

Sammendrag:

Politiets fartskontroller: Virkning på fart og subjektiv oppdagelsesrisiko ved ulike overvåkingsnivåer

Rapporten omhandler resultater fra en eksperimentell utprøving av stasjonære fartskontrollers virkning på fart og subjektiv oppdagelsesrisiko. Prosjektet er gjennomført under betegnelsen «Effektiv trafikkontroll - fase 3» og er en videreføring av «Effektiv trafikkontroll - fase 2». Resultatene fra «fase 2», som ble gjennomført høsten 1991, viste at en intensivering av politiets kontrollvirksomhet reduserte både gjennomsnittsfart og andel fartsøvertredelser. Det ble dengang påvist reduksjoner av fart opp til 8 uker etter at den intensiverte kontrollvirksomheten var avsluttet. Overvåkingsnivået som ble valgt under «fase 2» var i gjennomsnitt 9,1 timer kontroll pr døgn i 6 uker fordelt over en 30 km lang veistrekning.

Den foreliggende rapport fra «Effektiv trafikkontroll - fase 3» tar utgangspunkt i resultatene fra «fase 2» ved at man under «fase 3» ønsket en mer presis kunnskap om *hvilke nivåer* som var nødvendige for å få istand en fartsreduksjon på veier der det var fartsøvertredelser. Innenfor en effektiviseringsterminologi kan man forenklet si at man var ute etter å fastsette *det lavest mulige, effektive overvåkingsnivået* - regnet i timer pr døgn - som kunne resultere i fartsreduksjon. De nivåer som ble valgt på de fire strekninger var 5, 4, 3 og 1 time fartskontroll pr døgn. Det var mannskaper fra Utrykningspolitiet (UP) i UP-distriktene 2, 4, 5 og 6 som gjennomførte den intensiverte kontrollvirksomheten. De valgte nivåene var *økninger* i kontrollvirksomheten - dvs at all kontrollvirksomhet i regi av lokale politikamre skulle foregå som planlagt. Denne lokale kontrollvirksomheten utgjorde hhv 0,4 - 0,8 - 0 og 0,4 timer pr døgn slik at de endelige nivåene ble 5,4 - 4,8 - 3 og 1,4 timer pr døgn. Alle starttidspunkter for UPs fartskontroller ble trukket tilfeldig, men på en slik måte at uttrekningssannsynligheten var vektet i forhold til variasjoner i døgntrafikken. Det ble presisert at det bare skulle benyttes *stasjonære* fartskontroller - det vil i praksis si radarkontroller og fartskontroller ved gjennomsnittsmåling av fart. Det ble lagt vekt på at det skulle benyttes uniformerte mannskaper og kjøretøy slik at kontrollvirksomheten var mest mulig synlig for trafikantene. Media ble ikke benyttet - dvs det var ingen form for informasjon om kontrollvirksomheten i aviser, radio eller TV.

For hver av eksperimentstrekningene ble det valgt ut referankestrekninger der det ikke skulle være noen intensivering av politiets kontrollvirksomhet. Farten ble målt i 2-4 punkter på hver av strekningene - for det meste ved bruk av induksjonssløyfer i veibanen, i noen få tilfeller også ved bruk av radar. Prosjektet har dermed inkludert et forholdsvis stort og omfattende program for måling av fart og innsamling av fartsdata. Som under «fase 2» har vi imidlertid også under «fase 3» erfart en rekke problemer med fartsdataenes kvalitet. Det er åpenbart at de fartsmålinger som kontinuerlig utføres på norske veier ved hjelp av induksjonssløyfer i veibanen er beheftet med en rekke feil. Det har derfor vært nødvendig å gjennomføre en meget omfattende og tidkrevende kvalitetssjekk av de innsamlede fartsdata, og vi har vært nødt til å utvikle spesielle algoritmer for å selektere fartsdata som åpenbart eller sannsynligvis har vært feilaktige. Det er mange instanser som idag er brukere av de fartsdata som Statens vegvesen/Vegdirektoratet har ansvar for å samle inn, men det må være en sentral oppgave for våre veimyndigheter å sørge for at kvaliteten på fartsmålingene blir bedre enn det den er idag.

Farten ble målt før, under og etter intensiveringsperioden. Disse periodene var hhv 6-10 uker, 6 uker og 10 uker lange. På tre av eksperimentstrekningene og tilhørende referankestrekninger hadde man veikantundersøkelser med utdeling av spørreskjema for å måle bilførernes subjektivt opplevde oppdagelsesrisiko. Analyser av fartsdata ble gjennomført med bruk av en multippel regresjonsmodell. Følgende konklusjoner kan trekkes:

- ❶ **Riksvei 35 - nivå 5,4 timer pr døgn:** På denne strekningen var fartsmålepunktene plassert på steder med fartsgrense 60, 70 og 80 km/t. Et overvåkingsnivå på 5,4 timer stasjonær kontrollvirksomhet pr døgn reduserte gjennomsnittsfart og fartsovertredelser på riksvei 35. Det ble etablert fartsreduksjoner allerede i 1. og 2. uke under intensiveringsperioden. For gjennomsnittsfart ses tidshalo-effekter på 7-9 uker. For fartsovertredelsene ses tidshalo-effekter på 9-10 uker, til tross for at det var minimalt med kontrollvirksomhet i etterperioden. Reduksjon i gjennomsnittsfart var på 1,4 - 4,6 km/t. Den intensiverte kontrollaktiviteten har påvirket den subjektive oppdagelsesrisiko gjennom at hele 88% oppgir å ha sett trafikkontroller, 80% er blitt fortalt av familie, venner og/eller arbeidskolleger om trafikkontrollene.
- ❷ **Riksvei 2 - nivå 4,8 timer pr døgn:** På denne strekningen var fartsmålepunktene plassert på steder med fartsgrense 60 og 80 km/t. Et overvåkingsnivå på 4,8 timer pr døgn har i svært liten grad gitt effekt i soner med fartsgrense 80 km/t, selv under intensiveringsperioden. I 80-sonene spores ingen tidshalo-effekter overhodet. For 60-sonene derimot ses effekter både under intensiveringsperioden og i ettermålingsperioden når det gjelder gjennomsnittsfart, mens man i liten grad ser virkning på andelen fartsovertredelser. For gjennomsnittsfart ses tidshalo-effekter av opp til 10 ukers varighet i 60-sonene. Reduksjoner i gjennomsnittsfart i 60-soner var på 1,5 - 6,4 km/t. Resultater fra spørreskjemaundersøkelsen vedrørende den subjektive oppdagelsesrisiko viser at bilførerne i moderat grad har blitt påvirket av den intensiverte kontrollvirksomheten: 37% av bilførerne svarer at de selv har sett politiets trafikkontroller, 28% er blitt

fortalt om kontrollvirksomheten av familie, venner eller arbeidskolleger. En mulig forklaring på den manglende effekt i 80-soner kan være at strekningen har en svært høy andel fjerntrafikk, en andel som muligens er større i 80-soner enn i 60-soner.

- ③ **E18 - nivå 3 timer pr døgn:** På denne strekningen var fartsmålepunktene bare plassert på steder med fartsgrense 80 km/t. Et nivå på 3 timer pr døgn reduserte gjennomsnittsfarten på E18. Reduksjonen etableres noe senere enn ved et nivå på 5,4 timer pr døgn - dvs først i 3. og 4. uke av intensiverings-perioden. Man så her tidshalo-effekter på 1-10 uker. Reduksjon i gjennomsnittsfart var på 1,2 - 6,0 km/t. Undersøkelsen av E18 omfattet ikke andel fartsøvertredelser eller måling av subjektiv oppdagelsesrisiko.
- ④ **Riksvei 35/280 - nivå 1,4 timer pr døgn:** På denne strekningen var fartsmålepunktene plassert på steder med fartsgrense 80 og 90 km/t. Et overvåkingsnivå på 1,4 timer pr døgn har vært for lite til å etablere fartsreduksjoner på riksvei 35/280. Den intensiverte kontrollvirksomheten har imidlertid vært registrerbar i ukene 2, 3 og 4 under intensiverings-perioden. Det ses imidlertid ingen effekt utover disse uker og det registreres ingen halo-effekter overhodet. Denne overvåkingsmengden har hatt svært liten innvirkning på den subjektive oppdagelsesrisiko.

«Fase 3»-prosjektet har dermed langt på vei besvart den opprinnelige hovedproblemstillingen, dvs spørsmålet om hva som er det *laveste, effektive* overvåkingsnivået som må til for å redusere fartsnivået og antall overtreddelser på en veistrekning. Men resultatene fra riksvei 2 har gitt opphav til nye problemstillinger. På den ene side har resultatene her aktualisert de grunnleggende spørsmål om fartsdataenes pålitelighet og på den annen side har vi måttet søke forklaringer innen undergrupper av førerpopulasjonen gitt den store andel av fjerntrafikk på denne strekningen. Gjennom analyser av spørreskjemadata vedrørende subjektiv oppdagelsesrisiko ble det klart at den intensiverte kontrollvirksomheten først og fremst påvirker de førere som bor på eller ved strekningen. Det at det er størst effekt i 60-sonene på riksvei 2 er søkt forklart med at det kan være en høyere andel nærtrafikk her enn i 80-sonene.

Det foreligger imidlertid også andre premisser som resultatene er oppnådd under - premisser som er forskjellige for de fire strekninger og som gjør det problematisk å generalisere resultatene til andre typer veistrekninger. Disse tilleggspremisser faller i to grupper:

- **Overvåkingsnivået før og etter intensivering:** De dokumenterte resultater kan ikke ses løst fra den kontrollaktivitet som har eksistert på de ulike veistrekninger før og etter at den intensiverte kontrollvirksomheten gjennomføres. Det er forskjell på en «jomfruelig» strekning og en strekning som i utgangspunktet har hatt en viss kontrollvirksomhet. Den førerpopulasjon som utsettes for en intensivert kontrollvirksomhet vil ha et ulikt erfaringsgrunnlag - eller en ulik «læringshistorie» i en læringsteoretisk terminologi - avhengig av hva nivået i utgangspunktet har vært. Effektene av en intensivering vil også avhenge av hva overvåkingsnivået er etter at intensivering er avsluttet. Det kan antakelig være betydelig forskjell på én situasjon der det er totalt fravær av kontrollvirksomhet etter en intensiveringsperiode og en annen der kontrollvirksomheten er opprettholdt på et visst nivå. Poenget er at det på gitte strekninger må være en viss kontrollvirksomhet også i etterperioden - hvis ikke vil fartsnivået på sikt nærme seg førnivået. En mer systematisert kunnskap om disse sammenhenger og dynamikk foreligger imidlertid ikke.
- **Sammensetningen av førerpopulasjonen:** En ny dimensjon i den foreliggende rapport fra «fase 3» - sett i forhold til «fase 2» - gjelder selve sammensetningen av førerpopulasjonene på de ulike veistrekninger. Vi tenker her særlig i retning av grad av homogenitet i førerpopulasjonen representert ved bilførernes bosted. Vi har sett en betydelig variasjon mellom strekningene. Dette gjelder i særlig grad riksvei 2 som har et meget stort innslag av fjerntrafikk i forhold til de øvrige strekninger. I det hele tatt har resultatene fra riksvei 2 vært meget tankevekkende idet utviklingen her skiller seg vesentlig fra de øvrige strekninger - og det til tross for at det på andre strekninger oppnås klare effekter både med lavere og høyere overvåkingsnivåer. I tillegg har vi et forhold som vi bare i liten grad har berørt - nemlig spørsmålet om frekvens: Hvor ofte ferdes de ulike grupper av førere på de aktuelle strekninger? Det er nærmest selvsinnlig at en intensivert kontrollvirksomhet vil virke forskjellig på de ulike undergrupper av førere - dvs i forhold til hvilken frekvens de benytter strekningen. I et effektiviseringsperspektiv vil vi anta at den overvåkingstrategi som skal velges for ulike veistrekninger i Norge i større grad må ta sitt utgangspunkt i mer kunnskap om sammensetning av førerpopulasjonen på den aktuelle strekning.