



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Samfunnssikkerhet - masterstudium	Vårsemesteret, 2020 <u>Åpen</u> / Konfidensiell
Forfatter: Linn Iren T. Bjerknes	
Fagansvarlig: Ole Andreas Hegland Engen Veileder(e): Reidar Staupe-Delgado	
Tittel på masteroppgaven: Fotoboks-debatten - En studie av kommentarfeltene knyttet til automatisk trafikk kontroll i Ryfast Engelsk tittel: The speed camera debate - A thesis about the commentary fields linked to automatic traffic surveillance in Ryfast	
Studiepoeng: 30	
Emneord: Automatisk trafikk kontroll (ATK) Ryfast Tunneler Fart Overvåking Trafikk Trafikkulykker	Sidetall: 89 + vedlegg/annet: 2 Stavanger, 15/06/2020

Fotoboks-debatten

En studie av kommentarfeltene knyttet til automatisk trafikkontroll i Ryfast



Linn Iren T. Bjerknes

Juni 2020

MSAMAS - Masteroppgave i Samfunnssikkerhet



Universitetet
i Stavanger

Forord

Denne oppgaven er skrevet som en avslutning på min Master i Samfunnssikkerhet ved Universitetet i Stavanger. Mange mennesker har vært betydningsfulle på veien mot denne masteroppgaven.

Jeg ønsker å takke lærere og forelesere ved sosiologi- og samfunnssikkerhetsstudiet ved UiS for fem flotte år, fylt med god og nyttig kunnskap og bred innsikt i et fagfelt og en verden som har vært svært givende og spennende å bli kjent med. I tillegg vil jeg takke alle de flotte medstudentene jeg har vært så heldig å studere sammen med i disse årene, spesielt alle de jeg har fått gleden av å gjøre gruppeprosjekter sammen med.

Jeg vil videre rette en kjempestor takk til min veileder, Reidar Staupe-Delgado, som har bidratt med fantastisk støtte og god og konstruktiv tilbakemelding under hele skriveprosessen. Din oppfølging har vært helt uvurderlig for å få denne oppgaven i havn.

I tillegg vil jeg takke familien min som alltid er der når det trengs, og alltid bidrar med støtte og oppmuntring når noe skal gjøres. Til slutt vil jeg rette en ubeskrivelig stor takk til Laurits, Aloy og Henrik for utrettelig motivasjon og uendelig pushing når motbakkene har vært lange - dere tre har betydd ekstremt mye for meg, og har stor fortjeneste i at motivasjonen min for å fullføre løpet har vært til stede hele veien fra start til slutt.

Stavanger, juni 2020

Linn Iren T. Bjerknes

Sammen drag

Denne oppgaven undersøker problemstillingen “*Normative grunnlag og narrativer knyttet til strekningsmåling i Ryfast - trenger vi egentlig fotobokser i de tre tunnelene?*”. Den første delen av prestisjeprosjektet Ryfast åpnet 30.12.19, og knapt en uke senere hadde to sjåfører mistet førerkortet på grunn av råkjøring. Siste del av Ryfast ble åpnet 22.04.20, og mindre enn en time etter åpning hadde første sjåfør blitt tatt for råkjøring i Hundvågtunnelen. I forkant av åpningen og i ettertid har det vært diskutert heftig i kommentarfeltene i en rekke nettavis-artikler om hvorvidt det burde etableres automatisk trafikkontroll i tunnelene eller ikke. ATK-utstyr var allerede montert og var planlagt tatt i bruk i tunnelene ved åpning, men dette ble forkastet på grunn av vedtaket om restriksjoner på bruk av ATK fra Regjeringens side. ATK har siden det ble tatt i bruk i Norge vært et svært viktig redskap i arbeidet med å nå Nullvisjonens mål, og har dokumentert virkning på kjørehastigheter og ulykkesreduksjon.

Undersøkelsene er gjennomført ved å analysere debatten i kommentarfelter fra nyhetsartiklene som omhandler Ryfast og fotobokser. Her er det særlig tre temaer som opptar kommentarfeltdeltakerne: Fart, overvåking og trygghet. Førstnevnte omhandler hvorvidt fartsgrensene i tunnelen er riktige, noe det hersker store uenigheter om. Her er verdier som effektivitet, muligheten til å ferdes fritt uten trusler om sanksjonering, og et ønske om at sikkerheten er ivarettatt viktige. I tillegg diskuteres det om ATK vil føre til en dårligere trafikkflyt, og også om det vil føre til kengurukjøring, noe som blir tilbakevist av etablert forskning. Videre diskuteres det om hvorvidt man har rett til å kjøre så fort man vil eller ikke, og oppgaven tar her for seg teorier som dilemmaet mellom sikkerhet og frihet, samt liberalisme som ideologi. Overvåking er også et tema som engasjerer mange, her er meningene todelt; de som er for bruk av ATK-overvåking, og de som er mot bruk av ATK-overvåking. Mange av kommentarfeltdeltakerne ønsker ikke denne formen for overvåking, mens andre ser på det som et nødvendig tiltak for å få ned antallet drepte og skadde i trafikken. Denne delen diskuterer også “frihet til” å kjøre som man vil, satt opp mot “frihet fra” ulykker med skadde og drepte i trafikken. I tillegg diskuteres det her om ATK-overvåking utgjør noen forskjell i et samfunn hvor det allerede er en høy grad av overvåking i det daglige. Noen argumenterer også for at politiet skal ha ansvar for å luke ut fartssynderne ved hjelp av ordinære trafikkontroller, men dette har vist seg å være en farlig og til dels umulig metode å gjennomføre i en tunnel for å få ned gjennomsnittshastighetene og redusere ulykkesrisikoen. Det tredje temaet omhandler trygghet. Ryfylketunnelen er omtalt som “verdens tryggeste tunnel”, noe som kan bidra til å skape en uriktig risikopersepsjon hos trafikantene, hvor den formentlige tryggheten reduseres på grunn av økte kjørehastigheter. Til slutt diskuteres en rekke mindre temaer, som politikernes ansvar rundt ATK-bruken, preventiv skilting, og ny teknologi og forskning.

Avslutningsvis vil det i oppgaven bli presentert ulike utfordringer vi vil stå overfor i arbeidet med å skape en forståelse for bruken av ATK. Her nevnes forståelse for hvorfor tunnelene har fartsgrense 80 km/t, og et behov for å klart og tydelig nå ut til trafikantene om hvorfor behovet for ATK er der. Andre utfordringer er manglende kunnskap om ulykkesårsaker og virkningen av ATK på fartsreduksjon og ulykkesreduksjon, samt en tro om at ATK er et grep fra myndighetene med formål å overvåke samfunnsborgerne enda mer. Totalt sett kan man si at manglende informasjon og kunnskap er en av hovedutfordringene i forbindelse med mulig etablering av ATK i Ryfast.

Summary

This master thesis looks at the issue “*Normative bases and narratives linked to speed surveillance in Ryfast - do we really need speed cameras in the three tunnels?*” The first part of the prestige project Ryfast opened 30th Dec.-19, and less than a week later, two drivers had lost their licenses because of speeding. The last part of Ryfast was opened 22th of April -20, and less than an hour after opening, the first driver was caught speeding in the Hundvåg tunnel. Prior to the opening and subsequently there have been an intense discussion in the commentary fields in several internet newspapers about whether or not automated traffic surveillance (ATS) should be established in the tunnels or not. Equipment for ATS was already mounted and planned applied by the opening of the tunnels, but this was rejected due to the decision about restricting the use of ATS from the Government. ATS has since it first was applied in Norway proven to be a very important tool in the process of reaching the Zero-vision goal, and has a documented effect on driving speeds and reduction of accident rates.

The surveys are done by analyzing the debate in the commentary fields from the news articles about Ryfast and speed cameras. Three themes stands out as important to the commentary field participants: Speed, surveillance and safety. The former is about whether the speed limits in the tunnels are correct, something which there is big disagreements about. Here values like effectivity, the possibility to travel freely without the threat of sanctioning, and the desire of the security being taken care of are important. In addition there is a discussion about ATS will lead to a worse flow in traffic or not, and also if it will cause kangaroo-driving, something that is rejected in established research. Further on there is a discussion about the right to drive as fast as you want or not, and this thesis will look at theories like the dilemma between safety and freedom, and liberalism as an ideology. Surveillance is another theme that engages several of the participants, the opinions here are parted into two: Those who are pro-use of ATS, and those who are against it. Many of the commentary field participants do not wish this type of surveillance, while others see it as a necessary measure to reduce the number of dead and injured in the traffic. This part also discusses the “freedom to” drive as you like to, versus the “freedom from” accidents with dead and injured in the traffic. Here it is also discussed whether the use of ATS really makes a difference in a society where there already is a high degree of surveillance on daily basis. Some also argues that it is the Police that should have the responsibility to catch those who speeds by using ordinary traffic controls, but this has proven to be a dangerous and partly impossible method to use in a tunnel to reduce the average speed and reduce the risks of accidents. The third theme is about safety. The Ryfylke tunnel is mentioned to be “the safest tunnel in the world”, something that could contribute to create an incorrect risk perception amongst the motorists, where the putative safety will be reduced because of higher driving speeds. Finally, there is a number of smaller themes discussed, such as the politicians responsibilities around the use of ATS, the use of preventive signs, and new technologies and research.

Finally in the thesis there will be presented different challenges we will face in the process of creating an understanding of the use of ATS. Here understanding about why the tunnels have a speed limit of 80 km/h will be mentioned, and the need of a way to reach clearly and thoroughly out to the motorists about why the need of ATS is present. Other challenges are the lack of knowledge about accident causes and the effect ATS has on speed reduction and accident reduction, and also a belief about ATS being a way for the authorities to monitor the citizens even more. In summary, one could say that lack of information and knowledge is one of the main challenges associated to establishing ATS in Ryfast.

Innholdsfortegnelse

Forord	i
Sammendrag	ii
Summary	iii
Innholdsfortegnelse	iv
1.0 INNLEDNING	1
1.1 Studiens avgrensninger.....	3
1.2 Studiens oppbygning.....	3
1.3 Kort om Ryfast.....	3
2.0 OM AUTOMATISK TRAFIKKONTROLL	6
2.1 Hva er ATK?.....	6
2.2 Teknologien bak ATK.....	7
2.3 Nasjonalt ulykkesbilde i tunneler.....	8
2.4 Fart og førerdyktighet som faktor i ulykker.....	9
2.5 Tidligere forskning om ATK og påvirkning på fart og ulykker.....	11
2.6 Studier om “kengurukjøring”.....	14
2.7 Kostnad vs. nytte.....	14
2.8 Tidligere forskning om trafikanter holdninger til ATK.....	16
3.0 TEORETISK RAMMEVERK	18
3.1 Liberalisme og dilemmaet mellom sikkerhet og frihet.....	18
3.2 Egne holdninger til det å være trafikant.....	21
3.3 De fire fotobokstrafikant-typene.....	22
3.4 Risikopersepsjon og risikokompensasjon.....	26
4.0 METODE	29
4.1 Valg av tematikk og problemstilling.....	29
4.2 Design og fremgangsmåte.....	29
4.3 Kommentarfeltene.....	31
4.4 Innsamling av data.....	32
4.5 Kildevalg.....	34
4.6 Tematisk analyse med utgangspunkt i Braun og Clarke.....	36
4.7 Veien fra funn til relevant teori.....	43
4.8 Etske refleksjoner.....	44
4.9 Reliabilitet, representativitet og validitet.....	45
5.0 FUNN	47
5.1 FART	47

5.1.1 Er fartsgrensene i tunnelen riktige?.....	47
5.1.2 Hva vil fotobokser gjøre med kjørehastighet og trafikkflyt?.....	48
5.1.3 Har man “rett” til å kjøre så fort man vil?.....	49
5.2 OVERVÅKING	51
5.2.1 ATK i Ryfast - et negativt konsept?.....	52
5.2.2 ATK i Ryfast - et positivt konsept?.....	53
5.2.3 Har det egentlig noe å si, når vi uansett overvåkes over alt i samfunnet ellers?.....	54
5.2.4 Er politiovervåking en bedre løsning?.....	54
5.3 TRYGGHET - Er Ryfast-tunnelene trygge nok?	55
5.4 ANNET	56
5.4.1 Er det politikernes feil?.....	56
5.4.2 ATK i Ryfast? Hvorfor ikke?.....	57
5.4.3 Kan vi bruke preventiv skilting?.....	57
5.4.4 Hva med ny teknologi og forskning?.....	57
6.0 DISKUSJON	58
6.1 Fartsgrensen i tunnelene.....	58
6.2 Risikopersepsjon og “verdens tryggeste tunnel”.....	60
6.3 Kunnskap hos den generelle befolkningen.....	61
6.4 Kengurukjøring og trafikkflyt.....	62
6.5 “Frihet til” eller “Frihet fra”?.....	63
6.6 Frykten for sanksjoner.....	66
6.7 Overvåking, frihet og personvern.....	67
6.8 Ordinære politikontroller.....	71
6.9 Politikk og teknologiutvikling.....	72
7.0 KONKLUSJON	75
7.1 Oppsummering av hovedfunn.....	75
7.2 Implikasjoner.....	76
7.3 Begrensninger i studien.....	77
7.4 Videre forskning.....	78
8.0 REFERANSER	79
VEDLEGG A - Punkt-ATK og streknings-ATK	84
VEDLEGG B - Tabell 2a og 2c	85

1.0 INNLEDNING

30. desember 2019 åpnet Ryfylketunnelen, den første delen av prestisjeprosjektet Ryfast i Rogaland, et prosjekt som totalt vil bestå av tre tunneler. Mindre enn en uke senere hadde to sjåfører mistet førerkortet, etter å ha blitt tatt i henholdsvis 120 km/t og 132 km/t i 80-sonen gjennom tunnelen. Den 22. april 2020 åpnet de to siste tunnelene i prosjektet; Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen, og mindre enn en time etter åpningen var første fartssynder i Hundvågtunnelen allerede tatt, etter å ha blitt målt til 108 km/t. Ingen av tunnelene har strekningsmåling eller fotobokser, selv om dette opprinnelig var planlagt i prosjektet.

I perioden 2005-2012 mistet 87 mennesker livet i 77 ulykker inne i eller like utenfor tunneler på det norske veinettet, og man antar at fart og/eller manglende førerdyktighet var en medvirkende faktor i 32 av disse. Om 10 år er målet i Nullvisjonen at det maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i den norske trafikken, derfor krever det flere tiltak for å trygge trafikken og eliminere flest mulig av de farlige situasjonene som kan oppstå. For at dette skal være et oppnåelig mål må man være villig til å vurdere utvidet bruk av de tiltakene man har tilgjengelig. Automatisk trafikkontroll har vært et viktig og effektivt hjelpemiddel i jobben om å nå Nullvisjonsmålet, men det er også et kontroversielt tiltak.

Diskusjonen rundt hvorvidt ATK allikevel bør installeres i Ryfast er et hett tema i nyhetsbildenes diskusjonsforumene for tiden. Mange er sterkt engasjerte, både på tilhengersiden og motstandersiden.

Denne oppgaven ser derfor nærmere på følgende problemstilling:

Normative grunnlag og narrativer knyttet til strekningsmåling i Ryfast - trenger vi egentlig fotobokser i de tre tunnelene?

For å besvare problemstillingen vil jeg se nærmere på følgende forskningsspørsmål:

- Hvilke argumenter kommer frem i kommentarfeltene relatert til diskusjonen om streknings-ATK i Ryfast, og hvilke verdier legges til grunn for disse?
- Hvordan besvares argumentene av allerede etablert forskning på feltet?
- Hvordan kan en eventuell bruk av strekningsmåling i Ryfast gjøres mer akseptabelt overfor skeptikerne?

Temaet for denne oppgaven vil altså være perspektiver på automatisk trafikkontroll (ATK), spesielt med fokus på streknings-ATK (S-ATK), da dette er det mest aktuelle i tunneler som Ryfylketunnelen, Hundvåg tunnelen og Eiganestunnelen. Kommentarfeltene deltakere ser spesielt ut til å være interesserte i to områder vedrørende trafikkovervåking: overvåking og fartsgrenser.

Overvåking er et tema som opptar mange i et stadig mer digitalisert samfunn. Dette gjenspeiles også i kommentarfeltene som omhandler ATK som virkemiddel i kampen mot trafikkdøden, ikke bare lokalt når nyhetene nevner prosjektet i Ryfast, men også ellers når det kommer oppdateringer i regjeringens vedtak og forslag på området. Mange er sterkt mot å overvåkes i trafikken, selv om de samtidig frivillig deltar på arenaer hvor de også overvåkes; det være seg i det offentlige rom, via sporbare nett-aktiviteter, telefonbruk, bompengepasseringer, eller ved bruk av elektroniske betalingsløsninger. Allikevel ønsker de ikke at deres hastighet skal overvåkes, eller risikere å bli bøtelagt for å bryte fartsgrensene, selv om dette er et lite offer i målet om å nå Nullvisjonen. Andre argumenterer for ATK med nettopp dette; de vet at de overvåkes i høy grad i samfunnet ellers også, så å bli overvåket i trafikken på bekostning av personlig frihet er et så lite offer for fellesskapet at det er verdt å ta i bruk et såpass effektivt hjelpemiddel.

Fartsgrensene i de nye tunnelene er også et hett tema. Alle de tre tunnelene har samme fartsgrense; 80 km/t, men mange mener dette er alt for lavt satt opp mot tunnelenes utforming og standard. Samtidig vet mange at fart dreper, og at farten er en veldig viktig medvirkende faktor til antallet drepte og skadde på norske veier. En annen faktor er at disse tunnelene faktisk ikke er bygd som motorveier; de er viktige samband i et fylke hvor mange har behov for å ferdes med traktor, og også med mange mopedister som skal ha rett til å bruke de nye tunnelene. Det diskuteres også hvorvidt ATK vil føre til farligere situasjoner enn det å ikke ha ATK ville gjort, i form av "lusekjørere" som vil skape irritasjon og farlige forbikjøringer, eller "kengurukjøring" hvor hastigheten varierer mye i frykt av å bli ilagt fartsbøter. Motpolene igjen frykter at noen kommer til å kjøre seg ihjel i tunnelene dersom det ikke innføres fartskontroller, og mener det bare er et spørsmål om tid før vi får se en ny ulykke av samme skala som Byfjordtunnel-ulykken i 2000, hvor tre ungdommer omkom. Politiet har allerede hatt en del kontroller i de nye tunnelene, og observasjonene tilsier at en del bilister tar seg friheter når det kommer til valg av kjørehastighet, men at de fleste heldigvis "holder seg i skinnet".

Denne oppgaven vil bli en analyse av den offentlige debatten rundt Ryfast og ATK. Jeg ønsker å se på hvordan de ulike argumentene om installasjon av ATK brukes både av kritikere

og av forkjempere. For å observere dette har jeg tatt utgangspunkt i 15 kommentarfelt og gått igjennom kommentarene, for så å dele de inn etter tematikk. Dette vil være grunnlaget for den videre diskusjonen.

1.1 Studiens avgrensninger

Studien er geografisk avgrenset til Ryfast, herunder Ryfylketunnelen, Eiganestunnelen og Hundvågtunnelen. Den omhandler videre ATK-diskusjonen i kommentarfelter knyttet til disse tre tunnelene, og det vil derfor ikke bli skrevet fordypende om diskusjoner rundt andre tunneler eller andre ATK-strekninger i Norge, da dette ikke er oppgavens fokus. Omtale av andre ATK-strekninger ut over disse tre vil være basert på forskningsbasert kunnskap om ATK generelt, hvor det vil bli beskrevet hvilke erfaringer som allerede finnes på området, for så å bruke dette videre for å analysere kommentarene fra Ryfast-diskusjonen.

1.2 Studiens oppbygning

Først vil jeg kort beskrive bakgrunnen for oppgavetemaet ved å beskrive Ryfast-prosjektet og de tre tunnelene i sambandet. Deretter vil jeg i kapittel 2 presentere ATK og teknologien som ligger bak, presentere relevant statistikk fra ulykkesbildet i trafikken, samt se på erfaringer hentet fra studier om ATK og påvirkning på fart og ulykker. Videre vil jeg gi en utgreiing om de valgte teoretiske perspektiver omhandlende hensyn i debatten, som liberalisme, statens rett til inngripen og dilemmaet mellom sikkerhet og frihet. Her vil det også være en beskrivelse av risikopersepsjon og en beskrivelse av ulike trafikant-typer. I metodekapittelet vil jeg greie ut om de metodiske fremgangsmåtene lagt til grunn i oppgaven, og gi en utfyllende beskrivelse av hvordan den tematiske analysen er gjennomført. Deretter vil jeg presentere funnene i oppgaven, og videre diskutere disse opp mot teoriene før jeg til slutt vil trekke noen konklusjoner og komme med forslag til videre forskning på feltet.

1.3 Kort om Ryfast

9. november 2012 ble første spadestikk i prestisjeprosjektet Ryfast gjennomført etter å ha fått bygge-klarsignal fra Stortinget i juni samme år (NRK, 2012). Målet med prosjektet var å lage et fastlandssamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke, for å erstatte den tidligere ferjeforbindelsen mellom Stavanger og Tau. I tillegg skulle prosjektet binde sammen Stavanger sentrum og Hundvåg, og slik avlaste Bybroa som tidligere hadde vært eneste forbindelse mellom disse områdene. I rushtiden førte ferjeankomsten fra Tau kombinert med trafikk til og fra Hundvåg til lange køer og stillestående trafikk, da ferjekaien for Tauferja og

avkjørsel til Bybroa ligger tett i samme område. I tillegg til Ryfylketunnelen og Hundvågtunnelen ble også Eiganestunnelen bygd, med det formål å utbedre E39 Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim. Finansieringen av prosjektet var en delt utgift mellom staten, kommunen og innbyggerne, sistnevnte via bompenger. Totale kostnader for Ryfast var 8070 millioner, samt 3514 millioner for Eiganestunnelen (kronesats 2019) (Vegvesenet, 2020).



Figur 1.1: Oversiktsbilde over Ryfast-sambandet (TU.no, 2012)

Ryfylketunnelen er verdens lengste undersjøiske veitunnel (NRK, 2019), med sine 14,3 kilometer. Tunnelen går mellom Solbakk i Strand kommune og Hundvåg i Stavanger kommune. Det dypeste punktet ligger 292 meter under havet, og bratteste stigning er på 7% (Vegvesenet, 2017).

Hundvågtunnelen er 5,7 km lang og går under Byfjorden, fra Stavanger til Hundvåg. Denne ligger 95 meter under havet. Tunnelen kobler seg på Eiganestunnelen, og gir bilister muligheten til å kjøre av mot Stavanger sentrum, eller fortsette direkte til E39 sørover (Vegvesenet, 2017).

Eiganestunnelen er 3,7 kilometer, og går under Stavanger sentrum, på E39 mellom Schancheholen og Smiene utenfor Tasta. Denne er kombinert stamvei og lokal hovedvei, og bidrar til å lede ca. 35 000 biler som tidligere gikk via Løkkeveien i sentrum vekk fra sentrumsområdene. Den er en del av den nasjonale transportkorridoren langs Vestlandskysten,

kalt Kystveien. Eiganestunnelen er koblingspunktet mellom Ryfast og Stavanger, med avkjøringsmulighet inn til Hundvågtunnelen (Vegvesenet, 2017).

Alle tunnelstrekningene blir bygd med to tunnellop, med to felt i hver retning. Dette er gjort med tanke på sikkerheten. I tillegg er det rømningsveier mellom tunnelene for hver 250. meter, hvorav flere er kjørbare for å gjøre det lettere for nødetatene å komme seg frem ved behov (Vegvesenet, 2017). Ryfylketunnelen får også en høyere sikkerhetsstandard enn det trafikkmengden tilsier, blant annet på grunn av tunnelens lengde. Det er også montert videoovervåking oppkoblet mot Veitrafikksentralen, som automatisk registrerer hendelse i tunnelen (Vegvesenet, 2014). Fartsgrensen i tunnelene er 80 km/t. Det er også installert ledelys for hver 25. meter, og for hver 250. meter finner man nødstasjonsskap med nødtelefon og brannslukningsapparat.

2.0 OM AUTOMATISK TRAFIKKONTROLL

I dette kapitlet vil jeg først gi en beskrivelse av hva ATK er, hvilke kriterier som ligger til grunne for etablering av ATK på nye strekninger, samt beskrive hvordan ATK-teknologien fungerer. Deretter vil jeg gi en kort oppsummering av ulykkesbildet i norske tunneler, og se på noen av faktorene som er medvirkende til at ulykkene inntreffer. Videre vil jeg presentere funn fra tidligere forskning om påvirkningen av ATK på fart og ulykker, samt fenomenet kalt “kengurukjøring”. Avslutningsvis vil jeg gi et innblikk i dilemmaet mellom kost og nytte, for så å presentere noen funn fra tidligere forskning om trafikanters forhold til ATK.

2.1 Hva er ATK?

“Med automatisk trafikkontroll (ATK) menes generelt at lovbrudd i trafikken observeres, registreres, og at kjøretøyet/føreren identifiseres på en automatisert måte - dvs. uten at politiet er fysisk til stede” (Høye et.al, 2012, s.643). Ved punkt-ATK (P-ATK), altså en frittstående fotoboks, blir føreren bøtelagt hvis farten på dette punktet er for høy. Ved streknings-ATK (S-ATK) måles gjennomsnittsfarten på en strekning mellom to fotobokser. Dersom gjennomsnittsfarten er for høy blir føreren bøtelagt, men ikke dersom passeringshastigheten ved selve fotoboksen er for høy. Alle strekninger hvor ATK er installert skal varsles med skilt. Dette gjelder også S-ATK, hvor avstanden til første boks og mellom første og andre boks skal varsles på underskilt i tillegg (ibid). En grafisk fremstilling av P-ATK og S-ATK er vist i vedlegg A. I Norge ble P-ATK for første gang introdusert på E18 i Telemark, i juni 1988 (Høye et.al, 2012, s.643). Strekningsmåling ble innført i 2009, og pr. 15.april 2018 er det totalt 228 P-ATK-bokser og 26 S-ATK-områder på norske veier. I oppstarten ble ATK gjennomført på strekninger hvor man hadde registrert høy fart, men det fantes ikke klare kriterier knyttet til ulykkesfrekvensen (Ragnøy, 2002).

I 2019 og 2020 ble kriteriene for etablering av ATK revidert. Formålet med ATK er i likhet med tidligere å forebygge fartsrelaterte ulykker ved at hastigheter høyere enn fartsgrensen reduseres eller fjernes. ATK skal kun brukes på veistrekninger hvor det har skjedd fartsrelaterte ulykker, og hvor farten er målt og funnet for høy. I fartsriteriet skal kjørefarten måles i en sammenhengende uke på is- og snøfri veibane, av alle passerende kjøretøy, for hvert enkelt kjøretøy. For P-ATK foretas målingene nær den tenkte plasseringen av fotoboksen, mens for S-ATK måles det i et typisk snitt på veistrekningen. Her er det også lagt til grunne en prosentregel for farten: “Av de som kjører fortere enn fartsgrensen skal 20% eller flere overskride fartsgrensen med 10% eller mer”. Det vil for Ryfast sitt vedkommende,

med 80-sone, bety at av alle passerende kjøretøy som kjører fortere enn fartsgrensen skal 20% eller flere holde en hastighet på 88 km/t eller høyere. Det ble også lagt til revideringer for tunneler med lengde over 500 m og bruer: *“Det er også lagt opp til unntak fra kriteriene, på steder hvor politiet vanskelig kan gjennomføre ordinære kontroller og hvor fartskriteriet er innfridd kan ATK etableres uavhengig av ulykkessituasjonen”* (Statens Vegvesen).

2.2 Teknologien bak ATK

På en veistrekning etableres to ATK-punkter, A og B. Sammen overvåker de farten på strekningene mellom punktene. Både bil og fører avbildes i punkt A, hvor det også registreres nummerskilt, akselavstand og vekt. Denne informasjonen mellomlagres i boks A, og sendes til punkt B for gjenkjenning av kjøretøyet. Boksen i punkt B foretar deretter samme datainnsamling som boksen i punkt A. I punkt B lagres ingen bilder på disken med mindre kjøretøyet er gjenkjent og gjennomsnittshastigheten har vært for høy. Det lagres heller ikke dersom tiden for lovlig passering i henhold til fartsgrensen er passert. Dersom kjøretøyet gjenkjennes i punkt B regnes den gjennomsnittlige kjørefarten ut ved hjelp av tidspunktene for passeringene. Dersom gjennomsnittsfarten er registrert som for høy i forhold til fartsgrensen på stedet sendes bildene fra punkt A og B til en server i Vegvesenet. Det sanksjoneres ikke ved for høy fart ved passering av verken punkt A eller punkt B, men kun dersom gjennomsnittsfarten har vært for høy. Deretter blir data og bilder fra punktene slettet, og finnes dermed ikke lenger i boksene. Det samme gjelder dersom bilene har kjørt lovlig på strekningen, eller som ikke blir gjenkjent i begge punktene; bilder og data slettes her umiddelbart fra boksene (Ragnøy, 2011). Alle bilder og data fra punkt A er krypterte, og kan bare åpnes med riktig krypteringsnøkkel. Denne krypteringsnøkkelen sendes punkt B, men beholdes der i RAM, altså blir den aldri skrevet til disken. Dermed kan ingen lese bildene som er mellomlagret. Dataene flyttes altså aldri ut av boksene med mindre et lovbrudd har blitt registrert. Bilder og data slettes også automatisk dersom utstyret blir stjålet. Den eneste som har tilgang til å se bilder av de som har kjørt fortere enn tillatt gjennomsnittshastighet er saksbehandler i Statens Vegvesen og politiet, og alle bilder som overføres til politiet slettes automatisk hos Statens Vegvesen (Kilde: Statens Vegvesen og Personvernemnda, 2011).

For å være sikre på at det er samme kjøretøy som er registrert i både punkt A og B benyttes en rekke målinger. Både fart, akselavstand og akselvekter måles ved hjelp av Weight-in-motion-kabler (WIM). Dette er montert i bakken før fotoboksene tas i bruk (Ragnøy, 2011). Opplysninger om de passerte kjøretøyene anonymiseres (uten bilde og registreringsnummer) i begge boksene. Kjøretøy som gjenkjennes i både punkt A og B vil få sin gjennomsnittshastighet beregnet. Dersom gjennomsnittshastigheten er funnet for høy er

det ca. 30 meter etter punkt B plassert en stolpe med trafikklys som vil gi gult blink for å varsle trafikanten om registreringen. Justervesenet bidrar til å kontrollere at boksene registrerer riktig informasjon og foretar korrekte målinger. De har også ansvaret for de periodiske kontrollene av utstyret (Ragnøy, 2011).

I utviklingen av ATK har også Datatilsynet bidratt til at man sikrer kontrollerbare og troverdige rutiner for sletting av data og bilder av de trafikanter som ikke har begått lovbrudd (Ragnøy, 2011). Ingen kjøretøy vil kunne bli feilaktig sanksjonert i S-ATK, da det for det første kreves en sikkerhet om at det er samme kjøretøy som er registrert i begge punkter. For det andre utfører Justervesenet kontroller med både strekning og tidtakersystem, i tillegg til å kontrollere selve datasystemet, for å sikre at det fungerer korrekt. For det tredje sitter det en operatør og kontrollerer og sammenligner at bildene fra punkt A og B viser samme bil og fører, altså en manuell kontroll av de som eventuelt skal sanksjoneres.

2.3 Nasjonalt ulykkesbilde i tunneler

Som nevnt i innledningen mistet 87 mennesker livet i 77 ulykker i og like utenfor tunneler på det norske veinettet i perioden 2005-2012. Dette utgjør ca. 5% av det totale antallet trafikkdrepte i hele landet i løpet av samme periode. 56 av ulykkene skjedde inne i selve tunnelen, og 15 av dem skjedde i undersjøiske tunneler (Vegvesenet, 2013). Toløpstunneler har som regel lavere ulykkesrisiko enn ettløpstunneler (TØI, 2016). Momenter som øker ulykkesrisikoen er krappe kurver og bratte stigninger. Det er også vanskeligere å vurdere farten i tunneler, noe som medfører større fartsvariasjon og dermed høyere risiko for påkjøring bakfra (Manser & Hancock, 2007, i Høye, 2016). Det er i tillegg vanskelig å bedømme stigninger og fall, noe som fører til at farten kan bli for høy i nedoverbakker, samt at fartsvariasjonen vil øke. Dette igjen kan øke antall forbikjøringer og dertilhørende økt risiko for påkjøring bakfra (Nævestad & Meyer, 2011, i Høye, 2016)

De mest vanlige ulykkestypene er påkjøring bakfra og feltskifte (43% i perioden 2001-2006) singelulykker (35%) og front mot front-ulykker (15%). I toløpstunneler er påkjøring bakfra den mest vanlige ulykkestypen (Amundsen & Engebretsen, 2008). Det er også den ulykkestypen som medfører størst brannfare (Yeung & Wong, 2014, i Høye, 2016)

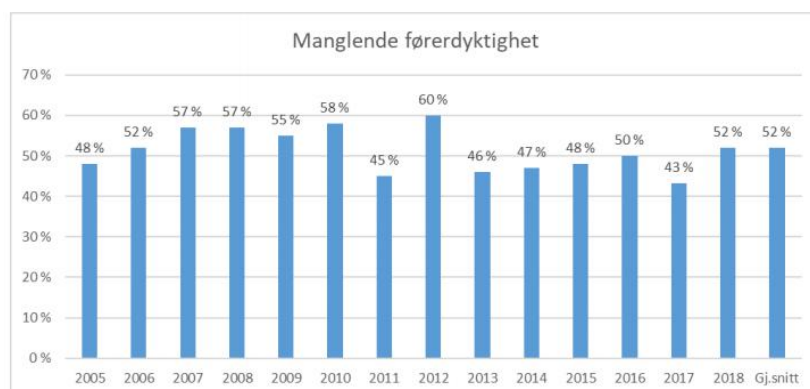
Undersjøiske tunneler bygges når dette vurderes som mer hensiktsmessig enn ferge- eller broforbindelser eller store omveier (TØI, 2016). Ulykkesrisikoen her er 16% høyere enn i andre tunneler (Amundsen & Engebretsen, 2008). Dette kan blant annet skyldes at det ofte er bratt stigning eller fall mot midten av tunnelen, noe som kan føre til branttilløp. Oftest er det tunge kjøretøyer som forårsaker branner. For å redusere ulykkesrisikoen har S-ATK vist seg å

være et effektivt tiltak (TØI, 2016). Stigningene kan også medføre en økning av antall ulykker, fordi økende stigningsgrad gir store fartsforskjeller i oppoverbakker (ibid).

2.4 Fart og førerdyktighet som faktor i ulykker

I Vegvesenes dybdeanalyser av dødsulykkene i 2018 vises en oversikt over sannsynlige medvirkende faktorer i dødsulykkene som skjedde på norske veier i perioden 2005-2018. Disse er gruppert i faktorer knyttet til trafikant, kjøretøy, vei og veimiljø, samt vær- og føreforhold. Hver ulykke har ofte flere medvirkende faktorer. To av de viktigste faktorene for ulykkesbildet denne perioden er knyttet til manglende førerdyktighet (52% av ulykkene) og fart (41% av ulykkene) (Ringen, 2019).

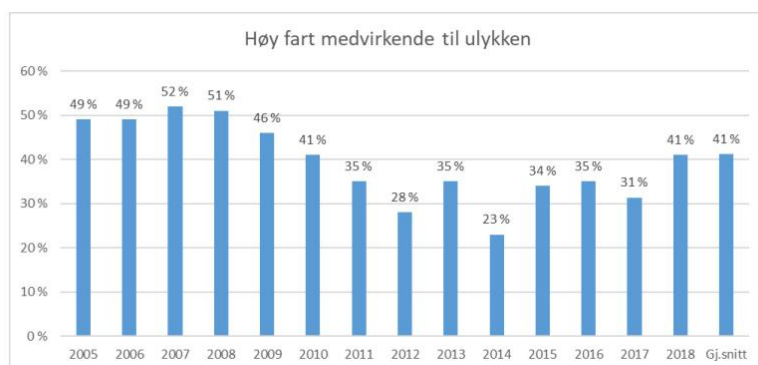
I etterkant av en dødsulykke er vurderingen av førerdyktighet i stor grad en subjektiv vurdering, for eksempel om situasjonen har vært for vanskelig for en gjennomsnittlig bilfører, eller om vedkommende burde ha behersket situasjonen. Her inngår blant annet hvor lenge føreren har hatt førerkort, om det har vært uheldige forhold ved kjøretøyet, hvor komplekst veimiljøet har vært, informasjon til fører fra veimiljøet, vanskelige ytre føreforhold, samt hvordan føreren har innrettet kjøringen etter disse forholdene. To av faktorene som oftest går igjen er manglende informasjonsinnhenting og manglende erfaring med kjøretøyet. I tillegg spiller hasardiøs kjøring også en viktig rolle i ulykkesbildet i denne kategorien. I snitt har manglende førerdyktighet vært en medvirkende årsak i 52% av ulykkene for perioden 2005-2018, som vist i figur 2.1 (Ringen, 2019).



Figur 2.1: Andel av dødsulykkene i perioden 2005-2018 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor (Ringen, 2019).

Høy fart er en sterkt medvirkende faktor til at dødsulykker skjer, og er også av stor betydning for skadeomfanget i ulykker. I kategorien fart inngår faktorene “høy fart etter forholdene”, “fart over fartsgrensen” (fart over fartsgrensen, men under grensen for beslag av førerkort), og

“fart godt over fartsgrensen” (fart som ville ført til inndragning av førerkort). Å ha høy fart etter forholdene betyr ikke nødvendigvis at man har kjørt fortere enn fartsgrensen, men at føreren ikke har tilpasset farten ut fra veiforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjon. Som vist i figur 2.2 har høy fart vært en medvirkende faktor i 41% av ulykkene i perioden 2005-2018 (Ringen, 2019).



Figur 2.2: Andel av dødsulykkene i perioden 2005-2018 hvor høy fart har vært medvirkende faktor (Ringen, 2019).

I perioden 2008-2012 registrerte man en nedgang i andelen dødsulykker hvor høy fart var en medvirkende faktor, en nedgang som sammenfaller med en registrert nedgang i antall drepte i trafikken. Deretter økte det igjen i 2013, før man hadde en ny nedgang i 2014, før det steg på nytt i 2015-2016 (Ringen, 2019). Farten i kollisjonsøyeblikket, bilens sikkerhetsnivå, og hva bilen treffer vil ha stor betydning for skadeomfanget av en ulykke. Den menneskelige tålegrense sier noe om hvor mye vi mennesker tåler i kollisjoner. En person i en moderne og sikker personbil har stor sjanse for å overleve en sidekollisjon ved påkjørsel under 50 km/t, og en frontkollisjon med et kjøretøy av tilsvarende vekt ved fart under 70 km/t (Ringen, 2019). Sannsynligheten for å overleve en frontkollisjon reduseres vesentlig når farten overskrider 70 km/t, samme hvor kollisjonssikker og moderne bil du har (Vegvesenet, 2014). Desto lavere farten ved sammenstøt er, desto mer vil skadeomfanget reduseres. I perioden 2005-2018 har høy fart bidratt til skadeomfanget i 37% av ulykkene, som vist i figur 2.3 (Ringen, 2019).

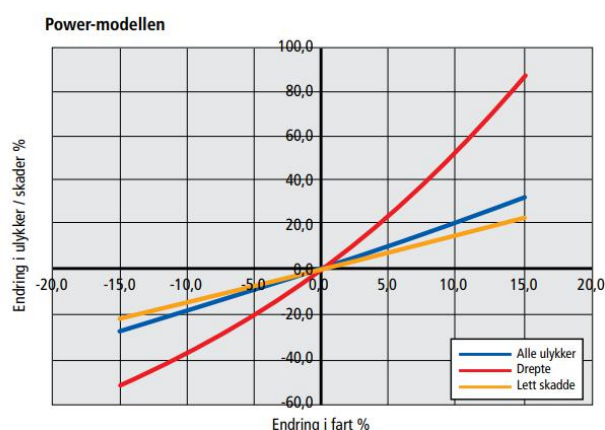


Figur 2.3: Andel av dødsulykkene 2005-2018 hvor høy fart har bidratt til skadeomfanget (Ringen, 2019).

2.5 Tidligere forskning om ATK og påvirkning på fart og ulykker

Da ATK ble innført var dette som et tiltak for å effektivisere politiets ordinære fartskontroller, da erfaringene tilsa at politikontroller hadde en etter-effekt på strekningene som varte fra 2 dager til 10 uker etter at kontrollperioden var avsluttet (Ragnøy, 2002). P-ATK har vist seg å gi redusert kjørefart fra opplysningsskiltet og opptil flere kilometer etter siste fotoboks (Ragnøy, 2011). I en rapport ble virkningen av S-ATK på kjørefarten undersøkt på tre forsøksstrekninger. Her påpeker Ragnøy at det ikke er mulig å se på reduksjonen av ulykker før etter 3-4 år, men at sammenhengen mellom fart, ulykker og skadegrad fortsatt er godt dokumentert. Derfor kan det sies å være en god variabel for å vurdere virkningen av S-ATK på ulykker og skader i ettertiden (ibid).

Siden man ikke kan måle effekten på ulykker før etter minimum 3 år ble potensmodellen brukt for å dokumentere sammenhengen mellom endringer i kjørefart og endringer i antall ulykker og skader. Denne viser hvordan en prosentvis endring i fart også gir en prosentvis endring i antall ulykker og skader, basert på et stort antall empiriske studier. F.eks vil en fartsreduksjon på 10% gi en ulykkesreduksjon på 20% og en reduksjon på 40% i antall drepte (ibid). Når gjennomsnittsfarten øker med 5%, økes samtidig risikoen for en personskadeulykke med 10% og risikoen for å bli drept med 25%. Hvis farten økes fra 80 km/t til 93 km/t dobles samtidig risikoen for å bli drept. Og dersom du akkurat klarer å stanse foran en hindring etter å ha kjørt i 80 km/t, ville en fart på 90 km/t gjort at du hadde truffet hindringen i 50 km/t (Vegvesenet, 2014).



Figur 2.4: Potensmodellen: Sammenheng mellom endring i kjørefart og endring i antall skader og ulykker (Elvik, 2009, i Ragnøy, 2011)

Den samme oversikten vil vi få ved å se på hvordan endringen i fartsgrenser vil påvirke både gjennomsnittsfart og prosentvis endring av antall drepte, hardt skadde eller lettere skadde,

som vist i tabell 2a i vedlegg B (Høye et.al, 2012). Der ser vi hvordan tallene synker desto mer fartsgrensene settes ned, og i motsatt fall stiger når fartsgrensene settes opp; ved en økning fra fartsgrense 80 km/t til 90 km/t vil vi få en forventet prosentvis endring på +13 drepte, +8 hardt skadde og +4 lettere skadde.

Forsøkene på de tre strekningene ble utført før fotoboksene var montert, ved å måle hastigheter i en sammenhengende uke ved hjelp av radar, WIM og laserpistol. De studerte blant annet hvor stor reduksjonen i strekningsfarten var fra før boksene ble montert og til etter montering. På Bakkevann sank gjennomsnittsfarten fra 76,7 km/t til 74,0 km/t. På Dovreskogen sank gjennomsnittsfarten fra 89,4 km/t til 80,6 km/t, og med dette så man en reduksjon fra at 90,5% av trafikantene kjørte fortere enn fartsgrensen, til 52,7% etter at boksene ble montert. På Langodden sank gjennomsnittsfarten fra 88,5 km/t til 78,3 km/t. De så også at fartsreduksjonen var større i hver av fotoboksene enn på selve strekningen mellom boksene. Antallet grove fartsovertredelser ble redusert til nesten null (Ragnøy, 2011). De sammenlignet også den forventede reduksjonen i ulykker og drepte mellom P-ATK og S-ATK. Her fant de at reduksjonen ved bruk av S-ATK var betydelig større enn ved P-ATK. Der P-ATK kunne medføre en reduksjon av 15,6% drepte og 10,7% alvorlig skadde kunne S-ATK medføre en reduksjon på henholdsvis 35,3% drepte og 25,2% alvorlig skadde (Ragnøy, 2011). Det samme fant Høye (2014) i sine undersøkelser. En evaluering av 14 S-ATK-strekninger viste at S-ATK reduserer antall ulykker med personskade med 12-22%, og antall drepte eller hardt skadde med 49-54%. I tillegg ble det registrert en nedgang i antall personskadeulykker på 46% i 3 km på hver side av boksene (Høye, 2014).

I 2013 ble det også fremlagt en rapport om resultater for S-ATK spesifikt i tunneler (Ragnøy, 2013). Her var fire tunneler undersøkelsesobjekter; Helltunnelen, Eiksundtunnelen, Tromsøysundtunnelen og Hvalertunnelen. Her ble før- og etterhastighetene målt, og deretter reduksjonen i antall km/t regnet ut. Videre regnet de ut risikobidraget før og etter installeringen av S-ATK på de ulike strekningene, og fant ut ulykkesreduksjonen, som vist i tabell 2b. Her ser vi at ulykkesreduksjonen på strekningene er på mellom 11,4-19,5% (Ragnøy, 2013). Det noe lave tallet for Helltunnelen kan skyldes at det tidligere var installert P-ATK her.

Fartsintervall km/t	FØR				ETTER				ENDRING etter/før	Ulykkes reduksjon %
	Andel %	Snittfart km/t	Relativ risiko	Totalt risiko bidrag	Andel %	Snittfart km/t	Relativ risiko	Totalt risiko bidrag		
Hell, E6, Trøndelag										
<=80	67,8	74,9	0,840	0,889	91,4	73,5	0,802	0,817	0,920	8,0
>80	32,2	84,3	1,157	1,048	8,6	83,5	1,126	1,010	0,964	3,6
Alle (Hell)	100,0	77,9	0,931	0,931	100,0	74,3	0,825	0,825	0,886	11,4
Eiksund, FV 653, Møre og Romsdal										
<=80	50,2	74,2	0,821	0,906	88,7	74,3	0,824	0,842	0,930	7,0
>80	49,8	87,0	1,269	1,126	11,3	82,9	1,104	1,011	0,898	10,2
Alle (Eiksund)	100	80,6	1,021	1,021	100	75,3	0,852	0,852	0,835	16,5
Hvaler, FV108, Østfold										
<=80	62,9	71,4	0,748	0,833	93,8	70,6	0,727	0,741	0,890	11,0
>80	37,1	88,6	1,338	1,114	6,2	83,5	1,128	1,007	0,904	9,6
Alle (Hvaler)	100,0	77,8	0,928	0,928	100,0	71,4	0,747	0,747	0,805	19,5
Tromsøysund, E8 Troms										
Alle T1	100,0	80,3	1,010	1,010	100,0	73,6	0,804	0,804	0,796	20,4
Alle T2	100,0	79,6	0,986	0,986	100,0	73,7	0,807	0,807	0,818	18,2

Tabell 2b: Gjennomsnittlig fart, andel trafikanter, relativ og totalt bidrag til risiko før og etter S-ATK fordelt i fartsintervall (≥ 80 km/t) i de fire forsøktunnelene. Beregnet risikoendring etter/før S-ATK og endring i ulykkestall %. (Ragnøy, 2013)

Høye (2014) undersøkte effekten av S-ATK på ulykker med drepte, hardt skadde og lett skadde på 14 strekninger, og fant som vist i tabell 2c i vedlegg B at det over en treårsperiode fra før S-ATK var etablert, til etter etableringen, var en stor nedgang i antall personskadeulykker (-28%), samt drepte og hardt skadde (-65%). Åtte av S-ATK-strekningene undersøkt i rapporten fra 2014 var i tunneler. Undersøkelsene tydet på at S-ATK har en virkning som er minst like stor i tunneler som på veg i dagen - her kunne reduksjonen i antall døde og hardt skadde være opptil 59%. De fleste resultatene viser dette, men det må allikevel nevnes at ikke alle resultatene i undersøkelsene er like konsistente på dette punktet, og det er også mulig dette er et resultat av tilfeldigheter. F.eks er fartsreduksjonene funnet av Ragnøy (2011 og 2013) omtrent like store i tunneler som på vei i dagen. Samtidig hadde S-ATK tilsynelatende en større virkning på personskadeulykker i tunnel enn på vei i dagen, hvor man fant at antallet ulykker kunne være redusert med opptil 25% i tunnelene, kontra 12% for vei i dagen.

Ragnøy (2013) argumenterer for en proaktiv bruk av S-ATK i tunnel, fordi de gjennomførte beregningene viser en betydelig risikoreduksjon etter innføringen av S-ATK. Katastrofepotensialet i tunneler er også høyt, derfor bør det være mulig å foreta en mer proaktiv bruk av S-ATK spesielt på denne typen strekninger. S-ATK fremstår altså som et godt og sterkt virkemiddel for å oppnå reduksjon av kjørefarten på strekninger hvor høy fart har vært et problem. Sammenlignet med P-ATK viser beregninger at S-ATK har opp mot 3 ganger så stor reduksjon av kjørefarten (Ragnøy, 2011). Virkningen av S-ATK på antall personskadeulykker, døde og hardt skadde er større enn man ville forvente ut fra virkningen på fart. Dette igjen tyder på at den positive effekten av fartsreduksjon ikke blir påvirket av andre uønskede bivirkninger, som f.eks at førere er så fokusert på å holde farten at dette

virker distraherende og øker ulykkesrisikoen (Høye, 2014). Altså fører ikke fotoboksene til en farligere trafikk situasjon hvor fokuset rettes mer mot boksene enn på resten av trafikkbildet.

2.6 Studier om “kengurukjøring”

“Kengurukjøring” er et begrep som brukes om situasjoner med oppbremsing rett før en fotoboks, med etterfølgende akselerasjon. Ofte er dette et forsøk på å unngå å bli tatt i fotoboksen, dersom føreren for eksempel ble oppmerksom på fotoboksen for sent. I situasjoner med tett trafikk og/eller korte tidsluker kan dette øke sannsynligheten for en påkjøring bakfra-ulykke (Ragnøy, 2011). I en rapport av Ragnøy (2002) ble det undersøkt om P-ATK ville føre til “kengurukjøring”. De fant en klar kengurutendens i de to undersøkte veistrekningene, hvor trafikanter bremsset de siste 100-150 metrene før ATK-stolpene, for så å øke farten etter passeringen. De kunne også slå fast at hastigheten mellom stolpene var lavere enn den hadde vært før etableringen av ATK (Ragnøy, 2002). Dette oppstår altså oftest ved P-ATK, da disse kun tar bilde ved fartsovertredelser på selve punktet.

I undersøkelser i forbindelse med etablering av S-ATK ble det foretatt opptellinger hvor tenning av bremselyset i umiddelbar nærhet av fotoboksen ble registrert, for å undersøke hvor vanlig denne utfordringen er. Som vi kan se av tabell 2d var det kun 7% som foretok “kengurukjøring”-manøver i denne undersøkelsen.

Type fartsprofil	Antall kjø	Prosent
Fartsprofil type 1: Tilnærmet uendret fart inn mot fotoboks, ingen krav til fartsutviklingen etter	210	61,6
Fartsprofil type 2 : Fartsreduksjon inn mot fotoboks, uendret eller avtakende fart etter	42	12,3
Fartsprofil type 3: Fartsøkning inn mot fotoboks, ingen krav til fartsutviklingen etter	65	19,1
Fartsprofil type 4: Fartsreduksjon inn mot fotoboks, fartsøkning etter (“kengurukjøring”)	24	7,0
Totalt antall målte kjø	341	100,0

Tabell 2d: Kjøretøyenes fordeling på ulike typer fartsprofil, antall og prosent (Ragnøy, 2011)

2.7 Kostnad vs. nytte

“Det moderne samfunnet skaper stadig større forventninger i befolkningen om å leve et liv beskyttet mot farer og trusler vi ikke kan kontrollere eller velge frivillig” (Engen et.al, 2016).

Før eller siden vil nytteverdien av nye tiltak synke mens prisen samtidig går opp. Å innføre risikoreducerende tiltak er ikke billig. Innenfor trafikk har man satset hardt på tiltak for å nå Nullvisjonsmålet, men etter hvert som tiltak iverksettes og man får bukt med de største faremomentene ved trafikkavviklingen vil man gradvis slippe opp for tiltak som fungerer for å redusere mange av ulykkene som bærer fellestrekk. Da vil man til slutt stå igjen med en

gruppe enkeltulykker som er vanskelige å forhindre med mindre man er villig til å betale for kostnaden av enda flere tiltak, fordi de mest effektive tiltakene allerede er iverksatt. Antallet trafikkulykker de siste 20 årene har blitt halvert, men kostnaden for å redusere ytterligere 10% av de gjenværende ulykkene er langt høyere enn før (Engen et.al, 2016). Til slutt vil man stå i en situasjon hvor forholdet mellom kostnad og nytte blir negativt. Spørsmålet da er hvor mye sikkerhet staten skal etablere, og til hvilken pris. Det finnes heller ingen målestokk for når vi er trygge nok, eller en grense for hvor mye trygghet vi kan kreve (ibid).

NRK meldte i 2016 at tall fra TØI forteller at et trafikkdødsfall er regnet til å koste samfunnet 35,3 millioner NOK. En hardt skadet koster samfunnet 12,4 millioner NOK. Denne summen er blant annet en kombinasjon av medisinske utgifter, administrasjon knyttet til forsikring og trygd, eventuell rettsak, og bortfall av verdiskapning og samfunnsdeltakelse (NRK, 2016). I NRK ble det fremstilt som at samfunnet kunne spare milliarder ved å få vekk dødsulykkene fra norske veier. Dette var ikke trafikkforsker Rune Elvik enig i, og hevdet dette var en “vanlig tolkning, men stort sett feil” (Elvik, 2016). Han peker på at sykehusbudsjettene ikke er redusert, det blir ikke utbetalt mindre trygd, og bilforsikringen har ikke blitt billigere som følge av redusert antall bilulykker. Disse besparelsene finnes nemlig ikke, fordi ulykkeskostnadene ikke er et uttrykk for konkrete betalinger som utføres etter at en ulykke har inntruffet. Det denne summen gir uttrykk for er derimot hvor mye samfunnet bør bruke for å forhindre et dødsfall i trafikken; kostnadene viser altså hvor mye vi er villige til å betale for bedre trafiksikkerhet, FØR ulykkene har skjedd. Summen blir altså en veiledning på hvor mye man bør satse for å unngå dem, og en rettesnor for beslutninger hos myndighetene som jobber med trafiksikkerheten (ibid). I tillegg har man ifølge Trond Harborg som ble intervjuet av NRK i 2016 også en kostnad som ikke kan regnes i kroner og øre; nemlig menneskelig lidelse - både for de som blir skadet eller drept, men også for de pårørende og etterlatte. Elvik sier at dette ikke er noe som kommer i tillegg til den økonomiske kostnaden, men det handler om å oppnå økt velferd.

Dessverre er det ikke alltid mulig å vite om tiltakene som iverksettes for å bedre sikkerheten fungerer eller ikke (Engen et.al), fordi resultatet kan vise seg i form av en “dynamisk ikke-hendelse”. Dette betyr at dersom det ikke skjer ulykker som følge av tiltaket kan vi ikke vite om det skyldes selve tiltaket, eller om det bare er en tilfeldighet.

Å regne i kroner og øre for å studere kostnaden for etablering av ATK i Ryfast opp mot hvor mye man bør være villig til å betale for en økt trafiksikkerhet kan derfor være utfordrende, men basert på summene over vil jeg allikevel presentere et tentativt regnestykke som vist i figur 2.5.

Kostnadene for hver ATK-boks var i 2003 estimert som følger av Statens Vegvesen og Vegdirektoratet:

- Installering av fotoboks: 87.000 kr
 - Installering av digitalt kamera: 320.000 kr
 - Årlige driftskostnader pr kamera: 100.000 kr
- (Høye et.al, 2012, s.644)

Dersom vi da tar utgangspunkt i at det inntreffer en singelulykke i Ryfast, med 1 omkommen og 1 hardt skadet vil dette "koste" samfunnet som følger:

$35,3 \text{ millioner NOK} + 12,4 \text{ millioner NOK} = 47,7 \text{ millioner NOK}$

Kostnad for etablering av S-ATK (2 stk fotobokser+2 stk digitale kameraer)
pr. 2003 = 814 000 NOK. Omregnet til 2016-kroner blir dette 1 045 000 NOK

$47\,700\,000 \text{ NOK} - 1\,045\,000 \text{ NOK} = 46\,655\,000 \text{ NOK}$

$46\,655\,000 \text{ NOK} / 257\,000 \text{ (årlige driftskostnader for 2 fotobokser i 2016-kroner)} = 181,5 \text{ år}$

Det betyr at "kostnaden" av en ulykke med 1 omkommen og 1 hardt skadet vil være den samme som etablering og drift av S-ATK i 181,5 år

Figur 2.5: Tentativt regnestykke over kost-nytte

2.8 Tidligere forskning om trafikanters holdninger til ATK

Å forske på trafikanters holdninger til ATK har blitt gjort av forskere fra flere land. Her vil jeg gjengi de viktigste funnene fra disse undersøkelsene.

Etter en forsøksperiode med ATK ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant svenske trafikanter. Her svarte 44% at ATK burde innføres på flere veier, mens 46% var av motsatt oppfatning. 56% mente at ATK leder til lavere hastigheter, mens 36% ikke mente det. Man så også at lengre årlig kjørelengde gjorde at enkelte hadde mer erfaring med ATK, men samtidig at det var en mindre andel av disse som ønsket mer bruk av ATK. I tillegg ble også bilkjørende journalister intervjuet, og man fant at deres holdninger var den samme hos de med lang årlig kjørelengde (Nilsson, G, 1992). I en studie av ATK på fire nederlandske strekninger så man at boksene ble utsatt for vandalisme, hvor glasset foran kameraet ble knust eller spraymalt, bensin ble helt på boksene før de ble satt fyr på, og noen ble beskyttet. Noen av vandalene ble tatt ved hjelp av overvåking og stilt for retten. I en annen undersøkelse fra Finland så man på publikums holdninger til ATK og varselskilt. Her anså 88% av respondentene ATK som "akseptabelt" eller "veldig akseptabelt", og her ble boksene heller ikke vandalisert (Mäkinen, T. & Hway-Liem, O., 1992). I en undersøkelse fra Storbritannia fant forskerne at rundt 75% av førere ser ut til å ha positivt syn på ATK. De største mistankene hos deltakerne i spørreundersøkelsen er at kameraene blir satt opp som en "enkel måte å tjene penger på" eller "snik-skatt" for myndighetene, et syn som var å finne hos 36%

menn og 22% kvinner. 22% av mennene og 13% av kvinnene mener også at ATK betyr at myndighetene får for stor makt over trafikantene, mens 18% menn og 11% kvinner mener at ATK er en ny måte å trakassere trafikantene på. Til slutt mente 16% menn og 12% kvinner at ATK tar bort kjøreleden (Corbett, C. & Caramlau, I, 2006). I en undersøkelse fra 1992 ble norske trafikanter undersøkt for sin aksept av ulike former for overvåking i trafikken, blant annet ATK. Her svarte 67% at de var positive til ATK. De fant også at kvinner i større grad aksepterer alle former for overvåking enn det menn gjør, spesielt når det gjelder ATK. I tillegg er de som har høy årlig kjørelengde mer negative overfor ATK enn de som kjører mindre (Muskaug & Christensen, 1992).

3.0 TEORETISK RAMMEVERK

Som teoretisk rammeverk for denne oppgaven har jeg valgt å se på teorier og forskning som kan bidra til å kunne utforske og forstå verdiene og holdningene som ligger bak argumentene i kommentarfeltene knyttet til Ryfast. Det første temaet innenfor teorien omhandler liberalismen som ideologi, statens rett til inngripen, og dilemmaet mellom sikkerhet og frihet. Videre vil jeg se på studier av Svenson og Corbett m.fl. for å få et innblikk i hvordan trafikanter oppfatter seg selv sammenlignet med andre trafikanter, og hvordan de handler og tenker rundt fotoboksene. Deretter vil jeg se nærmere på risikopersepsjon og hvordan denne påvirkes av den verden vi lever i, før kapittelet avsluttes med en kort beskrivelse av risikokompensasjon.

3.1 Liberalisme og dilemmaet mellom sikkerhet og frihet

“Den som i sin søken etter sikkerhet innskrenker friheten, får ingen av delene. Og fortjener heller ikke friheten.”

-Benjamin Franklin-

En ideologi er et system av påstander, vurderinger og tankemønstre om politiske og sosiale forhold, hvor man har oppfatninger om hvordan verden eller samfunnet er, og om hvordan verden og samfunnet bør være (Rønning & Lesjø, 2015, s.51-55). Et eksempel på dette er liberalismen, som blir ansett som en høyreideologi. Ordet “liber” betyr “fri”, og individualisme og frihet står som kjerneelementet i den liberale tenkemåten. Her har enkeltindividet forrang foran grupper og det kollektive, fordi man skal ha rett til å utfolde seg så fritt som mulig. Adam Smith mente at egeninteressen vil få hver og en av oss til å handle slik at totalresultatet blir trygghet og gode levekår for alle i samfunnet. Man vil oppnå goder, og unngå straffer. Grunnen til dette er det han kaller “den usynlige hånd”, altså det som gjør de egoistiske enkelthandlingene om til det som er det felles beste. Smiths tanker stammet fra en reaksjon mot politisk autoritet og styring av økonomi, og han argumenterte for at dersom noen blir rike vil de ansette mange arbeidere, noe som igjen ville bli til alles felles beste. Individet er selv best i stand til å prioritere sine behov - i oss alle vil man finne moralske dyder som rettferdighet og medfølelse, og dette vil få oss til å handle riktig. Staten skal forholde seg relativt passiv, de skal sørge for lov og orden, men skal ellers ikke gripe forstyrrende inn i borgernes liv, slik at borgerne får utfolde sine friheter på egen hånd (ibid)

I dag ser man på forholdet mellom stat og samfunn som et forhold mellom det offentlige og det private. Etter hvert som velferdsstaten vokste frem fikk vi ikke bare allmenne politiske rettigheter, men også sosiale rettigheter, som sikring mot uforskyldt skade (ulykkestrygd). Av juridiske rettigheter relatert til denne oppgaven har vi rett til liv og offentlig beskyttelse av liv (Rønning & Lesjø, 2015, s.93-95). Disse to rettighetene kan komme i konflikt med ideologier som liberalisme, fordi det krever en inngripen fra myndigheter med det mål å oppfylle rettighetene for samfunnsborgerne. Man er avhengig av at de relevante myndighetsorganene og organisasjonene har legitimitet og tillit i befolkningen for å kunne ha en effektiv styring og iverksettelse av tiltak. I samfunn med stor tillit til de styrende myndigheter vil befolkningen kunne akseptere et større inngrep i friheten for å styrke sikkerheten enn i samfunn der folk ikke har tillit til sine myndigheter. I tillegg trengs det forståelse for hvorfor beslutninger tas og tiltak iverksettes for at man skal kunne akseptere dem (Engen et.al, 2016). Beslutninger tatt av myndighetene etter gjeldende lover anses som legale, men samtidig blir det også ansett av enkelte som greit å kjøre for fort når politiet ikke ser deg. Det blir med andre ord et spørsmål om hvor skillet mellom det offentlige og det private går, fordi staten av og til må gripe inn på områder som tilhører privatlivet. Et eksempel på dette er innføring av røykeloven. Her kan vi også dra paralleller til bruk av ATK. Hvor aktiv skal staten være? Både hensynet til vårt eget beste, andres beste og fellesskapets ansvar legitimerer inngrep (Rønning & Lesjø, 2015). Trafikkulykker koster staten dyrt, og så lenge vi krever at staten skal dekke kostnadene ved ulykker, fordrer det at staten krever tilbake at de som ferdes i trafikken bidrar til å minimere risikoen for at ulykker inntreffer. For å få dette til må staten gripe inn og legge føringer for våre handlinger, noe som igjen skaper et dilemma mellom verdier som sikkerhet og frihet.

“Et dilemma er et valg mellom to alternativer som begge vil føre til et uønsket resultat” (Engen et.al, 2016).

Dilemmaet mellom verdiene frihet og sikkerhet er sterkt i samfunnssikkerhetsfaglig perspektiv. Til alle tider har sikkerhet vært forbundet med en inngripen i menneskers liv. Det å skape et trygt samfunn vil nesten alltid påvirke enkeltindividenes handlefrihet, fordi man vil påvirkes direkte av tiltakene som implementeres; *“Hver gang det innføres et tiltak som kan redusere en risiko og øke den kollektive sikkerheten, vil det samtidig begrense den individuelle friheten”* (Engen et.al, 2016).

Alle ønsker seg samtidig friheten - det er jo en nøkkelfaktor i demokratiske land. Vi vil ha frihet til å være oss selv, til å reise dit vi vil og når vi vil. Bilen er et sterkt symbol på denne friheten. Problemet er at frihet og bil i kombinasjon påvirker hvordan bilen kjøres på veiene,

fordi den gir mulighet til å leke seg med fart, spenning og adrenalin (Løken, 2008). Men vi kan altså ikke få både-og. Vi kan ikke få frihet til å kjøre som vi vil, samtidig som vi får frihet fra ulykker. Så ved å tillate “frihet til” mister vi muligheten til å få “frihet fra” (Løken, 2008) ATK er et av tiltakene som fratar oss “frihet til” for å styrke “frihet fra”. Det vil innskrenke individenes handlefrihet, og overvåke det som kan anses som “den private sfære” hos de som gjør noe ulovlig. Å kjøre bil blir ofte sett på som en privat beskjeftigelse, til tross for at det er en aktivitet som foregår ute i samfunnet. Men ATK er sånn sett ikke noe annerledes enn stenging av bykvartaler, montering av terrorgjerd, eller gjennomføring av innsjekkingsrutiner ved flyplasser. Alle er tiltak med en dobbeltfunksjon - de begrenser den enkeltes frihet på den ene siden, men på den andre siden blir myndighetenes risikopolitikk synliggjort i et forsøk på å skape trygghet i befolkningen (Engen et.al, 2016).

Vegtrafikklovens §3 sier som følger:

“Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret”.

Ifølge Løken (2008) er denne loven det moralske og etiske forsvar av mennesket slik at vi ikke skal skades i trafikken. Den er også streng, fordi den sier at det ikke skal oppstå fare - verken nestenulykker eller ulykker. Utfordringen er at enkeltpersoner kan utnytte at andre følger denne loven, ved å tillate seg selv å gjøre unntak for egen del, som f.eks å kjøre for fort. Denne tankegangen kombinert med dårlig kontroll og lav straff for de som lager disse unntakene gjør myndighetene til medskyldige i ulykkene i følge Løken (2008).

Hvordan skal man da kunne finne en løsning som skaper både frihet og sikkerhet? Er det mulig å kombinere disse to verdiene? Ifølge Engen m.fl (2016) krever dette at vi må inngå en samfunnskontrakt, hvor hver enkelt av oss avgir noe av vår individuelle frihet til fordel for sikkerhet, beskyttelse og forutsigbarhet. Dette er måten vi kan skape fred og frihet fra krig og kaos på, og dermed kan sikkerhet også betraktes som en form for frihet. De fleste er enige om at sikkerheten i et samfunn bør styrkes, men uenigheten er knyttet til hvilke virkemidler og grep vi kan akseptere for å oppnå det.

Av og til besvares frihetsinnskrenkende tiltak som iverksettes med utbrudd a la “1984!!!”. Men de fleste blir ikke opprørt over begrensninger som rammer potensielle lovbrøtere, fordi de aller fleste er lovlydige borgere. Så lenge man ikke har gjort noe galt selv føler man heller ikke at nye sikkerhetstiltak påvirker hverdagen i særlig grad. Tiltakene vil uansett ramme alle, til og med de som ikke er mistenkt for noe. Den største utfordringen i overvåkingstiltak for alle som respekterer lov og rett er at feil kan forekomme og informasjon komme på avveie eller bli misbrukt til andre formål enn det de opprinnelig var tiltenkt (Engen et.al, 2016).

3.2 Egne holdninger til det å være trafikant

I 1980 gjorde Ola Svenson fra Universitetet i Stockholm en undersøkelse om hvordan den personlige oppfatningen av evner og trygghet hos førere er når de sammenligner seg og sine egenskaper mot en gruppe andre førere. De ble spurt om hva de tenkte om seg selv og sikker fremføring av bil, og ble bedt om å sammenligne seg med de andre deltakerne i eksperimentet. Det ble fremlagt at i rommet de satt i måtte det naturligvis være en fører som er den dårligste, og en som er den beste, og deltakerne skulle deretter plassere seg selv et sted på denne skalaen, selv om de ikke kjente de andre førerne som var i rommet, og heller ikke visste hvordan de var som sjåfører (Svenson, 1980).

Halvparten av deltakerne plasserte seg selv i de øvre 20% (amerikanske førere) og 30% (svenske førere) når det kom til det å være en trygg sjåfør. Da de skulle vurdere evner mente 93% (amerikanske førere) og 69% (svenske førere) at de var bedre enn gjennomsnittet. Resultatene viste dermed at flesteparten anså seg selv som tryggere og bedre sjåfører enn den gjennomsnittlige føreren i gruppene de sammenlignet seg med. En oppsummering av resultatene er vist i tabell 3.1.

	Estimated position in sample (percentiles)									
	0–10	11–20	21–30	31–40	41–50	51–60	61–70	71–80	81–90	91–100
<i>Safety</i>										
US sample	2.5	0.0	5.0	0.0	5.0	2.5	2.5	22.5	37.5	22.5
Swedish sample	0.0	5.7	0.0	14.3	2.9	11.4	14.3	28.6	17.1	5.7
<i>Skill</i>										
US sample	0.0	2.4	2.4	2.4	0.0	12.2	22.0	12.2	26.8	19.5
Swedish sample	2.2	6.7	2.2	4.4	15.5	17.7	11.1	24.4	13.3	2.2

Non / Estimates of risk and skill

Tabell 3.1: Fordeling av %, anslag av egen trygghet og evne som fører sammenlignet med andre førere. Høyere prosentiler representerer mindre risikofylt og bedre kjøreegenskaper (Svenson, 1980).

Årsakene til dette er ikke lett å slå fast, men det kan både komme av kognitive mekanismer som at man har dårlig hukommelse overfor negative hendelser av typen ulykker/nesten-ulykker, og av at man ikke har informasjon om de andre i gruppen, og at det derfor vil få et flertall til å anse seg selv som bedre. Tidligere undersøkelser hadde påvist at førere som hadde vært involvert i alvorlige ulykker, og som sammenlignet seg med førere uten en forhistorikk med ulykker, fortsatt mente de var bedre og tryggere førere enn gjennomsnittet. Dette til tross for at 68% av dem hadde vært skyldige for ulykkene, og også hadde en høyere forekomst av tidligere trafikkløvbrydd. Det å anse seg selv som bedre enn andre kan også føre til at man tar en høyere risiko, som igjen vil forsterkes positivt de gangene man lykkes med sine handlinger (ibid).

3.3 De fire fotobokstrafikant-typene

I en undersøkelse fra 1995 om ATK i vest-London fant Claire Corbett ut at trafikantenes kjøremønstre rundt fotoboksene lot seg gruppere inn i fire kategorier, som i ettertid ble brukt i flere av hennes forskningsprosjekter om temaet. Den første gruppen var de som sa at de alltid pleide å følge fartsgrensene, så kameraene utgjorde ingen forskjell (conformers, eller konformative). Den andre gruppen reduserte farten noe på strekninger med ATK for å unngå å bli tatt (deterred, eller avskrekkede). Den tredje gruppen var de som reduserte farten inn mot boksene, for så å akselerere etter å ha passert den (manipulators, eller manipulative), altså kengurukjørere. Den siste gruppen fortsatte å kjøre fort uten respekt for tilstedeværelsen av kameraer (defiers, eller trossende) (Corbett, 2000). Den største andelen finner vi i gruppene med manipulerende og trossende førere, som også er gruppene som er i risikozonen for fartsrelaterte ulykker.

Måten trafikantene ble inndelt i disse gruppene på var ved å delta i en spørreundersøkelse, hvor de blant annet skulle velge det alternativet som passet best for hvordan tilstedeværelsen av kameraer påvirket deres kjørehastigheter. Alternativene de kunne velge mellom var som vist i tabell 3.2.

Jeg holder meg nært til eller under fartsgrensen på 30mph-strekningen på denne veien:

- (i) Fordi jeg alltid gjorde det før kameraene kom hit, og fortsatt gjør det
- (ii) Fordi jeg har senket farten for å unngå å bli tatt av kameraene, selv om jeg vet hvor kameraboksen står
- (iii) Fordi jeg ikke vet hvor det er en kameraboks

Jeg kjører over fartsgrensen på 40mph-strekningen på denne veien:

- (iv) HELE VEIEN, selv om jeg vet hvor kameraboksene er
- (v) HELE VEIEN, og jeg vet IKKE hvor kameraboksene er
- (vi) BARE når jeg vet at det IKKE er noen kameraer. Der det er en kameraboks senker jeg farten ned til grensen.

Tabell 3.2: Alternativer i Corbetts spørreundersøkelse for kartlegging av førertyper (Corbett, 2000)

(i) er definert som konformative førere, (ii) og (iii) er avskrekkede, (iv) og (v) er trossende, mens (vi) er manipulative. Den prosentvise fordelingen varierer i undersøkelsene, med

29-54% konformative, 36-61% avskrekkede, 3-14% manipulerende, og 1-7% trossende førere (Corbett & Simon, 1999).

De som ble plassert i den konformative gruppen var de eldste og erfarne førerne, og de færreste av disse hadde prikker i førerkortet eller hadde vært i ulykker de tre siste årene. De var også gruppen som var mest tilbøyelige til å være enige i at det var en sammenheng mellom høy fart og risiko for ulykker. I motsatt ende av skalaen fant man de manipulerende og trossende førerne. Manipulatorene var de yngste og minst erfarne førerne, og gruppen hadde høy forekomst av trafikkløvbrydd og sterk representasjon i ulykkesstatistikken. De var også nest minst tilbøyelige til å se en link mellom fart og risikoen for ulykker (Corbett, 2000). De manipulative var de mest kalkulerende og sofistikerte når de skulle kjøre på strekninger med ATK, fordi de mente de visste hvor de var, hvordan de fungerte, og hvordan de skulle kjøre forbi dem uten å bli tatt (Corbett & Simon, 1999).

Trosserne var oftest å finne i den nest yngste gruppen, og hadde den høyeste forekomsten av trafikkløvbrydd og fart. I likhet med den manipulerende gruppen var de lite tilbøyelige til å se en link mellom fart og ulykkesrisiko. I den avskrekkede gruppa fant man høy forekomst av straffereaksjoner for trafikrelaterte lovbrudd, og det at de også oppga at de var redde for å bli tatt i kameraene kunne bety at de var mer klare over konsekvensene ved å muligens bli tatt for nye lovbrudd. Dette ble støttet opp i fordypende intervjuer, hvor frykten for flere prikker i førerkortet var en av de viktigste grunnene til at førerne ble avskrekket, spesielt blant de som allerede hadde blitt tatt i fotobokser tidligere (Corbett, 2000).

Da Corbett så på fordelingen innenfor kjønn i seks av sine undersøkelser var det ingen klare skiller mellom menn og kvinner. Unntaket var i den syvende undersøkelsen, hvor man så på førere som hadde blitt tatt i fartskontroll og blitt ilagt bøter. Her var det en større andel menn enn kvinner som hadde blitt straffet (Corbett & Caramlau, 2006). Omlag halvparten av førerne av begge kjønn beskrev sin kjørestil som enten avskrekket (45% menn og 48% kvinner) eller konformativ (44% menn, 42% kvinner). De manipulative (7% menn og 6% kvinner) og trossende (5% menn, 4% kvinner) var i mindretall i alle undersøkelsene. Aldersfordelingen viste at de manipulative og trossende var hovedsakelig plassert i de yngste aldersgruppene under 26 år, og de fleste konformative var i den eldste gruppen over 45 år, som vist i tabell 3.3.

(a) Combined sample from different urban and rural police force areas, 1994–5

	Males				Females			
	≤25 %	26–45 %	≥46 %	Total %	≤25 %	26–45 %	≥46 %	Total %
Conformers	24	38	54	44	29	41	48	42
Deterred	53	48	40	45	52	48	46	48
Manipulators	16	9	3	7	14	6	3	6
Defiers	7	5	3	5	6	5	2	4
%	100	100	100	100	100	100	100	100
Total N ^a	197	804	924	1925	178	671	415	1264

^aExcludes drivers reporting they had been previously caught for speeding by camera
A Chi-square test between driver type and gender NS

(b) Driver sample from the Metropolitan Police force area, late 2003

	Males				Females				Overall total %
	≤24 %	25–44 %	≥45 %	Total %	≤24 %	25–44 %	≥45 %	Total %	
Conformers	24	35	51	43	42	47	66	56	49
Deterred	10	16	13	15	11	16	18	16	15
Manipulators	59	46	32	39	42	34	15	25	33
Defiers	7	4	4	4	6	4	1	3	3
%	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total weighted N ^a	41	251	343	635	36	219	240	495	1130

^aWeighted for gender and age to approximate 2003 driver licence population in England and Wales

A Chi-square test between driver type and gender: $\chi^2 = 27.9$, d.f. 3, $p < .001$

Tabell 3.3: Kjøretil rundt ATK-kameraer, fordelt på kjønn og alder, to studier (Corbett & Caramlau, 2006)

Som vi ser av tabell 3.3 er det en stor endring i antallet som oppgir at de er manipulative og avskrekkede. Dette kan tyde på at det som tidligere var en forsiktighet blant førere som førte til lavere hastighet på ATK-strekninger ble erstattet med en større grad av førere som bremset ned før boksene, for så å akselerere etter boksene (Corbett & Caramlau, 2006).

Deltakerne i undersøkelsen ble også bedt om å beskrive sine holdninger til ATK ved hjelp av skalering fra 1-5 på åtte spørsmål, hvor fire var positive til ATK, som f.eks “kameraer skal oppmuntre førere til å holde fartsgrensene, ikke for å straffe dem. De andre fire var negative, som f.eks “kameraer er en enkel måte for å tjene penger på trafikantene”. Alle de fire gruppene hadde allikevel en høyere prosentandel innad som var positive til ATK, som vist i tabell 3.4. De minst positive til ATK var de manipulative, fulgt av de trossende. Ikke overraskende var det de konformative som var mest positive, da disse både var de som oppga at de alltid holdt fartsgrensene, i tillegg til at de også var gruppen som hadde færrest prikker i førerkortet og lavest forekomst av ulykker. Dette var et mønster som også gjentok seg i andre

av Corbetts studier, hvor de konformative og avskrekkede var mest positive til ATK, og de manipulative var minst positive (Corbett, 2000).

	Konformative	Avskrekkede	Manipulative	Trossende	Totalt %
Holdning til bruk av ATK					
Positiv	69%	65%	54%	58%	61,5%
Nøytral	19%	20%	19%	21%	19,75%
Negativ	13%	15%	27%	20%	18,75%

Tabell 3.4. Holdninger til bruk av ATK (Corbett, 2000)

Det Corbett mente var noe merkelig var at de manipulative og de trossende var mer positive til ATK enn negative, all den tid de også var gruppene som bedrev "kengurukjøring" for å ikke bli tatt, eller kjørte fortere enn grensene. På den måten gjorde de i grunn det motsatte av det kameraene skulle ha effekt på, nemlig å redusere farten og redusere ulykkesrisikoen langs hele strekningen. Begrunnelsene for dette var at noen aksepterte paradokset og konflikten med deres handlinger, andre benektet at de forsøkte å underminere kameraene, noen hadde ingen forklaring, og mange mente det var naturlig å senke farten for å unngå straff. Mange av de manipulative mente at de kjørte trygt og hadde kontroll selv om de kjørte over grensen, og 70% av dem mente også at fartsgrensene var for lave på strekningen. En av de intervjuede i Corbetts studie (2000) mente at "alle tror de ikke er en del av problemet", noe som underbygger synet om at førere ser på andre som mindre dyktige og trygge bak rattet enn dem selv. ATK er derfor ment for andre trafikanter enn dem selv. De trossende likte i likhet med de manipulative høy fart, men de hadde en tro på at det å bli tatt i kontroller var lite sannsynlig, noe som gjorde at de fortsatte å kjøre over fartsgrensene. De konformative fremstod som generelt lovlydige førere som mente ATK var bra, mens de avskrekkede kjørte stort sett likt som de konformative, og uttrykte at det var kameraene som hadde fått dem til det (Corbett, 2000).

I alle sine undersøkelser fant Corbett et gjentakende mønster hvor deltakerne i undersøkelsene kunne klassifiseres inn i en av disse fire gruppene, uavhengig av hvilke strekninger som ble undersøkt, og at det derfor var en generell måte man kunne benytte for å beskrive føreres handlinger rundt ATK-kameraene (Corbett & Simon, 1999). Spesielt var de konformative og avskrekkede konsistente når de skulle sammenligne kontrollstrekningene med andre strekninger - 82-86% av dem var konformative både på kontrollstrekningen, men også ellers. De resterende var avskrekkede andre strekninger. 76-91% av de avskrekkede kjørte også likt

langs andre veistrekninger, og også her var de resterende prosentene konformative. Disse to førertypene var altså ganske like uavhengig av hvor de kjørte. De manipulative og trossende viste mindre grad av konsistens enn de to foregående gruppene og handlet stort sett likt på andre strekninger som på kontrollstrekninger, men også her var det noen variasjoner. Disse kan skyldes at en del av dem ikke kjente de andre veiene eller plasseringer av kameraer like godt som kontrollstrekningene, og derfor var litt mer oppmerksomme på de ukjente strekningene. Alt i alt var denne firer-inndelingen allikevel en klassifisering som oppførte seg stabilt, og derfor var overførbart til andre strekninger og undersøkelser (Corbett & Simon, 1999).

3.4 Risikopersepsjon og risikokompensasjon

Risikopersepsjon beskriver de mentale prosessene som oppstår ved en aktivitet, og hvordan disse igjen påvirker og former vurderingene våre rundt sannsynligheten for at en hendelse vil inntreffe og hvilken alvorlighetsgrad den har. Den vil også si noe om hvorvidt vi betrakter en hendelse som akseptabel eller ikke-akseptabel (Engen et.al., 2016)

Risikopersepsjonen forteller oss altså hvordan og hvorfor vi oppfatter en risiko, og hvordan vi oppfatter den vil igjen påvirke våre handlingsmønstre.

Våre risikovurderinger påvirkes av både verdier, holdninger, erfaringer og egenskaper vi har som mennesker (ibid). I tillegg er kunnskap, livssituasjon, spesifikke hendelser og media viktige bidragsyttere til vår opplevelse av risikoer (Vaa & Amundsen, 2016). Dermed blir det noe som er isolert i ens personlige virkelighetsoppfatning, altså vil en risikovurdering være høyst forskjellig fra person til person. Det er ikke bare et spørsmål om hvordan vi fysisk oppfatter vår omverden, men også hvordan vi velger og vurderer informasjon om usikkerhetene knyttet til de ulike hendelsene og konsekvensene av disse. Hvordan vår risikopersepsjon påvirkes kan beskrives i fem punkter.

Informasjonsutvelgelse

Hvilke kriterier har vi som gjør at vi velger å legge vekt på noen fenomener foran andre? Her er evne til å motta og behandle informasjon hentet fra et svært informasjonsrikt samfunn en viktig faktor. En annen faktor er motivasjon - hva er våre personlige interesser og verdier, og hvordan fungerer vår selvbevissthet? (Engen et.al, 2016)

Kognitive heuristikker

Dette er de normale fornuftsreaksjonene som iverksettes for å behandle informasjonen, altså et sett mentale filtre som systematiserer sanseinntrykkene. Disse er viktige for hvordan man anser sannsynligheten for at en hendelse skal inntreffe eller ikke, og baseres på den løsningen som er tilfredsstillende/god nok for en selv (ibid).

Psykometriske faktorer

Mennesker forholder oss annerledes til risikoer enn det "objektive" sannsynligheter og frekvenser skulle tilsi. Vi prøver og feiler, og både frivillighet og personlig kontroll i risikofylte situasjoner spiller en viktig rolle (ibid). Man er oppmerksom på risikoen, men tenker ikke mye over mulige alvorlige utfall (Falk & Montgomery, 2007).

Semantiske bilder

Persepsjoner kan nærmest begynne å leve sitt eget liv - man konstruerer en egen virkelighet, og risikoen baseres igjen på denne. Hvordan opplever man konteksten man er en del av? Noen har også en risikosøkende atferd; et behov for å vise overfor seg selv og omgivelsene at de mestrer risikoen. Dette kan også sammenlignes med sjåførere som utviser en risikosøkende atferd i trafikken (Engen et.al, 2016). Spenningsøkende sjåførere anser seg selv som flinke sjåførere, derfor vil de også oppleve at risikoen er lavere med sin egen kjøretferd. Dette kom også frem i studien gjort av Falk og Montgomery (2007), hvor de fant at forklaringer på hvorfor førere valgte å kjøre for fort var at et image som en god fører gir en god selvfølelse - man "beviser" overfor andre at man har kontroll. Man oppnår også en følelse av glede og mestring ved å håndtere et kjøretøy i høye hastigheter.

Risikokompensasjon

Hva skjer med den menneskelige atferden når omgivelsene har blitt tryggere og risikoen redusert? Forskning viser at selv om bilene og veiene har blitt tryggere, synker ikke antallet ulykker med små skader slik man kanskje skulle tro. Materielle skader på bilen blir oppfattet som det mest sannsynlige, fordi førere har stor tiltro til bilens beskyttende egenskaper (Falk & Montgomery, 2007). Risikokompensasjon henspiller dermed på en atferd der en person reagerer på en opplevd reduksjon i risiko ved å opptre på en måte som er mindre trygg (Engen et.al, 2016). Wilde (2001, i Engen et.al, 2016) påviser også hvordan en tilsynelatende økning av sikkerheten i trafikken fører til at bilister velger en mer risikofylt atferd, og med det

kompenserer for den økte sikkerheten med økt risiko. Paradoksalt nok kan derfor forebygging føre til en urealistisk følelse av økt sikkerhet. Gjelder dette også for Ryfast, “verdens tryggeste tunnel”? Kanskje økes sårbarheten fordi vi glemmer å selv ta ansvaret for vår egen sikkerhet, fordi fraværet av hendelser kan medføre økt sårbarhet som følge av redusert risikobevissthet (Engen et.al, 2016). Denne reduksjonen kan isåfall gå ut over de som er risikobeviste, og dermed kjører varsomt og forsiktig. Når de møter en fartsglad og risikovillig bilist har de ikke et valg i situasjonen, og de har heller ikke samtykket til det som skjer (Løken, 2008).

4.0 METODE

I denne delen vil jeg beskrive hvordan selve forskningsprosessen har foregått. Først vil jeg gi en begrunnelse for valg av tematikk og problemstilling, og deretter gi en beskrivelse av det valgte undersøkelsesdesignet og fremgangsmåten. Deretter vil jeg redegjøre for utvalg av datakilder og hvordan datamaterialet har blitt samlet inn. Videre vil jeg beskrive hvordan den analytiske prosessen har blitt gjennomført, før kapitlet avsluttes med noen etiske refleksjoner og en vurdering av reliabilitet, representativitet og validitet.

4.1 Valg av tematikk og problemstilling

I forkant av denne oppgaven hadde jeg allerede en idé om at det hadde vært interessant å skrive om ulike trafikksikkerhetstiltak. Samtidig hadde åpningen av Ryfast vært et hett tema i nyhetene i lang tid, fordi dette er et av Norges største prestisjeprosjekter innenfor veiutbygging. I tillegg så har byggingen så og si foregått i nabolaget her, så det har vært en prosess det er umulig å overse. Debatten om ATK har også vokst seg ganske tydelig det siste drøye året, og da trafikksikkerhet er et tema som står mitt hjerte nært ble det veldig naturlig å kombinere disse to temaene til en oppgave, nemlig ATK i Ryfast. Jeg så tidlig at det var svært mange som engasjerte seg i kommentarfeltene knyttet til dette temaet, og tenkte at dette ville være et interessant undersøkelsesfelt. Det ville gi muligheten til å lære mer om hvilke holdninger som florerer ute blant de som engasjerer seg i saken, samt studere hvordan temaet omtales blant “lekfolket” som ikke nødvendigvis har trafikksikkerhetsfaglig bakgrunn, men uttaler seg på bakgrunn av sine erfaringer som trafikanter. Slik ble temaet og problemstillingen for oppgaven valgt, og senere også undersøkelsesobjektene, nemlig deltakerne i kommentarfeltene. Denne studien vil altså være av kvalitativ art. I følge Fangen (2015) bygger kvalitative metoder på teorier om fortolkning og menneskelig erfaring, noe som passer veldig bra til det jeg ønsker å undersøke. I tillegg synes jeg det er spennende med det som er en av de kvalitative forskningsmetodenes store fordeler, nemlig at de kan åpne for ny og uventet kunnskap og danne grunnlag for nye problemstillinger (ibid). I etterkant av denne oppgaven vil det derfor bli interessant å se hvilke problemstillinger som dukker opp etter hvert som vi kan følge utviklingen av trafikkbildet i Ryfast videre.

4.2 Design og fremgangsmåte

Noe av det første jeg måtte bestemme meg for etter å ha valgt tema var hvordan temaet skulle undersøkes. Her var det flere mulige alternativer. Det ene var å benytte seg av en spørreundersøkelse. Det ville gitt muligheten til å vinkle spørsmålene og svarene mer presist

inn mot problemstillingen, men samtidig har jeg tidligere erfart at det å få tilstrekkelig med respondenter til å kunne skrive utfyllende kan være en utfordring i visse tilfeller, og ikke minst kan det være en utfordring å få nok respondenter til å faktisk fullføre hele undersøkelsen. Min erfaring fra bacheloroppgaven var at veldig mange fint kunne fullføre en helt undersøkelse ved å bare oppgi alder og kjønn, for så å svare “vet ikke” på samtlige spørsmål. Men de som virkelig går inn for å gjennomføre undersøkelsen på en seriøs måte avgir allikevel gode svar, så det var en ting jeg var nødt til å oppgi til fordel for det designet jeg valgte. En annen mulighet var å benytte seg av intervjuer, men også dette ble forkastet etter litt tenketid, da jeg fant ut at det ville blitt svært krevende å intervju mange nok til å kunne danne et generelt bilde av hva “mannen i gata” mener om hvorvidt det skal etableres ATK i Ryfast eller ikke.

Jeg vurderte lenge å benytte meg av disse fremgangsmåtene allikevel, men hadde samtidig lyst til å prøve noe nytt hvor jeg kunne sette meg selv “på utsiden” av selve datagenereringen. Jeg tenkte nemlig det ville være interessant å innta en forskerrolle hvor jeg i stedet for å be om å få tilsendt svar kunne aktivt oppsøke og innhente svarene i stedet. På denne måten ville undersøkelsene helt og holdent være upåvirket av min rolle som forsker, og jeg kunne med sikkerhet slå fast at min rolle ikke spilte inn på datamaterialets skapelse eller innhold. Ved å ikke bruke en spørreundersøkelse eller intervju ble jeg på sett og vis overgitt til omverdenen (og forsåvidt tilfeldighetene) når det gjaldt å skape datamaterialet, slik at min jobb ble å finne og innhente det i ettertid. Det er også noe av det spesielle ved et dokument; dokumentanalytikerens medvirker som hovedregel ikke til dokumentets produksjon, og dokumentet er heller ikke produsert primært med formål å skulle inngå som data i samfunnsvitenskapelige analyser (Lynggaard, 2010). I tillegg ville det gi muligheten til å gå tilbake til inspirasjonen for denne oppgaven og benytte seg av denne, nemlig kommentarfeltene hvor temaet opprinnelig ble diskutert. Det var en forlokkende tanke å teste ut denne fremgangsmåten, og jeg bestemte meg for at det ville være et interessant utgangspunkt for å se om det lar seg gjøre å undersøke samfunnet på denne måten, altså et slags kvalitativt dokument- og observasjonsstudie av det “samfunnet” som finnes i kommentarfeltene.

Nå som datainnsamlingsmetodikken var avgjort kunne jeg gå videre til å utforme forskningsdesignet. Dette kan man se på som et kart som viser veien til målet, altså en rettesnor for hvordan arbeidet skal utføres på veien fra problemstilling til konklusjon. De kvalitative metodene er velegnet for å studere temaer det ikke foreligger mye materiale om på forhånd (Fangen, 2015). Effekten av ATK på for eksempel fartsreduksjon og ulykkestall er det forsket mye på, men det finnes så langt lite forskning på hvilke argumenter og

forklaringer nordmenn bruker når de debatterer for/mot bruken av ATK. Dermed ble det naturlig å velge et utforskende design, og foreta en induktiv forskning. Det vil si at jeg måtte ta utgangspunkt i innholdet i kommentarfeltene, og analysere dette, før jeg kunne finne ut hvilke teorier som ville være relevante. Deretter kunne jeg knytte funnene opp til den valgte teorien, for å forklare holdningene og antagelsene bak utsagnene i kommentarfeltene. Dette er en nyttig fremgangsmåte når man ikke vet så mye om temaet, og det gjør det mulig å bygge det teoretiske grunnlaget på de empiriske dataene. Her gjøres mange av veivalgene underveis i prosjektet etter hvert som ny innsikt vinnes (Fangen, 2015), og dette ble etter hvert også tilfellet i denne oppgaven. Det første jeg måtte gjøre i praksis var å bestemme meg for hva og hvem som skal undersøkes, og hvordan undersøkelsene skulle gjennomføres.

4.3 Kommentarfeltene

Jeg valgte å utelukkende bruke kommentarfelter fra nyhetsartiklene tilknyttet ATK-overvåking i Ryfast i denne oppgaven. Grunnen til dette er at jeg ønsker å få et innblikk i tankegangen som representerer “mannen i gata”, altså en form for sosialinformasjon. Det vil ikke representere meningene hos hele det norske folk totalt sett, men tankene representerer allikevel en mening de som har valgt å kommentere på sakene sannsynligvis ikke står alene om. Det vil dermed gi et innblikk i hvordan folk opplever artikkelen og temaet.

Våren 2019 foretok Medietilsynet en undersøkelse om kritisk medieforståelse i den norske befolkningen. Her fant de at nordmenn i liten grad deltar i debatter om politikk og samfunnsproblemer i media, og bare 28% av respondentene oppgir at de har deltatt på dette. Hovedgrunnene til denne lave deltakelsesprosenten er at folk ikke ønsker å debattere eller mene noe via media, selv om de anser seg selv som politisk interesserte, dette gjelder for 60% av respondentene. De øvrige 40% mener ønsker ikke å utsette seg for negative kommentarer, synes ikke de har noe å komme med, eller er ikke interessert i politikk og samfunn (Medietilsynet, 2019). Det vil si at kildevalgene mine utgjør en svært liten gruppe fra den norske befolkning, noe som i seg selv kan anses som en liten risiko å ta. Men det er allikevel disse menneskenes tanker og argumenter jeg ønsker å undersøke, da jeg finner det interessant å prøve å forstå hva de folkene som tør å mene noe via sosiale medier tenker om ulike saker som angår samfunnet som helhet. Jeg har altså tatt utgangspunkt i å undersøke meningene hos den lille gruppen som både tør og velger å uttale seg i den offentlige debatten; de som er politisk interesserte og mener at de har noe å komme med. Selv om denne gruppen utgjør et mindretall av de politisk engasjerte i samfunnet, er jeg fascinert av mengden tid og energi disse menneskene frivillig legger ned i å ytre sine meninger ut til allmennheten, noe som har

bidratt til at jeg har hatt interesse av å studere nettopp denne spesifikke gruppen i min oppgave.

Å velge kommentarfelt som eneste kilde byr også på noen utfordringer. For det første mister jeg muligheten til å stille oppfølgingsspørsmål, med mindre deltakerne i kommentarfeltene aktivt oppsøkes og “konfronteres”. Det vil gjøre at jeg får lite informasjon om HVORFOR de mener det de mener ut over det de selv har skrevet. En annen utfordring er at et kommentarfelt ikke låser tematikken, og folk kan dermed skrive akkurat hva de vil. Dette er grunnen til at jeg har fjernet det som er irrelevant for oppgaven. Men samtidig vil det å utelate intervjuer eller personlig oppsøkende informasjonshenting også fjerne mye “støy” og temamessig overflødig informasjon. Man må ta utgangspunkt i at folk skriver det de faktisk mener, og har en åpenhet på nettet - ellers velger jeg å tro at de ikke hadde kommentert i det hele tatt, jf. Medietilsynets undersøkelse fra 2019. Dette ser ut til å være folk som tør å stå for sine meninger, og noen av de som kommenterer ofte ser i alle fall ut til å ha sterke meninger om denne tematikken.

Det er heller ikke nødvendigvis spesialister og eksperter som uttaler seg i kommentarfeltene, men dersom jeg ønsket utelukkende spesialist-uttalelser ville jeg heller ikke valgt kommentarfelter som min datakilde. Dette har jeg også i mente når jeg leser og skriver; folk skriver heller meninger enn fakta. Men til tross for at vi ikke vet hvem som er eksperter og ikke, får vi fortsatt informasjon og tanker om ting som ikke nødvendigvis er beskrevet i faglitteratur, i tillegg til et trafikkbilde basert på kommentatorenes egne erfaringer ute i trafikken. Det vil føre til at jeg får mer informasjon fra alle sosiale lag, og ikke bare ekspertenes syn på saken. Og jeg ønsker jo som nevnt å se på tankene hos “mannen i gata”.

For å kunne utforme en god drøfting var jeg avhengig av at kommentarfeltdeltakerne diskuterte temaer som lot seg undersøke på en akademisk måte, og som kunne knyttes opp mot tidligere gjennomført trafikksikkerhetsforskning. Resultatet ville også avhenge av mengden kommentarer - lot det seg gjøre å finne nok datamateriale til å skape en analyse ut av det? Etter å ha lest igjennom en del av artiklene fra Stavanger Aftenblad så jeg raskt at det ikke manglet på kommentarer; det var svært mange som hadde engasjert seg i saken! Innholdet var også særdeles omfangsrik; her var det en stor mengde temaer som ble omtalt.

4.4 Innsamling av data

Med data menes typen informasjon vi samler inn (Halvorsen, 2008). For å samle inn data til denne oppgaven valgte jeg å benytte meg av snøballmetoden. Fremgangsmåten her er å

forfølge referanser innad i et dokument, hvor man først peker ut ett eller flere dokumenter kalt “moderdokumentet”. Disse dekker en viss tidshorisont av interesse. Deretter forfølges referansene i dokumentene til andre dokumenter (Lynggaard, 2010). Et dokument kan sies å være språk som er fiksert i tekst og tid, som for eksempel en avisartikkel. I denne oppgaven har det blitt benyttet artikler som er åpent for allmennheten, og som alle er skrevet i den tidsperioden hvor temaet har vært aktuelt å bruke som en nyhetssak, altså noe som ifølge Lynggaard (2010) kan omtales som et sekundært dokument. “*Sekundære dokumenter har ikke nødvendigvis offentligheten som målgruppe, men er offentlig tilgjengelig*” (ibid). Dette gjelder kommentarfeltene, for selv om artiklene i seg selv er skrevet med offentligheten som en målgruppe, er det lite sannsynlig at alle de som kommenterer i kommentarfeltene tenker det samme om sine kommentarer, selv om disse også vil være like tilgjengelige som selve avisartikkelen. Det finnes sannsynligvis noen unntak også, da en del kommentarfeltdeltakere ser ut til å ha sterke politiske meninger de er villige til å både dele og diskutere med andre kommentarfeltdeltakere.

I dette tilfellet bestod moderdokumentet av en nyhetsartikkel som hadde link videre til andre artikler om samme tema (ATK i Ryfast). Rent praktisk betyr dette at jeg startet med å åpne en link til en artikkel omhandlende temaet, for så å åpne alle artikler det var lagt inn linker til fra den første artikkelen. Dette gjentok jeg videre med de nye artiklene også, og fortsatte til jeg hadde en god samling artikler om samme tema. Deretter undersøkte jeg antallet kommentarer i kommentarfeltene der dette eksisterte, for å se på hvilke artikler som skulle forkastes eller ikke. Dette ble gjort på grunnlag av at ett av kriteriene jeg satte var at kommentarfeltet måtte ha minimum tre kommentarer for å bli tatt med videre i oppgaven. Snøballmetoden gjorde det mulig å avdekke et felt av dokumenter, og samtidig se både tidsmessig utvikling og tematisk sammenheng innad i dokumentene. Til slutt satt jeg igjen med 15 artikler. Da jeg visste at Stavanger Aftenblad også publiserer noen av sine avisartikler på sin Facebookside gikk jeg også inn på denne for å søke opp artiklene. 5 av disse lå ute med kommentarfelter her, og jeg tok også med disse kommentarene i oppgaven.

Et annet kriterium Lynggaard (2010) nevner er at for å identifisere et vesentlig dokument kan man undersøke om avsenderen av dokumentet tillegges en sentral funksjon eller autoritet. I dette tilfellet var det artikler fra tre relativt velkjente aviser som ble tatt i bruk (Stavanger Aftenblad, Aftenposten og DinSide), altså kan man si at disse er tillagt en vesentlig autoritet da de er ansett som saklige og gode aviser.

Et tredje kriterium for genereringen av et sett dokumenter inkluderer en spesifisering av en gitt publikasjon og en gitt tidsperiode, hvor det kan være at undersøkelsesspørsmålet legger

opp til en analyse av en gitt debatt (Lynggaard, 2010). Dette var også tilfelle her - tematikken i seg selv (ATK i Ryfast) førte til en debatt blant avisenes lesere, hvor mange valgte å delta i kommentarfeltene i artiklene. Artiklene jeg har brukt har et intervall på 14 måneder fra publikasjonen av den første artikkelen og til den siste. Dette begrenset seg på naturlig vis, da debatten var aktiv kun i denne perioden. Utstyr for montering av ATK i Ryfast var allerede på plass før åpning, men da det ble vedtatt å ikke ta det i bruk startet debatten om temaet opp i avisene. Dette hadde ikke vært et særlig benevnt tema i nyhetsbildet før vedtaket ble gjort kjent.

4.5 Kildevalg

Dataene til denne oppgaven har blitt innsamlet fra de 15 artiklene publisert hos Aftenposten, DinSide og Stavanger Aftenblad vedrørende fartsmålinger i Ryfast-tunnelene. Artiklene har blitt publisert i tidsrommet 23.01.2019-03.03.2020. En oversikt over artiklene, publiseringsdato og tittel er vist i tabell 4.1. I tillegg har jeg gitt en oversikt over hvor de ulike mediene har hatt sine kommentarfelter.

Enkelte av artiklene har vært åpne for kommentarer både på avisens nettside samt på Facebook, og kommentarene er samlet inn fra begge steder. Samtlige er publiserte under delvis fullt eller fullt navn. Enkelte av diskusjonens deltakere har også lagt ut kommentarer på begge forum. Totalt har det blitt publisert 395 kommentarer relevant for temaet av 237 deltakere. Av disse er det 66 kommentarer som fremstår kun som en avstemming for eller mot fotobokser, og dermed ikke inneholder videre argumenter for eller mot strekningsmåling. Disse vil derfor heller ikke bli tatt med i den videre oversikten over tematikk og argumentasjon. Jeg har valgt å kun bruke kommentarer relatert til argumentasjon i saken, og har derfor utelatt en rekke av kommentarene på sidene, da det ikke er relevant for denne oppgavens innhold. Disse er da heller ikke tatt med i opptelling av antall kommentarer. Her er det da snakk om kommentarer vedrørende helt andre saker eller temaer, samt tilsvaret til kommentarer som består av personlige kommentarer tilbake til deltakere, samt smileys/emojis. Til slutt stod jeg altså igjen med 329 kommentarer som er brukt som datagrunnlag for denne oppgaven.

Publikasjonssted	Dato	Artikkel tittel	Plassering av kommentarfelt
Stv. Aftenblad	23/1/19	Dropper fartsovervåking i Ryfast	Nettavis og Facebookside
Stv. Aftenblad	24/1/19	Stikk i strid med sunn fornuft å droppe fartsovervåking i Ryfast	Nettavis
Aftenposten	24/1/19	Sikkerhetsforsker advarer regjeringen mot å droppe fotobokser	Nettavis
Stv. Aftenblad	31/1/19	Du trenger ikke være rakettforsker for å skjønne at mange vil trø klampen i bann gjennom Ryfast	Nettavis
Stv. Aftenblad	8/3/19	Fylkesmannen krev automatisk fartsmåling i Ryfast	Nettavis
Stv. Aftenblad	15/3/19	Ja til trafikkultur, nei til gjennomsnittsmåling	Nettavis
Stv. Aftenblad	17/3/19	Kunnskapsløst om streknings-atk og personvern, Aftenbladet	Nettavis
Stv. Aftenblad	19/3/19	Lovlydige bilførere har ingen ting å frykte	Nettavis
Stv. Aftenblad	4/4/19	Strand kommune krever fartsmåling i Ryfast	Nettavis
DinSide	14/11/19	Advarer mot verdens lengste tunnel	Nettavis
Stv. Aftenblad	18/11/19	Ny runde om automatisk fartsmåling i Ryfast	Nettavis og Facebookside
Stv. Aftenblad	19/12/19	Kan bli fotobokser hvis mange kjører over 88 km/t i Ryfast	Nettavis og Facebookside
Stv. Aftenblad	27/1/20	KrFs stjerneskudd ber Hareide si ja til fotobokser i Ryfast - provoserer Frp	Nettavis og Facebookside
Stv. Aftenblad	5/2/20	Hva - blir det likevel fotobokser i Hundvåg- og Eiganestunnelen?	Nettavis
Stv. Aftenblad	3/3/20	Vegvesenet har begynt å sjekke råkjøring i Ryfast: - Kan ikke sitte og vente på at det skjer ulykker	Nettavis og Facebookside

Tabell 4.1: Oversikt over artikler brukt i denne oppgaven

Videre vil jeg gi en kort oppsummering av innholdet i artiklene brukt i denne oppgaven, da dette vil bidra til en større forståelse for hvilke temaer og argumenter som tas opp av de ulike kommentarfelt-deltakerne.

Det ble foretatt en risiko-og sårbarhetsanalyse for Ryfylketunnelen og Hundvågtunnelen, og det var planlagt strekningsmåling i begge tunnelene. Etter pålegg fra Vegdirektoratet ble dette droppet, i samråd med Sundvolden-plattformen i 2013 og Granavold-plattformen i 2019. Under befarings av tunnelene så man at til tross for at fartsgrensen blir 80 km/t ville dette være

et veistrekke som inviterte til å kjøre fort, noe enkelte av artikkelforfatterne samt Fylkesmannen også påpekte. I tillegg har politiet begrensede muligheter til å gjennomføre fartskontroller inne i tunneler. Man stilte seg derfor uforstående til at regjeringen gjør ATK til en politisk sak med personvernet som argument. Høy fart er særlig et problem nedover i undersjøiske tunneler, men samtidig må det være målt høy fart og/eller ha blitt registrert alvorlige ulykker før ATK tas i bruk, altså må det være et tydelig behov for ATK. TØI advarte mot å droppe fotobokser, da dette er et effektivt hjelpemiddel som halverer risikoen for alvorlige ulykker og trafikkdrepte. Beslutningen om å droppe ATK ble uttalt å være *“stikk i strid med sunn fornuft”*. Fylkesmannen i Rogaland og leder av fylkestrafikksikkerhetsutvalget kom også med advarsler, og viste til tidligere alvorlige ulykker i de undersjøiske tunnelene i Rogaland. Både Strand Kommune og NAF stilte seg også på Fylkesmannen og TØIs side i saken.

I en annen artikkel publisert i Stavanger Aftenblad tok skribenten til orde for et ja til trafikkultur og en nei til gjennomsnittsmåling, hvor forfatteren påpeker at det problematiske med strekningsmåling er at alle passeringer registreres og lagres, i motsetning til vanlig P-ATK eller ordinære trafikkontroller. Myndighetene bør ha begrenset adgang til å registrere og overvåke borgernes lovlige atferd. Det argumenteres med at vi må ta vare på de frisonene vi har, og ikke bli som Kina som er i ferd med å gi sine borgere samfunnsponng basert på hvordan de oppfører seg i sonene som er overvåkede. Dette møtte motstand fra direktøren av Trygg Trafikk, som i et motsvarinnlegg pekte på at S-ATK ikke strider mot personvernet, samt at han viste til TØIs rapporter om effekten av S-ATK på antall ulykker, drepte og hardt skadde. Vår atferd som trafikanter kan dermed ikke betraktes som et privat anliggende ifølge forfatteren (Stavanger Aftenblad, Aftenposten og DinSide).

Etter at datainnsamlingsfasen var gjennomført kunne jeg gå videre til selve analyseprosessen. For å best kunne ivareta de ulike aspektene som kommer frem i argumentasjonen om bruk av ATK i Ryfast valgte jeg å benytte meg av tematisk analyse (Braun og Clarke, 2006).

4.6 Tematisk analyse med utgangspunkt i Braun og Clarke

Tematisk analyse er en velegnet metode for å identifisere, analysere og rapportere tematiske mønster i kvalitative datamaterialer av den typen jeg har valgt å bruke i min oppgave, da det er en svært fleksibel metode (Braun & Clarke, 2006). Den innbyr også til en bedre egnet mulighet hva angår å beskrive hva man har gjort og hvorfor i sin dataanalyse, enn det mange andre undersøkelsesmetoder gir rom for. Det igjen gjør det lettere å evaluere og vurdere forskningen og resultatene som er grunnlaget for oppgavens innhold. Tematisk analyse er å søke på kryss og tvers i et datasett for å finne et gjentakende mønster av meninger. Det som er

viktig er at det ferdige produktet inneholder en beskrivelse av hva som ble gjort og hvorfor (ibid). Samtidig er det også et velegnet hjelpemiddel for forskere med lite erfaring, med sin stegvise systematikk. Braun og Clarke (2006) påpeker samtidig at fleksibiliteten metoden gir også kan skape visse utfordringer i møte med omfattende datamateriale. Men i datainnsamlingen for nettopp denne oppgaven viste det seg at dette ville være et godt verktøy, fordi den tilrettelegger for å kunne gi en god oversikt over likheter og ulikheter i kommentarfeltenes datamateriale.

Tematisk analyse i praksis

Tematisk analyse gjennomføres i 6 trinn. Videre vil jeg presentere hvordan analysen av datamaterialet i denne oppgaven ble gjennomført, i tråd med Braun & Clarkes (2006) beskrivelser.

Bli kjent med datamaterialet

I første trinn samlet jeg opp 15 artikler, som nevnt i punkt 4.4. Deretter samlet jeg opp alle kommentarene i et eget dokument, for å kunne ha alt oversiktlig og samlet på ett sted på tvers av artiklene, og dermed ikke være avhengig av å gå inn på de ulike linkene hver gang det var behov for å lese gjennom dem på nytt. Deretter las jeg grundig gjennom alle kommentarer, og markerte alle ord jeg anså som relevante for oppgaven, samt noterte ved siden av for å se etter mønster og meninger som ville komme til nytte senere i prosessen. En av utfordringene jeg møtte i arbeidet med å organisere datamaterialet var at det var veldig mange av de kommentarene jeg ikke hadde bruk for, som for eksempel kommentarer relatert til helt andre saker, kommentarer som åpenbart var usaklige, smileys, emojis, tagging av andre navn, samt rene ja/nei-avstemninger. Dermed gikk det med en god del tid bare for å få ryddet i materialet og bli kvitt alt irrelevant, slik at det jeg satt igjen med var kun det som var relevant og nyttig for oppgaven. Dette ble en mer tidkrevende prosess enn først forventet.

Deretter transkriberte jeg kommentarene som ville bli en del av datamaterialet, og allerede her begynte jeg å danne meg en oppfattelse av hva som ville bli aktuelle temaer senere i skriveprosessen. Jeg fant frem til en del mønster i argumentasjonen, og la også merke til at enkelte av de som hadde kommentert på linkene var mer aktive enn andre når det gjaldt enkelte elementer i deres argumentasjon, som f.eks overvåking.

Innledende koding

Her lagde jeg først en liste med ideer og tanker rundt potensielle temaer som kunne bli aktuelle senere i materialet, som f.eks overvåking og fart, som var områder som ofte gjentok seg i datamaterialet. Deretter la jeg alle kommentarene inn i egne dokumenter basert på innhold som kunne være interessante å analysere senere. Her så jeg for eksempel etter enkelte ord som “fartsgrense”, “hastighet”, “råkjøring”, etc., altså ord som kunne gjøres om til koder og videre systematisere kommentarene inn i ulike bolker. Noen av kommentarene kunne også plasseres i flere av oversikts-dokumentene, fordi de tok opp mer enn bare ett aspekt i diskusjonen rundt ATK i Ryfast. Etter dette gikk jeg gjennom dokumentene på nytt for å finne flere mønster og temaer, og forsikre meg om at det ikke var noe jeg hadde “oversett” ved de første gjennomlesingene. Til slutt satt jeg igjen med en lang liste av ulike koder som var identifisert i datamaterialet.

Temasøk

Etter å ha funnet de ulike kodene kunne jeg begynne å plassere dem under mer overordnede temaer. Et tema fanger noe viktig om dataene i relasjon til forskningsspørsmålene, og representerer et mønster eller en mening i datamaterialet (Braun & Clarke, 2006). Det er viktig å påpeke at temaer ikke er noe som “dukker opp av seg selv” når man benytter seg av tematisk analyse, selv om det fort kan være fristende å fremstille det på den måten. Temaer og mønster er noe forskeren selv aktivt identifiserer og skaper (ibid). Jeg vil derfor identifisere avgjørelsene rundt valg av tema som nettopp avgjørelser og valg, og ikke noe annet. Her fant jeg raskt tre hovedtemaer som pekte seg ut; fart, overvåking og trygghet. I tillegg var det også en gruppe koder som ikke var like enkle å plassere eller lage egne temaer ut av, og jeg valgte derfor å plassere disse under et tema kalt “Annet”. Grunnen til dette er at det ikke var nok data i disse dataenhetene som støttet innholdet opp som et eget selvstendig tema hver for seg. Jeg ønsket ikke å forkaste, og dermed gå glipp av, datamateriale som kunne inneholde viktige argumenter i diskusjonen rundt oppgavetemaet, selv om de ikke var en åpenbar del av det som endte opp som de tre hovedtemaene nevnt over. To separate undertemaer som tilsynelatende er ulinket til hverandre kan med andre ord gå under samme tema for oversiktlighetens skyld. Basert på datamaterialet kunne jeg også lage en rekke undertemaer.

Etter å ha gjennomgått dette steget i den tematiske analysen satt jeg igjen med et ferdig forslag til overordnede temaer og undertemaer, samt en stor samling dataenheter under hvert av punktene.

Temaevaluering

Etter å ha delt inn dataenhetene under de først tenkte temaene og undertemaene gikk jeg gjennom materialet på nytt, og fant ut at enkelte av kodene kunne omorganiseres og legges til egne undertemaer. Dette var fordi de ikke passet like godt nok inn under det opprinnelige temaet som jeg hadde trodd, og heller ville bli tillagt en større verdi ved å bli kategorisert under et nytt undertema. Et eksempel på dette er undertemaet “Politiovervåking”, som opprinnelig var to avsnitt som tidligere var plassert under henholdsvis “Overvåking av Ryfast som et negativt konsept” og “Overvåking av Ryfast som et positivt konsept”. Jeg valgte også å foreta endringer på noen av undertemaenes overskrifter for å få dem til å være ryddigere og mer beskrivende av selve innholdet i dataenhetene, samt at jeg anså det som nødvendig å flytte deler av datamaterialet til andre temaer, da det hørte mer hjemme der enn i temaet det opprinnelig var plassert inn i. Et eksempel på dette er at jeg opprinnelig hadde to undertemaer som begge omhandlet kjørehastighet og trafikkflyt, men hvor det ene hadde fokus på selve kjørehastigheten og trafikkflyten i seg selv, mens det andre linket samme tematikk opp mot sikkerhetsaspektet i diskusjonen. Disse to var det også mer hensiktsmessig å slå sammen til ett undertema, da mye av innholdet i begge bolkene var det samme, bare noe forskjellig i uttrykksmåten brukt av kommentarfelt deltakerne. Da evalueringen var gjennomført foretok jeg nok en kritisk runde i materialet, for å kontrollere at de valgte temaene og undertemaene gav et godt nok bilde av helheten i materialet. Til slutt kunne jeg konkludere med at jeg satt igjen med en temaliste jeg er ganske fornøyd med, og som etter min mening fungerer godt til å skildre datamaterialet på en relevant og treffende måte.

Definering og navngiving av tema

For at denne fasen kunne begynne måtte en tilfredsstillende oversikt og organisering av datamaterialet være på plass (Braun & Clarke, 2006). Etter å ha gått gjennom materialet på nytt, og forsikret meg om at det var etter min mening riktig, kunne jeg definere og gi temaene navn. Jeg ønsket å gi undertemaene navn som best mulig kunne representere meningsinnholdet, og samtidig ledet mot svar på forskningsspørsmålene. Det betød at jeg måtte bearbeide hoved- og undertemaenes forhold til hverandre, slik at de best mulig utfylte hverandre og best mulig kunne beskrive datainnholdet under hvert hovedtema.

Jeg valgte derfor å formulere undertemaene i de tre største kategoriene som spørsmål, fordi det var et gjentakende mønster hvor mange av dataenhetene relatert til hvert undertema kunne oppfattes som et tilsvarende på ulike spørsmål, som f.eks at “Kan godt være 90, fin fart det” kunne vært svar på et spørsmål som “Er fartsgrensene i tunnelene riktige?”.

Ord som ofte gikk igjen i datamaterialet var “fart” og “fartsgrense”, og det var derfor naturlig at dette ble et eget hovedtema, rett og slett kalt “Fart”. Her samlet jeg opp alle dataenheter som nevnte tematikk relatert til generell kjørehastighet, og innså tidlig i prosessen at det her ville bli behov for flere undertemaer, da tematikken rundt dette med fart og fartsgrenser var veldig innholdsrikt og hadde flere forskjellige meningsrepresentasjoner. For hovedtemaet “Fart” var det for eksempel flere som diskuterte hvorvidt fartsgrensene i tunnelene var riktig satt, eller om de burde vært høyere, et undertema som fikk navnet “Er fartsgrensene i tunnelen riktige?”. Noen diskuterte også deres egenopplevde effekt av fotobokser på den generelle kjørehastigheten og trafikkflyten, noe jeg valgte å gi nettopp tittelen “Hva vil fotobokser gjøre med kjørehastighet og trafikkflyt?”. En del av kommentarfeltdeltakerne var også opptatt av dette med friheten til å kjøre så fort man selv ønsker, mens andre argumenterer for at det er nettopp på grunn av denne typen sjåfører man har behov for å ta i bruk ATK. Dette undertemaet fikk derfor navnet “Har man “rett” til å kjøre så fort man vil?”.

For temaet “Overvåking” var det i første omgang relevant å skape to undertemaer hvor man spør seg selv om hvorvidt ATK i Ryfast er et negativt eller et positivt konsept, da dataenheterne i dette temaet åpenbart fordelte seg på to “leirer” i debatten. Disse undertemaene ble derfor navngitt til henholdsvis “ATK i Ryfast - et negativt konsept?” og “ATK i Ryfast - et positivt konsept?”. Senere i analyseprosessen la jeg også merke til at mange kommenterte at vi uansett utsettes for utstrakt overvåking, samme hvor vi beveger oss i samfunnet nå, og at de med det satte spørsmålsteget ved at så mange motsatte seg at de for trafikksikkerhetens skyld ble overvåket i en tunnel - som allerede hadde såpass mye trafikkovervåking i utgangspunktet. Derfor ble det naturlig å legge dette til et eget undertema som rett og slett fikk navnet “Har det egentlig noe å si, når vi uansett overvåkes over alt i samfunnet ellers?”.

I tillegg var det også innhold i enkelte dataenheter som argumenterte for og mot effekten av ordinære politikontroller, så det var fornuftig at dette også ble et eget undertema formulert som spørsmålet “Er politiovervåking en bedre løsning?”.

Temaet “Trygghet” tar opp diskusjonen rundt om tunnelene kan anses som “trygge nok” til å unnlate bruk av ATK. Her ble dataenheter som omhandler tunnelsikkerheten, veiutformingen, nåværende ulykkesstatistikk for tunnelen (altså fraværet av ulykker pr. mai 2020), samt potensielle ulykkesrisikoscenarier samlet opp i et felles tema, kalt “TRYGGHET - Er Ryfast-tunnelene trygge nok?”.

Temaet “Annet” er et litt spesielt hovedtema, da det var en del dataenheter som ikke automatisk kunne plasseres under et av de andre hoved- eller undertemaene. I tillegg anser jeg dem som for lite datarike til at de kan stå som et selvstendig hovedtema, da enkelte av dem bare er nevnt hos et par av kommentarfeldeltakerne, og samtidig ikke er tillagt særlig stor vekt i deres publiserte kommentar som helhet. Dataene fra disse enhetene vil derfor bli presentert i relativt korte avsnitt fordi de har en såpass begrenset innholdsmengde, men som tidligere nevnt ønsket jeg ikke å forkaste disse heller, fordi de representerer relevante tanker og ideer rundt etableringen av ATK i Ryfast. Dette hovedtemaet vil derfor ikke ha like tydelige undertematiske mønstre som de tre andre kategoriene har, men vil representere et mangfold av dataenheter samlet under en og samme fane. Flere av kommentarfeldeltakerne har nevnt eller tydelig hintet til ulike politiske avgjørelser som har vært en del av bakgrunnen til at S-ATK ikke har blitt iverksatt i Ryfast i tråd med den opprinnelige planen, dette undertemaet har fått navnet “Er det politikernes feil?”. Andre har ment at dersom ATK ikke kan innføres i Ryfast, så kan det heller ikke innføres andre steder. Flere av kommentarfeldeltakerne har også nevnt Rennfast, og sammenligner Ryfast med denne strekningen. Dette undertemaet fikk overskriften “ATK i Ryfast? Hvorfor ikke?”, for å kortfattet beskrive spørsmålene og sammenligningene mellom Ryfast og andre strekninger med allerede etablert ATK. Noen har i tillegg kommet med forslag om hvordan bruk av informasjonsskilter kan brukes i kampen mot fartssynderne, et undertema kalt “Kan vi bruke preventiv skilting?”. Det siste undertemaet, “Hva med ny teknologi og forskning” ser på fremtidens muligheter for å øke trafikksikkerheten og muligheten til å ta fartssynderere ved hjelp av nye former for teknologiske installasjoner.

Utarbeiding av rapport

I utarbeidingen av rapporten søkte jeg etter forståelsen bak argumentene, og måtte derfor legge til side alle egne holdninger og tanker til temaet for å stille så nøytralt som mulig. Det er ingen hemmelighet at dette var en stor utfordring, da jeg har ganske klare meninger om fotobokser selv som trafikant, og måtte jobbe med å ikke la personlige tanker og holdninger spille inn i analyseprosessen. Nå var det forskeren Bjerknæs og ikke trafikanten Bjerknæs som skulle analysere argumentene. Å finne de normative grunnlagene handler om å forstå hvordan kommentarfeldeltakerne mener ting BØR være med tanke på bruk av ATK, og å finne narrativene vil si å undersøke hvordan de omtaler de ulike elementene innenfor ATK. Deretter må jeg se på argumentasjonen bak de normative grunnlagene og narrativene som er tatt i bruk for å finne ut hvordan kommentarfeldeltakerne forholder seg til hvorfor- og hvordan-forklaringene om temaet. Dette igjen gjør det mulig å si noe om verdivalgene hos de ulike kommentarfeldeltakerne, for å finne hvilke samfunns-elementer de verdsetter og ønsker

å ivareta, som for eksempel sikkerhet versus frihet. I denne fasen vil det også være relevant å se om noen av argumentene er i tråd med Corbetts inndelinger av de fire fotoboks-trafikantene, da dette kan bidra til å gi en ytterligere forsterkning av forståelsen bak argumentasjonene. Videre må jeg undersøke hvordan argumentene henger sammen med allerede etablert forskning, da det er gjort mange undersøkelser om effekten av ATK. Her regner jeg med å kunne finne både argumenter som er i tråd med forskningen, men sannsynligvis også argumenter som ikke er påvist eller som avvises av den etablerte forskningen. Kombinert kan denne forståelsen også brukes for å vurdere ulike fremgangsmåter for å gjøre bruken av ATK mer akseptabelt overfor skeptikerne. Å vurdere effekten av fremgangsmåtene vil bli vanskelig i denne oppgaven, da det for det første ikke er formålet å måle effekter, og det for det andre er et prosjekt som vil egne seg for videre forskning. Denne oppgaven blir i så måte en potensiell innledning til utfordringene rundt å etablere aksept for ATK-bruk i samfunnet, ved å kartlegge hvilke utfordringer og holdninger man kan forvente seg å møte i det videre arbeidet.

En utfordring man møter når datamaterialet ikke er hentet fra direkte kontakt ansikt-til-ansikt er at det blir forskerens oppgave å fortolke meningen bak forskjellige utsagn skrevet på en "folkelig" måte. Når man ikke har mulighet til å tolke meningsinnhold ved hjelp av ansiktsuttrykk eller toneleie blir det vanskelig å finne virkemidler og følelselementer som ironi, sarkasme, sinne, håp, oppgitthet osv. I enkelte av kommentarene har det vært brukt smileys/emojis, noe som kan bidra til å gjøre det langt enklere å forsøke å tolke meningene i finurlig konstruerte kommentarer, og der man ellers kunne vært i tvil om hvorvidt utsagnet er ment som spøk/sarkasme eller en faktisk meningsrepresentasjon.

For å analysere funnene hadde jeg hele tiden den hermeneutiske sirkel i bakhodet. Hermeneutikken, eller tolkningslæren, er et vitenskapssyn hvor man ikke er primært opptatt av å avdekke årsakssammenhengene, men heller å forstå eller fortolke en handling ved å undersøke intensjonene som lå bak (Halvorsen, 2008). Den ble opprinnelig utviklet innenfor filosofien og litteraturvitenskapen, og handler om å tolke skriftlige tekster (Fangen, 2015), i dette tilfellet kommentarfeltene. Et godt bilde på denne prosessen er den hermeneutiske sirkel, som beskriver hva som skjer når vi fortolker en tekst og danner oss en mening om innholdet i den (Krogh, 2014). Ved å lese kommentarfeltene danner jeg meg en mening om innholdet i en kommentar, altså hva den handler om. Her vurderer jeg også avsenderens bakgrunn og intensjon med kommentaren. Deretter kommer selvrefleksjonsstadiet, hvor jeg får nye antakelser som hjelper meg til å forstå budskapet og meningen i kommentaren. Denne prosessen går rundt i sirkler (derav navnet hermeneutisk sirkel), og muliggjør det å skape en bevissthet både rundt min egen og tekstens horisonter. Slik kan jeg skape mening ut av

teksten. Jeg må med andre ord være bevisst min egen førforståelse om ATK og samtidig konteksten kommentaren er skrevet i, altså rammen hele fenomenet befinner seg i. Det vil si at jeg må ha i mente mine egne erfaringer, tanker, følelser og kunnskap om ATK, for å være i stand til å forholde meg nøytralt til meningsdataene som kommer frem. Jeg må deretter søke å forstå kommentarfelt deltakernes forståelseshorisont rundt ATK, og analysere budskapet i kommentarfeltinnleggene.

Jeg valgte å fremstille funnene ved hjelp av en blanding av sitater i tekstbokser og sammenfatninger fra datamaterialet. Sitatene gjorde at datamaterialet ble mer “levende” å lese, kontra hvis det bare var brukt ren tekstsammenfatning. Et ytterligere mål med tekstboksbruken var å få presentert en del av spennet i meningsinnholdet som dukket opp i kommentarfeltene, og i enkelte tilfeller presentere meninger som ville “gjøre seg bedre” i rent sitatformat enn som en enkel oppsummering i en samling tekstmateriale.

4.7 Veien fra funn til relevant teori

Etter å ha analysert innholdet fra datamaterialet satt jeg igjen med en rekke punkter hvor det ville være behov for utfyllende materiale i form av bakgrunn, tidligere forskning og teorier. Jeg måtte vite noe både om ATK og effekt på ulykker, fart og kjøreflyt, og ha kjennskap til tidligere forskning innenfor feltet, da mange hadde skrevet om dette i kommentarfeltene. Dette tilegnet jeg meg ved å ta i bruk to kilder jeg kjenner meget godt til fra før, nemlig publikasjonene fra Statens Vegvesen og Transportøkonomisk Institutt. Dette er to faglig gode kilder til informasjon om trafikksikkerhetstematikken. I tillegg er begge etatene gode på å referere til andre forfattere og dokumenter, noe som gjorde at jeg kunne ta utgangspunkt i et gitt dokument fra SVV eller TØI, og samtidig få tilgang til et høyt antall andre dokumenter som ville være nyttige. Her kom for eksempel forskning om effekter av reduksjoner/økninger i fartsgrenser på ulykkestall til nytte, da flere ønsket 90 km/t som fartsgrenser. I tillegg trengte jeg noe som kunne informasjon om oss mennesker som trafikanter, og våre oppfatninger av oss selv. Det samme var tilfellet innenfor overvåking, men her var det også behov for å ta med teorier om liberalisme og dilemmaet mellom sikkerhet og frihet, da dette er noe som spiller sterkt inn i debatten om verdiene rundt “ATK vs. ikke-ATK”. Videre søkte meg frem til relevant fagstoff for alle argumentene og påstandene det var behov for å undersøke nærmere, og således kunne teorien og bakgrunnen velges ut i fra det jeg hadde behov for, slik at det ble mulig å gjennomføre en faglig og saklig drøfting om tematikken. For meg var det viktig å kunne støtte seg til faglig anerkjent materiale, og samtidig ha muligheten til å kunne belyse en påstand eller et argument fra flere sider ved behov. Derifra kunne jeg gå videre til selve diskusjonen, hvor sluttresultatet er presentert i kapittel 6.

4.8 Ethiske refleksjoner

I forskningsøyemed har man et grunnleggende dilemma når det gjelder etikken: Hva skal tillegges størst vekt, forskeres rett til fri kunnskapsinnhenting og samfunnets legitime behov for ny kunnskap for å løse påtrengende sosiale eller helsemessige problemer, eller individers selvbestemmelsesrett og rett til privatliv (Halvorsen, 2008)? En av reglene for deltakelse i kommentarfeltene hos Stavanger Aftenblad og Aftenposten er at man må publisere fullt navn. På DinSide blir også debatt-deltakerne informert om at det de skriver kan bli brukt andre steder, som i artikler, sitert på forsiden, eller i andre sammenhenger. DinSide forbeholder seg også retten til å lagre innholdet så lenge de finner det nødvendig, og opplyser samtidig om at innholdet ansees som publisert og tilgjengelig for alle lesere, i tillegg til at det også indekseres av søkemotorer.

Min forskerrolle i datainnsamlingen har kun vært innhenting av informasjon, og ikke en aktiv deltakelse i menings- og informasjonsutveksling. Det betyr også at jeg ikke har oppfordret andre til deltakelse, eller ledet andre til å publisere kommentarer innenfor spesifikke temaer. Alle kommentarfeltene brukt i denne oppgaven er åpne og tilgjengelige for allmennheten. For Stavanger Aftenblad publiseres sakene både i deres internett-avis samt at det linkes til artikkelen på deres Facebook-side. Debattforumene modereres også av administratorer, som vurderer hvorvidt innleggene overholder de satte reglene (som f.eks at de ikke skal krenke grupper eller individer). Det er ikke aldersgrenser eller adgangsbegrensninger til noen av forumene, da alle har rett til å delta i debattene.

Jeg vurderer at innleggene som er publisert og brukt i denne oppgaven ikke består av sensitiv informasjon, da det ikke inneholder opplysninger om f.eks familiesituasjoner, bosted, helse, kriminelle forhold etc, men kun et generelt innhold knyttet til artikkelens innhold. Ingen navn blir heller nevnt i oppgaven, ei blir det heller beskrevet nøyaktig hvilken artikkel sitater eller innhold er hentet fra. Ved et forsøk på å søke opp kopiert tekst fra konkrete innlegg (sett bort fra DinSide, som selv uttrykker at innlegg vil være søkbare) fant jeg heller ingen resultater på nett, noe som tilsier at det kan være utfordrende å spore opp enkeltpersoner. På bakgrunn av dette har jeg vurdert det dithen at det ikke har vært behov for å informere og innhente samtykke fra deltakere som har publisert kommentarer i kommentarfeltene.

4.9 Reliabilitet, representativitet og validitet

Med reliabilitet siktes det til hvor pålitelige målingene er. Høy reliabilitet betyr at uavhengige målinger skal gi tilnærmet identiske resultater, det vil si at målene har små målefeil (Halvorsen, 2008). I denne oppgaven undersøkte jeg en rekke andre artikler knyttet til innføring og bruk av ATK i tillegg til de som ble benyttet i oppgaven, og la merke til at det var mange synspunkter, meninger og argumenter som gikk igjen hos de som kommenterer der også, spesielt begreper som “overvåking” og “kengurukjøring”, noe som var et gjentakende fenomen i artiklene knyttet til Ryfast. Dette betyr at selv om datagrunnlaget i denne oppgaven innbefatter en svært liten del av Norges befolkning, og også er hentet ut hovedsakelig fra en regional avis for Rogaland, ser funnene allikevel ut til å være representative for holdninger til ATK generelt i andre aviser også. Når det gjelder argumenter knyttet til selve Ryfast-strekningen er det vanskelig å finne likhetstrekk i artikler omhandlende andre veistrekninger, fordi Ryfast står i en helt egen særklasse når det gjelder trafikksikkerheten i tunnelprosjektet.

Når det kommer til validering har jeg ingen holdepunkter som tilsier at de som kommenterer i kommentarfeltene skriver noe annet enn det de mener. Ingen av innleggene bærer preg av å tilsiktet omhandle noe skribentene vet er feil, eller som er skrevet med formål om å være villedende overfor andre. Min forskerrolle i denne oppgaven har som nevnt vært å ikke påvirke datamaterialets tilblivelse, ved å ikke delta i debatten selv. Dermed har jeg ikke hatt direkte personlig kontakt med kommentarfeltdeltakerne, og har i så måte heller ikke vært i stand til å lede svarene deres i noen retning. Alle kommentarfeltdeltakerne ser ut til å inneha rollen som trafikanter, og har dermed direkte erfaringer og tanker de bringer med seg fra denne rollen over i kommentarfeltet. Som tidligere nevnt er det et fåtall i samfunnet som velger å engasjere seg i kommentarfeltdebattene, derfor må det tas høyde for at det fortsatt finnes flere argumenter og holdninger blant norske trafikanter som ikke er representert i kommentarfeltene, og som derfor må avdekkes på annet vis. Men alle meninger som har kommet frem i debatten fra kommentarfeltene brukt i oppgaven er representert i oppsummeringen om funn.

Overførbarheten er knyttet til at det som nevnt over er et gjentakende mønster i argumenter og holdninger fra de undersøkte kommentarfeltene som også er å finne i andre kommentarfelter om ATK. De presenterte funn kan som sådan sies å representere en generell mening om tematikken i denne konteksten, altså ATK, selv om dataene er hentet fra en relativt liten del av den norske befolkningen. Jeg mener allikevel at overførbarheten er til stede, og at man vil

finne de samme argumenter og holdninger dersom man skulle velge å gjøre studien på nytt, men inkludere et større antall kommentarfelter hentet fra andre regioner enn bare Ryfast.

5.0 FUNN

I dette kapittelet vil jeg gi en oversikt over innholdet i de 329 kommentarene som er brukt som datagrunnlag i denne oppgaven. Først vil jeg presentere funnene knyttet til fart og kjørehastigheter. Deretter vil jeg ta for meg temaet overvåking, et bredt tema som opptar mange. Tredje del omhandler diskusjonen rundt trygghetsaspektet ved tunnelene, før jeg avslutningsvis presenterer funnene som omhandler tematikk som ikke kan plasseres inn under de tre første temaene.

5.1 FART

Dette er det området hvor flest har en mening. Totalt er det 177 kommentarer som kan relateres til fartsdiskusjonen. Videre kan dette deles inn i tre undertemaer: Diskusjon om hvorvidt fartsgrensene i tunnelen er riktige, hva fotobokser vil gjøre med kjørehastigheten, samt “retten” til å kjøre så fort man vil.

5.1.1 Er fartsgrensene i tunnelen riktige?

“Når folk ikke respekterer fartsgrensen, er det et tegn på at den er feil”.

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Flere av kommentatorene mener at fartsgrensen på 80 km/t ikke stemmer overens med deres oppfatning av veistandarden, og de ønsker derfor at den settes til det veien faktisk er bygget for, slik at fartsgrensen “passer” med veistandarden. Enkelte mener at dette er en av konfliktens kjerner i saken; fordi fartsgrensen er lavere enn det designet tilsier vil det medføre fravær av respekt for fartsgrensen. I Ryfast er det enveiskjørt og to kjørebaneer, noe som gir inntrykk av at den er tilpasset høyere hastighet enn det fastsatte. Flere sier derfor at når folk ikke respekterer fartsgrensen, så betyr det at den er feil. Her er det flere forslag til ny fartsgrense, og et som går igjen flere ganger er 90 km/t og 100 km/t. 110 km/t er også et av forslagene. Flere sier også at det kan være fotobokser der dersom fartsgrensen er høyere. Det sammenlignes også med Rennfast; hvis man kan kjøre 80 i Rennfast må man kunne kjøre 90 i Ryfast. Det er også enkelte som argumenterer for å beholde fartsgrensen slik den er i dag. Blant annet betyr oppgradering til motorveiklasse med hastighet over 80 km/t at mopeder og traktorer ikke har lov til å ferdes der. Men det er også deltakere som stiller spørsmål om det virkelig er så viktig med de få minuttene man sparer hvis det går på bekostning av trafikksikkerheten.

-”Burde absolutt vert 90 i den tunnelen, bare så det er sagt. Har kjørt mange ganger har aldri sett noen som råkjører.”

-”Du sparer litt over ett minutt ved en økning på 10kmt. Betyr det noe?”

-”det er likesom ikke de minuttene som betyr mest men det at det passer mye bedre å kjøre i 90 en 80, i den tunnelen.”

-”Joda men det er jo veldig individuelt. For noen vil det passe bedre og kjøre i 100. Men er forsåvidt enig i at fartsgrensen kunne vært høyere.”

Kommentarer til innlegg i Stavanger Aftenblad.

5.1.2 Hva vil fotobokser gjøre med kjørehastighet og trafikkflyt?

“Ikke rart de fleste plasser som har dette ramler farten til 60 km i 80 sone av frykt for bøter rimelig galskap spør du meg”

Kommentar til innlegg på DinSide

Flere frykter at med vanlige fotobokser vil man oppleve det man kaller “kengurukjøring”, altså at bilister kjører over grensa, for så å bremse ned like før fotoboksen, og deretter gasse opp “bånn pinne” etter å ha passert den. I tillegg fører det til at punktmålinger mister sin hensikt fordi folk kjører lovlig like ved boksen, men ulovlig ofte både før og etter passeringen. Den samme utfordringen gjelder for strekningsmålinger - av frykt for å bli tatt kjøres det i 10-30 km/t under fartsgrensen for å være på den sikre siden. Dette igjen skaper irritasjon, forbannelse, og farlige situasjoner.

“Folk flest kjører forsvarlig, så om noen skulle komme oppi eks 120, så ser ikke jeg personlig noe som helst fare med det”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Det oppfattes som poengløst å ha gjennomsnittsmåling på en vei som har opp mot motorveistandard, og som i tillegg bare har 80 km/t som fartsgrense. Noen få argumenterer også for at til tross for topp moderne veikvalitet er det fortsatt behov for ATK som trafikksikringsverktøy. En av kommentatorene mener at det ikke vil bli dårlig trafikkflyt når bilene holder fartsgrensen. Med gjennomsnittsmåling vil farten gå ned, og sjansen for ulykker reduseres, til tross for at veien i seg selv er trygg. Dessuten er anleggene allerede montert, og det skal liten innsats til for at de skal kunne tas i bruk.

“Da blir det å snegle seg gjennom i 60kmt, for det er ikke mange som skjønner at venstre fil er til forbikjøring”.

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Et par av deltakerne nevner også at mange ikke ser ut til å ha forståelse for at venstrefilen er til forbikjøring, og dermed skaper irritasjon for andre. Generelt gis det inntrykk av at folk som ikke evner å kjøre jevnt og vike fra venstrefilen, unntatt ved forbikjøring, “*kan ta ferja over fjorden*” i stedet. Å ha fotoboks er det samme som å si at man vil ha dårligere trafikkflyt, fordi trafikantenes fokus vil rettes mot fotoboksene og ikke trafikkbildet, dermed vil man risikere flere ulykker i Ryfast hvis man har fotobokser der. Overvåkingen kan også føre til at man har enda et stressmoment å forholde seg til, nemlig trusselen om å få bøter. Dersom man oppdager at man har kjørt litt for fort, må man kompensere med å kjøre saktere for å ikke få bot, og dette igjen vil plage medtrafikanter.

5.1.3 Har man “rett” til å kjøre så fort man vil?

“Jeg lurer hva som er problemet med ATK. Er det så vanskelig å holde fartsgrensen? Eller gjelder fartsgrensen bare “de andre”?”.

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Strekningmåling gjør det åpenbart vanskeligere å kjøre så fort man vil, noe som for mange ser ut til å være enten et eget ønske, eller noe de har en oppfatning av at medtrafikanter ønsker. Det er også en av grunnene til at noen ønsker fotobokser; fordi “*ellers kjører noen som svin*”, eller i verste fall utsetter andre for ulykker:

“Idiotsjåfører blir vi aldri kvitt unntatt når de kjører seg i hjel. Det som er ille er at de ofte tar med seg andre i samme slengen...”

Kommentar til innlegg på DinSide.

Dette vises det også til i en kommentar om de to som allerede har mistet lappen etter råkjøring i Ryfast. Fartsgrensene settes ikke på måfå, men beregnes ut fra trafikken som skal benytte veien og hvordan tunnelen og veien er utformet. En av kommentatorene sier også at det kun er de som ikke har til hensikt å holde fartsgrensen som ikke ønsker ATK i tunnelene. Det har allerede vært beskrevet i grupper på sosiale medier at det har forekommet kappkjøring i tunnelene. I tillegg var høy fart årsaken til ulykken i Byfjordtunnelen (Rennfast) i år 2000.

“Hvor går grensen for forsvarlighet etter din mening da? De to som mistet lappen kjørte i 120 og 132 km/t. Det er en grunn for at fartsgrenser blir satt. Det vil alltid være de som synes at fartsgrensen er for lav, og da må det settes inn tiltak som dette. Dette er for alles sikkerhet, så får folk bare mislike det så mye de vil”.

“Ikke bare FRp -politikere som bør tenke seg om før de åpner munnen ; det gjelder vel flere politikere som vil markere seg ... Kan ikke se hvorfor noen er i mot ATK i tunnelene , det er kun de som ikke har til hensikt å holde fartsgrensen som ikke vil ha det Det kommer fort en “sport” i å sette fartsrekord gjennom tunnelen . og hvem som blir først . Automatiske kontroller MÅ opp FØR liv går tapt pga. Villmannskjøring der . slik som en så i Rennfast Men som vanlig må det jo skje dødsulykker før det blir iverksatt tiltak . DET er jo typisk Norsk å spare på sikkerhet når det koster Tipper det er mange MC'er som kommer til å grisekjøre der

Kommentarer til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Noen av kommentarfeltdeltakerne har nevnt bompenger og veiprising, spesielt i sammenheng med overvåking på generell basis, men også rent økonomisk og dekningsmessig, da det etter hvert skal iverksettes bomstasjoner i tunnelene. I skrivende stund er dette arbeidet utsatt på grunn av at corona-pandemien har gjort at teknikerne som skal gjøre klart bom-anlegget ikke kan reise inn til Norge. Tidligere i juni bli det kjent at de får innreisetillatelse til Norge 1.juli, og at det da vil bli iverksatt bompengeneinnkreving i løpet av juli måned. En annen skriver om Ryfast at den er:

“...bygget som ei melkeku for staten. men norge har ikke oppdaget att dagens biler er bygget for høyere hastigheter enn hva biler før krigen.”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Noen ønsker å kjøre så fort de vil, fordi livet blir kjedelig uten fart og spenning, og derfor kan det fort oppfattes som om friheten er viktigere enn sikkerheten. Og nettopp denne friheten er det flere som ser ut til å ønske seg av kommentarfeltdeltakerne.

1: “Ja. Det er påvist at det er færre drepte og skadde i trafikken der det er automatisk fartskontroll. Kan derfor ikke forstå hvorfor noen(Frp) ikke vil ha dette”

2: “fordi der e nok av de”

3: “fordi noen vil kjøre så fort de vil”

4: “ja e ganske kjedelig å kjøre tregt”

3: “E ikkje alltid heilt på strengen sjøl, men det e bedre å leva”

4: “A men e kje så gøy viss live e kjedelig å uten fart å spenning bler d fort kjedelig”

Kommentarer til innlegg i Stavanger Aftenblad.

I tillegg hevdes det at det ikke er fart som dreper, men kjøreferdighetene, og det er også en holdning hos noen av kommentarfeltdeltakerne at det ikke er farten som dreper, men hvordan man stopper. Noen få velger å svare de som hevder dette ved å påpeke at det er en forskjell mellom å stoppe f.eks i 10 km/t og i 100 km/t.

“Husk det er ikke farten som dreper,men den brå stoppen”

“det e jo same standar i den tunellen så på motorvei jo. Å fart drepe ikkje, e koss ein stoppe”

“Det er vel kanskje et “par andre” tunneler med møtende trafikk som bør prioriteres.. Farten dreper ikke - men bråstoppen.”

Kommentarer til innlegg i Stavanger Aftenblad.

5.2 OVERVÅKING

Overvåking ser ut til å være et tema som opptar mange i debatten. I denne kategorien er det 73 kommentarer. Videre vil jeg oppsummere disse argumentene i fire undertemaer: de som mener overvåking er negativt, de som mener overvåking er positivt, de som lurer på om det har noe å si siden vi uansett overvåkes ellers i samfunnet, og til slutt de som diskuterer hvorvidt ordinære politikontroller er en bedre løsning eller ikke.

“Tre unge mennesker mistet livet i Rennfast i 2000. Ingen møtende trafikk, men veldig høy fart. Sammenlignbart med Ryfast som ikke har møtende trafikk.

Ingen liker overvåkning. Ingen liker å bli straffet for å uoppmerksom havne over fartsgrensen i en nedoverbakke. Men jeg håper ingen er glad i begravelser heller.

Personlig er det fint å slippe fotobokser i Ryfast, selv om jeg stort sett følger grenser.

Men for samfunnet er det kanskje bedre med fotobokser for å begrense grov råkjøring. Og da kanskje spare liv og helse.

Det blir trist om vi må gå i begravelser som kunne vært unngått med litt overvåkning. Jeg velger heller litt overvåkning, og evt en bot, enn begravelse. Kanskje FrP synes det er enklere å skrive fine minneord i ettertid, enn å forebygge?”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

5.2.1 ATK i Ryfast - et negativt konsept?

Et av argumentene som kommer frem her er at ATK vil føre til en “barnepikestat”, hvor man tar utgangspunkt i at trafikanter ikke klarer å styre seg selv og sine handlinger. Det å detalj-overvåke alt betyr også å se på alle som potensielle lovbrøyttere, og dette er ikke et bra samfunn. Heller bør det satses på at folk evner å ta det ansvaret som trengs bak rattet. “*Man må forvente at bilistene følger reglene uten 100% overvåking*”, og “*et samfunn basert på at folk frivillig har både folkeskikk og evne til selvkontroll er å foretrekke*” er to av argumentene for dette. En av Frps lokalpolitikere var også engasjert i kommentarfeltene, og på spørsmål om hvorfor de ikke ønsker ATK i tunnelene svarte vedkommende med følgende:

“Det er fordi vi er bekymret for personvernet. FrP ønsker ikke å tilrettelegge for enda mer overvåking av innbyggerne, enten det er fotobokser eller annen overvåking”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Det stilles også spørsmål om de som er for fartsmåling er de som vet at de ikke klarer styre seg i trafikken, siden alle de som klarer å styre seg heller ikke trenger overvåkingen ATK vil føre til. Andre sier de er lei av å bli passet på “*i fronter og bauer*”. Tiltak som kameraer, fartssperrer og annen form for elektronisk overvåking er også sett på som negativt og frihetsberøvende. Enkelte er bekymret for personvernet, og ønsker ikke at det skal tilrettelegges for enda mer overvåking, fordi dette kan misbrukes. Det viktigste skal være personvernet, derfor skal ikke fotobokser brukes. I tillegg er det alltid noen som velger å ikke følge reglene, spørsmålet er om det skal ramme alle andre også:

“ja man har en fartsgrense å forholde seg til.....de fleste gjør det.....noen få bryter den....sånn er det alltid....skulle vært en personlig assistent som tok deg og alle andre med rundt i dagligvare butikken når du skulle handle? For at det er av og til noen som stjeler her.....skjønner du? Man må klare å passe på seg selv litt da.....”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

En av deltakerne mener også at gjennomsnittsmåling er brudd på personvernloven. I tillegg anses dette som et ledd i sosialistenes mål om å overvåke alle til en hver tid, og at et av de neste stegene vil være gps-tracker i bilen for å få oversikt over hvor alle er. Hadde Vegvesenet fått bestemt ville det også vært gjennomsnittsmålinger på alle hovedveier, alt i trafikkikkerhetens navn.

“Greit med kamera. Alle lokale vet hvor de står og slipper bot. Mens tilreisende går på limpinnen. Rettferdig?”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Fotoboksene blir også sett på som urettferdige. Lokalbefolkningen vet bedre enn de tilreisende hvor boksene er plassert (dersom man da ikke har fotoboks-varsler i bilen), derfor vil det være urettferdig overfor de som ikke vet hvor de står dersom de blir tatt. Dette vil følgelig unngås med strekningsmålinger. I tillegg mener noen av kommentatorene at det allerede er mer enn nok fotobokser.

5.2.2 ATK i Ryfast - et positivt konsept?

Et av motsvarene til overvåkingsmotstanderne er at vedkommendes ønske om å kjøre fort i trafikken er “*frihet på andres bekostning*”. Vi trenger overvåking så lenge det finnes folk som ikke klarer å overholde trafikkreglene, noe som vises i at det allerede er to som har mistet lappen på grunn av råkjøring i Ryfast, kort tid etter at tunnelene åpnet. I tillegg vil det ikke gi god nok sikkerhet å bare anmode folk om å overholde reglene.

Regler er til for trygghet i trafikken, og “man følger reglene nettopp fordi det gir en trygghet”. Og selv om fartsovervåking kan føre til at noen velger å kjøre saktere for å være på den sikre siden, veier menneskeliv tyngre enn de få minuttene forsinkelse disse sjåførene medfører for andre. Å ta i bruk fotobokser og annen overvåking i tunnelene kan “berge liv og lemmer, og sparer samfunnet for store utgifter og lidelser”, og det vil dermed være til samfunnets beste å begrense grov råkjøring. “*Trygghet må være det viktigste av alt!*”. Et av de litt finurlige ordvalgene for å beskrive valget mellom fotobokser og sikkerhet er følgende:

“Hvis fotobokser i Ryfast forhindrer tap av menneskeliv så gir jeg en god dag i om “storebror” ser at jeg har kjørt til Jørpeland for å spise smørbrød. Et særdeles lite offer spør du meg.”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

ATK sin gode effekt på ulykkesstatistikken blir også nevnt som en av de store fordelene med overvåking. Strekningsmåling kan begrense galmanns-kjøring, og også få disse sjåførene ut av trafikken. “*Det handler ikke om overvåking, men å nå Nullvisjonen som Stortinget inngikk i 2002*”.

5.2.3 Har det egentlig noe å si, når vi uansett overvåkes over alt i samfunnet ellers?

Et annet moment som trekkes inn er det faktum at vi daglig overvåkes i trafikken allikevel, via bombrikker og blir fotografert i bommene i enden av tunnelene, og at dette oppfattes som greit, mens hastighetskontroll ikke oppfattes som greit. Kanskje burde da ATK være mer godkjent enn bompasseringer, fordi man kan unngå å registreres i ATK så lenge man kjører lovlig, mens i bomstasjonene vil man bli registrert enten man vil det eller ei - med mindre man tar i bruk manuelle bomstasjoner igjen. Det stilles også spørsmål ved hva slags overvåking som er viktigst å bruke - bommer som krever inn penger til Bymiljøpakken, eller det å redde liv som ATK vil gjøre. Man er uansett overvåket, og nytten med ATK vil være at det fører til at færre vil utfordre skjebnen med stor fart.

I et digitalisert samfunn overvåkes man i tillegg på andre plattformer, som via telefon, bankkort-bruk og andre digitale hjelpemidler, i tillegg til å bli filmet på overvåkingskameraer på f.eks kjøpesentre, jernbanestasjoner og flyplasser. Så spørsmålet er hvor viktig personvernet når det gjelder å kjøre i selvvalgt hastighet egentlig er, når alt annet synes å være greit. Å benytte seg av gjennomsnittsmålinger i Ryfast skal uansett ikke brukes til noe annet enn i de tilfeller hvor noen kjører langt over grensen, i alle andre tilfeller er de innsamlede dataene uinteressante. Og i andre tilfeller hvor det har blitt begått kriminalitet er alle utenom gjerningspersonen glade for at det finnes videoovervåking.

5.2.4 Er politiovervåking en bedre løsning?

Noen av motstanderne mot ATK argumenterer med at trafikkovervåking og det å ta de som ikke følger reglene er politiets jobb. Det er de som skal ta trafikksynderne. Siden det kun er de uansvarlige som er ansvarlige for ulykkene er det de som skal tas. Politiets redskap bør være det å være synlige i trafikken, da ingenting demper hastighet så mye som en uniformert bil. Et av forslagene her er å plassere en bil langs veien, og flytte den daglig. Hyppige mobile kontroller anses å være langt bedre enn ATK. En av deltakerne mener også at det kun er politiet som klarer å ta verstingene.

“Mye bedre uten fotobokser. Up kan patruljere i sivilbiler og ta verstingene. Da kan trafikken flytte i en naturlig hastighet og folk kan følge med på veien fremfor seg istedenfor speedometeret”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

De som argumenterer for bruk av ATK anser også politiets oppgave som viktig, men her blir ATK ansett som et viktigere redskap i jobben med å ta de som ikke følger reglene. Den avskrekkende effekten ved ATK nevnes også, og en av kommentatorene skriver at det “nytter lite for politiet å inndra førerkortet til noen ungdommer som allerede har kjørt bilen i tunnelveggen i høy hastighet og mistet livet”.

5.3 TRYGGHET - Er Ryfast-tunnelene trygge nok?

“Greit tunellen kanskje er trafikksikker men den er ikke idiotsikker.....”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

45 av kommentarene handler om hvorvidt Ryfast-tunnelene er sikre nok til å utelate strekningsmålinger, eller om de er sikre men uansett bør ha dette installert. De er ansett som noen av de sikreste i sitt slag i verden. Dette er også et argument som brukes mye av ATK-motstanderne.

Flertallet av kommentarene mener at tunnelene er så trygge at det ikke har noe for seg å ta i bruk strekningsmåling. Det er en sikker vei som tåler høy fart, derfor er et av argumentene at de som styrer ikke vil vente til det kommer dødelige ulykker, fordi det ikke kommer til å skje.

“Man har vel litt erfaring å bygge på frem til nå. Hvor mange alvorlige ulykker har det vært i ryfast tunnelen frem til nå? Har jo kjørt noen tusen biler gjennom her nå så det burde være plenty nok til å lage en statistikk for å dokumentere behovet ? Men Det blir vel feil svar ???”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

I tillegg har den ikke motgående trafikk, myke trafikanter, ingen nedbør i form av snø/regn, har fullt opplyst areal, samt at det er svært lite svinger i tunnelen. Et annet moment er at det ikke er selve veiens utforming som utgjør en risiko, men det faktum at man er i en tunnel med fjellvegger på begge sider. Det har skjedd ulykker før hvor høy fart i tunnel har ført til dødsfall, som f.eks i Byfjordtunnelen, selv om det i den nevnte ulykken heller ikke var motgående trafikk da ulykken skjedde. Man bør derfor ikke vente på den første ulykken før man tar i bruk ATK, men heller ha en føre-var-holdning. I tillegg er risikoen for påkjørsel bakfra stor i en tunnel. Det man ønsker å gjøre ved bruk av ATK er å forebygge ulykkene.

Det blir også stilt spørsmål om tunnelene med 80 km/t er ulykkesutsatte, siden de skal være den tryggeste veistrekningen i fylket/landet. Dette besvares med at Auglendstunnelen er et av

de stedene hvor det oftest er ulykker i området. I tillegg pekes det på at det til nå ikke har vært ulykker i Ryfast, og at det derfor ikke skal monteres fotobokser her, fordi det ikke er behov for det på steder hvor det ikke har vært ulykker. Noen mener også at fotoboksene kan føre til at trafikanter mister fokus på trafikken, fordi man ser etter dem i stedet for å ha 100% fokus på trafikkbildet. Dermed vil etablering av ATK være negativt for trafikksikkerheten.

Det nevnes også et scenario hvor noen har stoppet bilen for å fotografere (som har vært et problem tidligere i Ryfast etter åpningen), eller har punktert i kjørebanelen, og at dette kan føre til en kjedekollisjon på grunn av avstand mellom bilene og reaksjonstid. Et annet scenario er situasjoner som kan oppstå ved forbikjøringer, fordi trailere vil slite med oppoverbakkene. I tunneler vil også redningsarbeidet bli vanskeligere enn på åpen vei.

5.4 ANNET

I denne kategorien er alle kommentarer og innlegg som ikke åpenbart hører til et av de tidligere temaene samlet. Disse er allikevel relevante for oppgaven, da de belyser tematikk som faller utenfor de tre hovedkategoriene.

5.4.1 Er det politikernes feil?

Et annet tema som går igjen er politikk. Her får Frp mye av "skylden", da de var med på å restriktive bruken av ATK. Her uttrykkes det ønske om at det mobiliseres fra andre partier, slik at ATK kan innføres i Ryfast. Andre argumenterer med at dette ikke handler om politikk, men om folks sikkerhet. I tillegg pekes det på at alle de som er fagfolk på området sitter i Oslo. En av deltakerne er svært lite fornøyd med politikken rundt ATK:

“Myndighetene tenker mest på “bøter til fordel for statskassen” enn at det er mulig å lede trafikken i hastigheter over 80 Km/t gjennom tunnelen . (Men hvor mange minutter en sparer med 90 Kmt enn 80 Kmt . har jeg ikke regnet på) At en ny , moderne vei med motorvei-standard ikke skal ha høyere fart enn 80Kmt , sier bare litt om formynderne som sitter og bestemmer Ingen møtetraffikk . eller “myke trafikanter” som er argumentene som de bruker for å holde farten lav andre plasser , men det gjelder ikke her Kun at noen vil bestemme at fortere skal ikke DU få lov til å kjøre Har ingenting med sikkerhet å gjøre , kun “hersesyke” av noen personer som sitter i maktposisjoner Lurer bare på hvor høy hastighet første motorsyklist blir registrert i når oppslaget i SA kommer : “Grisekjøring i Ryfast “”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

5.4.2 ATK i Ryfast? Hvorfor ikke?

Enkelte mener også at dersom man ikke kan innføre strekningsmåling i Ryfast, så kan man i alle fall ikke innføre det andre steder heller, noe som tyder på at en del ser et sterkt behov for at dette blir tatt i bruk i tunnelene. Det argumenteres også med at Rennfast allerede har fotobokser, derfor bør det være naturlig at dette også innføres i Ryfast, helst før det skjer en ulykke. Noen mener at siden det har allerede vært flere alvorlige ulykker i Rennfast selv om det er fotobokser der, vil man ikke spare noen liv ved å sette opp fotobokser i Ryfast, fordi ulykkene vil skje uansett om det er bokser der eller ikke.

“Hvis det ikke skal være snittmåling der så trenger det ikke være noen plass.. Tull å vente til det skjer en ulykke, få det på plass i en brenning...”

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

5.4.3 Kan vi bruke preventiv skilting?

“Jeg ønsker hverken fotobokser eller gjennomsnittsmåling. Men hadde det vært mulig å fått opp et sånt skilt som forteller hvor fort vi kjører? Så slipper vi å krangle om feilvisning på speedometer når vi diskuterer hvem som klarer høyeste hastighet”.

Kommentar til innlegg i Stavanger Aftenblad.

Et par av kommentatorene ønsker verken fotobokser eller gjennomsnittsmålinger, men foreslår å sette opp et skilt som viser hvor fort man kjører. Et annet forslag som nevnes er å fortsette å ha fotoboks-skiltene oppe, slik at disse kan ha en preventiv effekt, i alle fall i en liten periode.

5.4.4 Hva med ny teknologi og forskning?

En av kommentatorene viser til at det nå er i ferd med å utvikles en modell for veiprisering ved hjelp av GPS-sender i bilen. I og med at disse også registrerer tilbakelagt strekning og tidspunkter trenger man ikke lenger strekningsmålinger, fordi man da vil ha muligheten til å søke opp en veistrekning og finne alle biler som har brukt for lite tid mellom to punkter, for så å sende ut bøter. Dette igjen vil føre til at man ikke lenger vil være bundet til installasjon av fotobokser.

Det er også påpekt at ATK må ha riktig teknisk standard og vedlikehold, og være et åpent system uten tvilsomme målinger. TØI er en utreder og ikke et beslutningsorgan, derfor trengs det mer fri forskning slik at alt TØI hevder blir kontrollert og etterprøvd.

6.0 DISKUSJON

Etter å ha gått igjennom det innsamlede datamaterialet satt jeg igjen med mange argumenter, synspunkter og verdiforståelser som ville være relevant å diskutere videre opp mot den utvalgte teorien og tidligere etablert forskning. I dette kapitlet vil dette bli presentert, belyst og drøftet med formål å besvare problemstillingen for oppgaven.

6.1 Fartsgrensen i tunnelene

Et av argumentene for endring av fartsgrensene er at folk har vanskelig for å respektere en fartsgrense de anser som feil. Samtidig sier også Statens Vegvesen at *“det skal være god overensstemmelse mellom veiutforming og fartsgrense. En fartsgrense som er forståelig for trafikantene, vil i større grad bli overholdt enn en som ikke er det”* (Statens Vegvesen, 2018). Men hvem er det egentlig som skal bestemme hvorvidt en fartsgrense er forståelig eller ei? I Ryfasts tilfelle fastsettes fartsgrensene av Statens Vegvesen. I deres fartsgrensekriterier fra 2018 beskrives det at den generelle fartsgrensen på veier utenfor tettbygde strøk er 80 km/t. Ellers foreligger ingen konkrete kriterier for utforming av selve veien. For veier med fartsgrense 90 km/t er kravene noe strengere. Veiene skal hovedsakelig brukes for å bringe personer og gods over lengre strekninger, og utformingen skal gjøre at det skjer relativt få alvorlige ulykker her med begrenset skadeomfang. I så måte oppfyller Ryfast kriteriet om transportmessige hensyn, men utformingen av en tunnel i seg selv gjør at det er vanskelig å begrense skadeomfanget når ulykken først skjer. For tunneler spesifikt skriver Vegvesenet (2018) at disse bør ha en fartsgrense som vegen for øvrig. Ser man Ryfast som en forlengelse av Motorvegen inn til Stavanger fra sør mot nord ville 90 km/t vært det naturlige valget. Men fartsgrensen er satt lavere allerede før første avkjøring til Hundvåg- og Ryfylketunnelen; hastigheten senkes til 80 km/t før innkjøringen til Eiganestunnelen, og har enda lavere fartsgrense før avkjøringene til de to neste tunnelene. I kriteriene skrives det også at tunnelprofilen for veier med 90km/t skal være minimum 8,5 m. I så måte oppfyller både Hundvåg- og Ryfylketunnelen kriteriet, da førstnevnte har tverrprofil på 9,5 meter og sistnevnte har tverrprofil på 8,5 meter. Det er derfor fullt forståelig at noen har utfordringer med å se en overensstemmelse mellom tunnelene og fartsgrensene, all den tid selve utformingen åpner for at fartsgrense 90 km/t er mulig, men det at strekningen ligger i en tunnel gjør at skadeomfanget i en ulykke kan forverres, da det ikke er særlig rom for å unnslipe ulykkessituasjoner når de først oppstår.

Strand kommune er i likhet med mange andre kommuner i denne regionen en kommune preget av landbruksnæring. Det betyr også at traktoren er et viktig hjelpemiddel og fremkomstmiddel for mange av innbyggerne i kommunen. Statens Vegvesen ville først nekte traktorer og mopedar å kjøre gjennom Ryfast med begrunnelse i faren for påkjørsel bakfra, men etter store protester fra lokale bondelag, politi og politikere måtte de snu (Stavanger Aftenblad, 2019). Traktorer har lov til å kjøre på motorveier så lenge de er i stand til å holde minimum 40 km/t. Mopedar kan kjøre maksimum 45 km/t. Derfor ville en fartsgrense på 90 km/t eller høyere, og følgende omdefinering til motorvei, ført til at mange trafikanter som har lov til å bruke Ryfast i dag ellers ikke ville hatt det. Dermed hadde disse vært nødt til å kjøre omveier for å ta Høgsfjord-ferja i stedet. Dette igjen ville medført økt reisetid og økte kostnader for de det gjelder. Å sette fartsgrensen til 80 km/t vil derfor være å ivareta interessene til en stor trafikantgruppe som i likhet med ordinære bilister har behov for å kunne ta i bruk den nye veien til og fra Stavanger-området.

Å øke fartsgrensen til 100 km/t eller mer i tunnelene ville i alle tilfeller vært uaktuelt, selv om enkelte har foreslått dette som ny grense. I Vegvesenets fartsgrensekriterier er et av kriteriene for fartsgrense i tunnel at tverrprofilen skal være minimum 9,5 m, noe som vil si at Ryfylketunnelen med sine 8,5 m ikke oppfyller kriteriet (Vegvesenet, 2018). Det betyr at man i teorien kunne kjørt i 90 km/t over til Hundvåg, for så å være nødt til å sette farten ned i Ryfylketunnelen, til tross for at “den ser bedre ut” for trafikantene. Dette igjen kunne kanskje ført til at flere ville valgt å fortsette i 90 km/t også i Ryfylketunnelen.

Vi vet allerede at et av momentene som øker ulykkesrisikoen i tunneler er bratte stigninger (Høye, 2016) og at det er vanskeligere å vurdere farten i tunneler, noe som bidrar til å øke risikoen for påkjøring bakfra (Manser & Hancock, 2007, i Høye, 2016). I toløpstunneler er dette den mest vanlige ulykkestypen (Amundsen & Engebretsen, 2008). Og jo høyere farten er, desto alvorligere kan konsekvensene bli. Ser vi på valg av fartsgrense i ulykkesøyemed er det klare fordeler med å velge fartsgrense 80 km/t kontra 90 km/t. Dersom vi setter opp fartsgrensen fra 80 km/t til 90 km/t får vi en forventet virkning på antall skadde og drepte med +13% drepte, +8% hardt skadde, og +4% lettere skadde, som vist i tabell 2a i vedlegg B (Høye et.al 2012). Setter man farten ned fra 90 km/t til 80 km/t vil man motsatt forvente en reduksjon av drepte med 14%, hardt skadde med 9% og lettere skadde med 5%.

Som vi så i funn-kapittelet hevdes det at “det passer mye bedre å kjøre 90 i den tunnelen”. Her er vi inne på et verdivalg; valget mellom verdien å komme fortere frem ved å ha en mer “passende” fartsgrense, og verdien av en reduksjon av ulykkesrisiko. Disse to verdiene vil komme i konflikt med hverandre, da høyere fart vil medføre økt ulykkesrisiko. Vi kan ikke få

den ene uten den andre. Men samtidig vil vi heller ikke få respekt for fartsgrensene dersom folk ikke har forståelse for valget av grense på den aktuelle strekningen. Kanskje er det en av grunnene til at ATK bør innføres - for alles sikkerhet? Så lenge fartsgrensen er satt plikter man å følge den. Men når dette kommer i konflikt med egne verdier som f.eks effektivitet, vil man fort kunne ta seg "friheter", så lenge oppdagelsesrisikoen er såpass lav. I tillegg er vi inne på risikokompensasjonen som kan oppstå av det å kjøre i en tunnel med god veistandard og oversiktighet. En person som reagerer på en opplevd reduksjon i risiko kan opptre på en måte som er mindre trygg (Engen et.al, 2016), som for eksempel å kompensere for det som er kjent som "verdens tryggeste tunnel" med høyere kjørehastigheter. Dette kan igjen gå ut over de som respekterer de satte fartsgrensene, fordi de plutselig kan bli en del av en ulykke andre har forårsaket, til tross for at de selv har kjørt lovlig. Ved å frata de risikokompenserende bilistene muligheten til å foreta denne typen handlinger sanksjonsfritt vil vi også frata dem muligheten til å utsette andre for en risiko de ikke har samtykket til, jf. Elvik (2008).

6.2 Risikopersepsjon og "verdens tryggeste tunnel"

Vår risikopersepsjon spiller også inn på valg av kjørehastigheter, og kanskje også til våre holdninger til fartsgrensene. Mediene er en av bidragsyterne som påvirker vår risikopersepsjon (Vaa & Amundsen, 2016). I trafikksikkerhetsøyemed er det derfor kanskje noe betenkelig at mediene har bidratt til å forsterke og videreformidle et allment bilde av Ryfast som "verdens tryggeste tunnel"? Kan dette imaget bidra til at vi oppfatter tunnelen som tryggere enn den faktisk er, altså redusere vår risikobevissthet? Forskning viser at tunneler er risikoutsatte, og at konsekvensene potensielt kan forverres dersom det skjer ulykker der. Når Ryfast frontes som verdens tryggeste tunnel sier det heller ikke mye om risikoene ved kollisjoner med tunnelveggene eller påkjøringer bakfra, men henspiller på rømningsmulighetene f.eks i tilfelle brann. Norge har vært rammet av en rekke tunnelbranner de siste årene, og i så måte er sikkerheten i Ryfast i høyeste grad ivaretatt. Men det er ikke nødvendigvis slik at den første alvorlige ulykken i Ryfast kommer til å være en brann i et kjøretøy. For å sette det litt på spissen - frem til det faktisk har skjedd en ulykke er alle veistrekninger i teorien "verdens tryggeste". Et av argumentene som brukes i ATK-diskusjonen av flere er nettopp det at tunnelene er så trygge at ATK ikke trengs. De tåler høy fart, men de som styrer vil ikke vente til det skjer ulykker før ATK installeres, fordi det ikke kommer til å skje når tunnelene er så trygge som de er. Men samtidig kan vi aldri være sikre på om en ulykke vil skje eller ikke før det faktisk skjer. Hadde det vært noe vi hadde hatt full kunnskap om, ville vi jo også vært i stand til å avverge ulykkene før de faktisk inntraff. Ergo kan ikke argumentet om at det ikke har skjedd ulykker til nå brukes som en fasit for at det heller aldri vil skje.

I tunnelene vil man ikke møte trafikale utfordringer som motgående trafikk (toløps-tunneler), myke trafikanter eller nedbør, og det er også svært få kurver i tunnelene. Dette bidrar til å øke trafikksikkerheten, men samtidig er det ikke selve veiens utforming som er bidragsytende til skadepotensialet, men omgivelsene. I tunnelen er det fjellvegger på begge sider, et element som kan være svært hardt å møte for en bil ute av kontroll i høye hastigheter. Dette kan vi også se i ulykkesstatistikken fra andre tunnelulykker i Norge.

Da blir spørsmålet om vi skal iverksette de tiltakene som trengs for å minimere ulykkesrisikoen og de potensielle konsekvensene av en ulykke av et slag “verdens tryggeste tunnel” ikke er sikret mot. Tunnelen har flere ganger blitt beskrevet av fagfolk som en tunnel med en utforming som “innbyder til stor fart”. Kan det være en av denne tunnelens farlige elementer, med tanke på opplevd risiko og risikokompensasjon? Det er isåfall fullt forståelig at designet og imaget kombinert kan unnskylde valg av høy kjørefart. Er det i så fall etisk riktig og forsvarlig til å vente til den første ulykken har inntruffet i en slik type tunnel, i tråd med kriteriene for etablering av S-ATK? Eller bør vi heller satse på føre-var-prinsippet for å minimere ulykkesrisikoen og forebygge at ulykkene inntreffer? Som en av kommentarfeltdeltakerne sier: “Greit tunnelen kanskje er trafikksikker, men den er ikke idiotsikker...”

6.3 Kunnskap hos den generelle befolkningen

Fart er en viktig faktor i både ulykkesforekomster og i konsekvenser, jf. Potensmodellen (Elvik, 2009, i Ragnøy, 2011). I modellen ser vi at en prosentvis endring i fart også gir en prosentvis endring i antall ulykker og skader. For eksempel vil 10% fartsreduksjon gi en ulykkesreduksjon på 20% og en reduksjon i antall drepte på 40%. Det man kan spørre seg om, når tallene er så tydelige for forskere, er om de samme tallene er kjent i den generelle befolkningen, eller om dette er statistikk og materiale tilgjengelig for “kun spesielt interesserte” som interesserer seg for trafikksikkerhetsrapporter. Det kan virke som om man er avhengig av å ha interesse nok til å søke opp statistikken, fordi den i liten grad blir presentert i nyhetene. Det mest vanlige synet i nyhetsbildet om dette temaet er tilsynelatende to ting: 1) Nyhetsartikler om allerede inntrufne ulykker, hvor fart regnes som en sannsynlig (medvirkende) årsak, og 2) Bekymrede UP-sjefer som gruer seg til “nok en ulykkes-sommer/påske/jul/pinsehelg”. Ut over dette er ulykkesstatistikk lite presentert i de allmenne mediene, og man må derfor oppsøke mye av informasjonen på eget initiativ. Kanskje er det behov for en økt kunnskapsspredning om nettopp denne typen statistikk for å skape forståelse for at fartsgrensene blir satt av en grunn og har en trafikksikkerhetsmessig hensikt?

6.4 Kengurukjøring og trafikkflyt

Kengurukjøring er et konsept flere av kommentarfeltdeltakerne har uttrykt irritasjon over. Dette ødelegger trafikkflyten, og er noe mange ser ut til å ha opplevd. Kengurukjøring hører til fotobokstrafikant-typen Corbett & Simon (1999) kaller “manipulative”, altså de som bremses opp foran boksen, for så å akselerere etter at de har passert den. I Corbetts undersøkelser var 3-14% av trafikantene i denne gruppen. De manipulative utgjorde den yngste trafikantgruppen, og flesteparten av dem var menn. Det interessante her er at DinSide kunne rapportere om lignende tall fra en norsk undersøkelse gjort av Ipsos for Gjensidige i 2017 (Fossum, 2017). Der fant de at 7% av trafikantene bremses ned foran fotoboksene hver gang, mens 56% gjorde det noen ganger. Dette fenomenet var vanligere blant menn enn hos kvinner. I tillegg var det de to yngste gruppene som var verst på å gjøre dette hver gang (11%), mens kun 2% i den eldste gruppen oppga at de gjorde det samme. 33% sa også at de aldri bremses ned (ibid). Derfor kan vi rimelig sikkert anta at kommentarfeltdeltakernes observasjoner i trafikken som bekrefter dette fenomenet faktisk er riktig - kengurukjøring forekommer i minst like stor grad i Norge som i Corbetts undersøkelser fra England. Spørsmålet er i hvilken grad. Ragnøy (2002) påviste en klar kengurutendens i undersøkelsene om effekten av P-ATK på to strekninger, men også at dette oftest er noe som oppstår ved bruk av P-ATK. I så måte har de som argumenterer for at ATK har lite for seg rett i at hensikten med fotoboksene forsvinner når folk kjører lovlig like ved boksen, men ulovlig før og etter passeringen.

Ved lignende undersøkelser på S-ATK ble bruk av bremselys nær boksene registrert (Ragnøy, 2011). Der var det også 7% som bremses før boksen og akselererte etterpå, men viktigere var det at 61,6% av kjøretøyene holdt samme fart både inn til boksen, mens 12,3% reduserte farten inn mot boksen, for så å fortsette i samme reduserte hastighet, eller redusere den ytterligere, etter passering av boksen, mens de siste 19% økte farten inn mot fotoboksen. Dermed er kengurukjøring statistisk sett et svært lite problem, men det er uansett noe som blir lagt merke til, og blir et irritasjonsmoment hos trafikantene. Basert på tidligere forskning kan vi anta at dette er en utfordring man også vil møte ved etablering av ATK i Ryfast, spesielt dersom det monteres P-ATK og ikke S-ATK, og at det statistisk sett vil gjelde ca. 7% av bilistene. Årsaken til at det bedrives kengurukjøring er frykten for bøter. Årlig deles det bøter for mange millioner i Norge etter at trafikanter har blitt tatt i boksene, så sjansen for å få bot er i høyeste grad reell, selv om det enkleste verktøyet for å unngå det er å være oppmerksom på sin egen hastighet.

Noen mener at ATK bidrar til å skape flere trafikkfarlige situasjoner enn det man ellers ville hatt. Når irritasjonen blir stor nok kan det være fristende å dundre forbi sneglekjørerne som legger seg langt under fartsgrensa for å være på den sikre siden. I tillegg mener noen at overvåkingen vil føre til at trafikantene blir mer opptatte av å holde fartsgrensene for å unngå bøter enn å følge med på trafikkbildet. Ansnes, Skadsheim & Smilden (2015) undersøkte dette i sin kandidatoppgave fra trafikklærerstudiet ved HiNT. De fant at den generelle konsensus angående S-ATK er at det ikke er et forstyrrende element i kjøringen hos gruppen de undersøkte (Ansnes et.al, 2015). Og selv om de kunne observere at forsøkspersonene sjekket speedometeret opp til dobbelt så mye på en S-ATK-strekning som ellers, utgjorde det ingen forskjell i oppmerksomheten hos førerne. De fant altså ingen holdepunkter som kunne tilsi at S-ATK påvirket trafikksikkerheten på en negativ måte. Sammenligner vi disse funnene med forskning av Høye (2014) ser vi også at hun konkluderte med det samme; den positive effekten av fartsreduksjonen blir ikke påvirket av bivirkninger som at føreren blir distraheret av speedometeret. Situasjonene der det derimot kan bidra til å skape en farlig situasjon er der det er tett trafikk eller dersom man har for kort tidsluke til forankjørende (Ragnøy, 2011).

Det er mulig at enkelte trafikanter vil “være nødt til” å redusere hastigheten sin over en strekning dersom de oppdager at de har kjørt for fort. Dette kan føre til at trafikkflyten vil bli noe forverret, men det finnes ingen holdepunkter for at dette vil utgjøre et veldig stort problem i en tunnel med to kjørefelter. En av kommentarfeltdeltakerne hevder også dette - så lenge fartsgrensene holdes vil det heller ikke bli dårlig trafikkflyt. Utfordringen vil komme dersom den som ligger i venstre felt ikke viker for annen trafikk, men “sperrer” for de som ønsker å passere. Det er et fenomen de fleste trafikanter sannsynligvis har opplevd en eller annen gang. Disse sjåførene får man gjort lite med, til tross for at de på sett og vis bryter Vegtrafikklovens §3 som sier at man skal være aktpågivende og vise hensyn i trafikken.

6.5 “Frihet til” eller “Frihet fra”?

Noen av kommentarfeltdeltakerne argumenterer for at ATK fortsatt trengs som trafikksikringsverktøy, selv om veikvaliteten er veldig god. ATK har vist seg å ha positive effekter på trafikksikkerheten i tunneler, som vist hos Ragnøy (2011 og 2013) og Høye (2014). Ragnøy (2013) argumenterer også for proaktiv bruk av S-ATK som verktøy for å forhindre ulykkene fra å inntreffe, fordi beregninger viser at risikoreduksjonen etter innføring av S-ATK er av betydelig størrelse.

En av kommentarfeltdeltakerne sier at hen ikke personlig ikke ser noen som helst fare med at noen kan komme opp i 120 km/t, fordi folk flest kjører forsvarlig. Det er flere mulige

utfordringer med denne tankegangen. For det første vet vi at fart er en viktig faktor i både hyppighet og alvorlighet av ulykker (Ringen 2019, Vegvesenet 2014, Elvik 2009 i Ragnøy 2011, Ragnøy 2011 og 2013, Høye 2014). For det andre kan vi også tenke oss at dersom noen få først begynner å gi seg selv friheter til å handle som de vil, kan fort andre gjøre det samme; “hvis de gjør det, så kan jeg også gjøre det”. Stort sett kan det kanskje gå greit at noen få førere velger å kjøre så fort, og det vil ikke føre til noen ulykker, men desto flere som velger å gjøre det, desto mer vil også ulykkesrisikoen øke. Samtidig argumenterer Løken (2008) med at vi ikke kan få både “frihet til” og “frihet fra”. Ved å gi førere frihet til å kjøre som de vil, reduserer vi samtidig samfunnets muligheter til å få frihet fra dødsulykker. Kanskje er det også risikopersepsjonen som spiller inn og gjør at denne ene kommentarfelt deltakeren mener at det at noen kjører 40 km/t over nåværende grense ikke er farlig - her kan det være f.eks at vedkommende har erfaringer hvor andre har kjørt så fort og det har gått bra, eller ikke har noen erfaringer med så høye hastigheter i det hele tatt. Det kan også være mangel på kunnskap om risikoen ved høye hastigheter, eller tilgang på kunnskap som sier at enkelt-tilfeller kan gå greit. De kognitive heuristikkene kan også bidra her ved å f.eks anse sannsynligheten for at en hendelse vil inntreffe som lav, siden det bare er noen få som kjører 120 km/t, og ikke alle som ferdes langs veien. En risikovurdering er altså høyst forskjellig fra person til person (Engen et.al, 2016).

Er det da greit å kjøre så fort man vil? Denne muligheten og friheten er det jo tross alt noen trafikanter som ønsker seg, fordi livet blir kjedelig uten fart og spenning. Skal vi da nekte dem denne friheten og samtidig legge demper på kjøregleden hos de fartsglade? Ifølge liberalismen skal vi ikke det, da enkeltindividet har forrang foran grupper og det kollektive, og dermed skal ha rett til å utfolde seg så fritt som mulig (Rønning & Lesjø, 2015). Følger vi dette tankemønsteret i tråd med Adam Smith vil egeninteressene av å kjøre fort samlet sett få oss til å handle slik at totalresultatet blir trygghet og gode levekår for alle, altså vil valgfri hastighet på veiene føre til et tryggere samfunn. Dette kommer i konflikt med ulykkesstatistikken, som viser at fart har vært en medvirkende årsak i 41% av ulykkene i perioden 2005-2018 (Ringen, 2019). Hvis høy fart er en så viktig bidragsyter til ulykkestallene vil friheten til å kjøre så fort man ønsker umulig være det som gjør samfunnet tryggere. Det samme mener Løken (2008) - når vi ønsker oss frihet til å reise dit vi vil, når vi vil og hvordan vi vil, påvirker dette ønsket hvordan bilen kjøres på veiene. Friheten gir oss mulighet til å leke med fart, spenning og adrenalin - men på bekostning av trafikksikkerheten. Løken (2008) nevner også Vegtrafikkloven §3 i sine arbeider. Den sier at vi skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom, så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade. Utfordringen her er at dersom enkeltpersoner utnytter at andre følger loven kan de tillate seg selv til å gjøre unntak for sin egen del, f.eks ved å skape personlig fart og spenning i

hverdagen bak rattet. Statistisk sett vil farten kunne øke ulykkesrisikoen, men samtidig er det ikke “innafor” ifølge liberalismen å nekte folk å kjøre som de vil.

Et annet spørsmål er om vi skal nekte de beste trafikantene å kjøre i den hastigheten de selv ønsker. De beste sjåførene bør jo kunne være i stand til å kjøre 40 km/t over fartsgrensen uten at det oppstår ulykker. Problemet er at vi ikke kan avgjøre hvem som er de beste sjåførene sånn helt uten videre. Vi kan selvfølgelig la det være opp til hver enkelt å avgjøre hvor god man er, men som vi så hos Svenson (1980) vil et flertall av sjåførene mene de er en bedre og tryggere sjåfør enn gjennomsnittet når de blir bedt om å sammenligne seg med et tenkt gjennomsnitt. Halvparten av de forespurte plasserte seg i de øvre 20-30% når det kom til det å være en trygg sjåfør, mens 93% av de amerikanske og 69% av de svenske sjåførene mente de hadde bedre evner enn gjennomsnittet. De kjente heller ikke til kjøreegenskapene og tryggheten hos de i gruppen de sammenlignet seg med, en parallell til det at vi heller ikke kjenner til egenskapene og tryggheten hos alle de sjåførene vi deler veien med i det daglige. Matematisk sett er det åpenbart noe som skurrer i denne vurderingen, i og med at antallet som anså seg selv som dårligere enn gjennomsnittet eller gjennomsnittlige på trygghet og evner var svært lite, sammenlignet med de som mente de var bedre enn gjennomsnittet. Og dette var også gjeldende selv for de 68% av førerne som tidligere hadde vært i ulykker og vært skyldige for at de oppstod, samt tidligere hadde blitt straffet for trafikklovbrudd. Svenson påviste også at det å anse seg selv som bedre enn andre kan føre til at man tar en høyere risiko enn ellers. Med denne kunnskapen i hånd blir det derfor en risikofylt oppgave å si at “de som mener de er bedre enn gjennomsnittet av førere og føler seg skikket til det har frihet til å kjøre som de vil, resten må følge grensa”. Det blir altså et etisk valg mellom frihet og sikkerhet, som vi også skal komme tilbake til senere i diskusjonen, når vi skal se på kameraer som et frihetsberøvende trafiksikkerhetstiltak.

Noen av kommentarfeltdeltakerne mener det ikke er farten som dreper, men kjøreferdighetene og hvordan man stopper, og hvor brå denne stoppen er. Som vi så var det andre kommentarfeltdeltakere som påpekte at det vil utgjøre en forskjell mellom å stoppe i 10 km/t og 100 km/t. En argumentasjon av det første slaget vil si at man ser bort fra sammenhengen av at jo raskere man kjører, desto hardere risikerer man å stoppe. Som Vegvesenet (2014) viste vil en situasjon der du bremses ned fra 80 km/t og akkurat klarer å stanse foran et objekt, bety at du vil treffe det samme objektet med en fart på 50 km/t dersom du bremses ned fra 90 km/t på den samme strekningen. Altså vil bråstoppen bli hardere jo raskere man kjører hvis ting går galt. Farten i kollisjonsøyeblikket har også betydning for skadeomfanget (Ringen, 2019). Her påpeker Vegvesenet (2014) at selv med moderne og sikre biler er den menneskelige tålegrense den samme som før, det vil si at sannsynligheten for å overleve en

frontkollisjon reduseres vesentlig ved hastigheter over 70 km/t. Dette er selvsagt en bedring fra for eksempel “før krigen”, som er en beskrivelse i et av kommentarfeltinnleggene - men det vil også si at hvilken hastighet bilen er bygget for ikke er avgjørende hvor trafikksikker den er i så måte når ulykken inntreffer. Å sette en fartsgrense basert på hvor fort dagens biler kan gå blir dermed hensiktsløst i trafikksikkerhetsøyemed. De tåler mer enn før i en ulykke, men fortsatt ikke nok til at man er helt trygg i trafikken. Desto lavere farten er ved sammenstøtet, desto mer vil skadeomfanget reduseres, og vice versa - desto høyere fart, desto mindre reduksjon i skadeomfang.

Man kan kanskje argumentere for at farten i seg selv ikke er farlig - så lenge alt går bra. Men sannsynligheten for at alt skal gå bra vil fortsatt reduseres jo høyere farten blir (jf. Potensmodellen, Elvik 2009, i Ringøy 2011). At kjøreferdigheter spiller inn er det ingen tvil om, da dette har vært en medvirkende faktor i 52% av dødsulykkene i perioden 2005-2018 (Ringøy, 2019). Og et av elementene i denne faktoren er hasardiøs kjøring. Antageligvis kan man være enig om at å kjøre i f.eks 120 km/t i 80-sonen kan defineres som hasardiøs, da det er en fart som tilsvarer 150% av fartsgrensen. Så ja - faktoren manglende førerdyktighet er sånn sett farligere enn farten i seg selv statistisk sett, problemet er at disse to er tett knyttet til hverandre, såpass tett at det er nærmest umulig å separere dem. “Ansvarlige for ulykker er kun de uansvarlige” - men nå ser det jo ut til at det faktisk er en sammenheng mellom uansvarlighet og høy fart, i alle fall dersom vi skal tro statistikken.

6.6 Frykten for sanksjoner

Adam Smith hevder at å handle i egeninteresse er det beste for samfunnet. Man vil oppnå goder og unngå straffer (Rønning & Lesjø, 2015). Da må man velge hva som er ens egeninteresse - er det å kjøre fort for å komme raskt frem uavhengig av kostnad, eller er det å kjøre forsvarlig for å minimere sjansen for ulykker? Det forunderlige er at frykten for bøter eller å miste førerkortet av og til ser ut til å være større enn frykten for ulykker, i hvert fall hvis vi skal tro politiet.

“Ungdommanj e redd for ein ting dæm. Dæm e redd for å mist førerkorte sitt. Altså, en førerkortsanksjon, d e ein forholdsvis liten del oppi d herre her. D e nå anja vess d e to foreldre som sitt der uten ungen sin. Men d e itj et tema. D skjer itj me dæm. D skjer me alj anjeranj, d e ting som dæm læs om i avisa.”

- Olav Skarsem (Politiet i Trondheim), utsagn i serien “Nattpatruljen”.

Fotoboksene er et svært innbringende trafikksikkerhetstiltak. I 2018 ble det beslaglagt 5543 førerkort i ordinære kontroller, mens 747 førerkort ble beslaglagt etter registreringer i fotobokser samme år (Politidirektoratet, 2020). I 2019 ble det sendt ut 65.980 forenklede forelegg og 2919 anmeldelser, samt at det ble gjort 717 førerkortbeslag etter at trafikanter hadde blitt avbildet av fotoboksene for brudd på fartsgrensene. Dette var et lavere antall forenklede forelegg i 2019 sammenlignet med 2018, men allikevel innbrakte fotoboksene 192,5 millioner kroner til statskassen (Williksen, 2020). Selv om dette er en veldig høy sum har sjansen for å bli tatt i fotoboksene vært lave; av totalt 199,7 millioner passeringer i 2019 var det kun 0,03% som fikk bot. Mange saker blir henlagt; av 138 000 ulovlige fotoboks-passeringer ble 70 000 henlagt. Halvparten av disse var utrykningskjøretøyer, i de resterende kunne ikke føreren identifiseres, eller tekniske problemer førte til henleggelse. I tillegg er ikke kameraene operative 24/7, med store variasjoner mellom driftstidene, med alt fra 45 minutter i døgnet til 21 timer i døgnet (Røed, 2020). Disse tallene tyder på at for å luke ut fartsverstingene har vi et behov for ordinære politikontroller så vel som bruk av ATK, da de “verste fartssynderne” blir tatt i de ordinære kontrollene. Kanskje kan dette igjen tyde på at ATK fungerer etter sin hensikt - å senke gjennomsnittshastigheten på en gitt strekning, noe som jo vil føre til færre beslag. Men fartssynderne er fortsatt mange, så selv om de er i stand til å “skjerpe seg” rundt fotoboksene er det et tydelig behov for å opprettholde bruken av ordinære kontroller. Som vi ser i utsagnet fra Olav Skarsem, et utsagn som for øvrig ikke er uvanlig å se i intervjuer med politifolk, er det kanskje frykten for sanksjoner som gjør at vi faktisk skjerper oss rundt fotoboksene, men ikke nødvendigvis alle andre steder i trafikken.

6.7 Overvåking, frihet og personvern

Mange stiller seg negative til ATK i Ryfast på grunn av overvåkingen det medfører. Her argumenteres det blant annet med at overvåkingen vil føre til en barnepikestat, hvor man ser på “alle” som kriminelle som trenger å passes på, fordi de ikke kan styre seg selv. De aller fleste kan styre seg selv helt fint, men de 1290 som mistet førerkortet i 2018 klarte ikke det. Det klarte heller ikke trafikantene som ble ilagt sanksjoner for de 174 356 fartsøvertredelsene som ble registrert samme år (tall fra Politidirektoratet, 2020). Så vi kan godt gjøre som enkelte av kommentarfeltdeltakerne mener - forvente at bilistene følger reglene, slik som 61,5% av de kontrollerte i 2018 gjorde (ibid). Men samtidig er det vanskelig å forvente det når vi ser ulykkesstatistikken og politistatistikken, fordi tallene gjør det åpenbart at denne forventningen ikke vil oppfylles. Å satse på at “folk evner å ta det ansvaret som trengs bak rattet”, eller ha folkeskikk og evne til selvkontroll på frivillig basis, kan dermed bidra til at man vil kunne se en skuffende statistikk for dødsulykker i ettertid. Dersom alle hadde vært i

stand til å ta det ansvaret som måtte til, ville kanskje heller ikke mange av ulykkene inntruffet?

FrPs talsmann i kommentarfeltet uttrykker bekymring for personvernet, da partiet ikke ønsker å tilrettelegge for mer overvåking av innbyggerne. ATK-sikring er en prosess både Datatilsynet og Personvernemnda har vært bidragsyttere i. Personvernemnda har gått igjennom bruken av S-ATK, og godkjent dette 8.mars 2011. Dette kom i kjølvannet av at Datatilsynet i 2009 hadde gjennomført tilsyn hos Statens Vegvesen, hvor temaet for kontrollen var behandling av personopplysninger ifbm. gjennomføring av S-ATK. Under Datatilsynets inspeksjon ble det forevist at alle persondata i forbindelse med lovlige passeringer aldri forlater boksen, og slettes umiddelbart etter en lovlig passering. Persondata fra ulovlige hastigheter blir også slettet etter 30 dager. Datatilsynet hadde dermed ingenting å utsette på håndteringen av persondata (Ragnøy, 2011). Datatilsynet ba i forkant om at Vegvesenet måtte dokumentere behovet for å ta bilde av alle trafikanter, og ikke bare de som kjører for fort. Statens Vegvesen anførte at behandlingsgrunnlaget for behandling av personopplysninger er hjemlet i Vegtrafikklovens §10, som omhandler forskjellige typer trafikkkontroll, herunder ATK. Vegtrafikkloven §5 tredje ledd og §10 gir hjemmel til å bedrive trafikk-kontroll, samt behandle personopplysningene i forbindelse med S-ATK. Datatilsynet reagerte på at det i S-ATK, i motsetning til P-ATK hvor kun fartsovertrederne registreres, behandles overskuddsinformasjon som ikke er relevant for å oppnå det angitte formålet (kontroll av trafikk) da alle trafikanter avbildes i boksene.

Personvernemnda vurderte at behandlingsgrunnlaget i saken anføres å være lov, altså at Vegdirektoratet og Vegvesenet har lovhjemmel for å sette opp utstyr for å foreta veikontroller. Registreringen av personopplysninger er ikke eksplisitt nevnt i lovbestemmelsen, og må derfor tolkes inn under “for kontroll av trafikk”. I og med at data og bilder av trafikanter som kjører lovlig ikke blir lagret, blir heller ikke personopplysningene lagret. Den valgte løsningen for registrering av trafikanter synes etter Personvernemndas mening å være saklig begrunnet og formålstjenlig. Dermed har Statens Vegvesen rettslig grunnlag for fotografering av biler som passerer punkt A og B, og også hjemmel til å lagre og viderebehandle data for kjøretøy som kjører for fort (Personvernemnda, 2011). Det skal dermed ikke være grunnlag for å bekymre seg for personvernet i denne saken, av flere årsaker: Feilregistreringer skal ikke kunne forekomme ved bruk av ATK. Som vist i kapittel 2.2 kreves det at kjøretøyet gjenkjennes i begge punkter ved S-ATK. Dersom det ikke skjer, blir det heller ikke ilagt noen sanksjoner. I tillegg skal det ikke kunne forekomme feil i målingene, noe Justervesenet bidrar til å kvalitetssikre. Det skal også godt gjøres å kunne misbruke dataene fra boksene, da disse ikke lagres i boksene etter at registreringene er foretatt. Alle bilder slettes, og kun

informasjonen som skal brukes ifbm ilegging av sanksjoner blir videresendt til saksbehandler i Statens Vegvesen. Det er alltid en risiko for at feil oppstår i teknologiske systemer. I S-ATK er dette hensynet ivaretatt med kryptering av registrerte data, og automatisk sletting av data etter at tidspunktet for lovlig passering er passert. Ingen informasjon forlater boksene, dermed er det heller ingen holdepunkter for at denne informasjonen kan misbrukes på noe vis. I tilfellene hvor mennesker behandler informasjonen gjelder dette kun en av Vegvesenets ansatte, som har som oppgave å bekrefte hvorvidt det faktisk er snakk om en ulovlig passering eller ei, før denne informasjonen sendes videre til Politiet. Deretter slettes dataene som er lagret hos Statens Vegvesen også. Det finnes ingen holdepunkter for å hevde at informasjon om passeringer lagres og brukes f.eks ifbm overvåking fra Politiets side, da disse dataene ikke lagres med mindre det har skjedd en straffbar handling i trafikken, altså brudd på fartsgrensen. Man kan dermed spørre seg om bruk av S-ATK er overvåking eller monitorering av trafikken. Personvernet synes uansett å være ivaretatt ved bruk av S-ATK. I tillegg har Vegvesenet hjemmel i loven til å iverksette kontrolltiltak, herunder bruk av ATK. Schartum (2010) undersøkte problemstillingen rundt trafikk sikkerhetshensynet og personvern hensynet i ATK satt opp mot hverandre. I den europeiske menneskerettighetskonvensjonen slås det fast at *“1. Enhver har rett til respekt for sitt privatliv og familieliv, sitt hjem og sin korrespondanse”*, men samtidig at *“Det skal ikke skje noe inngrep av offentlig myndighet i utøvelsen av denne rettighet unntatt når dette er i samsvar med loven og er nødvendig i et demokratisk samfunn av hensyn til den nasjonale sikkerhet, offentlige trygghet eller landets økonomiske velferd, for å forebygge uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral, eller for å beskytte andres rettigheter og friheter”* (EMK, i Schartum, 2010). Han fant også at S-ATK med formål om å redusere tap av liv og helse kan begrunne inngrepet i retten til personvernet nevnt i EMK.

Igjen så er vi inne på det etiske valget mellom frihet og sikkerhet. Er fotoboksene et reelt frihetsberøvende tiltak? Det de berøver oss fra er friheten til å kjøre i den hastigheten vi selv ønsker på veien. Men det samme gjør jo ordinære politikontroller, dersom man blir tatt for fartsovertredelsene man ønsker å gjøre, og på papiret også fartsgrensene i seg selv. Fartsgrensene er som tidligere nevnt fastsatt av Statens Vegvesen, og begrenser tillatt hastighet, altså innskrenker disse også på sett og vis valgfriheten, selv om man i så måte har full mulighet til å velge å bryte dem. Ellers vil ikke ATK påvirke andre friheter, som f.eks friheten til å reise hvor man vil eller når man vil. ATK hindrer oss heller ikke i å gjøre noe av det vi ønsker frihet til å gjøre, med unntak av friheten til å ikke overholde fartsgrensen. En av kommentarfeltdeltakerne som er for bruk av ATK i Ryfast svarer overvåkingsmotstanderne med at et ønske om å kjøre fort i trafikken er frihet på andres bekostning. En frihet til å kjøre fort går altså på bekostning av frihet fra ulykker, jf. Løken (2008). Vi trenger altså

ATK-overvåkingen så lenge det finnes folk som er villige til å bryte trafikkreglene for å oppnå “frihet til”, slik at samfunnet kan få “frihet fra”. Vi har gode data på at ATK har positiv effekt på ulykkestall (Ragnøy 2002, 2011, 2013, Høy 2014), og at det dermed er en viktig bidragsyter i å gi samfunnet “frihet fra”, selv om det fratrar enkelte “frihet til”.

Adam Smith mener at staten skal forholde seg relativt passiv, de skal sørge for lov og orden, men skal ellers ikke gripe forstyrrende inn i borgernes liv (Rønning & Lesjø, 2015). Så lenge staten skal sørge for lov og orden vil de komme i konflikt med individualismen i trafikken. Staten bidrar til å sette trafikklovene vi alle må forholde oss til. Dette legger beslag på noe av vår individualisme og frihet i trafikkbildet, uansett hvordan man snur og vender på det: så lenge man ønsker å beholde førerkortet plikter man også å følge trafikkreglene. Det vil si at det egentlig ikke skal ha noe å si hvorvidt det finnes fotobokser eller ei. Staten har fastsatt lovene som skal holdes, og når det i disse lovene er bestemt at det skal benyttes fartsgrenser, er tøylen for valgfri kjørehastighet og frihet allerede strammet inn. Hvorvidt det står en fotoboks der eller ikke skal sann sett ikke ha noe å si for kjørehastigheten, fordi man står fritt til å handle som man vil - innenfor loven. Velferdsstaten gir oss også rett til liv og offentlig beskyttelse av liv. Dermed kreves det en inngripen fra myndighetene for at disse rettighetene skal ivaretas i trafikken, og for å skape et tryggere trafikkbilde, selv om det fratrar individet friheten til å kjøre så fort man vil.

En av påstandene i kommentarfeltene er at dersom det hadde vært opp til Vegvesenet å bestemme, hadde det vært gjennomsnittsmålinger på alle hovedveier. Det finnes ingen vitenskapelige holdepunkter som bygger opp under denne påstanden, og det er heller ikke et forsvarlig tiltak i et kost-nytte-perspektiv, da ikke alle ulykker kan unngås ved bruk av ATK. Mange fartsrelaterte ulykker kunne kanskje vært unngått, men selv om at fart har vært en medvirkende årsak i 41% av ulykkene i 2005-2018, betyr det også at det sannsynligvis ikke har vært en medvirkende årsak i 59% av ulykkene.

En av de negative sidene ved bruk av S-ATK sammenlignet med P-ATK er at det anser alle som potensielle lovbrøyttere, selv de som “alltid” kjører lovlig. Det at noen velger å ikke følge reglene rammer dermed alle andre. Men i følge Engen et.al (2016) blir ikke de fleste av oss opprørt over disse begrensningene, fordi de aller fleste er lovlydige borgere. Tiltakene rammer altså de potensielle lovbrøytterne mest. S-ATK vil dermed ikke påvirke hverdagen i særlig grad for de aller fleste i samfunnet, selv om det er noe som rammer alle, til og med de som ikke er mistenkt for noe (ibid.)

I Ryfast er det allerede etablert trafikkovervåkingssystemer, og så fort Corona-restriksjonene løsnes opp vil det også bli tatt i bruk bombrikkeregistreringer i tunnelene (disse er som nevnt utsatt pga innreiserestriksjoner til Norge i 2020). Det vil si at alle som ferdes i tunnelene allerede overvåkes, i likhet med at vi overvåkes “overalt” ellers i samfunnet. Dette har også fått noen av kommentarfeltdeltakerne som er positive til ATK i Ryfast til å reagere. De finner det merkelig at det å fotograferes i bommene og filmes av overvåkingskameraene ser ut til å være greit, mens et tiltak som registrerer at førere velger å gjøre noe kriminelt ikke er greit. I tillegg tillater de fleste av ATK-skeptikerne at man overvåkes på kjøpesentre, flyplasser og minibanker. Kanskje er dette fordi bilen på sett og vis er i skillet mellom det offentlige og det private. Vi eier bilen privat, og hva vi gjør med bilen er som regel opp til eier og/eller fører. Vi velger også hvem vi har med oss som passasjerer i bilen. Dette kan bidra til at følelsen av privatliv forsterkes; tross alt er det ingen som foretar f.eks en sikkerhetskontroll av passasjerene i bilen vår. Kanskje er det derfor lettere å akseptere en sikkerhetskontroll og overvåking av passasjerene på et fly - der vet vi tross alt sjelden hvem vi reiser med eller hvilke formål de har med reisen, og overvåkingen blir da et betryggende element. Trafikken er en nær og velkjent transportmetode vi benytter oss langt oftere enn fly, og da forsvinner kanskje noe av behovet for overvåking av det ukjente, fordi vi føler at vi har kontroll over situasjonen og våre omgivelser. Vi kjenner til det vi driver med, vi har bygd oss opp timevis med erfaringer fra trafikken, hvor alt som regel har gått veldig fint. Dette blir en form for falsk trygghet; statistisk sett er det tryggere å fly enn å kjøre bil. Allikevel har vi denne holdningen til å “forskjellsbehandle” ulike former for overvåking. Det er mulig enkelte personer kan ha falske forestillinger om at myndighetene kjenner deres identitet og kartlegger bevegelsesmønstre ved hjelp av S-ATK, selv om dette ikke er mulig, i og med at kun informasjon om trafikklovbrudd forlater boksene, og deretter behandles manuelt av en saksbehandler. Denne behandleren samt politiet som videre overtar oppfølging av saken er de eneste som ser denne informasjonen. Dermed ville det vært en svært tungvint måte å fremskaffe informasjon om enkeltmennesker på, da dette ville forutsette at vedkommende måtte bryte fartsgrensene for at informasjonen skal forlate boksen, saksbehandleren måtte vært korrumpert på ett eller annet vis, og hatt en egeninteresse av å misbruke informasjonen, selv om Datatilsynet og Personvernemnda har godkjent gjennomføringsmetodene som brukes i S-ATK.

6.8 Ordinære politikontroller

Enkelte ser på fotoboksene som urettferdige, fordi lokalbefolkningen vet bedre enn de tilreisende hvor boksene er plassert. Spørsmålet er hvor mye denne urettferdigheten har å si? Alle plikter jo i utgangspunktet å følge de fastsatte fartsgrensene, og følgelig vil da

forkunnskap til fotoboksene i grunn ha liten betydning. I tillegg skal alle fotobokser varsles med skilt på forhånd, noe som betyr at selv om du ferdes på en ATK-overvåket vei for første gang skal ikke en fotoboks kunne komme overraskende på noen førere, dersom de følger med i trafikkbildet. Det som derimot kan komme overraskende på førere er ordinære politikontroller, noe de høye tallene for beslag av førerkort også viser. Noen har argumentert for at de heller ønsker dette i stedet for ATK. Den mest vanlige formen for stasjonære kontroller i Norge utføres ved hjelp av fartsmåling fra en skjult observasjonspost, før de som kjører over fartsgrensen vinkes ut av politiet ved en godt synlig kontrollpost etter målepunktet. Denne kontrolltypen har vist seg å føre til en signifikant nedgang av antall ulykker, og da spesielt personskaueulykker. Men det er flere utfordringer rundt det å gjennomføre ordinære fartskontroller i tunneler. Tidspunkt for fartsøvertredelser er vanskelig, det samme er HMS-hensyn, da det å oppholde seg inne i tunneler som gående er forbundet med stor fare. Høye hastigheter er også et gjentakende problem i tunneler, og spesielt i de undersjøiske tunnelene (Ragnøy, 2013). Dermed er tunneler i seg selv et vanskelig og farlig sted å bedrive ordinære kontroller i, med unntak av patruljerende kontrollvirksomhet (UP). Dette har ikke vist seg å ha statistisk signifikant påvirkning på antallet dødsulykker, altså kan man ikke forvente at det å erstatte fotobokser med ordinære kontroller vil fungere i et langsiktig perspektiv dersom ønsket er å få ned gjennomsnittsfarten og redusere ulykkesrisikoen.

Mange førere ville valgt å følge fartsgrensene på strekninger med fotobokser (jf. Corbett, 1995, 1999, 2000, 2006). Det betyr at ATK kanskje ikke er i stand til å ta verstingene, men summa summarum vil det fortsatt kunne bidra til at mange fartsglade sjåfører blir stanset før en ulykke inntreffer allikevel, og bidra til å senke den gjennomsnittlige farten. En av kommentarfelt deltakerne mener også at det kun er politiet som klarer å ta verstingene, noe som virker sannsynlig om man sammenligner med Corbetts studier av de fire fotobokstrafikant-typene, samt antallet førerkortbeslag gjort i ordinære politikontroller versus ATK-bokser i 2018. Men dersom vi ønsker en varig reduksjon av hastighet og fartsøvertredelser i en tunnelstrekning, kan det derfor synes som at S-ATK er det beste virkemiddelet.

6.9 Politikk og teknologiutvikling

I Jeløya- og Granavolden-plattformen taler den tidligere Regjeringen med Høyre og Frp i spissen sterkt mot bruken av ATK som trafikksikkerhetsverktøy (Regjeringen, 2018 og 2019). Sistnevnte parti skriver i sitt partiprogram for 2017-2021 at de vil satse mer på utbygging av sikre veier, ha større samsvar mellom fartsgrenser og veistandard, øke fartsgrensen på moderne motorveier til 130 km/t og avvikle politiets ATK-senter for å overføre dette til andre

prioriterte politioppgaver. I en av sine nyhetsartikler på partiets side skriver FrP også at for 2014-2015 har det vært registrert en betydelig nedgang i antallet alvorlige ulykker på norske veier. Denne utviklingen viser at det å satse på bedre veier og vedlikehold gir gode trafiksikkerhetsresultater. Samtidig har det vært full stopp i fotoboksutbyggingen, og dette viser at det ikke er sammenheng mellom reduksjon i antallet ulykker og etablering av nye fotobokser (FrP, 2015). Ulykker hvor høy fart var en medvirkende årsak sank riktignok betraktelig i prosenter fra 2013 til 2014, men så steg det igjen i årene 2015, 2016 og 2018, som vist i figur 2.2. Denne nedgangen og stigningen kan altså ikke knyttes direkte til stansen i fotoboksutbyggingen. Flere som har uttalt seg i media av blant annet trafiksikkerhetsekspertene har også advart Regjeringen om å forkaste et av de mest effektive trafiksikkerhetsvirkemidlene vi har i arbeidet med å nå Nullvisjonen, da dette også er et av de billigste og beste tiltakene vi har. Da kan man spørre seg hvorvidt debatten om ATK egentlig handler om politikk, eller om det skal handle om folks sikkerhet. Det er allerede påvist at ATK ikke er brudd på Personvernloven, og at personvernet er ivaretatt ved bruken av fotobokser. Det er også påvist at ATK reduserer både kjørehastighet og antall ulykker der dette er etablert. En av kommentarfelt deltakerne hevder at dette ikke har noe med sikkerhet å gjøre, og kun er "hersesyke" fra noen personer som sitter i maktposisjoner og bestemmer at folk ikke får kjøre fortere enn "sånn og sånn". Dette stemmer da ikke i følge etablert forskning på feltet.

En annen utfordring vi kanskje vil komme til å se i overvåkingsøyemed, etter hvert som den teknologiske utviklingen blir enda større, er veiprisning og GPS-tracking av kjøretøyer. Her vil det som i dag er bompasseringer og vei/årsavgifter kunne erstattes av en innkreving basert på tilbakelagt kjørestrekning for kjøretøyet. Følgelig vil dette skape et behov for en helt ny type overvåking, og vi vil ikke lenger ha behov for den tradisjonelle formen for strekningsmåling. Der vi i dag er i stand til å se hvilke bomstasjoner en bil har blitt registrert i, og eventuelle bøteleggelser fra fotobokser for brudd på fartsgrensene, vil vi med den tenkte teknologiutviklingen i større grad være i stand til å spore hvor biler har vært når, og hvor fort de har kjørt mellom punkt A og B. Kanskje er dette enda verre i overvåkingsøyemed enn ATK? Her vil vi møte mange utfordringer og nye problemstillinger. Kanskje kan ATK oppfattes som et mildere tiltak enn GPS-sporing, da dette ikke bare vil ta de som kjører for fort, men også registrere alle som kjører. Den teknologiske utviklingen utfordrer her forholdet mellom sikkerhet og frihet i enda større grad enn ATK gjør i dag (Engen et.al, 2016). Der data fra fotoboksene ikke forlater boksen før et straffbart forhold er registrert, vil det i større grad være mulig å utnytte informasjon fra veiprisning og GPS-teknologi til andre formål enn det som opprinnelig var tenkt.

Et par av kommentarfelt deltakerne har ønsket seg opplysningsskilter som viser hvor fort man kjører, samt foreslått å la fotoboks-skiltene som opprinnelig ble montert bli stående som en preventiv effekt. Corbett & Simon (1999) undersøkte om preventiv skilting fungerer. De fant at dette vil føre til reduksjon av kjørehastigheter, en effekt som varte i minst to måneder. 2/3 holdt fortsatt fartsgrensen etter to måneder, og bare 1 av 16 kjørte over 38 mph på en forsøksstrekning med fartsgrense 30 mph. Årsakene til dette var at 3/4 mente det kunne være en risiko for å bli tatt, og 3/5 mente at det var flere kameraer der enn de hadde trodd. Halvparten sa at de hadde sett flere skilter om kameraer nær denne veien, selv om det i realiteten ikke var satt opp flere kameraer på strekningen (Corbett, C. & Simon, F., 1999). Dette kan man se på som en slags placebo-effekt, hvor noe som i seg selv ikke har en teknisk funksjon allikevel fungerer, fordi det skaper en feilaktig oppfatning hos trafikantene av at et område er overvåket. Man kan se for seg at dette er særlig effektivt overfor førere som ikke er godt kjent i et område, men for de som ferdes i et område på jevnlig basis vil det være mye større sjanse for at de til slutt klarer å avsløre at det faktisk ikke er fotobokser i området, kun skilting. Dessuten vil preventiv skilting være en form for misvisende trafikkopplysning, da det slett ikke stemmer at informasjonen presentert på skiltet stemmer med virkeligheten.

7.0 KONKLUSJON

I denne oppgaven har jeg tatt for meg problemstillingen “Normative grunnlag og narrativer knyttet til strekningsmåling i Ryfast - trenger vi egentlig fotobokser i de tre tunnelene?”. I dette kapittelet vil jeg forsøke å trekke noen konklusjoner basert på funnene, og se på hvilke utfordringer dette vil føre med seg videre i debatten. Til slutt vil jeg se på begrensningene i denne studien, og komme med forslag til videre forskning på temaet.

7.1 Oppsummering av hovedfunn

Argumentene som kommer frem i kommentarfeltene har et vidt spenn, og stemmer både for og mot etableringen av automatisk trafikk kontroll i Eiganes-, Hundvåg- og Ryfylketunnelen. I en kort sammenfatning er de tre viktigste kategoriene i argumentasjonen knyttet til fart, overvåking og trygghet, som igjen representerer verdier trafikantene anser som viktige. En av disse verdiene er effektivitet, altså mulighetene til å komme seg raskt frem på en veistrekning som tilsynelatende er bygget for høyere hastigheter enn fartsgrensen som er satt. Dette har vært temaet i diskusjonen rundt hvorvidt fartsgrensene er riktige eller ikke. En annen viktig verdi er muligheten til å ferdes fritt uten å bli overvåket, selv om man i utgangspunktet allerede er overvåket i tunnelene, altså vil denne friheten være knyttet til mulighetene til å ferdes fritt uten trusselen om å bli sanksjonert ved brudd på fartsgrensene. I tillegg er verdien sikkerhet satt høyt; de fleste trafikanter ønsker en form for garanti om at sikkerheten er ivaretatt og ulykkesrisikoen er så lav som mulig, slik at man kommer seg trygt hjem. Her står noe av striden om hvorvidt vi trenger ATK fordi noen trafikanter ellers ville kjørt i høye hastigheter, eller om vi ikke trenger det fordi folk må være i stand til å ta ansvar for egne handlinger. Verdien trygghet er også viktig, man ønsker å vite at det som omtales som verdens tryggeste tunnel faktisk brukes slik at den lever opp til sitt gode rykte.

Et inntrykk jeg sitter igjen med etter å ha studert kommentarfeltene er at de som skriver snakker rett fra levra, med alle fordeler og ulemper det medfører. Mange av de som skriver ser ikke ut til å ha satt seg særlig inn i etablert forskning og fakta før de uttaler seg, men det er også noe av det som gjør studiefeltet så spennende, da det gir et innblikk i hvordan “mannen i gata” uttaler seg og tenker om dette, uavhengig av forskningen. Vi konstruerer vår egen virkelighet, basert på erfaringer og kunnskaper, og for de som ikke forholder seg direkte til forskningen så betyr det fortsatt ikke at det de skriver er direkte feil; det er deres virkelighetsoppfatning basert på bakgrunn, erfaringer og tanker. Samtidig er det tankevekkende at det ser ut til å være en del kunnskapshull ute i samfunnet, noe som bidrar til å skape en forståelse av motstanden rundt ATK-etablering også. Men det er også mange

kommentarfeltdeltakere som har reflekterte argumenter grunnet i fakta, noe som tyder på at dersom man er villig til å bruke tid på å oppsøke forskning og fakta så er dette i alle fall tilgjengelig.

Basert på erfaringene med fart i Ryfast til nå kombinert med faglige råd og tidligere forskning på ATK og effekt på fart og ulykkesstatistikk kan det se ut som om det kan være behov for å etablere ATK i Ryfast slik som opprinnelig planlagt. Det hersker et bilde blant mange trafikanter av at når tunnelen er så trygg som den er, gjør det ikke så mye om man bryter fartsgrensene. Problemet er at tunnelen ikke er sikret mot dødelige bilulykker, den er i all hovedsak sikret i tilfelle det skulle oppstå branntilløp eller oppstå behov for øyeblikkelig evakuering av de som befinner seg inne i tunnelen. Dersom en bilulykke først inntreffer vil det kanskje være for sent for de involverte, selv om tunnelen er ansett som trygg. Den menneskelige tåleevne er nemlig ikke endret selv om omgivelsene man kjører i er endret. Samtidig forutsetter en etablering av ATK at farten måles i henhold til Vegvesenets farts-kriterium, og at denne er høy nok til å aktualisere bruken av ATK.

7.2 Implikasjoner

Å imøtekomme de ovennevnte verdier samtidig som man etablerer ATK i Ryfast vil by på flere utfordringer. Spliden mellom kommentarfeltdeltakerne er stor, og det er en rekke temaer som tas opp og som trenger behørig gjennomgang og argumentasjon fra trafikksikkerhetsforskernes side for at tiltaket skal kunne aktualiseres og respekteres av flest mulig.

En av utfordringene vi åpenbart vil møte i diskusjonen rundt ATK i Ryfast er å skape forståelse for hvorfor tunnelene har fartsgrense 80 km/t, og ikke 90 km/t eller høyere som flere har argumentert for at de ønsker. Som mange sier vil ikke folk respektere en fartsgrense de anser som feil. Dette kan tyde på at dersom debatten om ATK i Ryfast gjenopptas på politikernes bord vil det være et behov for å kunne nå klart og tydelig ut til trafikantene om hvorfor behovet for ATK er der, og hvorfor fartsgrensen er som den er. For å få dette til kan det være av nytte å formidle mer kunnskap om ulykkesårsaker ut i den allmenne befolkning. Forholdet “folk flest” har til ulykker er at det er et eksisterende fenomen, men som man som regel bare leser om i avisen. Unntaket er selvfølgelig de som har vært involvert i ulykker selv, vært på et ulykkessted, eller er pårørende til noen som har blitt drept eller skadet i trafikken. Men selv disse mangler kanskje en del av kunnskapen om hvorfor og hvordan ATK virker inn på ulykkesstatistikken. Kanskje betyr dette at noe av det vi trenger er mer tilgjengelig

forskning på området, da noe som er tilgjengelig for alle, og ikke bare de som aktivt søker etter denne informasjonen selv?

I tillegg ser det ut til å være et sterkt behov for en av-mytilfisering av overvåkingskonseptet. Mange bekymrer seg for at S-ATK er en unnskyldning for at myndighetene skal kunne overvåke samfunnsborgerne enda mer, noe som ikke er tilfellet med tanke på utformingen og datasikkerheten bak ATK. Dette kan skyldes manglende kunnskap om de tekniske funksjonene, og kanskje vil det derfor være av nytte å vise mer tydelig i det offentlige mediebildet at denne typen overvåking ikke er så “skummel” som mange mener.

Et siste punkt er at det ser ut til å være et behov for å av-glorifisere Ryfast som trafikksikkerhetsobjekt. Veldig mange har omtalt hvor god sikkerheten i tunnelene er, også media. Dette kan bidra til å overvurdere sikkerhetsnivået i forhold til ordinære bilulykker, og dermed undervurdere viktigheten av å ta ansvar som trafikant for å forhindre at ulykkene skjer. Dette bør forhindres, og selv om det å være verdens tryggeste tunnel er et forbilledlig eksempel for andre tunnelprosjekter, må man fortsatt gjøre det klart og tydelig overfor trafikantene at man fortsatt har et personlig ansvar for å bidra til å opprettholde denne betegnelsen på tunnelen.

7.3 Begrensninger i studien

Denne oppgaven har etter min mening noen begrensninger som med fordel kunne vært gjort annerledes i en senere oppgave. En av disse er utvalget av respondenter, som er et snevert utvalg satt opp mot det totale antall trafikanter i Norge. Som tidligere nevnt er det et fåtall som velger å uttale seg i kommentarfeltene, derfor vil det i denne oppgaven være mange stemmer som ikke blir hørt, selv om den tar for seg et bredt utvalg av argumenter og verdier. En annen er at det å bruke kommentarfelter gir begrenset mulighet til å virkelig gå i dybden på argumentene, fordi man overlates til det utvalget av tekst som er skrevet i kommentarfeltet. Dermed mister man muligheten til å stille oppfølgingsspørsmål, og også få konkretisert spørsmålene man ønsker svar på. Dette gjør at oppgaven blir av en veldig generell art, og ikke like spisset som en oppgave hvor f.eks intervju eller spørreundersøkelse ble benyttet. Allikevel har det vært interessant å se alle de ulike argumentene som har blitt tatt i bruk i kommentarfeltene, samt hvor mange som engasjerer seg i debatten. En tredje begrensning er at man får liten innsikt i hvem respondentene er, både med tanke på alder, kjønn, erfaringer, yrke osv. For eksempel kan det tenkes at yrkessjåfører ville gitt andre svar i en spørreundersøkelse enn det en ungdom med ferskt førerkort ville gitt. Dermed blir det

vanskelig å undersøke om det er forskjeller på ulike trafikantgrupper, på tvers av alder, kjønn, erfaring etc.

7.4 Videre forskning

Da denne oppgaven kan sies å ha avdekket et behov for å allikevel etablere ATK i Ryfast ville det vært interessant å forske videre på trafikantene for å avdekke hvordan det faktiske kunnskapsnivået rundt trafikksikkerhet, ulykkesårsaker og effekten av ATK er. I tillegg hadde det vært relevant å undersøke grundigere hvilke argumenter og forklaringer som kunne gjort det mer akseptabelt å etablere ATK, ikke bare i Ryfast, men også ellers i landet. Det samme gjelder å forske på hvordan man kan skape aksept og øke forståelsen hos trafikanter for hvorfor en fartsgrense settes.

8.0 REFERANSER

Amundsen, F. H. & Engebretsen, A. (2008). *Trafikkulykker i vegtunneler 2. En analyse av trafikkulykker i vegtunneler på riksvegnettet for perioden 2001-2006*. (Rapport TS7). Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Veg- og trafikkavdelingen, Trafikksikkerhetsseksjonen, Oslo.

Ansnes, E.M.N., Skadsheim, S.H., Smilden, D.H. (2015). *Strekning-ATK - En oppmerksomhetstyv?*. Hentet fra <https://nordopen.nord.no/nord-xmlui/bitstream/handle/11250/301810/Eksamen-TLB251-Kan-didat-Ansnes-Skadsheim-Smilden.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Bjørheim, C. (2019, 31.januar). Du trenger ikke være rakettforsker for å skjønne at mange vil trø klampen i bønn gjennom Ryfast. Stavanger Aftenblad. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/meninger/kommentar/i/gP2L5A/du-trenger-ikke-vre-rakettforsker-for-a-skjonne-at-mange-vil-tr-klam>

Braun, V. and Clarke, V. (2006) *Using thematic analysis in psychology. Qualitative Research in Psychology*, 3 (2). s. 77-101.

Corbett, C. (1995). Road traffic offending and the introduction of speed cameras in England: The first self-report survey. *Accident Analysis & Prevention* 27(3). DOI: 10.1016/0001-4575(94)00075-W

Corbett, C. (2000). A typology of drivers' responses to speed cameras: Implications for speed limit enforcement and road safety. *Psychology, Crime and Law*, 6(4), 305-330. DOI: 10.1080/10683160008409809

Corbett, C. & Caramlau, I. (2006). Gender differences in responses to speed cameras: Typology findings and implications for road safety. *Criminology & Criminal Justice*, 6(4): 411-433. <https://doi.org/10.1177/1748895806068578>

Corbett, C. & Simon, F. (1999). *The effects of speed cameras: How drivers respond*. Hentet fra <https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/problems/speeding/PDFs/corbett1999.pdf>

Elvik, R. (2016, 4.februar). Færre trafikkulyker betyr ikke sparte milliarder. *Samferdsel*. Hentet fra <https://samferdsel.toi.no/kommentarer/farre-trafikkulykker-betyr-ikke-sparte-milliarder-articel33264-2215.html>

Engen, O.A.H., Kruke, B.I., Lindøe, P.H., Olsen, K.H., Olsen, O.E., & Pettersen, K.A. (2016). *Perspektiver på samfunnsikkerhet*. Oslo: Cappelen Damm

Falk, B., Montgomery, H. (2007). Developing traffic safety interventions from conceptions of risks and accidents. *Transportation Research Part F*. doi:10.1016/j.trf.2007.04.001. Hentet fra https://www.cambridgeiq.co.uk/Falk_and_Montgomery_2007_qual_analysis_of_young_drivers-1.pdf

Fangen, K. (2015, 17.juni). Kvalitativ metode. Hentet fra

<https://www.etikkom.no/FBIB/Introduksjon/Metoder-og-tilnarminger/Kvalitativ-metode/#Tolkning>

Fossum, Ø. (2017, 13. desember). Vi brems ned før boksen - og så er det full gass igjen. *DinSide.no*. Hentet fra <https://www.dinside.no/motor/vi-bremser-ned-for-boksen---og-sa-er-det-full-gass-igjen/68967214>

Fremskrittspartiet. (2015, juni). Nei til fotobokser. Hentet fra frp.no/aktuelt/2015/06/nei-til-fotobokser

Høye, A. (2014). *Evaluering av effekt på ulykker ved bruk av streknings-ATK* (TØI rapport 1339/2014). Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=37208>

Høye, A. (rev.2016). *1.19 Utforming av tunneler*. Trafikksikkerhetshåndboken. Hentet fra <https://tsh.toi.no/doc635.htm>

Høye, A., Elvik, R., Vaa, M.W.J., Vaa, T. (2012). *Trafikksikkerhetshåndboken* (4. utg). Oslo: Transportøkonomisk institutt

Ingemundsen, J. (2019). Forsidebilde

Johansen, J. (2019, 17. mars). Kunnskapsløst om streknings-atk og personvern, *Aftenbladet Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/OnG0k3/kunnskapslst-om-streknings-atk-og-personvern-aftenbladet>

Jøssang, T.I. (2019, 23. januar). Dropper fartsovervåking i Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/VRA1B1/dropper-fartsovervaking-i-ryfast>

Jøssang, T.I. (2019, 24. januar). Stikk i strid med sunn fornuft å droppe fartsovervåking i Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/a2zwKa/stikk-i-strid-med-sunn-fornuft-a-droppe-fartsovervaking-i-ryfast>

Jøssang, T.I. (2019, 8. mars). Fylkesmannen krev automatisk fartsmåling i Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/3jWBXL/fylkesmannen-krev-automatisk-fartsmaling-i-ryfast>

Jøssang, T.I. (2019, 4. april). Strand kommune krever fartsmåling i Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/EWx9g3/strand-kommune-krever-fartsmaling-i-ryfast>

Jøssang, T.I. (2019, 14. august). Grønt lys for saktegående kjøretøy i Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/qL7Lg1/grnt-lys-for-saktegaende-kjrety-i-ryfast>

Jøssang, T.I. (2019, 18. november). Ny runde om automatisk fartsmåling i Ryfast. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/MRXOBM/ny-runde-om-automatisk-fartsmaling-i-ryfast>

Jøssang, T.I. (2019, 19. desember). Kan bli fotobokser hvis mange kjører over 88 km/t i Ryfast. *Stavanger Aftenblad*.

- Hentet fra
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/3JwpzX/kan-bli-fotobokser-hvis-mange-kjrer-over-88-km-t-i-ryfast>
- Jøssang, T.I. (2020, 27.januar). KrFs stjerneskudd ber Hareide si ja til fotobokser i Ryfast - provoserer Frp. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/rAKbRl/krfs-stjerneskudd-ber-hareide-si-ja-til-fotobokser-i-ryfast-provoser>
- Jøssang, T.I. (2020, 5.februar). Hva - blir det likevel fotobokser i Hundvåg- og Eiganestunnelen?. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/e8Bjxl/hva-blir-det-likevel-fotobokser-i-hundvag-og-eiga-nestunnelen>
- Jøssang, T.I. (2020, 3.mars). Vegvesenet har begynt å sjekke råkjøring i Ryfast: - Kan ikke sitte og vente på at det skjer ulykker. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/opGpmB/vegvesenet-har-begynt-a-sjekke-rakjring-i-ryfast-kan-ikke-sitte-og>
- Korsvoll, R. (2019, 14.november). Advarer mot verdens lengste tunnel. *DinSide*. Hentet fra
<https://www.dinside.no/motor/advarer-mot-verdens-lengste-tunnel/71810411>
- Krogh, Thomas. (2014). *Hermeneutikk: Om å forstå og fortolke*. 2.utg. Gyldendal
- Larsen, E. (2012, 09.november). Olava fikk verdens lengste undersjøiske tunnel i ettårs gave. *NRK*. Hentet fra <https://www.nrk.no/rogaland/forste-spadestikk-for-ryfast-1.8390449>
- Leder. (2019, 15.mars). Ja til trafikkultur, nei til gjennomsnittsmåling. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra
<https://www.aftenbladet.no/meninger/leder/i/KvOlwo/ja-til-trafikkultur-nei-til-gjennomsnittsmaling>
- Lynggaard, Kennet (2010). *Dokumentanalyse*. I Brinkmann, Svend og Tanggaard, Lene (red.) *Kvalitative metoder. Empiri og teoriutvikling*, s. 153-170. Oslo, Gyldendal Akademisk.
- Løken, Per A. (2008). *Etikk og veitrafikk*. SikkerTrafikk.no DetGrafiskeHus.no
- Martinsen, L-B., Pettersen, B.M, Johansen, A.D., Lorentsen, H.M. (2016, 29.januar). Samfunnet har spart milliarder på å hindre ulykker som denne. *NRK*. Hentet fra
<https://www.nrk.no/nordland/sparer-penger-pa-faerre-trafikkulykker-1.12776240>
- Medietilsynet (2019). *Kritisk medieforståelse i den norske befolkningen. En undersøkelse fra Medietilsynet*. (Delrapport 3: Debattdeltakelse i media). Hentet fra
<https://medietilsynet.no/globalassets/publikasjoner/2020/kritisk-medieforstaelse-samlerapport-og-delrapporter/delrapport-3-kmf-debattdeltakelse-i-media.pdf>
- Muskaug, R. & Christensen, P. (1995). The Use of Collective Feedback to Reduce Speed. *TØI* (995/1995)
- Mäkinen, T., Hway-Liem, O. (1992). Automatic enforcement of speed and red light violations. Applications, experiences and developments (R-92-58). Hentet fra
<https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-92-58.pdf>

- Nilsson, G. (1992). Försök med automatisk hastighetsövervakning 1990-1992 (Nr.378). Hentet fra <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:674905/FULLTEXT01.pdf>
- Nævestad, T-O., Ranestad, K., Elvebakk, B., Meyer, S. (2016). *Kartlegging av kjøretøybranner i norske vegtunneler 2008-2015* (TØI rapport 1542/2016). Hentet fra https://www.toi.no/getfile.php/1343984/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2016/1542-2016/1542-2016_Sammendrag.pdf
- Politidirektoratet. (2020). *Trafikksikkerhetsarbeid. Politiets tilstandsanalyse for 2020*. Hentet fra <https://www.politiet.no/globalassets/tilstandsanalyse-2020-siste.pdf>
- Ragnøy, A. (2002). *Automatisk trafikk kontroll (ATK). Effekt på kjørefart*(TØI rapport 573/2002). Hentet fra https://fileserv.motocross.io/trafikksiden/TOI_rapport_0573_2002.pdf
- Ragnøy, A. (2011). *Strekning-ATK. Resultat av evaluering* (Nr.1). Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/196324/binary/593960?fast_title=Evaluering+av+strekning-ATK+2011.pdf
- Ragnøy, A. (2013). *Strekning-ATK i tunnel. Målt effekt på kjørefart. Beregnet effekt på ulykker* (Nr. 142). Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/529035/binary/851385?fast_title=Evaluering+av+strekning-ATK+i+tunnel+2013.pdf
- Regjeringen. (2018, 14.januar). *Jeløya-plattformen*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/politisk-plattform/id2585544/#k15>
- Regjeringen. (2019, 17.januar). *Granavolden- plattformen*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/politisk-plattform/id2626036/>
- Ringen, S. (2019). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2018* (Nr. 256). Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/2784246/binary/1339801?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2018.pdf
- Ringen, S. og Sperrevik, N.T. Statens Vegvesen. (2013). *Temaanalyse om dødsulykker i tunnel*. (Nr.267). Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/762948/binary/1009282?fast_title=Temaanalyse+om+d%C3%B8dsulykker+i+tunnel+2005%E2%80%932012.pdf
- Røed, G. (2020, 21.januar). Så liten er risikoen for å bli tatt i fartsboksene. *Motor*. Hentet fra <https://www.motor.no/artikler/2020/januar/sa-fa-blir-tatt-i-fotoboksene/>
- Rønning, R. & Lesjø, J.H. (2015). *Vårt politiske Norge. En innføring i stats- og kommunikasjon* (4. utg.). Bergen: Fagbokforlaget
- Løken, Per A. (2008). *Etikk og veitrafikk*. SikkerTrafikk.no DetGrafiskeHus.no
- Schartum, D.W. (2010). Personvern og trafikksikkerhetsteknologi (nr.4). Hentet fra <https://www.jus.uio.no/ifp/forskning/om/publikasjoner/complex/2006-2011/complex-2010-04.pdf>
- Seehusen, J. (2012, 13.september). Her kommer verdens lengste tunnel under sjøen. *Tu.no*. Hentet fra <https://www.tu.no/artikler/her-kommer-verdens-lengste-tunnel-under-sjoen/236696>
- Seniortanken v/Traa, K., Grude, E.H., Sande, T., Soland, J., Sunde, H.I., Sætre, I. (2019, 19.mars). Lovlydige bilførere har ingen ting å frykte. *Stavanger Aftenblad*. Hentet fra

<https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/jP61mn/lovlydige-bilfrere-har-ingen-ting-a-frykte>

Statens Vegvesen. (2014, 5.mars). Fakta om Ryfast (Solbakk- og Hundvågtunnelen) og Eiganestunnelen. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/59549/binary/7700

Statens Vegvesen. (2014, 15.juli). Tunneltryggleik. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ryfast/Fakta/Tunneltryggleik>

Statens Vegvesen. (2014, 13.november). Fakta om fart - visste du at... Hentet fra <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/fart/Fakta>

Statens Vegvesen. (2017, 5.januar). Prosjektomtale. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ryfast/Fakta/Prosjektomtale>

Statens Vegvesen (2018, 31.oktober). *NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier*. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/2482532/binary/1293727?fast_title=NA-rundskriv+2018%2F10+Fartsgrensekriterier.pdf

Statens Vegvesen. (2019, 1.november). *Retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikkontroll (ATK)*, revisjon 5. Hentet fra <https://drive.google.com/file/d/0B2Lo7cBSttFDR3BEVVY2MDZHemdXUnI5bFE3b05Zc3gyZlp3/view>

Statens Vegvesen. (2020, 25.mai). Fakta. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ryfast/Fakta>

Svenson, O. (1980). Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers? *Acta Psychologica* 47 (1981), pp.143-148. Hentet fra <https://www.gwern.net/docs/psychology/1981-svenson.pdf>

Torgersen, H.O., Holm, P.A., Kallelid, M. (2019 24.januar). Sikkerhetsforsker advarer regjeringen mot å droppe fotobokser. *Aftenposten*. Hentet fra <https://www.aftenposten.no/norge/i/6nOnXQ/sikkerhetsforsker-advarer-regjeringen-mot-aa-droppe-fotobokser?>

Torvund, A./Personvernemnda. (2011, 8.mars). PVN-2010-10 SATK. Hentet fra <https://www.personvernemnda.no/pvn-2010-10>

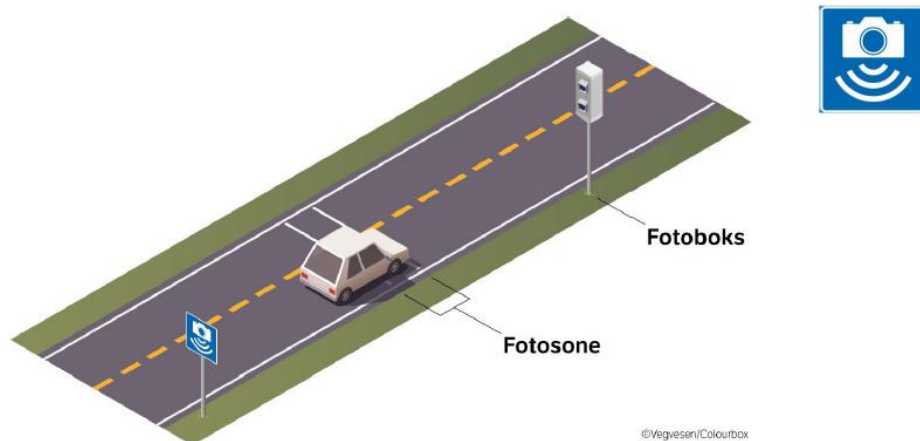
Vaa, T., Amundsen, A.H. (2016). *Utrygghet og risiko i transport: En diskusjon* (TØI-rapport 1525/2016). Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43999>

Vegtrafikkloven. (1965). Lov om vegtrafikk. (LOV-1965-06-18-4). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>

Williksen, F. (2020, 13.januar). Så mange ble tatt i fotoboks på norske veier i fjor. *TV2*. Hentet fra <https://www.tv2.no/a/11131988/>

VEDLEGG A

Punkt-ATK



P-ATK fungerer ved at trykkfølsomme sensorer i hvert felt registrerer når et kjøretøys akslinger passerer. Fartsmåleren kalkulerer hastigheten basert på dette, og sender dataene til kamerautstyret. Det tar bilde hvis hastigheten på første aksling er høyere enn fartsgrensen, og bildet overføres via Statens Vegvesens manuelle kontroll og til politiet (Vegdirektoratet, 2015).

Streknings-ATK



S-ATK er to fotobokser på en strekning på mellom 2-20 km, og med én fartsgrense. Avstanden mellom punktene blir nøye oppmålt, men det blir fratrukket en kalkulert lengde for å kompensere for eventuell kjøring i innersvingene, samt at det trekkes fra 12 meter for hver boks for eventuell variasjon i kjøretøyets plassering i bildet. Boksene kommuniserer med hverandre, og har programvare for automatisk gjenkjenning av kjøretøy. Alle kjøretøy blir avbildet i begge boksene, og gjennomsnittsfarten regnes ut. Bildene av alle kjøretøy som har kjørt lovlig blir slettet

umiddelbart, mens de som har kjørt raskere enn tillatt hastighet vil bli varslet ved hjelp av en gul varsellampe plassert ca. 50 meter etter den siste boksen (Vegdirektoratet, 2015).

VEDLEGG B

Tabell 2a

Fartsgrense		Gjennomsnittsfart (km/t)		Prosentvis endring av antall drepte, hardt skadde eller lettere skadde		
Før	Etter	Fart før	Fart etter	Drepte	Hardt	Lettere
90	100	87,3	89,3	+13	+8	+4
90	80	87,3	84,8	-14	-9	-5
80	90	77,6	79,6	+13	+8	+4
80	70	77,6	75,1	-14	-9	-5
80	60	77,6	70,1	-36	-26	-14
70	60	67,9	65,4	-14	-9	-5
60	50	59,4	55,9	-19	-13	-7
50	40	49,5	46,0	-19	-13	-7
50	30	49,5	40,5	-42	-30	-16
40	30	39,6	36,1	-19	-13	-7

Tabell 2a: Beregninger av de forventede virkninger på antallet skadde og drepte av de endringer i fartsgrenser (km/t) som anses som mest aktuelle i Norge (Høye et.al, 2012)

Tabell 2c

SATK-strekning	Installering	Etterperiodens lengde (mnd.)	PSU			D+HS		
			Norm. antall før	Reg. antall før	Reg. antall etter	Norm. antall før	Reg. antall før	Reg. antall etter
Oslofjordt. V	2012 (juni)	16	0,72	2	2	0,25	0	0
Oslofjordt. Ø	2012 (juni)	16	0,46	5	0	0,26	2	0
Barkald	2010 (mai)	36	2,03	2	3	0,55	2	0
Finstad	2012 (juli)	15	12,79	7	3	1,10	3	0
Rosten	2009 (juli)	36	1,86	3	1	0,78	2	0
Harestua	2012 (sep.)	13	1,68	2	1	0,56	1	2
Bromma	2011 (mai)	29	3,27	1	0	1,27	1	0
Dørdal	2009 (aug.)	36	6,02	6	3	1,06	1	0
Byfjordt. N	2012 (juni)	16	0,86	2	1	0,32	1	1
Eiksundt. S	2012 (nov.)	18	0,31	1	1	0,11	5	0
Eiksundt. S/N	2012 (april)	18	0,41	0	0	0,13	0	0
Hellt. N	2012 (april)	18	2,64	5	0	0,66	2	0
Tromst. S	2012 (feb.)	20	0,89	1	1	0,16	1	0
Tromst. N	2012 (feb.)	20	0,97	1	0	0,18	1	0
Sum		307	34,89	38	16	7,41	22	3
Per år				12,7	9,2		7,3	2,6
Effekt på ulykker per år					-28 %			-65 %

Tabell 2c: Personskadeulykker og drepte+hardt skadde på alle S-ATK-strekningene i før- og etterperioden. Registrerte ulykkestall som er større enn de normale ulykkestall (rundet til hele tall) er markert med grå bakgrunn (Høye, 2014).