

Sammendrag:

Utvikling i oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser. En oppdatering

TØI rapport 1361/2014

Forfattere: Rune Elvik, Astrid Amundsen,
Oslo 2014 46 sider

Rapporten oppdaterer tidligere beregninger av oppdagelsesrisiko ved trafikkforseelser. Seks forseelser er inkludert: Fartsovertredelser, promillekjøring, manglende bruk av bilbelter, kjøring under påvirkning av medikamenter eller narkotika, brudd på kjøre- og hviletid og bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring. Alle disse forseelsene er redusert de siste årene. Oppdagelsesrisikoen er redusert for fartsovertredelser og brudd på kjøre- og hviletid. For de øvrige forseelser er oppdagelsesrisikoen økt de siste årene. Trafikantene synes å overvurdere oppdagelsesrisikoen og tror at det er mer sannsynlig at en fartsovertreder vil bli oppdaget av politiet enn det faktisk er og overvurderer voldsomt antall ATK-punkter som finnes på vegnettet. De mest effektive tiltak for å redusere omfanget av trafikkforseelser er knyttet til kjøretøyene. Eksempler på slike tiltak er intelligent fartstilpasning (ISA), alkoholås og bilbeltepåminner.

Denne rapporten er en oppdatering av TØI-rapport 1059/2010, utviklingen i oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser. Rapporten oppdaterer kunnskap om oppdagelsesrisiko til 2013 eller det seneste året det foreligger brukbare opplysninger om omfanget av trafikkforseelser for. Rapporten tar for seg omfanget av trafikkforseelser, oppdagelsesrisiko ved slike forseelser, trafikantenes oppfatning av oppdagelsesrisiko ved trafikkforseelser og tiltak for å redusere omfanget av trafikkforseelser eller øke oppdagelsesrisikoen ved slike forseelser.

Omfanget av trafikkforseelser

For de aller fleste trafikkforseelser vet vi lite eller ingen ting om hvor vanlige de er. Vi vet for eksempel ikke noe om hvor ofte vikeplikten ikke blir overholdt, hvor ofte det kjøres mot rødt lys eller hvor vanlig det er å holde for kort tidsluke til forankjørende. Det har kun lyktes å skaffe brukbare opplysninger om seks forseelser:

- Fartsovertredelser
- Promillekjøring
- Manglende bruk av bilbelte
- Kjøring under påvirkning av medikamenter eller narkotika
- Brudd på regler om kjøre- og hviletid
- Bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring

Alle disse forseelsene er redusert de siste årene. Undersøkelsen tyder slik sett på at trafikantene blir stadig mer lovlydige.

I gjennomsnitt for årene 2004-06 ble 49,0 % av trafikkarbeidet utført over fartsgrensen. For årene 2012-13 (gjennomsnitt) var dette redusert til 44,5 % av trafikkarbeidet.

For promillekjøring foreligger bare opplysninger fra 2005-06 og 2008-09, altså kun med få års mellomrom. Opplysningene tyder likevel på redusert promillekjøring, fra en beregnet andel på 0,37 % av trafikkarbeidet (med promille over 0,2) i 2005-06 til 0,27 % av trafikkarbeidet i 2008-09.

Bilføreres bruk av bilbelte har økt fra et gjennomsnitt på 89,8 % i 2004-06 til et gjennomsnitt på 95,9 % i 2012-13. Tallene omfatter kun lette biler, men bruken av bilbelter har økt også i tunge kjøretøy.

Når det gjelder medikamenter og narkotika, er beregninger av bruken på ulike tidspunkt ikke helt sammenlignbare. De mest sammenlignbare beregninger for årene 2005-06 og 2008-09 tyder på at kjøring under påvirkning av åtte ulike medikamenter eller narkotiske stoffer er redusert fra ca. 3,5 % av trafikkarbeidet (2005-06) til ca. 2,0 % av trafikkarbeidet (2008-09).

Brudd på bestemmelsene om daglig kjøretid og døgnhvile er redusert fra 12,0 % av trafikkarbeidet utført av tunge kjøretøy (totalvekt 3,5 tonn eller mer) i gjennomsnitt for 2006-08 til 8,6 % i gjennomsnitt for 2012-13.

Opplysninger om bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring tyder på at andelen av trafikkarbeidet der håndholdt mobiltelefon benyttes er redusert fra 2,5 % i 2008 til 0,9 % i 2013.

Oppdagelsesrisiko ved trafikkforseelser

Oppdagelsesrisikoen er regnet som antall reaksjoner mot trafikkforseelser per million kilometer kjørt ulovlig, det vil si kjørt over fartsgrensen, med promille, uten bilbelte, og så videre.

Reaksjoner mot fartsøvertredelser omfatter forenklete forelegg og anmeldelser. Oppdagelsesrisikoen, alle fartsgrenser sett under ett, er redusert fra 12,3 per million kilometer kjørt over fartsgrensen i 2004-06 til 10,6 per million kilometer over fartsgrensen i 2012-13. Nedgangen er statistisk signifikant. Ved fartsgrenser inntil 60 km/t er oppdagelsesrisikoen økt fra 14,7 (2004-06) til 16,9 (2012-13) per million kilometer kjørt over fartsgrensen. Økningen er statistisk signifikant. Ved fartsgrenser 70 km/t eller høyere er oppdagelsesrisikoen redusert fra 10,8 per million kilometer kjørt over fartsgrensen til 7,4 per million kilometer kjørt over fartsgrensen. Nedgangen er statistisk signifikant. Selv om oppdagelsesrisikoen er redusert, viser fartsdata en synkende andel fartsøvertredelser. Et unntak fra denne tendensen er veger med fartsgrense 90 eller 100 km/t. Der er andelen overtredelser økt.

Reaksjoner mot promillekjøring omfatter bot, betinget fengsel eller ubetinget fengsel og ulike kombinasjoner av disse reaksjonene. Reaksjonene er differensiert etter promillenivå. Ubetinget fengsel benyttes som hovedregel kun når promillen er 1,5 eller høyere. Oppdagelsesrisikoen er økt fra 45,4 per million kilometer kjørt med promille på 0,2 eller mer (2005-06) til 59,4 per million kilometer kjørt med promille (2008-09). Økningen er statistisk signifikant.

Gebyr er reaksjonen mot manglende bruk av bilbelte. Oppdagelsesrisikoen er økt fra 13,0 per million kilometer kjørt uten belte (2004-06) til 18,7 per million kilometer kjørt uten belte (2012-13). Økningen er statistisk signifikant.

Det føres ikke statistikk over reaksjoner mot kjøring under påvirkning av medikamenter eller narkotika. Her er derfor antall positive funn ved kliniske analyser utført av Folkehelseinstituttet benyttet som indikator på antall oppdagede tilfeller. Basert på samme stoffer i 2008-09 som i 2005-06 er oppdagelsesrisikoen økt fra 3,8 per million kilometer kjørt under påvirkning av medikamenter eller narkotika (2005-06) til 7,0 per million kilometer kjørt under påvirkning av medikamenter eller narkotika (2008-09). Økningen er statistisk signifikant. Grunnlagsmaterialet tyder på at det meste av den beregnede økningen i oppdagelsesrisiko kan tilskrives at omfanget av medikament- eller narkotikapåvirket kjøring synes å være redusert, ikke at antallet oppdagede tilfeller har økt så mye.

Reaksjonen mot brudd på kjøre- og hviletid er politianmeldelse. Oppdagelsesrisikoen ved brudd på bestemmelser om daglig kjøretid og/eller døgnhvil er redusert fra 1,5 per million ulovlig kjørte kilometer i 2006-08 til 1,1 per million ulovlig kjørte kilometer i 2012-13. Nedgangen er statistisk signifikant.

Reaksjonen mot bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring er forenklet forelegg. Oppdagelsesrisikoen er økt fra 13,5 per million kilometer kjørt med håndholdt mobil (2008) til 48,7 per million kilometer kjørt med håndholdt mobil (2013). Økningen er statistisk signifikant. Den skyldes både at antall reaksjoner har økt og at beregnet antall kilometer kjørt er redusert.

Trafikantenes opplevde oppdagelsesrisiko

Et utvalg på 1.000 innehavere av førerkort for bil ble spurt om sine erfaringer med kontroll i trafikken og oppfatninger om oppdagelsesrisiko. 77 % av de spurte var ikke blitt stoppet i politikontroll siste år. Denne andelen er praktisk talt den samme som ved en tilsvarende undersøkelse for fire år siden. Et flertall av de spurte har en riktig oppfatning om hvilken forseelse som har høyest oppdagelsesrisiko av en fartsovertredelse på mer enn 10 km/t, kjøring med promille over 0,2 og manglende bruk av bilbelte (oppdagelsesrisikoen er høyest ved fartsovertredelsen).

Bilførerene overvurderer sannsynligheten for at en fører som kronisk bryter fartsgrensen vil bli oppdaget av politiet. Beregnet på en skala fra 0 til 1, der 0 er at føreren aldri blir tatt av politiet og 1 er at han sikkert blir tatt (senest i løpet av et år), er gjennomsnittssvaret 0,341. Beregnet faktisk oppdagelsesrisiko er 0,130. En tilsvarende overvurdering av oppdagelsesrisikoen ble funnet for fire år siden.

Antallet ATK-punkter langs vegnettet overvurderes kolossalt. I gjennomsnitt svarer førerne at det er 6.940 ATK-punkter. Det faktiske antallet i 2013 var 343.

Gjennomsnittssvaret påvirkes av noen få som oppgir veldig høye tall. Bruker man i stedet mediansvaret (det tallet som halvparten svarer flere enn og halvparten svarer færre enn), er det 700 fotobokser, som fortsatt er omtrent dobbelt så mange som det faktiske tallet.

Tiltak for å redusere forseelser og øke oppdagelsesrisikoen

Det kan tenkes flere tiltak både på vegnettet, i kjøretøyene og i form av endret kontroll som kan redusere omfanget av trafikkforseelser og øke oppdagelsesrisikoen ved slike forseelser. Hvis man holder seg til de tiltak norske myndigheter kan iverksette på kort sikt, er følgende tiltak de mest aktuelle.

Fartsvisingstavler gir en nytte som er større enn kostnadene når trafikkmengden er mer enn 5.000 kjøretøy per døgn.

En økning av tradisjonell politikontroll til omkring det tredobbelte av dagens nivå er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Fortsatt utbygging av streknings-ATK er, som en gjennomsnittsbetraktning, samfunnsøkonomisk lønnsomt når trafikkmengden er mer 3.000 kjøretøy per døgn.

På lengre sikt kan man tenke seg at ny teknologi, særlig kjøretøyteknologi, vil redusere behovet for politikontroll i trafikken.