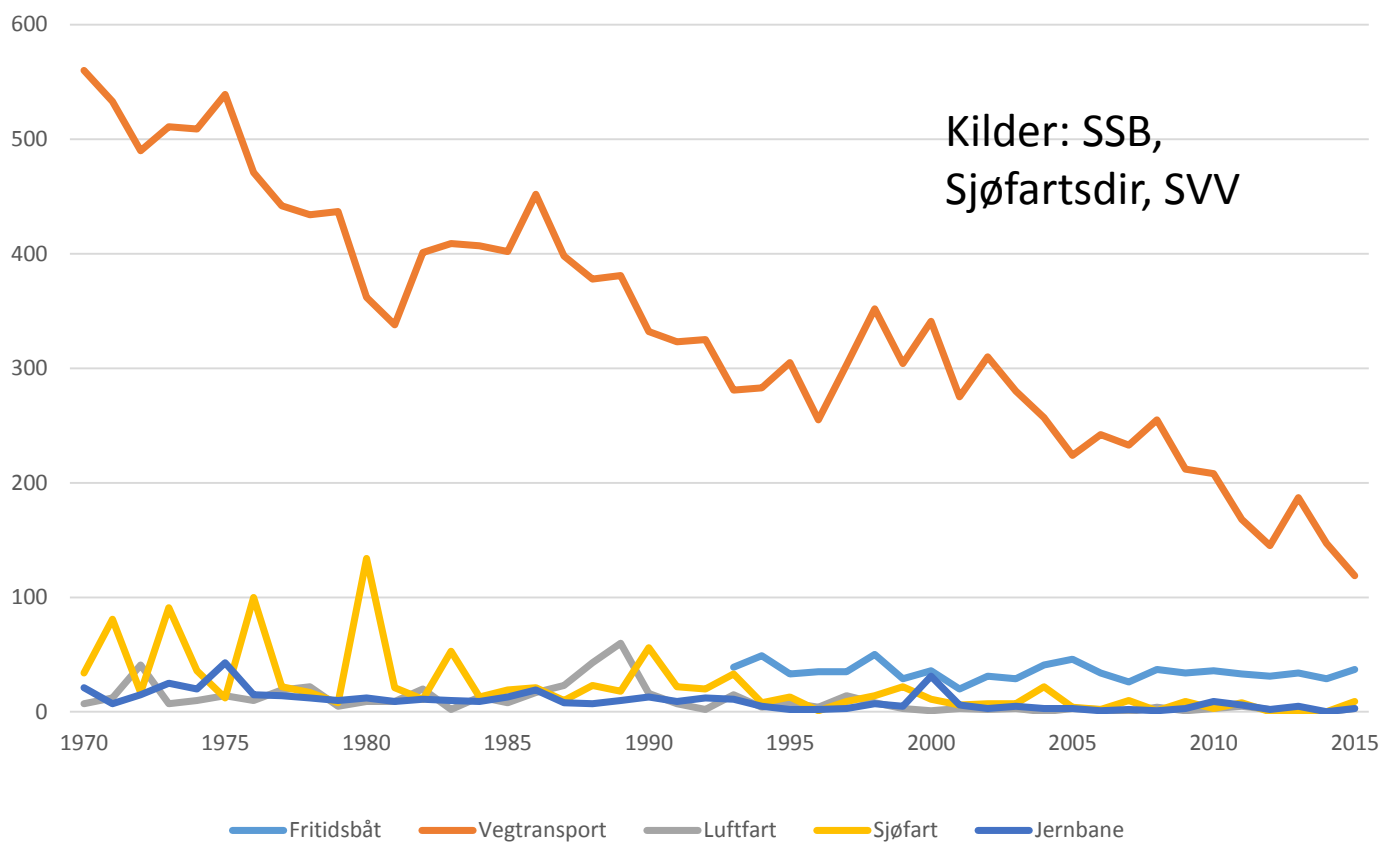




14 år med norsk forskning på transportsikkerhet ?

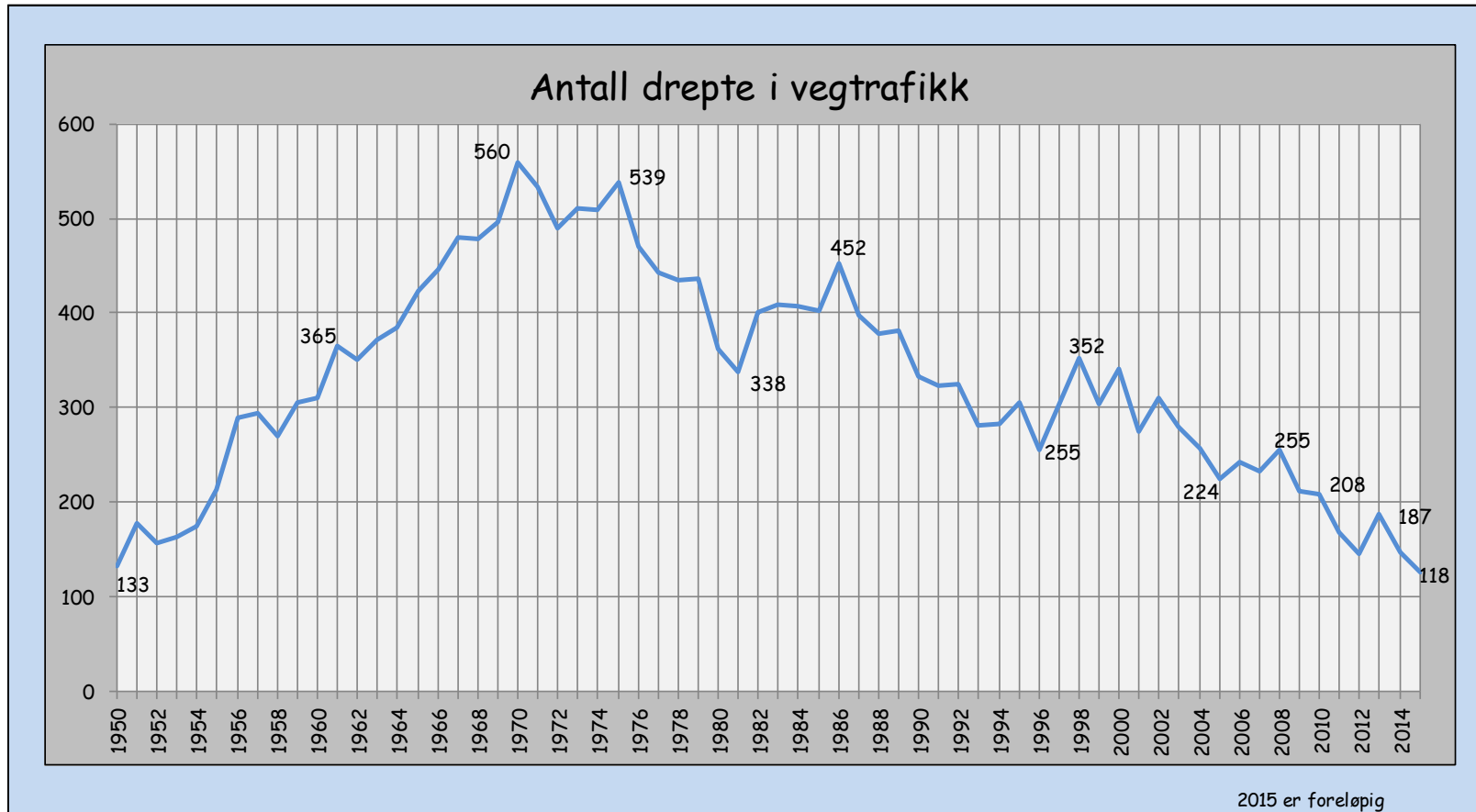
Finn H Amundsen, tidligere styreleder for RISIT

Drepte i transportulykker 1970 - 2015



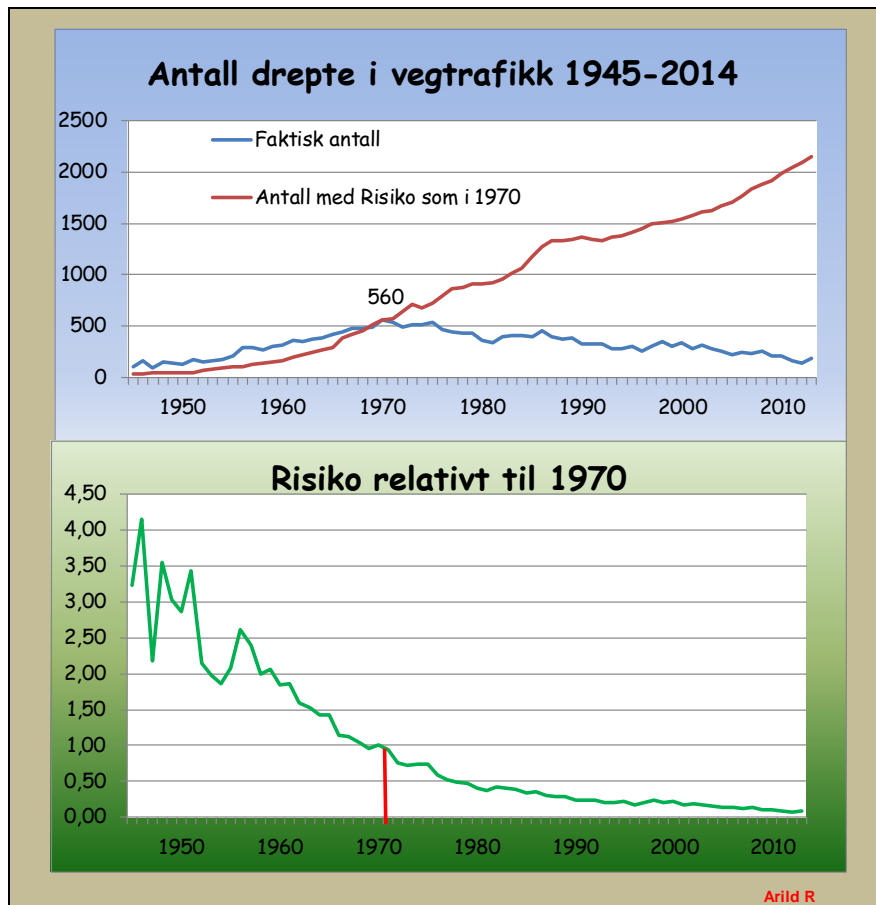
Utviklingstrekk i Norge

Drepte i vegtrafikken, 1950 -2015



Utviklingstrekk i Norge

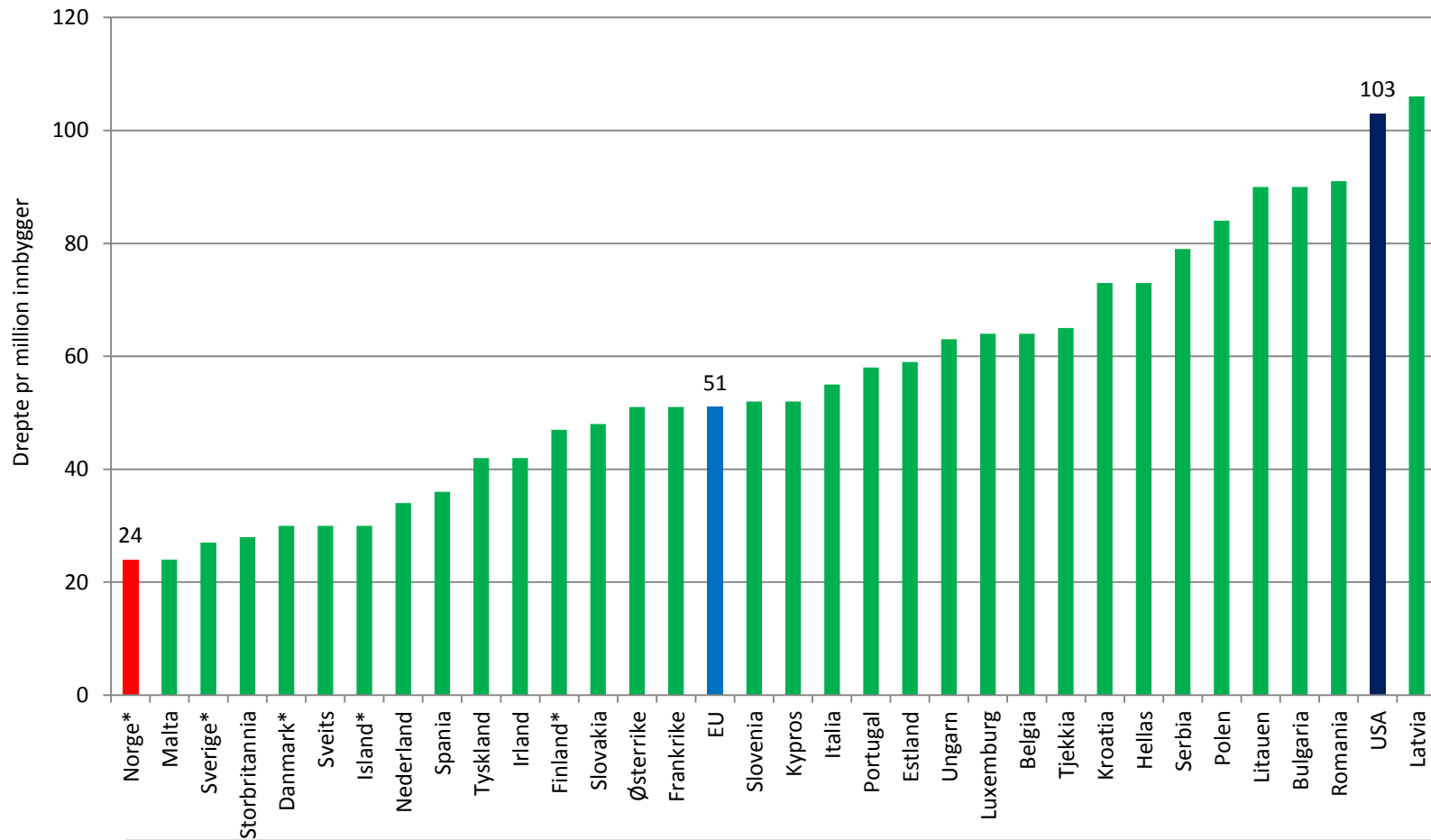
Risikoen har sunket betraktelig fra 1970 til 2014



Med samme risiko i 2014 som i 1970, hadde vi hatt 2150 drepte og 35500 ulykker i 2014



Internasjonal sammenligning – drepte i vegtrafikken



Kilde: ETSC og NVF

* 2015

Bakgrunn for satsingene i RISIT og TRANSIKK

- Bakgrunn RISIT: de tre storulykkene på Åsta, Lillestrøm og med Sleipner.
- Alle transportgrener har et ulykkesproblem, men de skiller seg fra hverandre
- Samkjøring av FoU innsatsen, etatsovergripende forskning
- Samarbeid mellom forskere
- Fullfinansiering
- Økt kvalitet og styrket kompetanse
- Internasjonalisering – satsing mot EU
- Tematikk – problemstillinger av felles interesse

Tematikk i RISIT og TRANSIKK

- RISIT: risikooppfatning og risikohåndtering
- TRANSIKK: (i) Regulering, styring og risikohåndtering, (ii) Sikkerhetskultur og (iii) Teknologi og transportsikkerhet.
- Sikkerhetskultur og arbeidsbetingelser – 7 prosjekter
- Ulykkesgransking og feilhandlinger – 6 prosjekter
- Risikopersepsjon og transport – 5 prosjekter
- Security og transport – 3 prosjekter
- Transportsikkerhetspolicy – 3 prosjekter
- Sårbare trafikanter – 3 prosjekter
- Intelligente transportsystem – 3 prosjekter
- Transport av farlig gods – 2 prosjekter

Prosjektporteføljen

- RISIT 2002 – 2009
 - Finansierte 22 forskningsprosjekter
 - 19 veg, 18 jernbane, 11 luftfart og 11 sjøfart
- TRANSIKK 2010 – 2015
 - Finansierte 13 forskningsprosjekter
 - 10 veg, 4 jernbane, 4 luftfart og 7 sjøfart

Tverrsektoriell FoU var viktig

Antall sektorer	RISIT	TRANSIKK	Sum
4	6	2	8
3	4	1	5
2	5	4	9
1	4	6	10

Noen resultater fra RISIT

- Strukturelle endringer fører ikke til dårligere sikkerhet, men mindre oversiktlig sikkerhetsarbeid
- Førerstøttesystemer øker sikkerheten, men ikke alltid
- «Ufarlig» gods kan ofte i sum være farligere enn det farlige godset.
- Sektorspesifikke vurderinger kan føre til dårligere total sikkerhet
- Beslutningene kommer ofte før risikoanalysen
- Oppmerksomhetene bør legges mer på system og organisasjon enn på individenes feilhandlinger
- Langt på vei tilfeldig om en uønsket hendelse utvikler seg til en katastrofe

Noen resultater fra TRANSIKK

- Økt antall gående og syklende øker ikke antall ulykker i samme grad. (bedret synlighet, bedre infrastruktur og endret trafikkultur).
- Sikkerheten kan bedres i alle transportgrener, men fortsatt størst potensiale innen vegtrafikk.
- Tilsynsvirksomheten har sannsynligvis gitt færre ulykker.
- Tilrådninger fra tilsyn følges nå i stor grad opp.
- Stort behov for programmer for å redusere trøtthet og stress i transportsektoren.
- UTMOST har utviklet en app for registrering av farlig skoleveg (www.trafikkagenten.no)

Ønsker for videre utvikling – hva gjenstår?

- **Nullvisjonen gjelder alle transportgener -**
 - Når er «null» nådd
 - Hvordan vekke helsegevinst mot ulykker
- **ITS og utviklingstrender**
 - Mange mener at ITS er redningen
 - Førerløse kjøretøy, men ikke alt virker i positiv retning
- **Analyse av store datamengder (Big data) – gode problemstillinger er viktig**
- **Kan det utvikles barrierer mot tilfeldigheter ?**
- **Ulykkesdata og ulykkesgransking/analyser**
 - Det er store svakheter i ulykkesstatistikken (underrapporteringen er stor)
 - Hva med fritidsulykkene? Mange faller utenfor.
 - Granskingsmuligheten kan utnyttes bedre

Behov og ønsker for videre utvikling -

- **Risikobegrepet og akseptkriterier – trenger vi akseptkriterier?**
- **Metodeutvikling – hvordan måle effekt av holdningsskapende tiltak**
- **Bruk av SMS og «apper» i sikkerhetsarbeidet – potensialet er der**
- **Risikonivået (særlig i vegtrafikken) er geografisk skjevfordelt, er dette et problem?**
- **Policy orientert FoU – Er det viktig kunnskap som ikke er brukt ?
Hvorfor?**



Takk for meg!