

Sammendrag:

Utviklingen i oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser

Årlig begås det svært mange trafikkforseelser. De færreste av dem oppdages av myndighetene. Oppdagelsesrisikoen er høyest ved promillekjøring, grove fartsøvertredelser, manglende bruk av bilbelter og bruk av håndholdt mobiltelefon. Oppdagelsesrisikoen for promillekjøring gikk ned fra 1981-82 til 2005-06. Oppdagelsesrisikoen ved fartsøvertredelser har økt de siste årene, fordi det er blitt flere fotobokser og disse brukes mer intenst enn før.

Oppdagelsesrisiko ved trafikkforseelser

Med oppdagelsesrisiko ved trafikkforseelser menes sannsynligheten for at en trafikkforseelse blir oppdaget og reagert mot av håndhevende myndighet. Oppdagelsesrisiko er beregnet som antallet oppdagede trafikkforseelser per million ulovlig kjørte kilometer, det vil si per kilometer som er kjørt mens en nærmere angitt forseelse er begått. Oppdagelsesrisiko i perioden 2004-2008 og utvalgte tidligere perioder er beregnet for:

- Fartsøvertredelser
- Promillekjøring
- Kjøring under påvirkning av medikamenter eller narkotika
- Manglende bruk av bilbelter
- Brudd på kjøre- og hviletidsregler
- Bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring

For andre trafikkforseelser foreligger det ikke gode nok opplysninger om omfanget av dem til å kunne beregne oppdagelsesrisikoen. Oppdagelsesrisikoen for forseelsene på listen over er høyest for promillekjøring (32 oppdagede tilfeller per million kilometer kjørt med promille over 0,2). Oppdagelsesrisikoen er lavest for kjøring under påvirkning av medikamenter eller narkotika og brudd på kjøre- og hviletidsreglene (mindre enn 5 oppdagede tilfeller per million ulovlig kjørte kilometer). For fartsøvertredelser, manglende bruk av bilbelte og bruk av mobiltelefon ligger oppdagelsesrisikoen på 12-14 oppdagede tilfeller per million ulovlig kjørte kilometer.

Utvikling av oppdagelsesrisiko over tid

Oppdagelsesrisikoen ved fartsovertredelser er beregnet for periodene 1971-76, 1980-84, 1993-2002 og 2004-06. Oppdagelsesrisikoen gikk ned fram til 1980-årene, men har senere økt igjen. Hele økningen i oppdagelsesrisiko de siste årene skyldes økt bruk av automatisk fartskontroll (fotobokser). Oppdagelsesrisikoen knyttet til kontroller utført av polititjenestemenn har gått ned i hele perioden etter 1970-årene.

Oppdagelsesrisikoen ved promillekjøring er beregnet for periodene 1981-82 og 2005-06. For promille over 0,5 er oppdagelsesrisikoen redusert fra den første til den siste perioden. I 1981-82 var kjøring med promille mellom 0,2 og 0,49 tillatt, i 2005-06 var dette forbudt. Oppdagelsesrisikoen ved kjøring med lavpromille er meget lav.

Oppdagelsesrisikoen ved manglende bruk av bilbelte er beregnet for periodene 1980-84, 1993-99 og 2004-06. Oppdagelsesrisikoen er økt betydelig fra den første til den siste av disse periodene. Bruken av bilbelter har også økt i samme periode.

Oppdagelsesrisikoen ved brudd på kjøre- og hviletidsreglene er beregnet for 1984-85 og 2004-08. Oppdagelsesrisikoen økte fra den første til den siste perioden.

For øvrige trafikkforseelser er det ikke funnet data som gjør det mulig å beregne utviklingen av oppdagelsesrisikoen over tid.

Trafikantenes opplevde oppdagelsesrisiko

Det er gjennomført telefonintervjuer av 1000 førerkortinnehavere for bil (klassene B og BE) for å kartlegge hvordan de opplever oppdagelsesrisikoen ved trafikkforseelser.

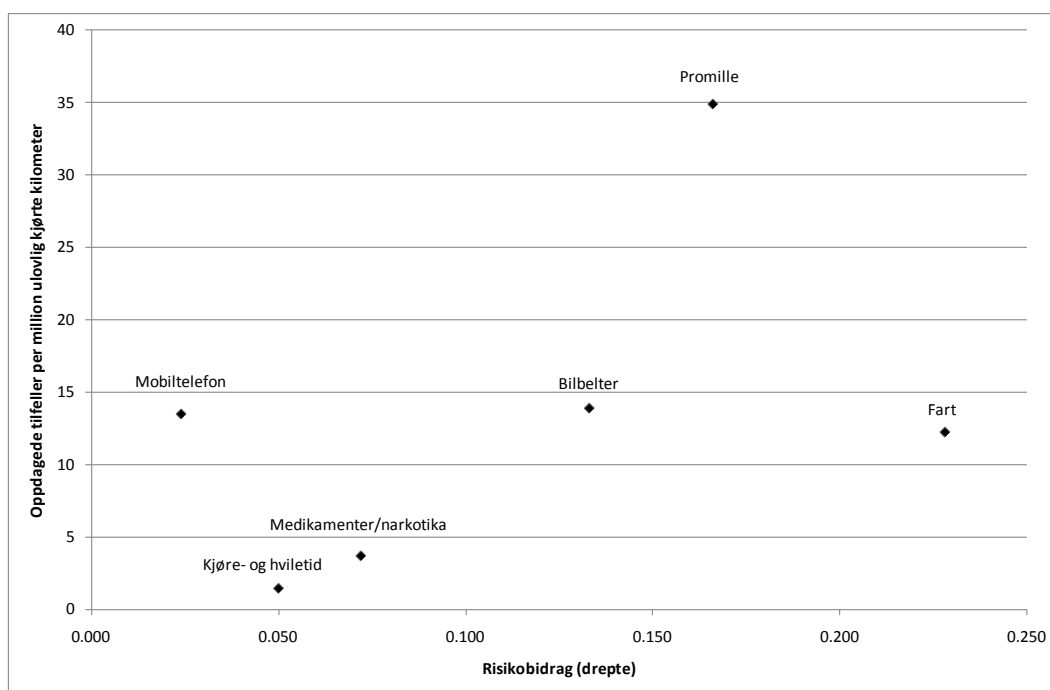
Vel 78 % av de spurte var ikke stoppet og kontrollert i trafikken siste år. 15 % var stoppet og kontrollert en gang, 7 % var stoppet og kontrollert mer enn en gang. Det var 61 % som korrekt oppga at oppdagelsesrisikoen var høyere for fartsovertredelser på mer enn 10 km/t enn for promillekjøring med promille over 0,2 og manglende bruk av bilbelter. Derimot oppga bare 32 % at oppdagelsesrisikoen ved kjøring med promille over 1,0 er høyere enn ved en fartsovertredelse på 10-15 km/t eller kjøring i amfetaminrus. Flertallet (54 %) oppga her, feilaktig, at oppdagelsesrisikoen er høyere for fartsovertredelser på 10-15 km/t enn for promillekjøring med promille over 1,0.

Det synes som om bilistene overvurderer oppdagelsesrisikoen ved fartsovertredelser. Om lag 60 % svarte at en fører som konsekvent holder en fart 15 km/t over fartsgrensen på en veg med fartsgrense 80 km/t kan regne med å tatt hvert år eller hvert tredje år. Beste anslag på hvor ofte en slik fører vil bli oppdaget er hvert sjette år. Bilistene tror også at det er langt flere fotobokser langs vegene enn det faktisk er.

Trafikkforseelsers bidrag til skader i trafikken

Det er beregnet hvor mye 15 nærmere angitte trafikkforseelser bidrar til ulykker og skader i trafikken. Beregningene tyder på at dersom man kunne eliminere alle disse forseelsene, kan antallet drepte reduseres med drøye 50 % og antallet skadde reduseres med drøye 30 %. Det er med andre ord store muligheter for å bedre trafikksikkerheten ved å oppnå bedre overholdelse av vegtrafikklovgivningen.

De tre forseelsene som gir det største bidraget til antall drepte i trafikken er fartsovertredelser (nær 23 %), promillekjøring (nær 17 %) og manglende bruk av bilbelter (13 %). Figur S.1 viser sammenhengen mellom det bidrag ulike forseelser gir til antallet drepte i trafikken (angitt som proporsjon) og oppdagelsesrisikoen knyttet til vedkommende trafikkforseelse.



Figur S.1: Sammenheng mellom ulike forseelsers bidrag til antall drepte i trafikken og oppdagelsesrisiko knyttet til forseelsen

Oppdagelsesrisiko ved fartsovertredelser er relativt lav vurdert ut fra det store bidrag fartsovertredelser gir til antall drepte i trafikken.

Tiltak for å redusere trafikkforseelser

Det kan tenkes en rekke tiltak som kan redusere omfanget av trafikkforseelser. Følgende tiltak er drøftet i rapporten:

- Veg- og trafikktekniske tiltak
 - Fartsvisningstavler
 - Andre variable skilt
 - Fartsdempende tiltak og vegoppmerking
 - Utbygging av automatisk trafikkontroll
- Kjøretøytekniske tiltak
 - Intelligent fartstilpasning (ISA)
 - Alkolås
 - Beltevarslere eller integrert beltelås
- Kontrolltiltak
 - Fartskontroll
 - Rusmiddelkontroll
 - Bilbeltekontroll
- Forsikringsvilkår, belønningssystemer
 - Redusert premie for sikkerhetsutstyr
 - Innkjøpsforskrifter for offentlig sektor

Alle disse tiltakene kan bidra til å redusere antall forseelser i trafikken og antall ulykker, skadde eller drepte som er knyttet til forseelsene.