

Sammendrag:

Påvirkning av fart: En vurdering av politiovervåking, automatisk trafikkontroll, sanksjoner mot regelbrudd, informasjonskampanjer, individuell og kollektiv tilbakemelding

Notatet er en litteraturstudie som tar for seg fem tiltaks virkning på fart. De fem tiltakene er: politiovervåking, automatisk trafikkontroll (ATK), sanksjoner mot regelbrudd, informasjonskampanjer, individuell og kollektiv tilbakemelding. Påvirkning av fart er det tema som primært besvares i notatet, men informasjon om tiltakenes virkning på ulykkene, nytte-kostnadsforholdet og publikums holdning til og akseptering av tiltakene er berørt i den grad det foreligger opplysning om dette.

Det gjennomgående trekk ved undersøkelser om politiovervåkingens effekt på fart, er en klar og konsistent tendens til at stasjonære fartskontroller reduserer gjennomsnittsfart, andel overtredelser og/eller spredning. Flere studier viser også en reduksjon i ulykkene. Det er ikke dokumentert effekt av rene mobile kontrollformer, effekt av disse opptrer bare i kombinasjon med stasjonære kontrollformer. Det er heller ikke dokumentert effekt av overvåking med sivile biler. Denne kontrollformen er imidlertid ikke tilfredsstillende undersøkt. Det kan eventuelt foreligge en spesialpreventiv effekt, men denne er ikke studert og dermed heller ikke kjent.

Resultatene som foreligger fra studier av automatisk trafikkontroll går ganske entydig i retning av å påvise reduksjon av fart og/eller ulykker. Studiene viser reduksjoner i personskadeulykkene på 32-82%. For alle ulykkestyper samlet ligger reduksjonen på 14-46%. Det er gjennomgående store reduksjoner i gjennomsnittsfart og andel overtredelser, men små reduksjoner i spredning. Resultater fra Sverige viser avstandshalo-effekter ved ATK-bokser på ± 500 m i tettbygd strøk og ± 1 km utenfor tettbygd strøk. Finske resultater indikerer halo-effekter på 0,5 km, 2,5 km, 4 km og 10 km etter ATK-boks, men her er tallene usikre idet det er ukjent om det foreligger statistisk signifikantesting. En majoritet av undersøkelsene har benyttet et forskningsdesign som inkluderer bruk av referansestrekning - mange av undersøkelsene virker metodisk sett solide, men mesteparten av undersøkelsene har imidlertid ikke testet resultatene mht statistisk signifikans. Dette er en klar svakhet ved studiene.

Sanksjoner mot regelbrudd omfatter en gjennomgang av virkning av bøter, advarsler, inndraging av førerkort og prikkbelastning. Ut fra undersøkelser av bøter kan en ikke hevde at bøter ikke påvirker førernes fartsvalg og heller ikke at endringer i bøtestørrelser er uten virkning. Det er imidlertid sannsynlig at virkningen av bøter er avhengig av overvåkningsnivået. Hvis det ikke er overvåking, og subjektiv oppdagelsesrisiko er null, spiller det ingen rolle hvilken størrelse bøtene har. Er derimot den subjektive oppdagelsesrisikoen høy (den påvirkes bl a av faktisk overvåkningsnivå) kan følsomheten for bøtestørrelsen bli stor.

Resultatene fra undersøkelser om bruk av advarsler tyder på at det er mulig å påvirke førernes atferd (inkludert kjørefart) gjennom advarselsbrev. Det er mer uklart om brevets form (vennlig-truende, personlig-upersonlig) har noen betydning for effekten. Denne uklarheten kan ha sammenheng med brevets innhold. Resultatene fra undersøkelser om virkningen av brevets form er imidlertid motstridende. Det kan ikke utelukkes at formen har betydning, men med dagens viten er det ikke mulig å avgjøre hvilken form som gir best resultat.

Én undersøkelse kan tyde på at inndragning av førerkort har en generalpreventiv virkning. Tre andre undersøkelser har sett på den spesialpreventive effekten av førerkortinndragning. To av disse finner en positiv effekt av inndragningen mens det i den tredje ikke ble funnet noen effekt. Denne forskjellen kan skyldes lengden av inndragningstiden. Det ser derfor ut til at inndragning av førerkort både har en general- og spesialpreventiv effekt om inndragningstiden ikke er for kort. Resultatene kan også tyde på at den spesialpreventive effekten varer ut over inndragningstiden og at den positive effekten både skyldes mindre kjøring og mer forsiktig kjøring.

Undersøkelser om prikkbelastning tyder på at prikkbelastning har en preventiv effekt gjennom at førere med mange prikker etablerer en mer lovlydig og forsiktig kjøring. En slik virkning er rimelig når en tenker på at det for førere med prikkbelastning opp mot reaksjonsgrensen vil neste forseelse/lovbrudd kunne få meget alvorlige konsekvenser, vanligvis inndragning av førerkortet. Det er rimelig å anta at prikkbelastning vil ha en positiv effekt så lenge sanksjonene som følger av for mange prikker, har en avskrekkende virkning.

Resultatene fra gjennomførte undersøkelser om informasjonskampanjer tyder på at det er mulig å endre kjøreatferden (og da innbefattet kjørefarten) gjennom kampanjer og andre informasjonstiltak. I noen undersøkelser finner man imidlertid ingen effekt. Denne forskjellen kan skyldes ulikheter i kampanjene og informasjonstiltakene som er anvendt, både når det gjelder innhold, omfang, informasjonskanaler som er brukt og trafikk sikkerhets-situasjonen når tiltaket settes i verk. Det synes som om informasjon som krever en viss gjennomtenkning fra mottakerens side virker bedre enn informasjon som krever lite bearbeiding av mottakeren. Det er verd å merke seg at kampanjer/aksjoner som er koplet sammen med økt overvåking og som informerer om økt overvåking ofte synes å gi positiv effekt. Kampanjer/aksjoner og andre former for informasjonstiltak kan påvirke

atferd og ulykkesrisiko, men det er usikkerhet om hva som skal til for å oppnå slike resultater. Det vil derfor være usikkert hva en kan oppnå ved å gjennomføre slike tiltak.

Undersøkelser av individuell tilbakemelding av fart er relativt entydige mhp å dokumentere en reduksjon på fartsnivå, men det er bare to som kan sies å ha benyttet et tilfredsstillende eksperimentelt design ved gjennomføringen av eksperimentene. Ved disse studier observeres ingen tidshalo-effekter. To andre studier hevder å ha observert tidshalo-effekter på 2-5 uker, men forskningsdesignet ved disse er ikke tilfredsstillende. Det er observert avstandshalo-effekter på 3-400 meter. I Finland hevder man å ha observert en avstandshalo-effekt på 10 km, et resultat vi stiller oss noe tvilende til pga undersøkelsesopplegget.

Undersøkelser av kollektiv tilbakemelding av fart har vist at dette kan redusere gjennomsnittsfart, andel overtredelser og ulykker. En majoritet av disse studier er utført av Van Houten og medarbeidere og er i liten grad oppnådd av andre forskere. Van Houten og Nau kommenterer i en artikkel fra 1983 at de beste resultater har vært oppnådd når det ble gitt tilbakemelding om at 80-90% har holdt fartsgrensen - underforstått: Andeler under dette nivå har ikke gitt så gode effekter mht fartsreduksjon. Det har derfor vært en del diskutert hvilke kriterier som egentlig har vært benyttet - eller hvilken definisjon mht «overskridelse av fartsgrensen» som har vært anvendt. Man sitter igjen med et inntrykk av at man har unngått å gi tilbakemelding hvis andelen som overskrider fartsgrensen har vært større enn 50% idet man har vurdert dette som «demoraliserende» for potensielle fartsovertredere. I dette ligger det også en oppfatning om at man ved enkelte eksperimenter har vært meget «raus» - eller rett og slett manipulerende med hvilken kriterieverdi som er benyttet for fastsettelse av «prosentandel som har holdt fartsgrensen».