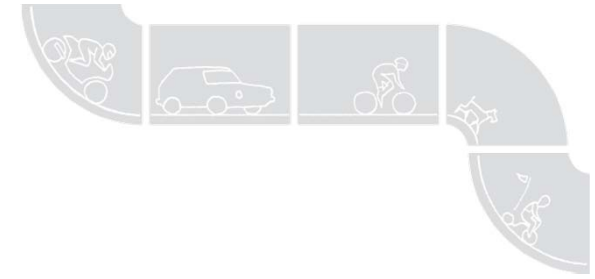


Et trafikantperspektiv på tiltak og farebildet



Sikkerhetsdagene 2011

Bård Morten Johansen
Trygg Trafikk

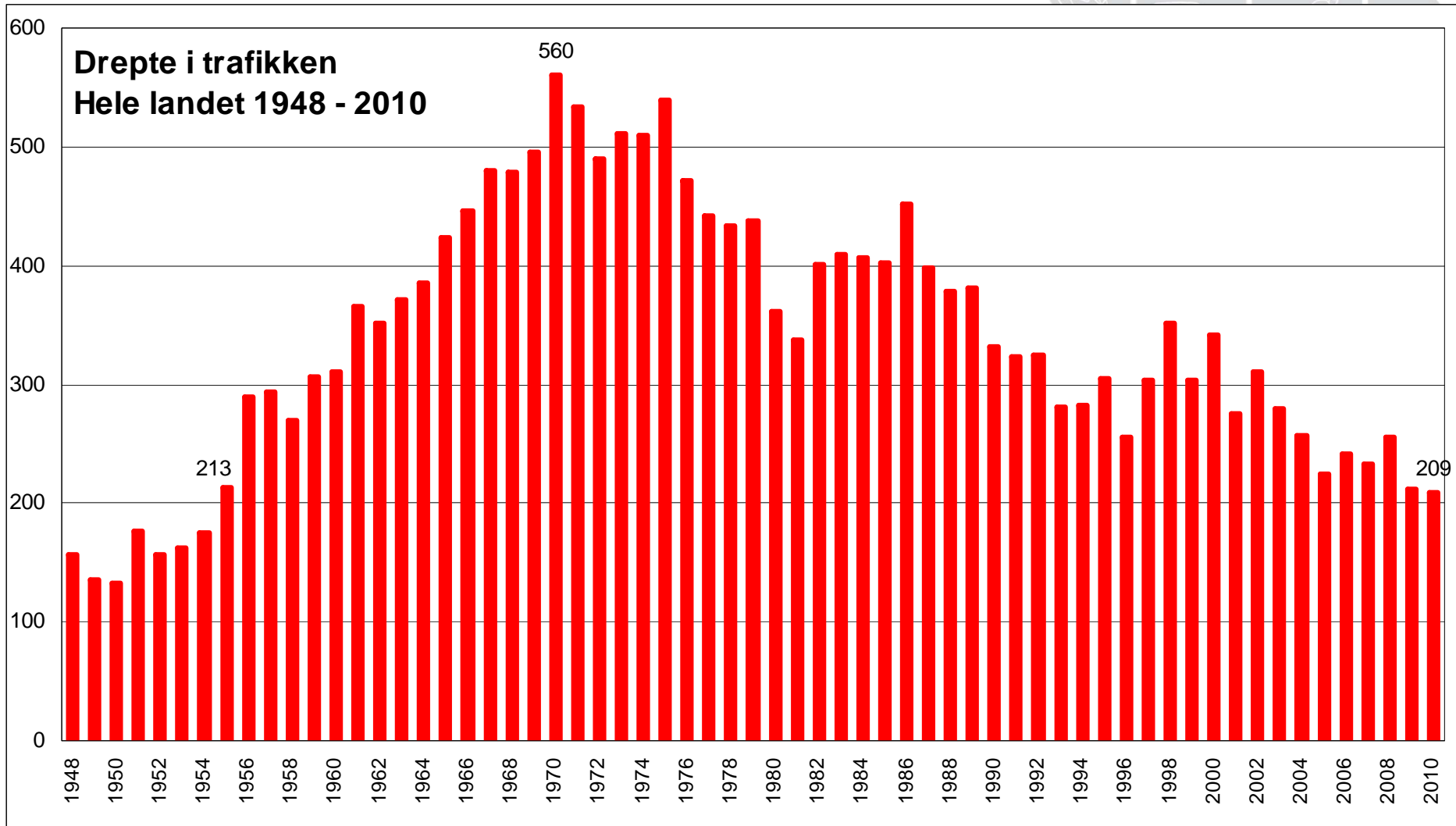


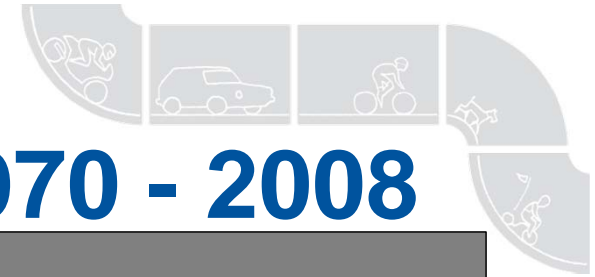
Trygg Trafikk

- Privat organisasjon som har i oppgave å bidra til størst mulig trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper
- Hovedoppgave: Bidra til at alle barn og unge får en systematisk trafikkopplæring gjennom barnehage og skole. Aksjoner, kampanjer og programmer for ungdom
- Pådriver i ts-politiske saker
- Nettverksbygger: Paraplyorganisasjon for virksomheter/organisasjoner som driver ts

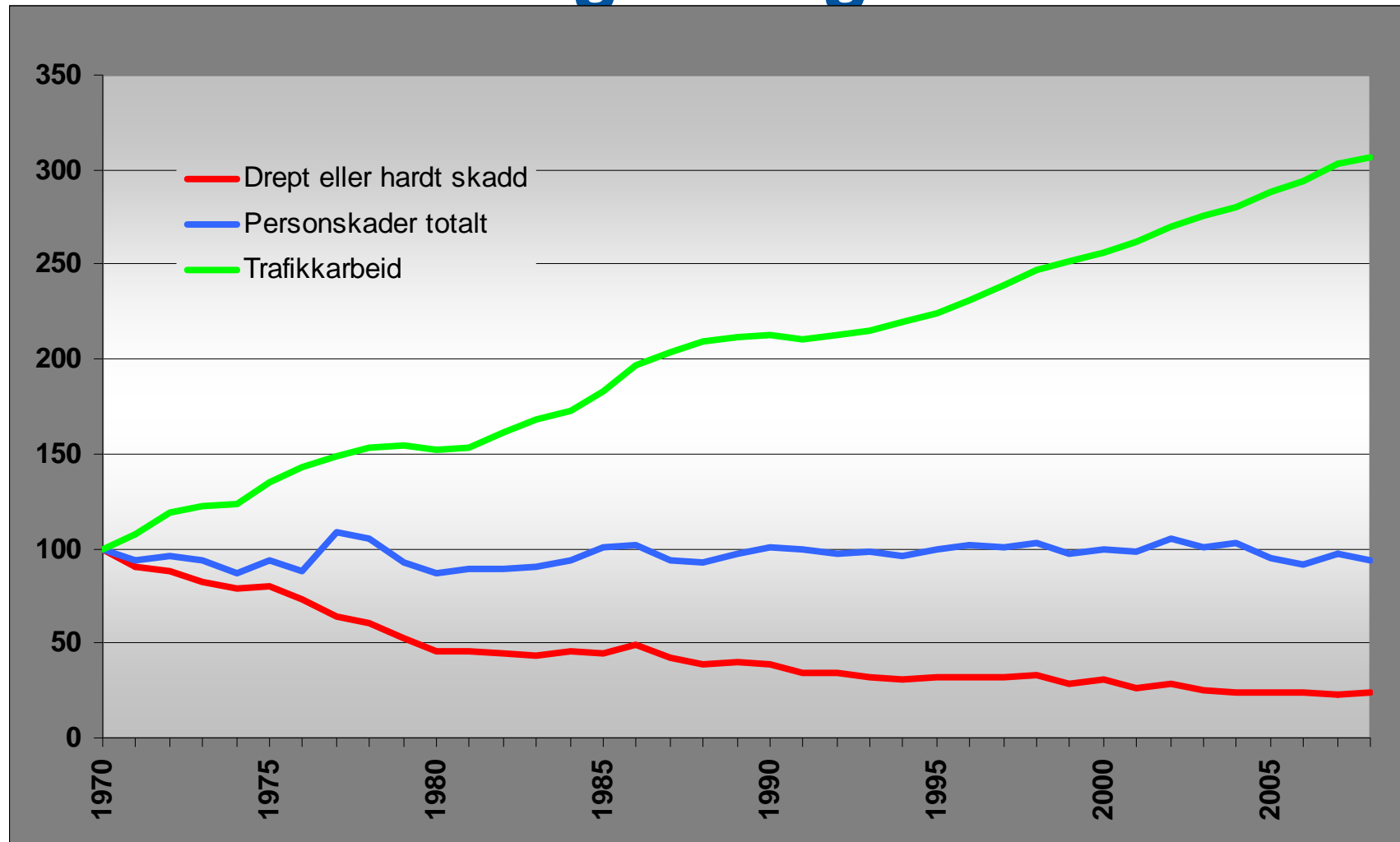


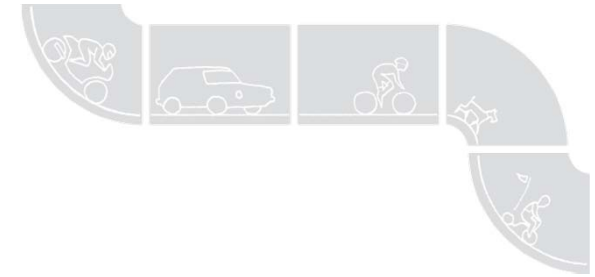
Passasjer drept og fører meget alvorlig skadd



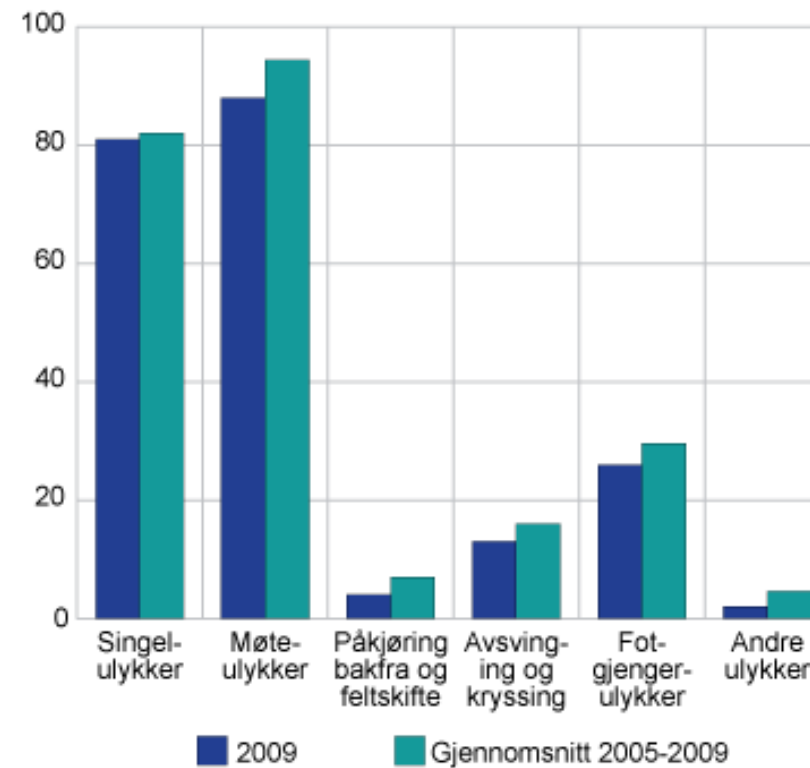


Risikoutvikling i Norge 1970 - 2008

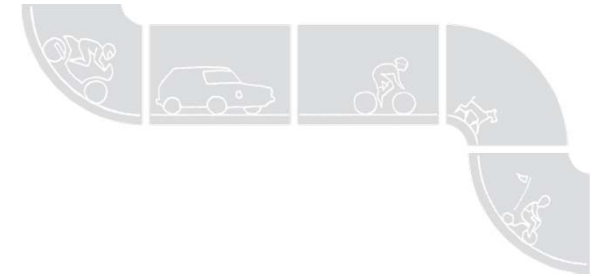




Drepte, etter ulykkesgruppe. 2009 og gjennomsnitt 2005-2009

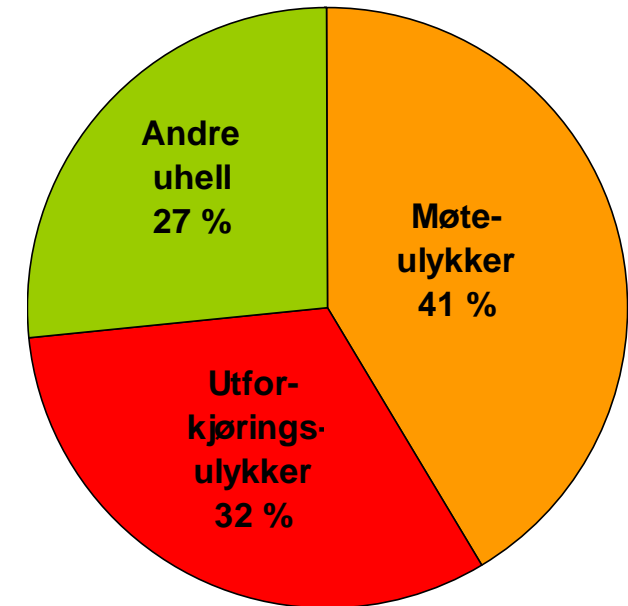


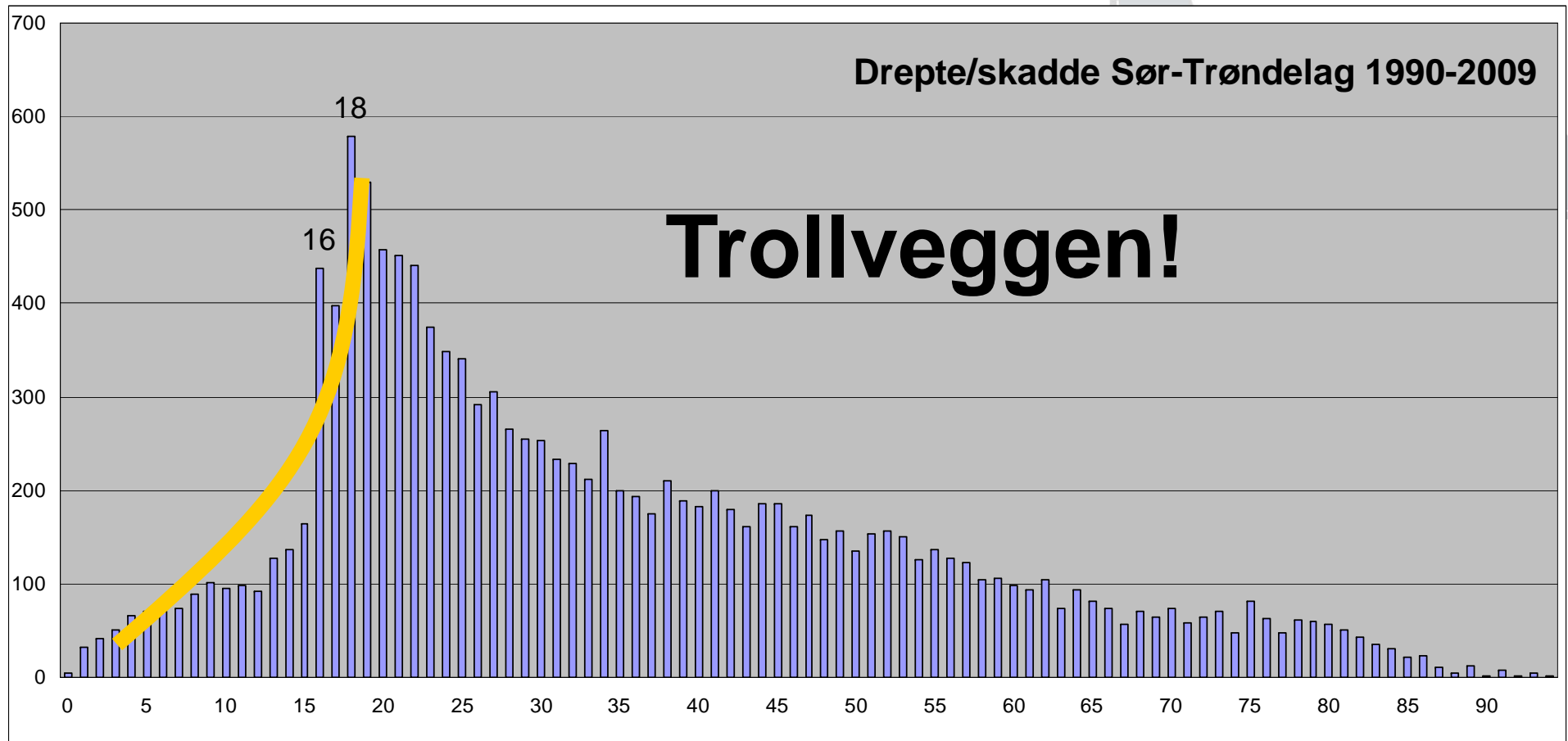
Kilde:
SSB

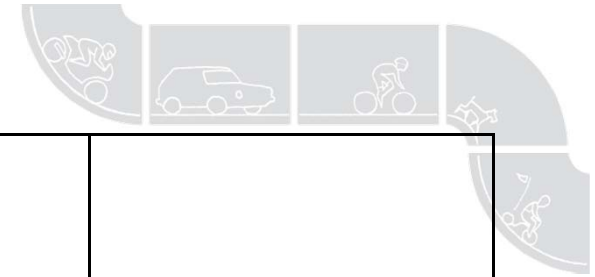


• 210 drepte landet i 2010

- Utforkjøringsulykker:
67 personer (32 % av alle drepte)
- Møteulykker:
87 personer (41 % av alle drepte)
- 54 % av alle drepte er bilførere
 - 85 % av disse er menn
- 23 % av alle drepte er i aldersgruppen 16-24 år

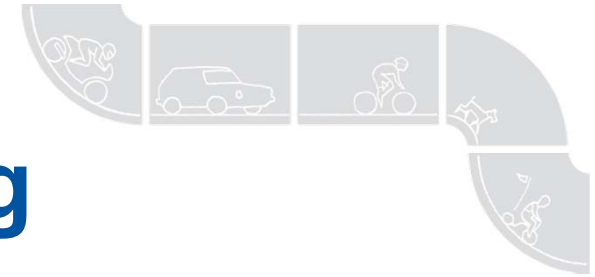






Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker 2005 - 2008
Faktorer knyttet til trafikantene	
Manglende førerdyktighet	55 %
Høy fart etter forholdene /godt over fartsgrensen	50 %
Ruspåvirkning	22 %
Tretthet/avsovning	14 %
Sykdom	9 %
Mistanke om selvvalgt ulykke	5 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	28 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	18 %
Faktorer knyttet til vær-og føreforhold	15 %

Sikkerhetsstyring



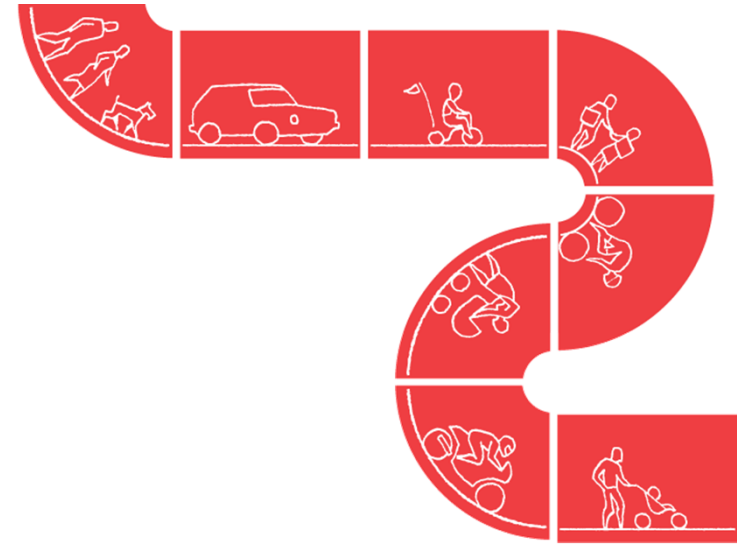
Sikkerhetsstyring i vegtrafikken?



- Menneskelig svikt møtes med påfyll av fakta og "gode" holdninger eller...
- Menneskelig svikt møtes med systembasert sikkerhetstenkning:
 - Strukturelle tiltak som "belønner" smart atferd og "straffer" risikoatferd.
 - Fysiske tiltak som virker ulykkesforebyggende og skadebegrensende
 - Støttefunksjoner i kjøretøyene som supplerer menneskelige "svakheter" og hindrer ulovlig bruk
 - Etterprøvbar kompetanse og skikkethet hos trafikantene

Nasjonalt tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2010 – 2013

Statens vegvesen
Trygg Trafikk
Politiet
Helsedirektoratet
Utdanningsdirektoratet



Eksempler på trafikantrettede tiltak



- Trafikksikkerhet i grunnskolens læreplaner
- Trafikalt grunnkurs i grunnskolen
- Trafikk som valgfag i ungdomsskolen
- Trafikk i allmennlærerutdanningen
- Nettbaserte læringsressurser (trafikkogskole.no)
- Forbedret føreropplæring
- Statens vegvesens fartskampanje + stopp og sov
- Si fra!, "Avbestill trafikkulykken" og "Ikke tøft å være død" med mer...



Eksempler på nye strukturelle tiltak

- Pålagt kurs med vekt på risikoreduksjon for de som mister førerkortet i prøveperioden
- Ny prikkbelastningsordning (dobbelt antall i prøveperioden)
- Øke bruken av inndragning av kjøretøy
- Merking av kjøretøy i prøveperioden
- Revidere meldepliktforskriften for leger, psykologer og optikere
- Utvidet blodprøve uten sjellig grunn til mistanke

Kontroll og overvåkning

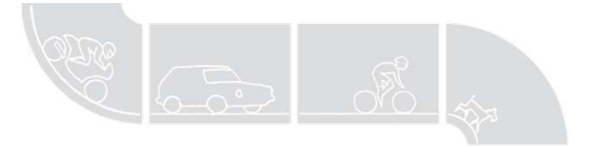
- Subjektiv oppdagelsesrisiko viktig
- Informasjon + kontroll = effekt på trafikksikkerhet



Aktiv og passiv sikkerhet



Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2005 - 2008
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte ¹	43 %
Den omkomne på MC/moped brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen galt ¹	26 %
Den omkomne syklisten brukte ikke hjelm ¹	64 %
Høy fart har medvirket til at ulykken har fått dødelig utgang ²	49 %
Stor vektforskjell mellom involverte ² - Kollisjon mellom personbil og lastebil/buss/ vogntog - Kollisjon mellom MC og lastebil/buss/vogntog/_personbil/varebil	16 % 7 %
Passiv sikkerhet i involverte kjøretøy – herunder ² - Kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy - Dårlig karosserisikkerhet - Ikke kollisjonsputer i bilen	16 % 15 % 7 %
Forhold ved vegen og vegmiljøet - herunder ² - Farlig sideterreng - Dårlige eller unødig monterte rekkverk	24 % 5 %



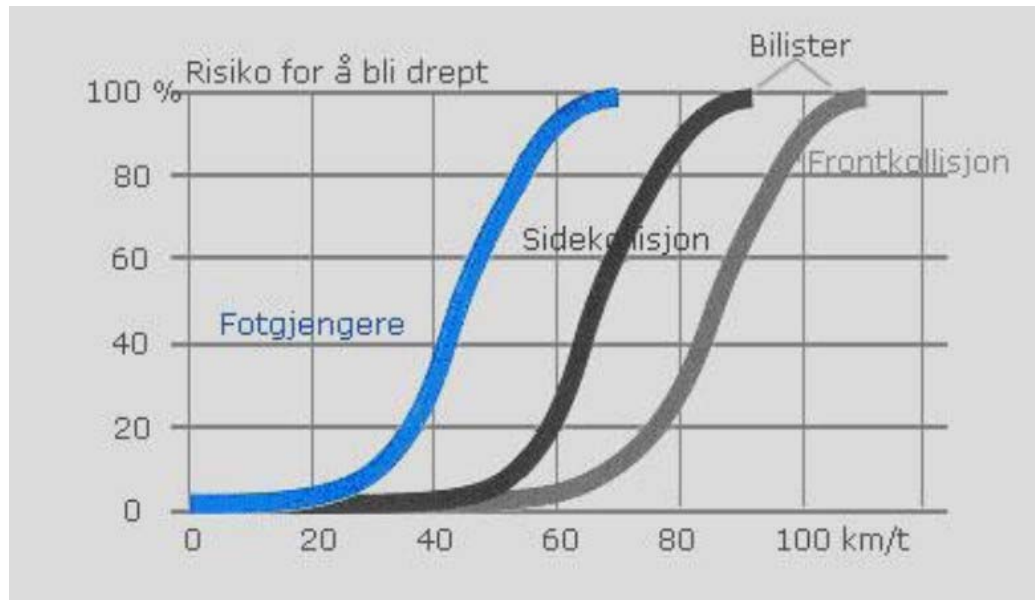
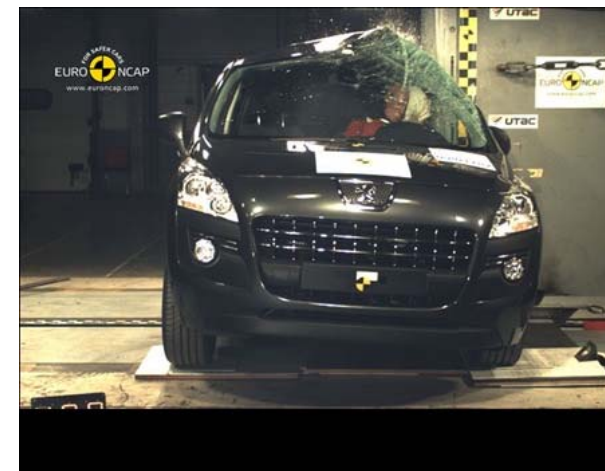
Frontkollisjon mellom ny og gammel bil

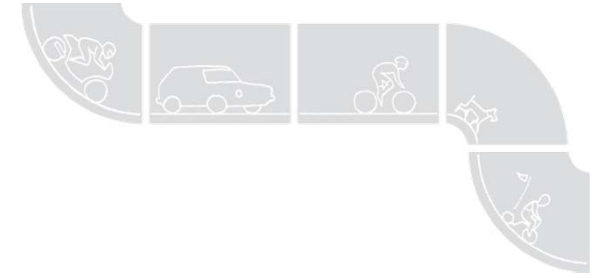
Dobbelt så høy risiko for å bli drept eller alvorlig skadet i biler som er eldre enn 1998-modell sammenlignet med nyere modeller (>2005)

Menneskets tåleevne -terskelverdier

Euro NCAP

Frontkollisjon	64 km/t
Sidekollisjon	50 km/t
Sidekollisjon påle	29 km/t
Fotgjengerpåkjørrel	40 km/t





”Gjengangere”

- UP’s studier av saker med førerkortbeslag viser at hele 45% av rusførerne er personer med et kriminelt rulleblad, både vold, besittelse av narkotika og andre alvorlige trafikk-saker.

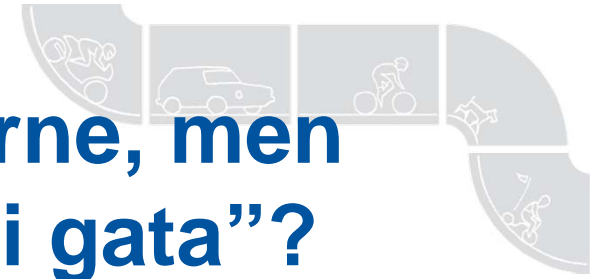


”Verstingene” eller ”oss andre”?



- Markant økning i ulykker der rus og/eller for høy fart er medvirkende faktor (Ikke bare alkohol men blandingsrus)
- Unge gutter mellom 18 og 24 år. Kjører fort, mangler erfaring og er overrepresentert på dødsstatistikken
- Menn 40+ med gode biler og kjøreferdigheter som ikke innser at trafikken er et samspill. Skaper farlige situasjoner ved å kjøre aggressivt og langt over fartsgrensene (uforutsigbar for andre)
- De ”lykkelig uvitende”?

Vi representerer veibrukerne, men representerer vi "mannen i gata"?



- Vi jobber kunnskapsbasert, dvs. "vi vet ditt eget beste bedre enn du selv"
- De upopulære tiltakene virker dessverre best. Det er lett å være enig i at vi skal drive "holdningsskapende" arbeid. Effektive tiltak koster penger eller er vanskelige politisk.
- Holdningskampanjer virker dårlig, men er fryktelig viktige. De bidrar til sosiale normer.
- Alkolås, ISA, elektronisk førerkort, gradvis utvidet førerrett, inndragning av kjøretøy og fysiske tiltak i vegmiljøet er eksempler på tiltak som sannsynligvis virker umiddelbart.

Takk for oppmerksomheten!

