

Oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser

Beregninger for 2006-2022

TØI rapport 2032/2024 • Forfatter: Rune Elvik • Oslo 2024 • 40 sider

Trafikkforseelser, herunder fartsovertredelser, ruspåvirket kjøring og manglende bruk av bilbelter har lenge vært ett av våre største trafikksikkerhetsproblemer. I denne rapporten oppdateres beregninger av oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser som tidligere er gjort i 2010 og 2014. De viktigste resultater kan oppsummeres slik:

1. De siste årene er oppdagelsesrisikoen for manglende bilbeltebruk, promillekjøring, kjøring under påvirkning av medikamenter eller narkotika, bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring og brudd på kjøre- og hviletidsreglene redusert. Oppdagelsesrisikoen for fartsovertredelser har økt.
2. Det reageres sjelden mot fartsovertredelser som er mindre enn 6 km/t. Oppdagelsesrisikoen for disse overtredelsene er svært lav.
3. For fartsovertredelser på 6 km/t og mer øker oppdagelsesrisikoen jo større overtredelsen er.
4. I gjennomsnitt er oppdagelsesrisikoen ved fartsovertredelser på litt over 10 per million kilometer kjørt over fartsgrensen. Dette må karakteriseres som lavt. Det betyr at man statistisk sett kan kjøre ca. 100.000 kilometer mellom hver gang man blir oppdaget.
5. Det har ikke latt seg gjøre å beregne hvordan oppdagelsesrisikoen ved promillekjøring varierer etter promillenivå. Tidligere beregninger av dette må regnes som svært usikre.
6. Trafikantene tror at oppdagelsesrisikoen for fartsovertredelser er høyere enn den faktisk er. Det er ikke ønskelig å redusere den subjektive oppdagelsesrisikoen. For å unngå dette er det viktig at kontroller er synlige, utføres der mange trafikanter ser dem og blir omtalt i massemedia.
7. Det finnes en rekke tiltak det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å iverksette for å redusere omfanget av trafikkforseelser og trafikkskader som kan knyttes til forseelsene.

Trafikkforseelser som er studert

Denne rapporten presenterer oppdaterte beregninger av oppdagelsesrisikoen for trafikkforseelser. Tidligere beregninger ble gjort i 2010 og 2014. Studien omfatter de forseelsene det finnes gode nok kunnskaper om omfanget av til å beregne oppdagelsesrisiko. Dette gjelder følgende forseelser:

- Fartsovertredelser
- Ruspåvirket kjøring (alkohol, medikamenter eller narkotika)
- Manglende bruk av bilbelter

- Bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring
- Brudd på kjøre- og hviletidsreglene

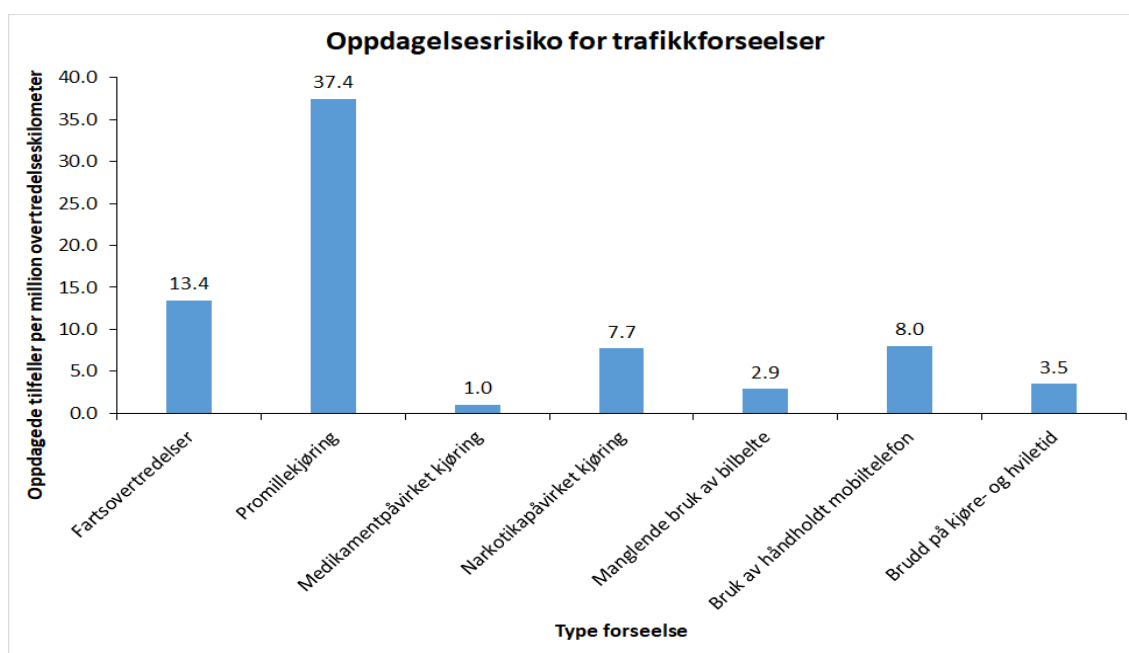
Omfanget av disse forseelsene er angitt ved antall overtredelseskilometer kjørt. En overtredelseskilometer er en kilometer kjørt mens en forseelse begås, for eksempel en kilometer kjørt over fartsgrensen. Oppdagelsesrisikoen er angitt ved:

$$\text{Oppdagelsesrisiko} = \frac{\text{Oppdagede tilfeller}}{\text{Million overtredelseskilometer}}$$

For fartsovertredelser er det skilt mellom små og store overtredelser. For de øvrige forseelser har en inndeling etter grovhet ikke vært mulig på grunn av manglende data. Studien dekker perioden 2006-2022 og dekker dermed de årene som inngikk i de to tidligere studiene (2010 og 2014).

Oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser

Figur S 1 viser beregnet oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser i 2022. For medikamentpåvirket og narkotikapåvirket kjøring gjelder tallene 2017.



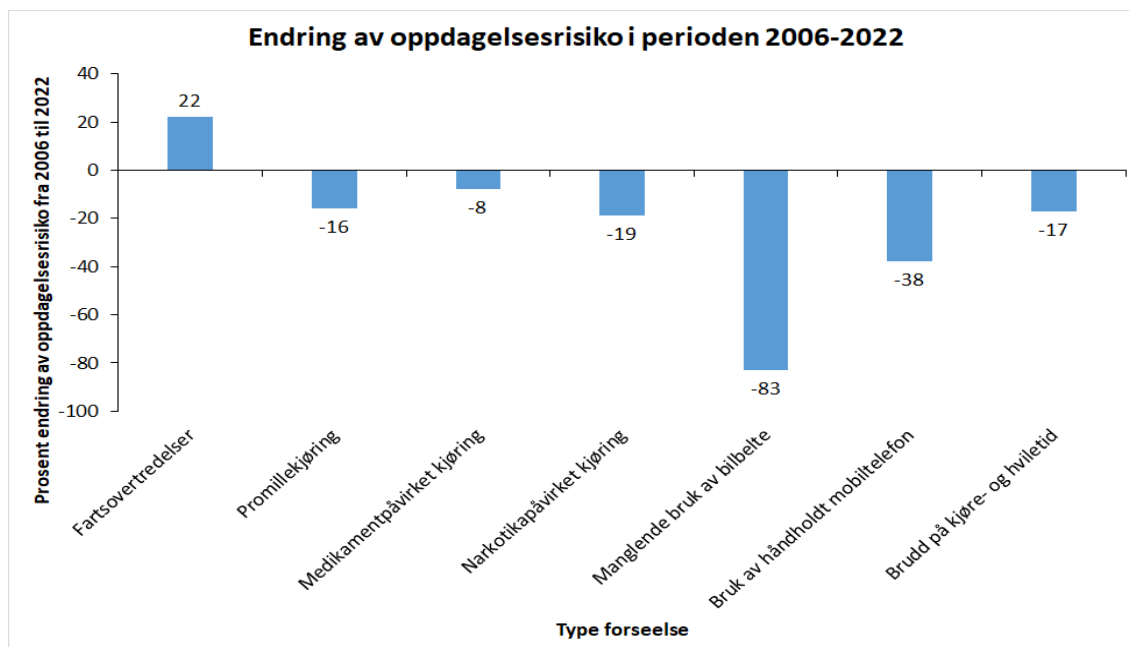
Figur S 1: Oppdagelsesrisiko for trafikkforseelser etter type forseelse.

Promillekjøring har høyest gjennomsnittlig oppdagelsesrisiko. For fartsovertredelser varierer oppdagelsesrisikoen etter hvor grov overtredelsen er. Den øker jo høyere farten er. For de groveste overtredelsene, der forenklet forelegg ikke kan benyttes (over 35 km/t på veier med fartsgrense 80 km/t), var oppdagelsesrisikoen i 2022 på 184 per million overtredelseskilometer.

I tidligere studier er oppdagelsesrisikoen for promillekjøring fordelt på promillenivåer. I denne undersøkelsen, som bygger på Utrykningspolitiets vegkantundersøkelser av promillekjøring, kan ikke oppdagelsesrisiko ved ulike promillenivåer beregnes fordi resultatene av vegkantundersøkelsene ikke kan fordeles på promillenivå. De viser bare om promillen var over eller under 0,2. Tidligere studier viste økende oppdagelsesrisiko med økende promillenivå.

Endringer over tid i oppdagelsesrisiko

Figur S 2 viser endringer i oppdagelsesrisiko fra 2006 til 2022. For medikament- og narkotika-påvirket kjøring gjelder endringen fra 2006 til 2017. For bruk av håndholdt mobiltelefon gjelder den fra 2008 til 2022. For brudd på kjøre- og hviletid, gjelder endringen fra 2017 til 2022.



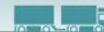
Figur S 2: Endringer i oppdagelsesrisiko i perioden 2006-2022 for ulike overtredelser. Prosent.

Oppdagelsesrisikoen er redusert for alle forseelser unntatt fartsovertredelser. Utviklingen i perioden 2006-2022 har vært ulik for ulike typer forseelser. For fartsovertredelser sank oppdagelsesrisikoen i første halvdel av perioden, men har senere økt igjen til et høyere nivå enn ved starten av perioden. Oppdagelsesrisikoen for promillekjøring økte fra 2006 til 2019, men gikk ned fra 2019 til 2022 og var da lavere enn i 2006. Oppdagelsesrisikoen for manglende bruk av bilbelte var betydelig høyere enn i 2022 fram til 2017, men har senere falt kraftig. Bruken av bilbelter ser likevel ut til å holde seg høy, trolig takket være at over 90 % av personbilene i Norge i dag har bilbeltepåminner. Oppdagelsesrisikoen for brudd på kjøre- og hviletid gikk ned fram til 2021, men økte igjen i 2022 og 2023. Det ser ut til å ha vært mindre kontroll under Covid-19 pandemien.

Trafikantenes opplevde oppdagelsesrisiko

Gjennom spørreundersøkelser blant et utvalg av førerkortinnehavere, er trafikantenes opplevde oppdagelsesrisiko kartlagt. Med opplevd oppdagelsesrisiko menes den oppdagelsesrisiko trafikantene tror det er for ulike forseelser. Den opplevde oppdagelsesrisikoen kan stort sett ikke måles på samme måte som den faktiske, så en direkte sammenligning er, med et par unntak, ikke mulig.

De fleste har en korrekt oppfatning av hva som har høyest oppdagelsesrisiko av: (1) å kjøre mer enn 10 km/t for fort, (2) å kjøre med promille over 0,2 og (3) å kjøre uten bilbelte. Riktige svar både i 2010, 2014 og 2024 var å kjøre mer enn 10 km/t over fartsgrensen. Det var, henholdsvis, 61 %, 56 % og 77 % som svarte dette.



Et spørsmål gjaldt en fører som alltid kjørte 15 km/t over fartsgrensen på en veg med fartsgrense 80 km/t uten automatisk trafikkontroll. Respondentene ble spurt hvor ofte de trodde føreren ville bli tatt, med svarmuligheter som varierte fra at føreren ville bli tatt det første året og nedover til at føreren aldri ville bli tatt. Andre svarmuligheter var å bli tatt hvert tredje år, hvert sjette år, og så videre. Disse svarene kan omregnes til en forventet årlig oppdagelsesrisiko som kan sammenlignes med den faktiske årlige oppdagelsesrisiko.

Det gjennomsnittlige svaret fra trafikantene viser at de overvurderer oppdagelsesrisikoen betydelig. I 2010 var den opplevde gjennomsnittlig oppdagelsesfrekvensen om lag 5 ganger så høy som den faktiske. I 2014 var dette redusert til 3,7-4,5 ganger høyere enn faktisk oppdagelsesrisiko og i 2024 til 2,2-2,4 ganger høyere enn faktisk oppdagelsesrisiko. De som kjører lengst per år har den mest realistiske oppfatningen av oppdagelsesrisiko.

Et annet spørsmål der svarene kan sammenlignes med det som faktisk er riktig, gjelder hvor mange fotobokser (ATK-punkter) det er langs norske veger. Svarene er her sterkt påvirket av et fåtall «protestsvar» som oppgir fullstendig urealistiske tall, som at det finnes 10 millioner fotobokser. Mediansvar er derfor benyttet. Det er det tallet der 50 % svarer et lavere tall og 50 % svarer et høyere tall.

I alle tre undersøkelser ble det faktiske antall ATK-punkter overvurdert med en faktor på 1,6-2,2. Det vil si at mediantrafikanter tror at det er omkring 60 % til 120 % flere ATK-punkter enn det faktisk er.

Tiltak for økt oppdagelsesrisiko og færre forseelser

Det finnes flere tiltak som kan øke oppdagelsesrisikoen for trafikkforseelser og redusere antall forseelser og de skader som har sammenheng med dem. Som en del av undersøkelsen ble det beregnet hva som er en samfunnsøkonomisk lønnsom innsats for ulike tiltak og hvilken nedgang en slik innsats vil gi i antall drepte og hardt skadde, som er målgruppen for Nullvisjonen.

Tabell S 1 viser resultatet av beregningene.

De mulige virkinger av tiltakene kan ikke legges sammen, men beregningene viser at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke bruken av flere tiltak som kan redusere omfanget av trafikkforseelser og de trafikkskader som følger av forseelsene. Økning av satsene for gebyr og forenklet forelegg var ifølge beregningene ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Tabell S 1: Mulige virkninger av tiltak for økt oppdagelsesrisiko og færre forseelser.

Tiltak	Beregnet årlig nedgang i drepte eller hardt skadde
1. Tredobling av politikontroll generelt	113
2. Firedobling av politikontroll av førere av tunge biler	9
3. 70 % økning av Statens vegvesens tungbilkontroller	10
4. 120 nye ATK-punkter	6
5. 120 nye kilometer veg med streknings-ATK	4
6. Tvingende intelligent fartssperre på alle biler	107
7. Økning av bilbeltepåminner til 100 % av trafikken	2
8. Bilbeltelås i alle biler (koblet til tenningslås)	29
9. Alkolås for en årgang av promilledømte	35
10. 50 % økning av satser for gebyr og forenklet forelegg	3