

Evidens i trafikken – hvorfor og hvordan

Når man ser på Vejforums program for de senere år springer det i øjnene, at der afrapporteres rigtig mange innovative tiltag både for at afvikle trafikken bedre og gøre den mere sikker. Men når det kommer til gode evalueringer af tiltagene, halter det gevaldigt. Vi har i sektoren ikke en kultur for at planlægge evaluering af tiltag allerede på projektstadiet. Solide evalueringer, hvor man før tiltagene gennemførelse opstiller effektmål, beslutter hvordan effektmålene skal måles og indsamler gode før-data, er sjældne. Vi ønsker derfor med dette indlæg at sætte fokus på behovet for evidensbaserede evalueringer i vejsektoren, således at vi, som sektor, lærer af alle de gode initiativer, der bliver sat i gang.

Når et før-efter-studie af et nyt tiltag eksempelvis giver 1 uheld i før-perioden og 0 uheld i efter-perioden kan man typisk ikke konkludere noget som helst. Der vil mangle statistisk styrke i projektet – statistisk styrke som man kan sikre på forhånd i projektplanlægningen.

I indlægget vil vi berøre dimensionering af følgende 3 effektstudier:

- Nedsættes hastigheden signifikant efter indførelse af variable tavler?
- Er der effekt af ombygning af kryds til rundkørsel?
- Er der effekt af cykelbokse?

Alle tre studier kan gennemføres som klassiske før-efter-studier. I det første måles hastigheder, i det andet tælles ulykker, mens man i det sidste må ty til at tælle næruheld eller konflikter for at få "data nok". De fleste har en fornemmelse af, at der ikke er "data nok" når man i før-perioden observerer 1 uheld og 0 uheld i efter-perioden. Men hvor går grænsen for "data nok"? Workshoppen har som formål at svare på dette spørgsmål og samtidig give en introducere den intuitive tankegang, som ligger bag dimensionering af studier inden for trafiksikkerhed.