

Påvirkning af bilisters hastighedsvalg på landevej ved hjælp af 2 former for variabel skiltning – kollektiv hhv. individuel feedback.

Lotte Larsen, Danmarks TransportForskning

Baggrund og formål

Projektet bygger på den antagelse, at der i trafikken, såvel som på andre områder, eksisterer sociale normer som de fleste mennesker tilpasser sig.

Indenfor hastighedsområdet er der undersøgelser der peger på, at det bl.a. kan være sociale normer der gør sig gældende, når de fleste bilister synes at en overskridelse på ca. 10 km/t i forhold til hastighedsgrænsen er acceptabel – ”det gør alle de andre også”. Det betragtes ikke som nogen alvorlig forseelse, og man kører derefter. I en større nordisk undersøgelse om trafikanters hastighedsvalg i byer var et af hovedresultaterne fra samtlige nordiske lande, at ”Jo hurtigere man tror de andre kører, des hurtigere kører man selv”. Det handler her om bilisters opfattelse af de andre bilisters adfærd, og det er det, man i denne undersøgelse gerne vil forsøge at påvirke når det drejer sig om hastighed. Fokus er i dette projekt på påvirkning af hastigheden på landeveje.

Projektets formål er at undersøge, hvorvidt man ved information fra en variabel tavle i vejsiden, som informerer om de andre trafikanters hastighedsadfærd (kollektiv feedback) kan påvirke bilisters valg af hastighed på landeveje, således at gennemsnitshastigheden reduceres. Et andet formål er, at sammenligne effekten ved at give kollektiv hhv. individuel feedback.

Metode

Der er udvalgt 3 tosporede landevejsstrækninger (hastighedsbegrænsning 80 km/t) af ensartet karakter. På den ene strækning blev opsat en tavle med teksten: XX % overholdt hastighedsgrænsen den sidste time” . Den viste procentdel afhang således af, og varierede med de andre bilisters hastighed på strækningen. Den bagvedliggende antagelse er, at når bilisterne ser, at over 50 % overholder hastighedsgrænsen, så motiveres de for at sætte farten ned, hvis de kører for hurtigt, og i stedet slutte sig til den gruppe, som ikke kører for hurtigt. Tavlen træder kun i funktion når over 50% har overholdt hastighedsgrænsen.

På en anden landevejsstrækning er belyst effekten af en tavle med individuel feedback: DIN FART: XX km/t, en tavle som de fleste kender fra byområder.

På hver af de 2 forsøgsstrækninger blev der målt hastigheder før tavlen og efter tavlen, ligesom der blev målt hastigheder både før tavlen blev sat op, medens den var opstillet og i en periode efter at den var taget ned. Endvidere blev der målt hastigheder på en landevejsstrækning helt uden tavle (kontrolstrækning).

I slutningen af den periode, hvor tavlerne var sat op, blev der endvidere foretaget interviews af 500 bilister på hver af de 3 strækninger. Inden bilisterne blev standset var deres hastigheder blevet målt, og i interviewene blev de spurgt om egen hastighed såvel som om opfattelsen af andre bilisters hastighed på strækningen. På de 2 forsøgsstrækninger blev de i øvrigt spurgt om deres forståelse af og adfærd i relation til den enkelte tavle.

Analyser

Der er afgrænset og analyseret 2 datasæt i relation til hastighedsmålingerne: Dels et datasæt, som omfatter målte hastigheder hos alle de bilister, som passerede på strækningen i undersøgelsesperioden. Dels et datasæt, som kun omfatter hastighedsmålinger af ”fritkørende” bilister, defineret som bilister med en afstand til forankørende på mindst 5 sek.

Derudover er der foretaget analyser af de 500 interviews på hver af de 3 strækninger.

Resultater

I resultaterne belyses for hver af tavlerne bl.a. effekt på gennemsnitshastighed, effekten på andelen af hurtige bilister, effekten på langsomme bilister samt effekten på personbiler/varebiler og tunge køretøjer. For den tavle, som giver kollektiv feedback, belyses endvidere en antagelse om, at jo højere % der vises på tavlen, des større effekt er der på hastighederne. Dette vil tyde på en normativ indflydelse, som opererer gennem social sammenligning.

I interviewdelen belyses bl.a. bilisters forståelse af/mening om og adfærd i relation til de to tavler. Ligeledes belyses det, hvorvidt der er en sammenhæng mellem opfattelsen af andres hastighed og eget hastighedsvalg.