

Sammendrag:

Evaluering av bruk av skilt ved bilbeltekontroller

En vegkantundersøkelse viser at skilting vegvesenets kontrollposter "Bilbeltekontroll" ikke fører til den ønskede økning av opplevd oppdagelsesrisiko for ikke-bruk av bilbelte. Slik merking kan tvert imot redusere den avskrekkende virkningen av kontrollen med hensyn til andre trafikklovbrudd.

Bilbelter er et effektivt trafiksikkerhetstiltak. Fortsatt bruker ca 10-15 prosent av bilførerne ikke belte. Myndighetene har som mål å øke bruken og ønsker derfor å undersøke ulike tiltak. Et mulig tiltak er økt synlighet ved å sette opp et skilt med teksten "Bilbeltekontroll" ved Statens vegvesens bilbeltekontroller (Figur S.1). Uten skilt er kontrollpostene som regel godt synlige, men bilister kan ikke forutse hva slags kontroll som foregår. Målsettingen er å øke den opplevde oppdagelsesrisikoen for ikke-bruk av bilbelte, og som en følge av dette øke bruken av bilbelte. Skiltet er plassert ved kontrollpostene slik at bilister som uten bilbelte ikke har mulighet til å ta på seg bilbelte før de eventuelt blir vinket inn til kontrollen.

Resultater fra en vegkantundersøkelse med intervjuer viser at synligheten av kontrollpostene øker når en setter opp skilt, men resultatene tyder ikke på at skiltet "Bilbeltekontroll" fører til økt opplevd oppdagelsesrisiko. Flere som har sett skiltet rapporterer at de vil øke sin beltebruk, men hvorvidt dette faktisk vil skje er usikkert. Skiltene kan ha en mulig uheldig virkning hvis den generelle avskrekkende virkning av kontrollposter blir redusert, fordi førere ikke lenger trenger å lure på hva (annet enn ikke-bruk av bilbelte) de kan ha gjort galt.



Figur S.1: Skilt brukt for å synliggjøre kontrollformålet "Bilbeltekontroll".

Vegkantundersøkelser med intervjuer

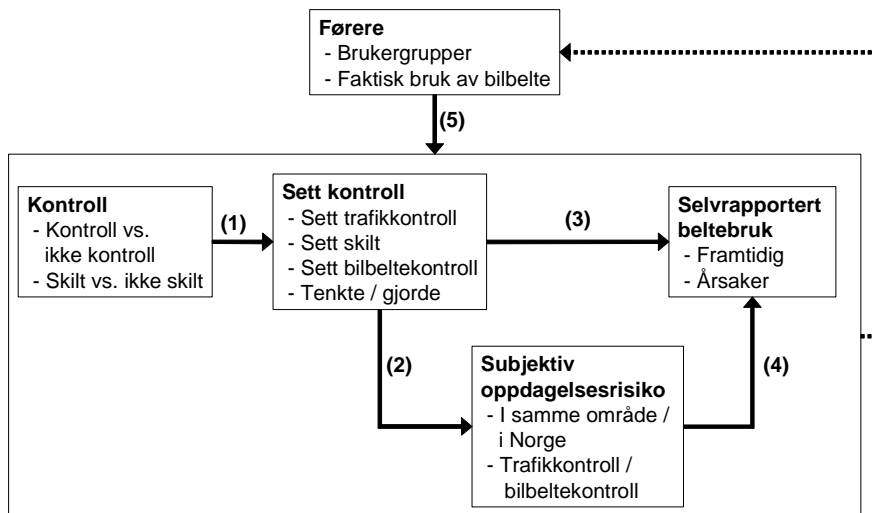
Det ble gjennomført 12 vegkantundersøkelser på 6 strekninger i Oslo og Akershus, med ulike forsøksbetingelser. Ved 10 av vegkantundersøkelsene var det en kontrollpost for bilbeltekontroll i kort avstand før spørrepostene. I 6 av disse 10 hadde en satt opp skilt for "Bilbeltekontroll" ved kontrollposten, ved de øvrige 4 var det ikke noe skilt. Ved to vegkantundersøkelser gjennomførte en intervjuer uten at bilførerne hadde passert en bilbeltekontroll. Til sammen ble 1112 bilførere intervjuet. Intervjuerne registrerte også bilbeltebruken.

Flere forhold antas å påvirke beltebruken

Utgangspunktet for tiltaket ligger i følgende antagelser;

- Skilting av type kontroll vil øke synligheten av kontrollen og bilistenes kunnskap om hva slags kontroll som foregår
- Kunnskap om hva slags kontroll som foregår vil øke den opplevde oppdagelsesrisiko ved bilbeltekontroller
- Økt opplevd oppdagelsesrisiko vil i sin tur føre til at de som ikke bruker bilbelte vil endre atferd og bruke belte oftere framover.

Svakheten i opplegget er at vi kun har data om intensjoner og ikke om hva folk faktisk vil gjøre, noe som vil kreve undersøkelser over tid. Resultatene verdi avhenger dermed av validiteten ved de indikatorer som er valgt for å vurdere mulig framtidig atferd og av i hvilken grad en kan støtte seg til kunnskap fra tidligere forskning om sammenheng mellom selvrapportert og faktisk atferd. Figur S.2 viser analyser som er gjennomført. Pilene indikerer hypoteser om sammenhenger.



Figur S.2: Hypoteser om sammenhenger mellom forekomst av kontroll/bruk av skiltet "Bilbeltekontroll", oppfattelse av kontrollen, oppdagelsesrisiko og mulig framtidig bilbeltebruk. Stiplet pil viser til sammenhenger med faktisk bilbruk som ikke er studert i dette prosjektet.

Fra intervjudataene brukte vi følgende variabler i analysene:

- *Førernes oppfattelse av og reaksjoner på kontroll* er svar på spørsmålene om de hadde sett en kontrollpost, om skiltet "Bilbeltekontroll" ble sett, om de trodde at kontrollposten var bilbeltekontroll, og hva de tenkte og gjorde da de oppdaget kontrollposten.
- *Subjektiv oppdagelsesrisiko for ikke-bruk av bilbelte og andre trafikklovbrudd* ble målt med spørsmål om 1) de vil tenke mer eller mindre enn før på at det kan være trafikk- eller bilbeltekontroll ved kjøring i området og 2) om de tror risikoen for slike kontroller ved kjøring i Norge er blitt større eller mindre. "Framtid" refererer i begge spørsmål til de neste ukene.
- *Selvrapportert beltebruk* ble undersøkt med spørsmål om hvor ofte førerne bruker bilbelte i dag og hvor mye de i framtiden vil bruke bilbelte. De ble også spurt om grunner til at de bruker eller ikke bruker bilbelte.

For å se på skiltets virkninger i ulike brukergrupper, ble førerne ble inndelt i tre grupper (alltid-brukere, av-og-til brukere og ikke-brukere) og etter om de hadde på seg bilbelte før de passerte kontrollposten/ble stoppet eller ikke.

De aller fleste førere legger merke til skiltet (1)

Bruk av skiltet "Bilbeltekontroll" virker som tilsiktet på hvordan førerne oppfatter kontrollposten. Med skilt er det flere førere som ser kontrollposten og som oppfatter kontrollposten enn uten skilt. Kontrollposten blir av de aller fleste oppfattet som bilbeltekontroll, noe som ikke er tilfelle uten skiltet. Når kontrollposten ikke er skiltet, sier de fleste at de ikke vet hva slags kontroll det er. Noen tror at det er generell trafikkkontroll (27%) eller bilbeltekontroll (14%). Nesten ingen tror at det er en fartskontroll.

Den opplevde oppdagelsesrisiko øker ikke med kontrollskilt (2)

Et hovedresultat er at forekomsten av skilting nesten ikke har noen betydning for opplevd oppdagelsesrisiko, her målt ved de intervjuedes antagelser om hvorvidt kontrollaktiviteten vil bli mer eller mindre omfattende i samme område eller i Norge de nærmeste ukene. Resultatene er lite konsistente og det er usikkert om førere i det hele tatt har "bilbeltespesifikke" forventninger om framtidige kontroller.

Førere som har sett en kontrollpost med skilt og som har oppfattet den som *bilbeltekontroll*, tror ikke faren for å bli oppdaget om de kjører uten bilbelte er større enn bilister som ikke har sett noe skilt. De vil heller ikke tenke mer på bilbelte-kontroll enn før når de kjører i området eller i Norge ellers i de nærmeste ukene.

Når det gjelder oppdagelsesrisiko for *trafikkkontroll generelt* er det imidlertid noen flere blant de som har sett en kontroll (med eller uten skilt) som forventer økt kontroll i samme område de nærmeste ukene. Denne effekten er større blant førere som ikke hadde på seg bilbelte da de passerte kontrollposten enn blant de som hadde på seg bilbelte. En forklaring kan muligens være at førere som ikke alltid

bruker bilbelte også begår flere andre trafikklovbrudd enn førere som alltid bruker bilbelte. En tilsvarende virkning ble ikke funnet på forventet trafikkontroll ved kjøring i hele landet.

Den variabel som til en viss grad predikerer endringer i subjektiv oppdagelsesrisiko for ikke-bruk av bilbelte er hvorvidt førere lurte på om de hadde gjort noe galt da de oppdaget kontrollposten. Blant førere som ikke alltid bruker bilbelte, og som lurte på om de hadde gjort noe galt da de oppdaget kontrollposten er den subjektive oppdagelsesrisikoen for ikke-bruk av bilbelte større enn for de som ikke gjorde seg slike tanker.

Etter å ha sett skilt rapporterer flere at de vil øke beltebruken (3)

Om førere har passert en kontrollpost eller ikke har ingen virkning på selvrapportert framtidig beltebruk. Dette gjelder uavhengig av hvor mye førerne bruker bilbelte. Bruk av skiltet "Bilbeltekontroll" fører til en økning av andelen førere som sier at de i fremtiden oftere vil bruke bilbelte. Virkningen er størst blant førere som ikke alltid bruker bilbelte. Det er sannsynlig at resultatet skyldes et ønske om å virke lovlydig, spesielt blant førere som nettopp har passert en skiltet kontrollpost. Det kan derfor ikke konkluderes at framtidig faktisk beltebruk vil øke. Dette avhenger av i hvilken grad det er et samsvar mellom intensjoner og faktisk atferd, noe dette prosjektet ikke kan belyse.

De som forventer mer kontroll sier at de vil øke beltebruken (4)

Det er en høyere andel som sier at de vil øke sin bilbeltebruk blant de som forventer økt kontroll i samme område de nærmeste ukene. Det er også slik at den subjektive oppdagelsesrisikoen, eller forventningen om økt kontroll, henger sammen med de grunner folk oppgir for ikke å bruke bilbelte. De som oppgir "unngå kontroll" som grunn til å bruke bilbelte ser i større grad ut til å utvikle forventninger om økt kontroll i området som følge av skiltingen enn de som oppgir andre grunner. Men igjen, det er uklart hvilken sammenheng det er mellom økt selvrapportert og faktisk framtidig beltebruk.

Virkningene ikke større blant førere som ikke bruker bilbelte (5)

Hypotesen om at skilting av kontrollposter vil ha større virkninger blant førere som ikke (alltid) bruker bilbelte kan støttes av resultatet som viser at et ønske om å unngå kontroll er en viktigere grunn for å bruke bilbelte blant førere som ikke alltid bruker bilbelte enn blant førere som alltid bruker bilbelte. Men det ble ikke funnet noen umiddelbar virkning av skiltet på subjektiv oppdagelsesrisiko, verken blant alle førere sett under ett, eller blant førere som ikke alltid bruker bilbelte, eller blant førere som ikke hadde på seg bilbelte før de passerte kontrollposten.

Virkningene av skilt for bilbeltekontroll er altså ikke større i målgruppen, dvs. blant førere som ikke bruker bilbelte, enn for de som allerede gjør det. Skilting av kontrollpostene førte bare til at flere tenkte på hva de kan ha gjort galt, og til at de reduserte farten. Blant alle førere sett under ett er virkningen omvent, skilting fører til at færre tenker på hva de kan ha gjort galt.

Skilting kan ha utilsiktede virkninger

Blant de som har sett et skilt er det færre som lurer på hva slags kontroll det var og færre som tenker på om de har gjort noe galt, enn blant de som ikke har sett noe skilt. En mulig utilsiktet virkning av skiltet kan være at det fører til at færre førere lurer på om de har gjort noe galt, noe som kan bidra til redusert forventning om framtidig kontroll. Det å informere om at det er bruk av bilbelte som blir kontrollert, kan føre til at kontrollene i mindre grad får en generell avskrekkende virkning, spesielt blant førere som bruker bilbelte. Basert på denne undersøkelsen er det ikke mulig å vurdere konsekvensene av en slik effekt.