

## Sammendrag:

# Aggressiv kjøring - en litteraturstudie

Å benytte betegnelsen "aggressiv" for å beskrive kjøreatferd i trafikken er ikke uvanlig. Imidlertid er det gjerne vidt forskjellige typer kjøreatferd som faller inn under denne betegnelsen, slik at det er problematiske å vite hva det egentlig siktes til når man karakteriserer kjøreatferd som "aggressiv". En gjennomgang av forskningslitteraturen viser at det eksisterer mange ulike definisjoner av "aggressiv kjøring". Disse kan grovt sett deles inn i tre hovedtyper. En hovedtype definisjoner vektlegger *direkte fysiske angrep* på andre i trafikken, en annen at man har en *intensjon om å skade eller true* andre i trafikken, mens en tredje legger vekt på om kjøringen *virker skremmende/truende* på andre trafikanter og går på bekostning av deres sikkerhet og/eller fremkommelighet. Sistnevnte definisjon anses som den mest anvendelige ut i fra flere hensyn. Dette medfører imidlertid at begrepet "aggressiv kjøring" også vil inneholde kjøreatferd som like godt kan benevnes som "hensynsløs" eller endog "offensiv kjøring" (slik som kort tidsluke til forankjørende, ikke overholde vikeplikt o.l.). En anbefaling kan være å benytte betegnelsen "hensynsløs kjøring" isteden for "aggressiv kjøring", slik at det er lettere å oppnå en felles forståelse av hvilken type kjøreatferd som er i fokus.

Mye tyder på at kjøreatferd som faller under betegnelsen aggressiv eller hensynsløs er forbundet med forhøyet ulykkesrisiko, selv om det i endel studier er ønskelig med et bedre metodisk design for å fastlå dette med sikkerhet. I særlig grad synes grove fartsovertredelser, kort tidsluke til forankjørende, kjøring på rødt lys og det å ikke overholde vikeplikt å være forbundet med økt ulykkesrisiko. Det er lite som tyder på at å utvise aggresjon i form av uhøflige gester, utstrakt bruk av bilhorn, blinding med fjernlys og lignende har noen direkte sammenheng med ulykkesrisiko. Likevel tyder mye på at førere som opptrer på en slik måte også er mer tilbøyelige til å utøve andre former for aggressiv/hensynsløs kjøreatferd med større betydning for ulykkesrisiko. For øvrig er det klare indikasjoner på at personer som gjentatte ganger er bøtelagt for overtredelser i trafikken har økt sjanse for ulykkesinvolvering på senere tidspunkt.

Å ha gode målemetoder for aggressiv atferd i trafikken er viktig ut fra flere hensyn. Dette er en forutsetning for å kartlegge forekomst av aggressiv kjøring, finne ut hvilke faktorer som har sammenheng med aggressiv kjøring, om aggressiv kjøring kan skape ulykker, og ikke minst for å evaluere om forekomst av aggressiv kjøring endrer seg som følge av ulike tiltak, eksempelvis økt politikontroll. Fire aktuelle målemetoder er gjennomgått, alle med svakheter og styrker i forhold til hvilken type kjøreatferd man ønsker å måle. For måling av fart og tidsluker foreslås automatiske tellepunkt, mens observasjon fra fast punkt anbefales for røtdlyskjøring og brudd på vike-/stopplikt. Bruk av observatører som kjører i trafikken eller selvrappotering anses å være best egnet for å måle atferd

av typen farlige forbikjøringer, uvillighet til samarbeid og bruk av aggressive gester.

Studier tyder på at en kombinasjon av trafikale forhold og karakteristika ved den enkelte fører har betydning for om aggressiv kjøring oppstår. Når det gjelder trafikale forhold, vil irritasjon og sinne lett oppstå når ens fremkommelighet er hindret på grunn av noe som oppfattes som unødvendig eller som ikke er forventet (f eks kø utenom rushtid) og/eller at man hindres på grunn av at andre trafikanter ikke oppfører seg som forventet (f eks at en kjører sakte og er lite villig til å slippe andre forbi). I særlig grad synes sinne å oppstå når en annen person oppfattes å være skyld i hindret framkommelighet, i motsetning til når årsaken oppfattes til å være situasjonelle forhold (f eks vanskelige føre på grunn av værforhold). Det at irritasjon oppstår øker sannsynligheten for aggressiv kjøring.

På samme tid vil forhold ved enkeltpersonen også ha betydning for i hvilken grad man blir irritert, og om irritasjonen vil resultere i aggressiv kjøreatferd. Flere studier finner at forekomsten av ulike former for aggressive/hensynsløse handlinger i trafikken er høyere blant menn enn blant kvinner. I særlig grad synes tendensen til å opptre aggressivt og hensynsløst i trafikken å være utbredt blant bestemte subgrupper av unge menn. Disse karakteriseres av å ha lav frustrasjonsterskel, behov for spenning, liten respekt for lover og regler og å være lite opptatt av å vise hensyn ovenfor andre.

En annen innfallsvinkel er om egenskaper ved bilen kan forklare aggressiv/hensynsløs kjøreatferd. De få undersøkelsene som er gjort på området tilsier at nyere biler kjøres mer uforsiktig enn andre, særlig biler med gode kjøreegenskaper/kjørekomfort, høy akselerasjonsevne og "sporty" preg. Det er imidlertid ikke mulig å konkludere at dette er gjeldende for visse bilmerker, mer spesifikke studier på dette området må i så fall gjennomføres først. Videre kan det ikke utelukkes at effekten av biltype skyldes at visse typer førere velger bestemte typer biler, eksempelvis at de mest fremkommelighetsmotiverte kjøper biler med kraftig motor og dermed kjører mer aggressivt.

Tiltak rettet mot å redusere aggressiv kjøring har hovedsakelig vært i form av særskilte program/kampanjer. Et fellestrekk ved disse er økt politikontroll, i særlig grad med bruk av sivile biler, på strekninger eller steder der aggressiv kjøring er utbredt. Et annet fellestrekk er at det samarbeides med media for å bidra til økt oppmerksomhet rundt problemer med aggressiv kjøring og for å øke opplevd oppdagelsesrisiko. Det foreligger ikke noen metodisk holdbare evalueringer av slike program, men i følge studier gjort av amerikansk polit har flere slike kampanjer bidratt til å redusere omfang av aggressiv kjøring. Et annet trekk ved slike program/kampanjer, er å pålegge førere som er bøtelagt/dømt for aggressiv kjøring om å gjennomføre et sinnemestringskurs eller kurs i defensiv kjøring. Evalueringer tyder på at sinnemestringskurs først og fremst bidrar til å redusere opplevelsen av irritasjon/ sinne under bilkjøring, men dette kan også redusere omfang av aggressiv kjøring noe. Imidlertid er effektene kun målt i relativt kort tid etter gjennomført kurs, slik at langtidseffekten er ukjent.

Litteraturgjennomgangen avdekker at man vet lite om forekomsten av aggressiv og hensynsløs atferd blant trafikanter i Norge. Flere mulige tiltak mot aggressiv kjøring er presentert, blant annet ulike typer politikontroll, tekniske virkemidler, grønt telefonnummer og sinnemestringskurs. Imidlertid er effekten av tiltakene dårlig dokumentert, og et forslag til videre forskning er å evaluere hvilken effekt ulike tiltak kan ha på aggressiv og hensynsløs kjøreatferd.