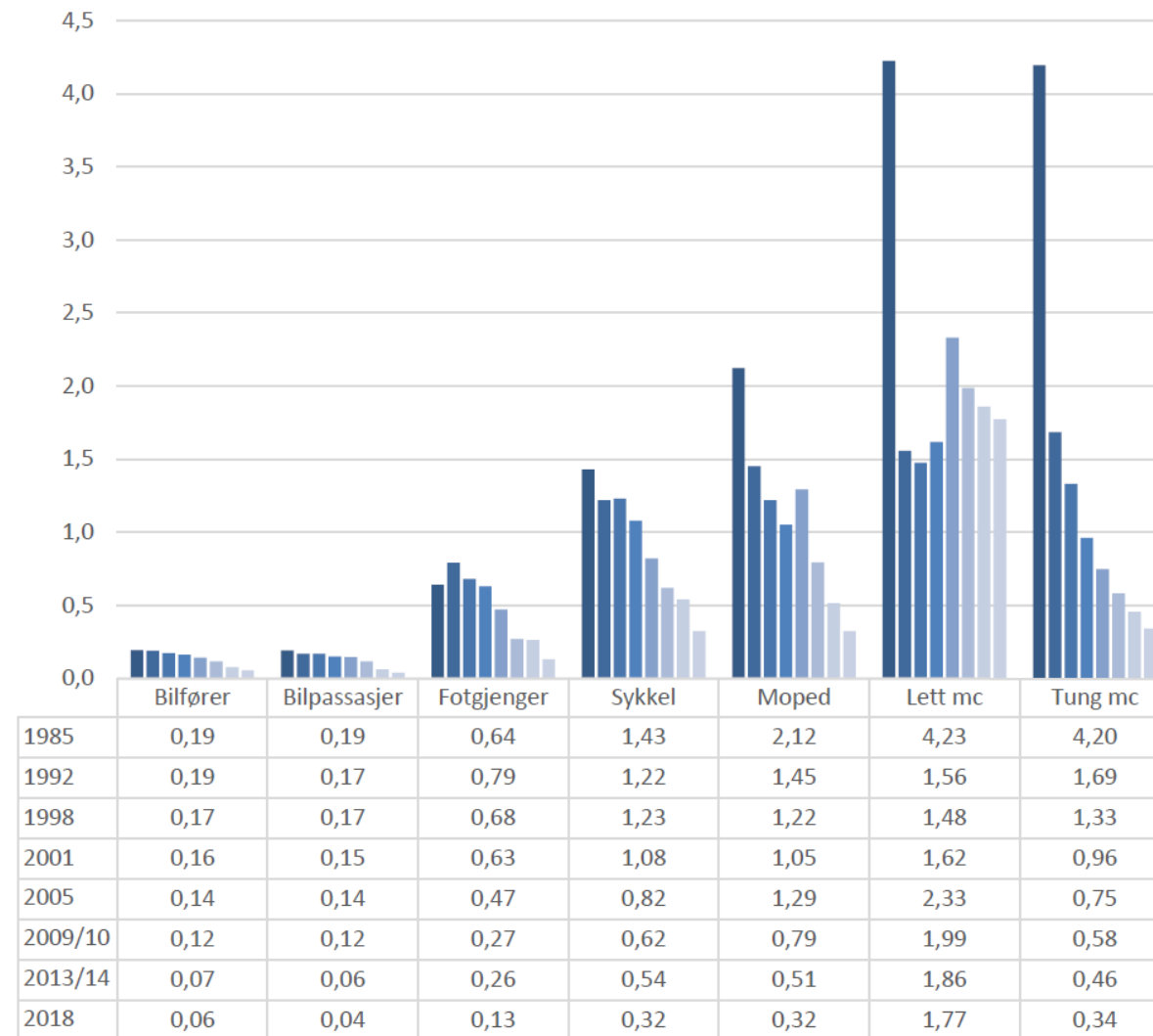
TØI rapport 1782/2020

Torkel Bjørnskau

tøi : Transportøkonomisk institutt
: Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

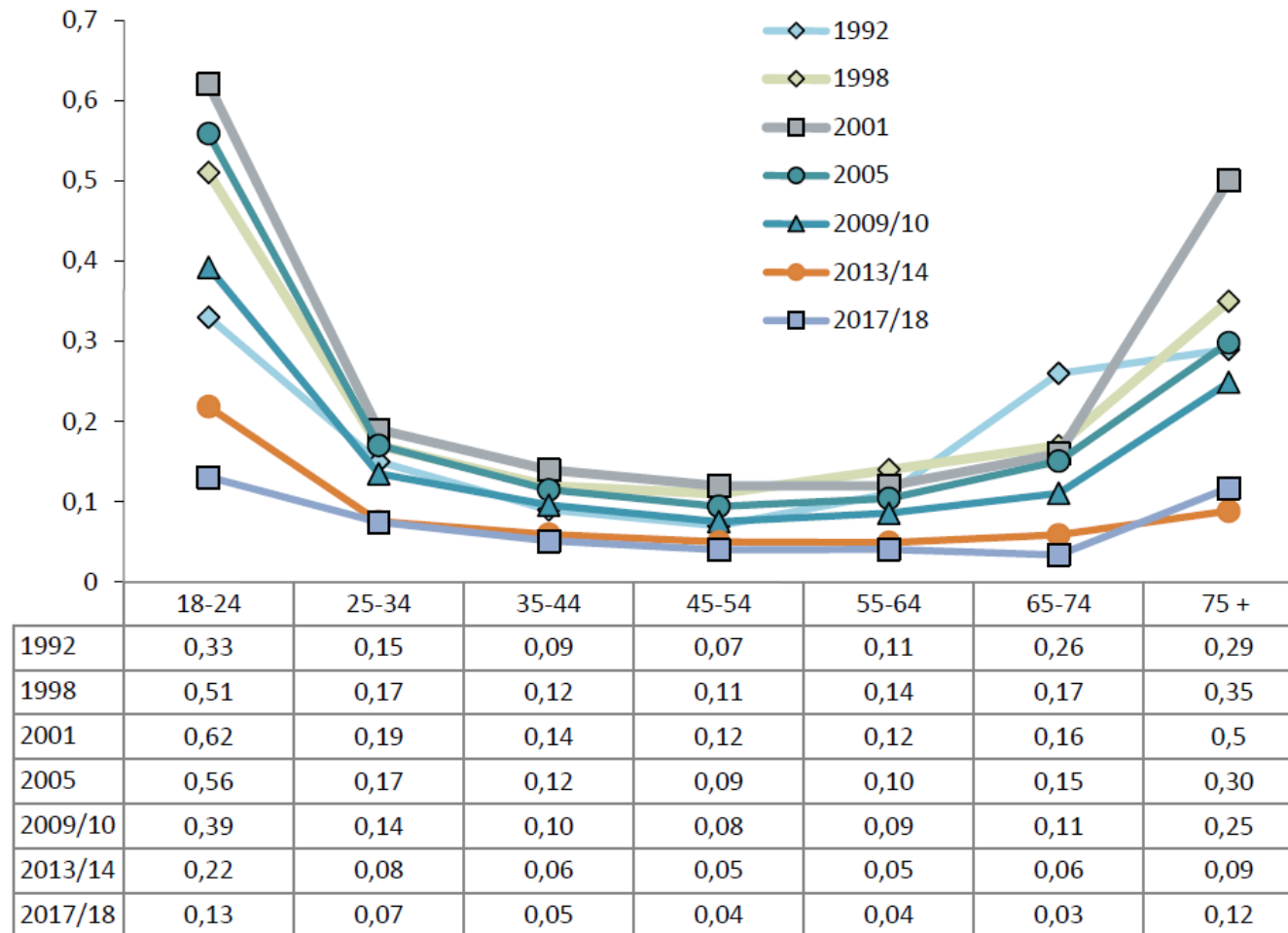
Risiko i veitrafikken 2017/18

Lavere skaderisiko for alle i trafikken



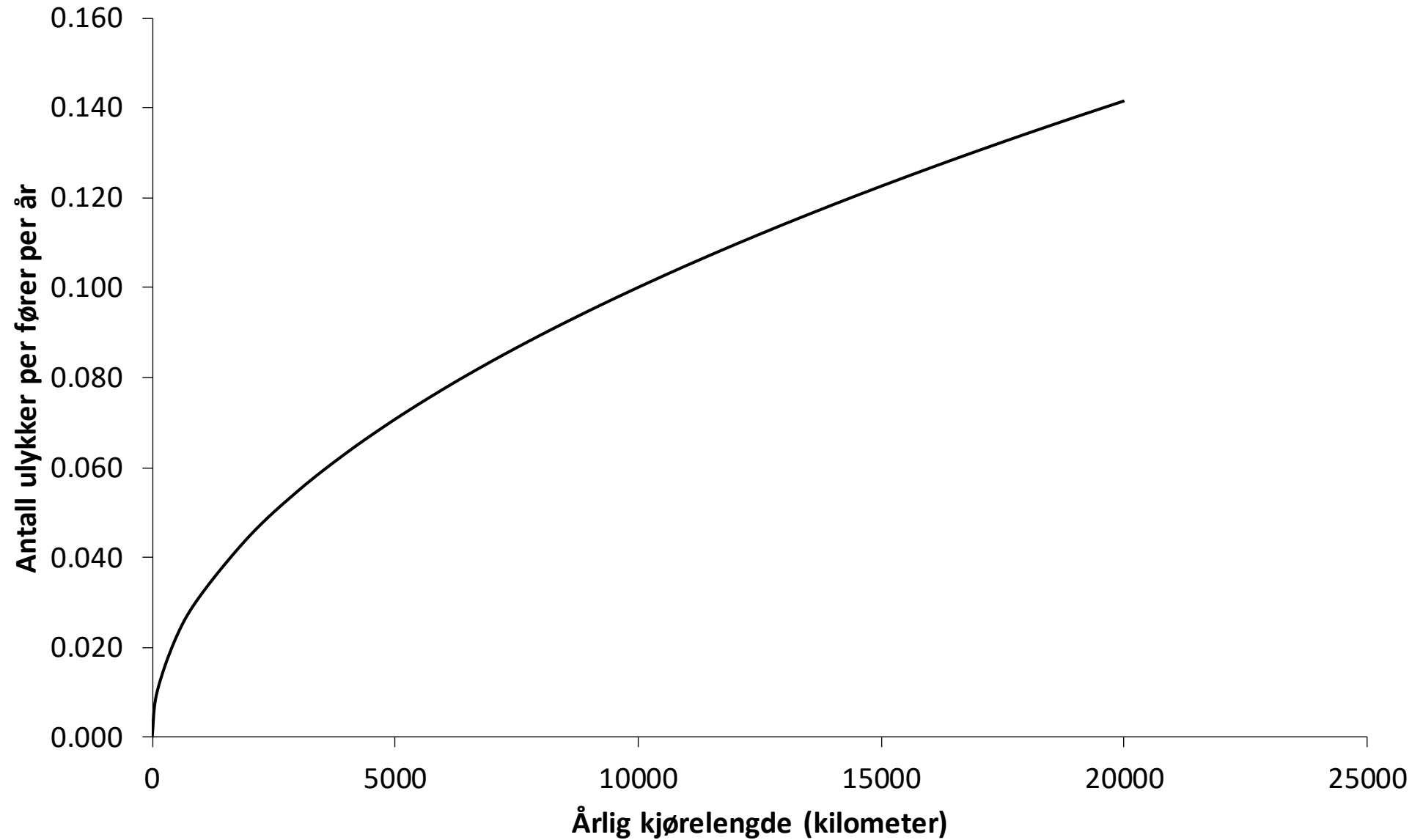
Figur S.3: Drepte eller skadde per million personkm i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10, 2013/14 og 2018 fordelt på trafikantgrupper.

Mindre variasjon i risiko



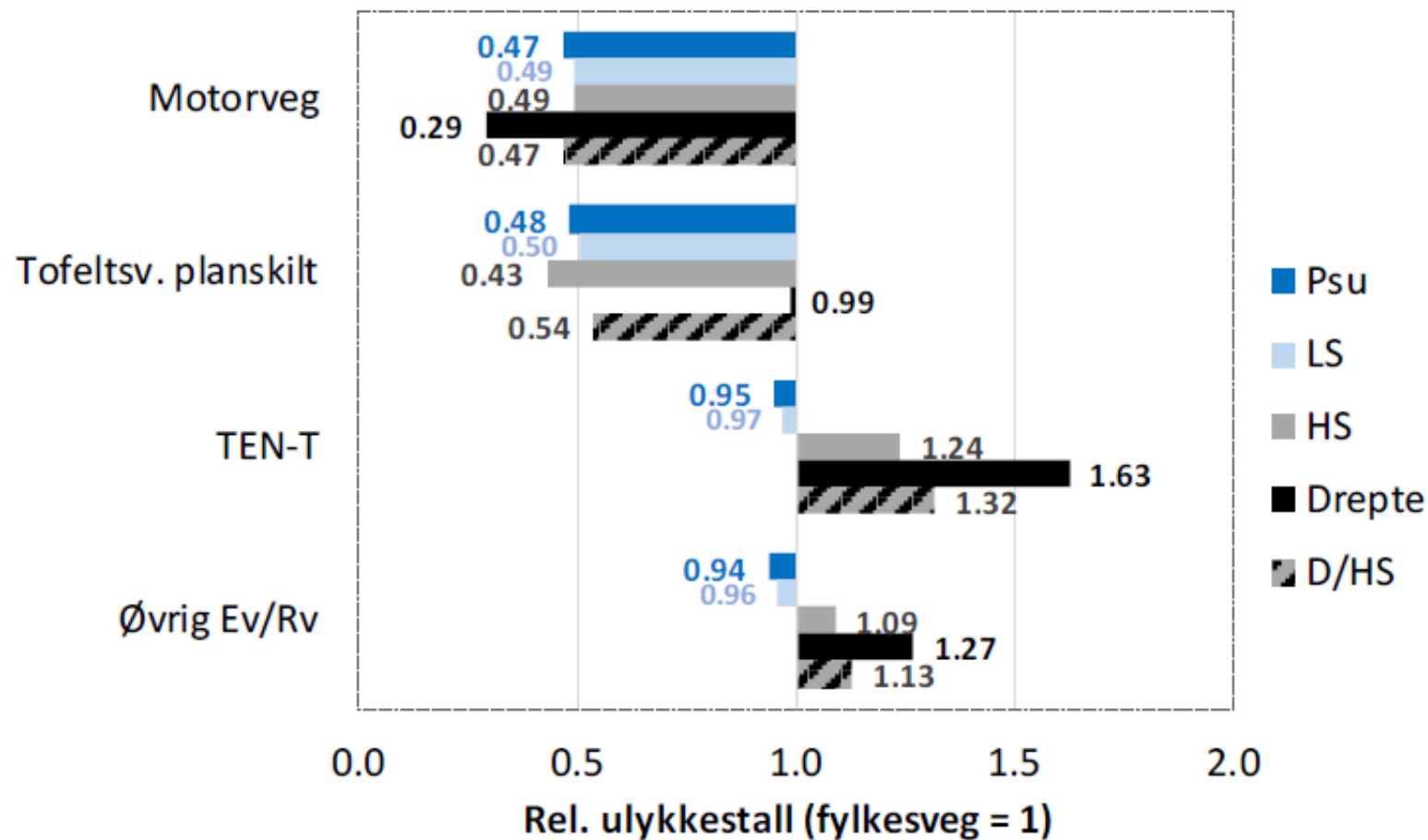
Figur S.5: Personbilførere drept eller skadd per million personkilometer fordelt på alder i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10, 2013/14 og 2017/18.

Ulykker øker proporsjonalt med kvadratroten av kjørelengden



Utvikling av ulykkesmodeller for ulykker på riks- og fylkesvegnettet i Norge (2010-2015)

Motorveger er sikrest

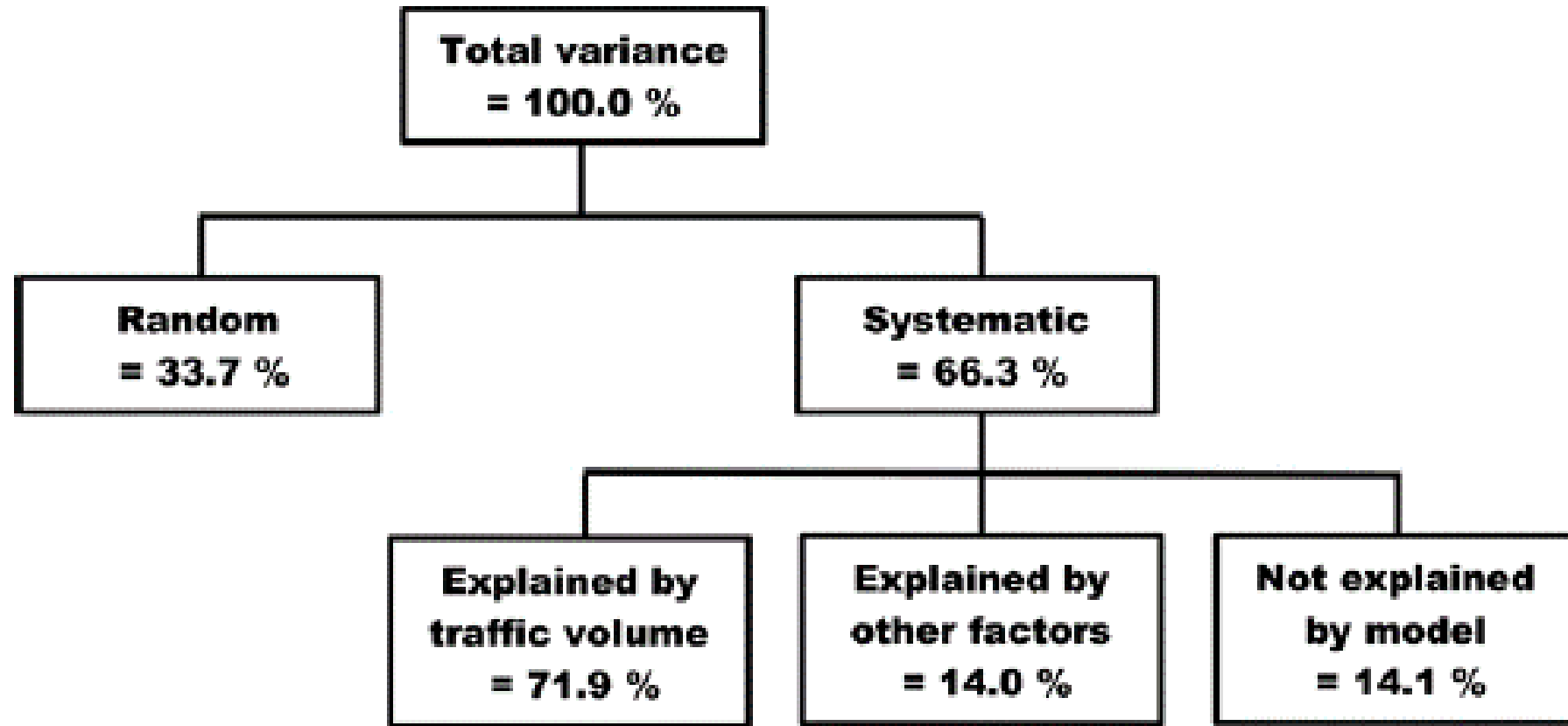


Figur 2.8.1: Sammenhengen mellom vegtype og predikerte ulykkestall (relative antall på fylkesveger = 1).

Ulykkesmodeller er utviklet for:

- Riksveger og fylkesveger (i flere runder)
- Kryss (eldre data)
- Gangfelt
- Bruer
- Tunneler
- Horisontalkurver

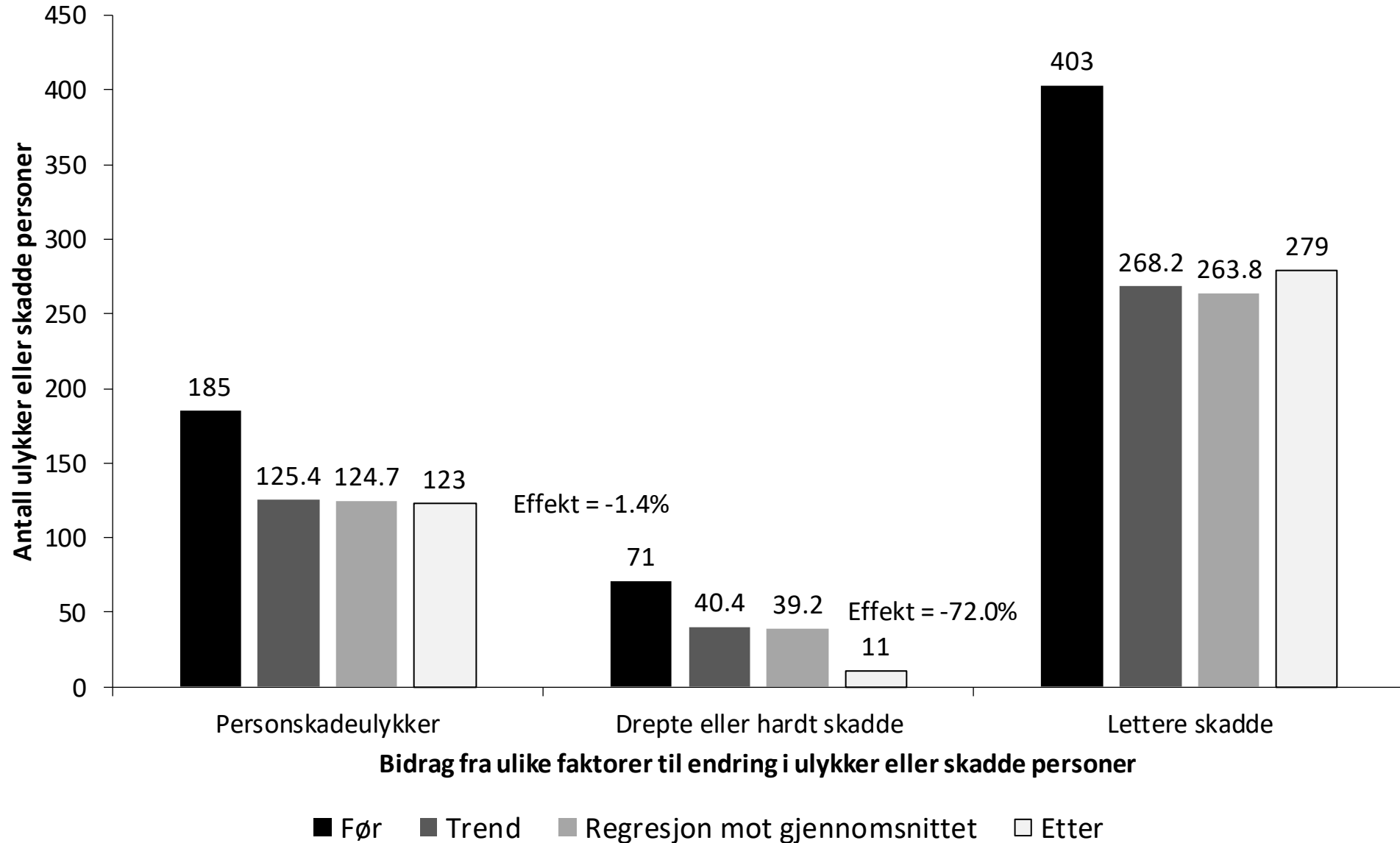
Dekomponering av kilder til variasjon



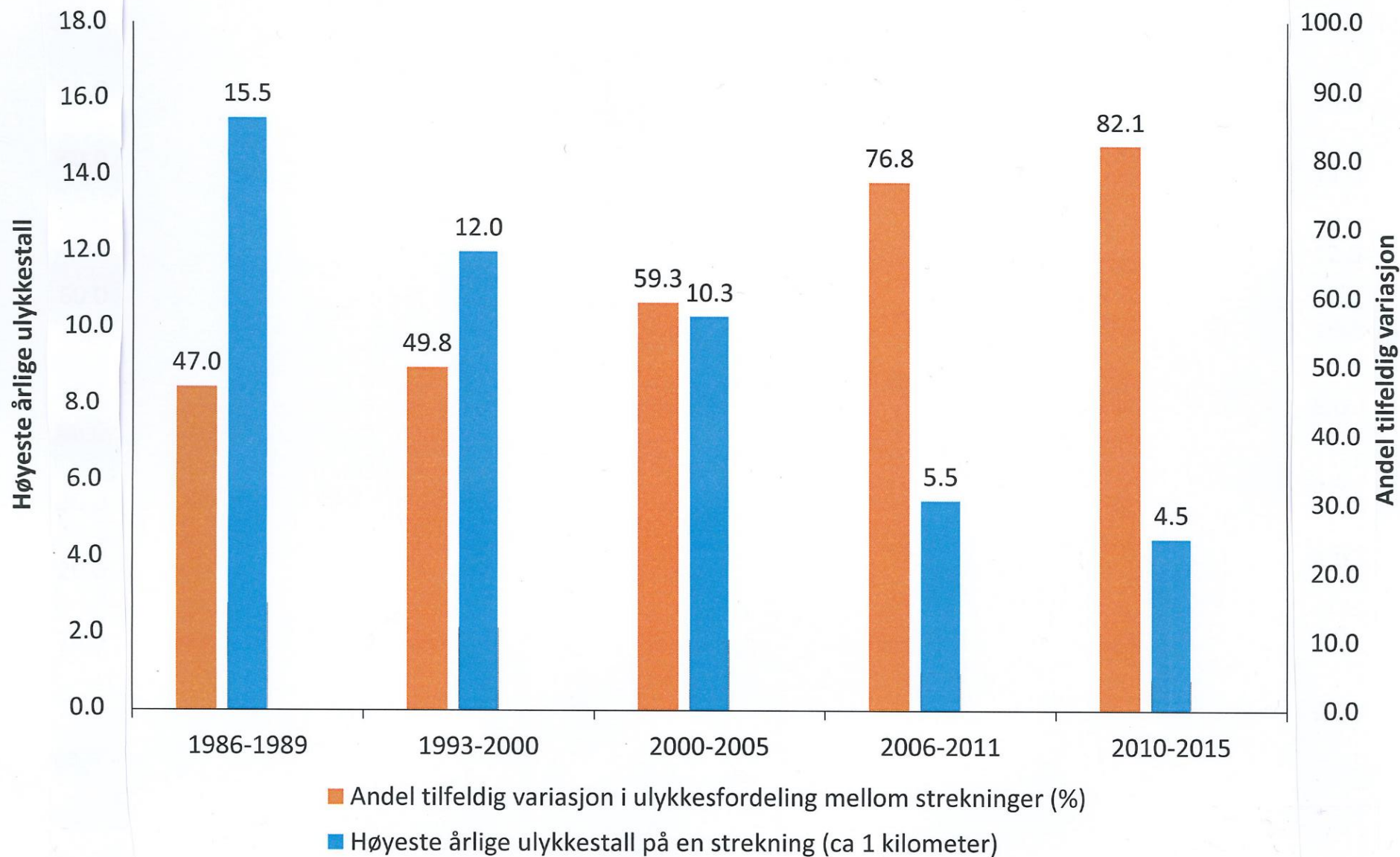
E6 gjennom Østfold



Virkning av ombygging til motorveg

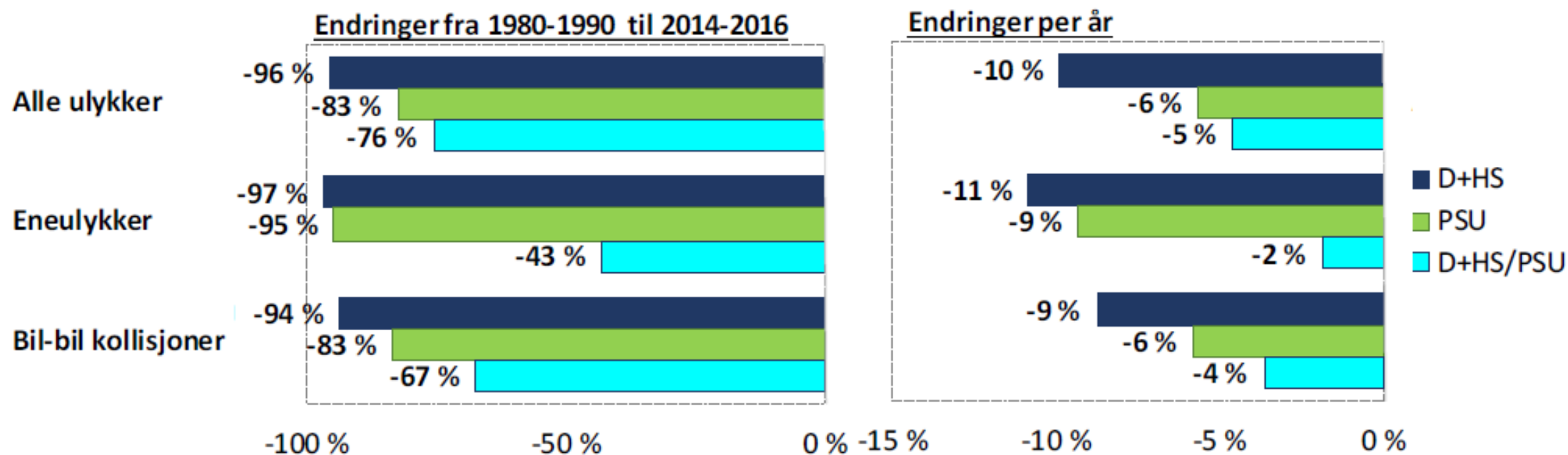


Ulykkene blir færre og mer tilfeldig fordelt



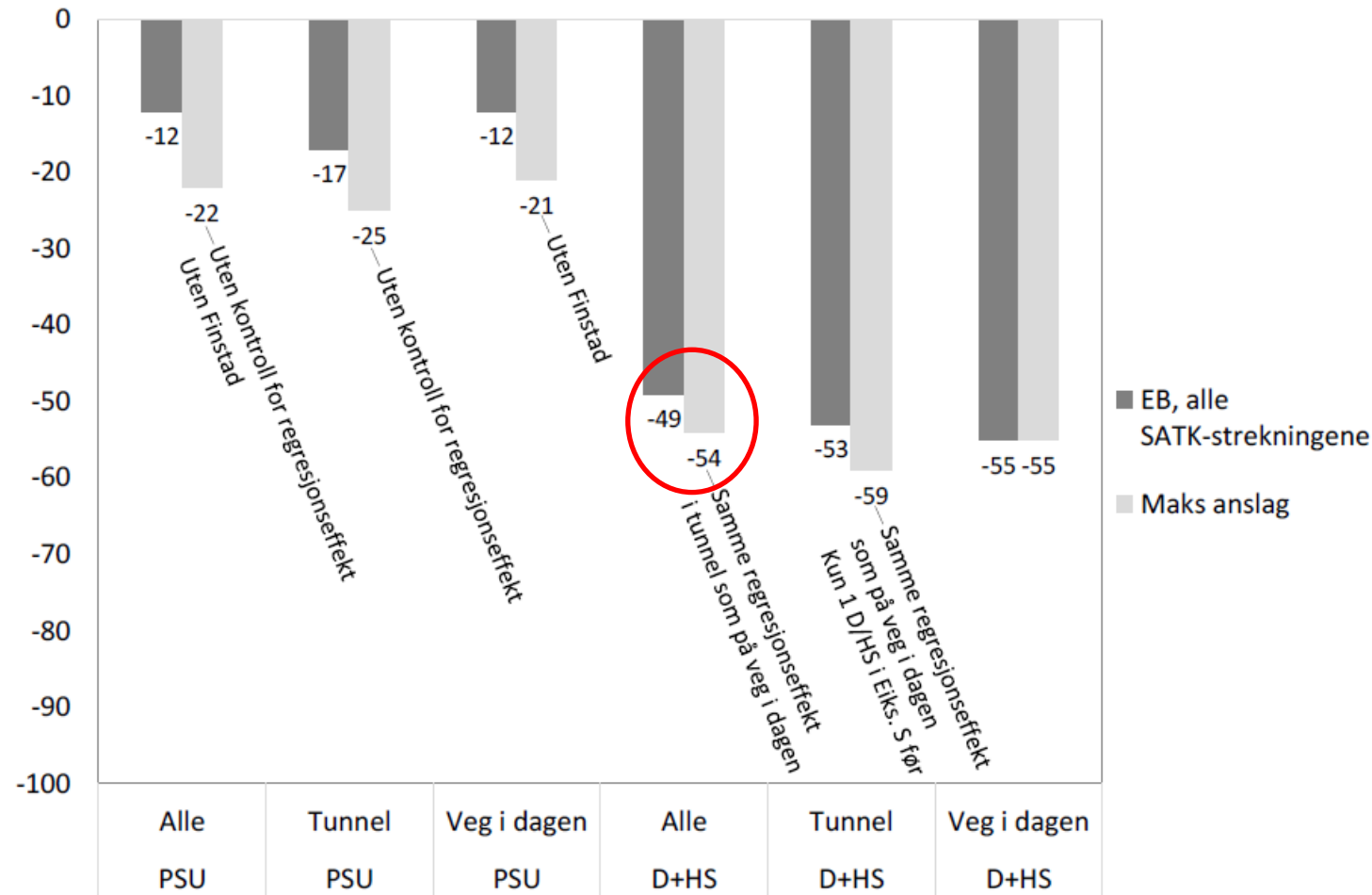
Bilalder og risiko

Bilene er blitt svært mye sikrere



Figur S.1. Estimerte effekter av registreringsår på antall D+HS og PSU (per kjøtkm) og på skadegraden (D+HS/PSU); endringer fra registreringsår 1980-1990 til 2014-2016 (t.v.) og per registreringsår (t.h.); resultater fra modellberegninger med statistisk kontroll for bilenes vekt, førernes alder og kjønn, ulykkesår, samt motpartens registreringsår og vekt i bil-bil kollisjoner.

Virkinger på ulykkene av streknings-ATK



Figur S.1: Virkning av S-ATK på antall PSU og D+HS i prosent basert på EB-evalueringen og alle S-ATK-strekningene (med kontroll for generelle endringer over tid og regresjonseffekter), samt maksimumsanslag når man tar hensyn til at noen av virkningene kan være underestimert i EB-evalueringen.

Dose-responskurve for virkninger på ulykkene av utekontroll av tunge kjøretøy

