

Sammendrag:

Faktorer som påvirker kjørefart

Litteraturstudier og hypoteser

SIP Føreratferdsmodeller: Rapport 2

En teoretisk forståelse av hva som påvirker føreres atferd er en viktig forutsetning for å utvikle effektive trafikksikkerhetstiltak. Innen trafikksikkerhetsforskningen er sammenhengen mellom iverksetting av tiltak og effekter på ulykkesomfanget ofte vurdert rent statistisk, dvs uten at en har plassert resultatene innenfor en forståelsesmodell som forklarer hvorfor tiltakene virker. På denne bakgrunn ble det i 1998 etablert et Strategisk instituttprogram (SIP) ved Transportøkonomisk institutt om Føreratferdsmodeller under Norges forskningsråd finansiert av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. SIPen fokuserer på føreres fartsvalg, da nettopp fart er en nøkkelfaktor når det gjelder ulykker og konsekvenser av disse.

Nødvendig å se ulike påvirkningsfaktorer i sammenheng

SIPens hovedformål er å øke forståelsen og gi bedre prediksjoner av bilføreres atferd. Gjennom å utvikle en helhetlig modell for føreratferd, vil en kunne se de mange ulike faktorer som påvirker føreratferden i sammenheng. Gjennom dette får en et systematisk grunnlag for å forstå hvorfor noen trafikksikkerhetstiltak virker, mens andre ikke gjør det. En samlet modell vil også gi grunnlag for å foreslå og vurdere nye tiltak, og under dette sørge for at en tar hensyn til de ulike forhold som kan medvirke til reduksjon av antallet trafikkulykker.

Selv om SIPen har et avgrenset fokus, bilføreres fartsvalg, er temaet omfattende. Å forstå menneskelig atferd og hva som påvirker denne, og å plassere innsikten i en samlet modell, krever at en prøver ut en rekke forskjellige perspektiver og tilnærminger. SIPen omfatter både litteraturstudier, teoretiske drøftelser og empiriske undersøkelser. I denne rapporten presenteres resultater fra tidligere studier samt teoretisk baserte antagelser og hypoteser om hva ulike forhold kan bety for bilføreres valg av kjørefart.

Som et grunnlag for å kunne forklare påviste sammenhenger mellom ulike trafikksituasjoner og kjørefart, drøftes teorier om hva som ligger til grunn for opplevelse av fart (fartsperspeksjon), hvilke signaler (hvilken informasjon) som gjør at førere øker eller reduserer farten, og som kopler opplevelse av fart til føreratferd.

Både fartsgrenser, vegutforming og egenskaper ved bilen har betydning

Fartsvalg er i stor grad bestemt av fartsgrensene. En stor majoritet av bilistene holder en fart som ligger nær gjeldende fartsgrense, så fram det ikke er hindringer som nødvendiggjør lavere fart. Flere undersøkelser viser at kjørefarten til en fører er forholdsvis stabil.

Utformingen av veien har stor betydning for i hvilken grad fartsgrensene følges. Det er godt dokumentert at både vegbredde, kurvatur og siktforhold påvirker fartsvalget. Brede veier, slake kurver og gode siktforhold øker fartsnivået. Det er også dokumentert at det er viktig å tilstrebe en konsistent utforming og å bruke visuelle hjelpemidler for å oppnå en objektivt sett ønsket fart. Vegmiljøet og omgivelsene er av størst betydning i situasjoner hvor ikke fartsgrensen er den primære begrensende faktor for kjørefarten, dvs der føreren står friere til å velge fart. Det å forstå hva det er som oppfattes som overensstemmelse eller mangel på overensstemmelse, mellom fartsgrenser, vegutforming og omgivelser, er antakelig en av de mest sentrale problemstillinger for å forklare bilføreres fartsvalg.

Bilens egenskaper vil også kunne ha betydning for fartsvalget. Siden det i mange tilfelle også er en sammenheng mellom føreres atferd og den bil de kjører, er det ikke alltid enkelt å avgjøre hva bilens egenskaper betyr. Det er liten tvil om at biler med gode kjøreegenskaper gjennomgående kjøres fortere enn dårligere biler, men eksakt hvilke egenskaper ved en bil det er som egentlig påvirker fartsvalget er ikke så enkelt å fastslå. Det kan ikke være bilen *per se*, det er jo bilføreren som til syvende og sist foretar fartsvalget. Man må heller søke forklaringen i den følelse av trygghet og sikkerhet som bilen og dens egenskaper ”tilbyr” føreren. Noen slike egenskaper er kjent, det er dokumentert at biler med ABS-bremser og piggdekk kjøres raskere enn de som ikke har slikt utstyr.

Kunnskapen om situasjonsbestemte og personlige forhold er mangelfull

Grovt sett kan en skille mellom mer varige trekk ved førerne, som personlighet og livsstil og forhold som er knyttet til den enkelte kjøretur som motiver, mål med kjøringen og holdninger til bestemte handlinger. I forskningen på området har en i særlig grad fokusert på hva tendensen til spenningssøking betyr for kjøreatferd og frekvensen av overtredelser og ulykker.

Ut fra en samlet vurdering av den omfattende forskningslitteraturen på dette området er det grunnlag for å konkludere med at førere med høy testskåre på spenningssøking kjennetegnes både ved høyere kjørefart, flere farts overtredelser og også ved andre former for risikorelatert atferd i trafikken.

Mange sentrale temaer knyttet til egenskaper ved førerne er overhodet ikke undersøkt men et slikt tema drøftes i rapporten, nemlig førernes vurdering av konsekvensene av fartsvalg og følelser knyttet til dette valget. Vi antar at konsekvensene av hvert enkelt fartsalternativ gir en rekke følelser, positive og negative, noe vi samlet betegner som ”sumfølelser”. Som grunnlag for sitt endelige fartsvalg må bilføreren sammenlikne disse sumfølelsene, dvs foreta et

slags ”følelsesregnskap”. Både personlige egenskaper og kjøreforholdene vil virke inn og moderere sumfølelsene som fartsalternativene gir.

Antagelser om fartsvalg – grunnlag for vurdering av tiltak

I det strategiske instituttprogrammet om føreratferd er hovedproblemstillingen avgrenset til spørsmålet om hvilke forhold som bestemmer bilføreres valg av kjørefart. Hvorfor er det så store variasjoner i fartsvalg på en og samme strekning, og hvorfor kjører en og samme fører med ulik fart på samme strekning på forskjellige tidspunkter?

I rapporten formuleres en rekke antagelser eller hypoteser om bilføreres opplevelse av ideell fart og deres valg av faktisk fart. Flere av antagelsene er godt i samsvar med vel dokumenterte resultater eller med grunnleggende teori omkring føreratferd, men er likevel tatt med for å få et fullstendig bilde av fartsvalget.

Dette innebærer at de fremsatte hypoteser på mange måter kan betraktes som en sjekklister til bruk ved vurdering av mulige effekter av nye sikkerhetstiltak. Vi kan illustrere dette med noen eksempler:

- Vi antar at yngre føreres referanseramme for ideell fart ligger høyere enn for eldre førere. Det er således viktig å få inn elementer i føreropplæringen som kan bevisstgjøre unge førere på forholdet mellom ideell og faktisk fart og mellom ideell fart og risiko.
- Vi antar at bilførere endrer kjørefarten, når de beveger seg fra lette til vanskelige veg- og trafikkforhold og omvendt, men at de ikke kompensere fullt ut. Ut fra dette må en ved slike overganger i vegsystemet sørge for supplerende tiltak som kan gi førerne ekstra insitamenter til å tilpasse farten til det faktiske risikonivå.
- Vi antar at bilførere tilpasser farten med en gang de møter en risikofaktor, men at virkningen er kortvarig. Det blir derfor viktig å vurdere om nye tiltak kan bidra til at effekten blir mer langvarig.

Aktuelle temaer for videre forskning

I rapporten peker vi også på behov for videre forskning, ut fra de hypotesene der det empiriske grunnlaget mangler. Noen eksempler på temaer som skisseres, er hvordan følelse knyttet til fartsvalget utvikles og evt kan påvirkes, betydningen av å ha passasjer i bilen, hvordan førere tilpasser seg til annen trafikk og betydningen av forhold knyttet til den aktuelle reisen; som f.eks. tidspress og reisemål. Et sentralt område som mangler er betydningen av personlighet og personlighetstrekk og hvordan dette påvirker bilføreres informasjonsbearbeiding og fartsvalg.

Enkelte av disse kunnskapsmanglene tar vi for oss i de empiriske undersøkelser som gjennomføres innenfor SIPen. I en fokusgruppestudie har Berge (2002) sett nærmere på ulike gruppers fartsfølelse, og en planlagt simulatorstudie skal vi studere fartsvalg under ulike betingelser. Forholdet mellom bevissthet og det ubevisste er i liten grad gjort eksplisitt i trafikksikkerhetsforskningen. I simulatorstudien vil vi se nærmere på det ubevisstes rolle ved føreres fartsvalg. Videre arbeider vi i et prosjekt, finansiert av Vegdirektoratet, med studier av hvordan ulike kjennetegn ved førere påvirker deres fartsvalg.

Fortsatt vil imidlertid flere av hypotesene som er fremmet i denne rapporten, representere utfordringer for trafikksikkerhetsarbeidet og -forskningen framover.