

TRAFIKSIKKERHED IFØLGE DANSKERNE

5 paradokser om sprit og fart i trafikken



FORORD

Hvert år går det galt for mange mennesker i den danske trafik. Nogle mister liv eller førerliv som konsekvens. Ud over de menneskelige omkostninger koster trafikulykkerne også samfundet mange penge. Udviklingen går dog den rigtige vej. En målrettet indsats for bedre trafiksikkerhed har sænket antallet af dræbte og tilskadekomne betydeligt i de sidste år. Men der er stadig rum til forbedring. Hvis vi sammenligner os med lande, der ligner Danmark, har de færre dræbte og kvæstede i trafikken. Vi kan altså redde flere. Derfor må vi videreudvikle og styrke indsatsen for at øge trafiksikkerheden.

Denne undersøgelse om danskernes holdning til trafiksikkerhed skal bidrage til at skabe debat om trafiksikkerhed og sætte emnet på dagsordenen. Ved at kortlægge danskernes holdninger og sætte deres forestillinger om trafiksikkerhed til diskussion håber vi, at denne undersøgelse giver inspiration og idéer til, hvordan indsatsen for øget trafiksikkerhed kan gå nye veje. Trafiksikkerhed handler både om den enkeltes adfærd og om politiske beslutninger. Danskernes holdninger er og bør være baggrunden for både adfærd og politik. Men holdninger bør også sættes til debat, især når de, som kortlægningen på nogle områder viser, er baseret på forestillinger, der ikke altid stemmer overens med fakta om trafiksikkerhed. Kortlægningen bygger på omfattende datamateriale indsamlet i en større meningsmåling og i fokusgruppeinterviews, ved gennemgang af relevant forskning og faglitteratur samt interviews med eksperter og forskere.

Rapporten er udarbejdet af projektleder Anders Kragh Jensen, projektkoordinator Trine Frydkjær og projektkoordinator Liv Fisker.

Userneeds har gennemført spørgeskemaundersøgelsen, og Rådgivende Sociologer står bag fokusgruppeinterviewene til undersøgelsen. Projektets styregruppe bestående af Anders Hede, forskningschef, TrygFonden, René Højer, områdechef, TrygFonden, og Stine Carsten Kendal, innovationsdirektør, Mandag Morgen, har været rådgivende i forløbet. Projektets referencegruppe bestående af Jesper Sølund, dokumentationschef, Rådet for Sikker Trafik, Jørgen Goul Andersen, professor, Institut for Statskundskab ved Aarhus Universitet, Mette Møller, seniorforsker, DTU Transport, Claus Hedegaard Sørensen, seniorforsker, DTU Transport, Margaretha Järvinen, professor, Sociologisk Institut, Københavns Universitet samt SFI (Det Nationale Forskningscenter for Velfærd) har været værdifulde sparringspartnere.

Mandag Morgen bærer det fulde ansvar for rapportens indhold.

Maj 2011



Anders Hede
Forskningschef, TrygFonden



Stine Carsten Kendal
Innovationsdirektør, Mandag Morgen

Trafiksikkerhed ifølge danskerne
– 5 paradokser om sprit og fart i trafikken

Projektledeelse og analyse: Anders Kragh Jensen, Trine Frydkjær og Liv Fisker (Mandag Morgen)

Styregruppe: Anders Hede og René Højer (TrygFonden), Jesper Sølund (Rådet for Sikker Trafik) og Stine Carsten Kendal (Mandag Morgen)

Kvalitativ dataindsamling: Rådgivende Sociologer

Kvantitativ dataindsamling: Userneeds

Design: Anne Sofie Bendtson og Peter Ørntoft

Redaktion: Tonsberg Tekst

Korrektur: Martin Lund

Tryk: Rosendahls

ISBN: 978-87-90275-30-3

Oplag: 1.000

Copyright © 2011
Mandag Morgen

INDHOLD

Trafiksikkerhed ifølge danskerne – 5 paradokser om sprit og fart i trafikken / 06

Danskerne og trafiksikkerhed / 09

Den dårlige nyhed: Danmark halter bagefter / 09

Den gode nyhed: Det går den rigtige vej / 10

Bevidst indsats virker / 10

Vi kan blive endnu bedre / 10

Første paradoks: Danskernes holdning til spiritus- kørsel stemmer ikke overens med deres adfærd / 12

Vi dømmes spritbilisme ude / 13

Der er mange spritbilister – bare ikke mig og mine venner / 14

Indsatsen mod spritbilisme har topprioritet / 15

FAKTA: Spritulykker fylder i statistikkerne / 15

Andet paradoks: Fart er en fast del af den danske trafikkultur – også selv om det er farligt / 16

Vi kører alle sammen for stærkt / 17

FAKTA: Fart er farligt / 18

Fartgrænserne er til forhandling / 19

Tredje paradoks: Danskerne tror, at trafikken er farligst i byerne – men ulykkerne sker mest på landet / 23

Vi vil holde farten nede i byerne / 24

FAKTA: Trafikken er farligst på landet / 25

Indsatsen i byerne har topprioritet / 25

Fjerde paradoks: Danskerne tror, at ældre bilister er farlige – men faktisk kører de ældre bedre end de yngre / 27

Vi tror, at de ældre er farlige / 28

FAKTA: De ældre kører bedst / 28

De unge mænd er til gengæld farlige / 28

Femte paradoks: Danskerne bakker op om kontrol og regulering – også selv om de fleste samtidig bryder loven ved at køre for stærkt / 30

Vi støtter op om kontrol og regulering / 31

Alligevel kører vi ofte for stærkt / 32

Den fremadrettede indsats / 33

Tag flere løsninger i brug / 34

Bilag: Rapportens metode / 35

TRAFIKSIKKERHED IFØLGE DANSKERNE – FEM PARADOKSER OM SPRIT OG FART I TRAFIKKEN

2010 var et nyt rekordår for dansk trafikssikkerhed. Med 263 dræbte i trafikken skal vi tilbage til 1930'erne for at finde et lavere antal trafikdræbte, selv om bilparken jo idag er væsentligt større. Hvert år har vi oplevet yderligere fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Der er altså grund til at glæde sig over, at den hidtidige indsats har båret frugt. Men der er potentiale for at gøre det bedre. Danmark indtager en uattraktiv placering i opgørelser over trafikssikkerhed: Lande som England, Holland, Sverige og Norge har alle et lavere antal dræbte og tilskadekomne i trafikken end Danmark.

Konsekvenserne af vores placering i statistikkerne er alvorlige: På et menneskeligt plan handler det om tab af liv og førlighed. For samfundsøkonomien er et højt antal trafikulykker lig med en udgiftspost i omegnen af 12 mia. kr. årligt¹. Hvis den danske trafik blev lige så sikker som i vore nabolande, kunne vi hvert år spare 98 menneskeliv. Der er altså god grund til at gøre trafikken i Danmark sikrere.

Med denne rapport ønsker Mandag Morgen og Tryk-Fonden at skabe debat om trafikssikkerhed og sætte de forestillinger, vi alle sammen gør os om at færdes i trafikken, til diskussion.

Som afsæt for diskussionen tegner vi et portræt af den danske trafikskultur. Vi har spurgt et repræsentativt udsnit af den danske befolkning om deres erfaringer fra trafikken og holdninger til, hvad der er acceptabel adfærd i trafikken. Undersøgelsen belyser blandt andet, hvilke normer der gælder omkring sprit og fart, hvilke holdninger forskellige befolkningsgrupper har, og hvilke regulerings- og kontroltiltag danskerne er villige til at acceptere.

Undersøgelsen viser, at trafikssikkerhed ikke er et område, der deler vandene. Tværtimod. Danskerne bakker op om et højt kontrol- og reguleringsniveau i trafikken, og de støtter flere nye løsninger, der vil øge trafikssikkerhe-

den yderligere. Kontrol og regulering af trafikken er ikke et ideologisk stridspunkt: Enigheden går på tværs af partiskel, og danskerne er i høj grad villige til at gå nye veje.

Trods det brede politiske handlerum står fremtidens trafikssikkerhed også over for en væsentlig udfordring: Danskernes forestillinger om trafikssikkerhed er præget af en række myter og vaneoplevelser. Myter, der ikke skubber Danmark i retning af øget trafikssikkerhed. At danskerne et stykke hen ad vejen har fejlagtige opfattelser af, hvad der er farligt i trafikken, er meget forståeligt. Trafikssikkerhed og vurdering af risikofaktorer er kompliceret. Mange af de erfaringer, vi alle sammen dagligt gør os i trafikken, giver os et fejlagtigt billede af, hvad der i virkeligheden er farligt. Og det kan være svært for den enkelte at vurdere, hvornår der er tale om efterrationaliseringer og bortforklaringer.

Rapporten giver et overblik over fem afgørende paradokser, hvor danskernes adfærd og deres opfattelser af problemer og løsninger i trafikken ikke matcher fakta og statistikker på området.

De fem paradokser, som undersøgelsen har blotlagt, er:

Første paradoks: Danskernes holdning til spirituskørsel stemmer ikke overens med deres adfærd

Danskerne har ændret holdning til spirituskørsel de seneste år. Spirituskørsel er blevet socialt uacceptabelt. Ingen ser sig selv som del af den gruppe bilister, som kører bil med for meget alkohol i kroppen – det er ”de andre”. Samtidig mener danskerne, at spirituskørsel spiller en central rolle for trafikssikkerheden: Spirituskontroller er vigtigere end hastighedskontroller; en del danskere mener, at spirituskørsel er et udbredt fænomen; og langt de fleste danskere mener, at straffene for spritbilisme bør skærpes, ligesom der er opbakning til flere nye tiltag målrettet spritbilisme.

1 I 2001 var de samfundsøkonomiske omkostninger per rapporteret trafikuheld 398.000 kr., og 912.000 kr. per rapporteret personska-

I det lys er det paradoksalt, at spritulykker forholds- mæssigt fylder lige så meget i ulykkesstatistikkerne, som de gjorde for 10 år siden. Hvis danskernes adfærd i tra- fikken afspejlede deres holdninger, burde andelen af spi- ritulykker være faldet.

Andet paradoks: Fart er en fast del af den danske trafik- kultur – også selv om det er meget farligt

Danskernes forhold til at køre for stærkt er paradoksalt: Stort set alle gør det, selv om også de små fartoverskridel- ser indebærer en forøget risiko. Hastighedsoverskridelser opfattes ikke som lige så farligt og fylder slet ikke så meget som sprit i danskernes forhold til trafiksikkerhed.

Danskerne undervurderer ganske enkelt, hvor farlige hastighedsoverskridelser i virkeligheden er. Det viser sig blandt andet ved, at rigtig mange for stærkt. Tre ud af fire danskere kører indimellem eller ofte for stærkt. Ha- stighedsoverskridelser er tilsyneladende en nationalsport i modsætning til spirituskørsel, som er så tabubelagt, at kun ganske få indrømmer, at de har kørt bil efter at have drukket for meget. Danskerne bruger også hinanden til at legitimere deres hastighedsoverskridelser. Alle de andre gør det jo også, synes at være holdningen.

Danskerne mener generelt, at de selv kan vurdere, hvad der er den korrekte hastighed i en given situation. Egen rutine, vejens beskaffenhed er alt sammen bortforklaringer, der ifølge danskerne kan legitimere, at man ser stort på fartgrænserne. Fartgrænserne opleves kort sagt som vejledende og i stedet kører man efter forholdene.

Danskernes afslappede forhold til fart er paradoksalt, når man sammenholder det med, hvor farligt det er at køre stærkt. Selv mindre hastighedsforøgelser øger risikoen for ulykker, og for at ulykkerne får fatale konsekvenser.

Tredje paradoks: Danskerne tror, at trafikken er farligst i byerne – men ulykkerne sker mest på landet

Danskerne vurderer, at trafikken er farligst i byerne, og derfor vier de byernes trafikale farer særligt stor opmærk- somhed. Selv om det generelt er helt fint at køre for stærkt, gælder det ikke inde i byerne. Her bør man overholde fart- grænserne. Og det gør danskerne også. Det er primært på landet, de kører for stærkt, og det er primært på landet, at fartgrænserne ifølge danskerne gerne må hæves. Til gengæld er de med på at hæve både bødestørrelserne og kontrolniveauet i byerne.

Trafikstatistikkerne viser imidlertid, at langt de fleste ulykker sker på landet. I de sidste ti år er ca. 70 pct. af alle trafikdræbte blevet slået ihjel i landzonerne. Der sker også forholds- mæssigt flere ulykker vest for Storebælt, hvis man ser antallet af ulykker i forhold til indbyggertallet. Dermed stemmer danskernes opfattelse af problemerne ikke over- ens med fakta om trafiksikkerhed. Danskerne bakker op om øget fokus på trafiksikkerheden i byerne, selv om der er langt større behov for en øget indsats uden for byerne, hvis der skal være færre dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Fjerde paradoks: Danskerne tror, at ældre bilister er farlige – men faktisk kører de ældre bedre end de yngre

Ifølge 45 pct. af danskerne er bilister på over 70 år sær- ligt farlige i trafikken, og fire ud af ti danskere mener, at man bør sænke aldersgrænsen for det obligatoriske hel-

bredstjek fra 70 til 60 år. Det lader imidlertid til at være en fordom, som ikke har noget på sig: De ældre bilister er mindre tilbøjelige til at køre for stærkt end yngre bi- lister, og risikoanalyser peger på, at de ældre bilister slet ikke lever op til danskernes fordomme. Ældre trafikanter er involveret i færre ulykker end andre aldersgrupper, og de er ofte dygtige til at køre bil, ligesom ældre bilister er mindre risikovillige og kører mere hensynsfuldt end yngre medtrafikanter.

56 pct. af danskerne mener, at de unge mænd udgør en særlig fare i trafikken. Den holdning er der til gengæld bred opbakning til i risikostatistikkerne. Unge, mandlige bilister udgør en betydeligt større risiko både for sig selv og for andre, end ældre aldersgrupper gør. Det hænger blandt andet sammen med, at de kører for stærkt og for risikabelt.

Femte paradoks: Danskerne bakker op om kontrol og regulering – også selv om de fleste samtidig bryder loven ved at køre for stærkt

Kontrol og regulering på trafikområdet er tilsyneladende ikke kontroversielt ifølge danskerne. Der er stor opbak- ning til det nuværende kontrolniveau. Kun meget få dan- skere mener, at der er for meget kontrol med bilister. Sam- tidig er danskerne åbne for nye og indgribende tiltag for at sikre trafiksikkerheden. Der er et stort handlerum på det trafiksikkerhedspolitiske område, fordi danskerne uanset partivalg bakker op om kontrol og regulering.

Den brede opbakning til det nuværende kontrolniveau er paradoksalt, hvis man tager danskernes egne fartover- skridelser i betragtning. Det er tilsyneladende en natio- nalsport at køre for stærkt – langt de fleste overskrider indimellem hastighedsbegrænsningerne, og danskerne oplever, at det er legitimt at køre for stærkt. Men hastig- hedsoverskridelser er jo ulovlige, og derfor skulle man tro, at danskerne var imod kontrol – kontrollen kunne jo ramme én selv. Men tværtimod. De fleste danskere mener ikke, at der er for meget kontrol i Danmark, og de bakker op om nye kontrolinitiativer.

Den fremadrettede indsats

I forhold til den fremadrettede indsats for at øge trafiksik- kerheden i Danmark er udfordringen altså ikke at skabe opbakning til kontrol og regulering. Danskerne bakker op om det nuværende kontrol- og reguleringsniveau, og de har ingen problemer med at gå videre ad den vej. Udfordringen bliver i stedet at tage højde for nogle af de misforståelser, der præger danskernes holdninger til tra- fiksikkerhed. Paradokserne viser, at det er nødvendigt at forholde sig til danskernes forestillinger, når vi fremadret- tet diskuterer trafiksikkerhed. Danskernes (fejl)opfattelser peger frem mod de tiltag og fokusområder, befolkningen helst vil satse på, når det kommer til at øge trafiksikkerhe- den. Men danskerne bakker ikke nødvendigvis op om de tiltag, der øger trafiksikkerheden mest.

Rapporten præsenterer først kortfattet et aktuelt billede af trafiksikkerheden i Danmark. Herefter præsenteres de fem paradokser. Til slut skitserer vi perspektiver for frem- tiden. I bilaget kan man læse mere om rapportens metode.

Sådan lavede vi undersøgelsen af danskernes holdninger til trafiksikkerhed

Kilder

Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført i perioden 22.-30. november 2010 via internettet med Userneds' Danmarkspanel blandt personer i alderen 18-65 år. Deltagerne udgør et repræsentativt udsnit af den danske befolkning i denne aldersgruppe. I alt er der indsamlet 3.064 besvarelser. Af de 3.064 respondenter har 317 ikke kørekort til personbil. Derfor er spørgsmålene, der handler om egen bilkørsel, besvaret af 2.747 personer, mens baggrundsspørgsmålene og alle andre spørgsmål er besvaret af 3.064 personer.

Spørgeskemaet er udformet på baggrund af interviews med eksperter fra projektets referencegruppe samt fire fokusgruppeinterviews. De fire fokusgruppeinterviews er gennemført i København og i Sønderborg – to hvert sted. Interviewene havde 9-10 deltagere i alderen 20-65 år. Det er i rekrutteringen tilstræbt at få repræsenteret begge køn, både land og by, forskellige aldersgrupper, forskellige uddannelsesbaggrunde og forskellig bilisterfaring. Fokusgruppeinterviewene blev gennemført i august 2009.

Selvrapporteret adfærd

Af rapporten fremgår respondenternes selvrapporterede adfærd. Selvrapporteringen betyder, at man ikke kan være sikker på, om der er tale om en retvisende afspejling af den reelle adfærd. Særligt angående tabubelagt adfærd er der en risiko for, at der i selvrapporteringen underdrives.

Når vi har spurgt til hastighedsoverskridelser, har vi brugt følgende formulering "...kører lidt hurtigere, end fartgrænserne tillader." Når vi har spurgt til spirituskørsel, har vi brugt følgende formulering "...kører bil, selv om vedkommende har drukket lidt mere alkohol end tilladt."

Særskilte bemærkninger til figurerne i rapporten

- Hvor andet ikke fremgår, tager figuren udgangspunkt i data fra spørgeskemaundersøgelsen.
- Figurerne i rapporten, som stammer fra spørgeskemaundersøgelsen, summerer ikke altid til 100 pct., fordi de indeholder "ved ikke"-tilkendegivelser, og fordi ikke alle respondenter har svaret på alle spørgsmål. Disse ikke-besvarelser er ikke afreporteret, medmindre de har givet særskilt anledning til det.
- Det forhenværende parti *Ny Alliance* er fjernet fra partilisten, fordi partiet ikke eksisterer længere.
- Der er i flere af figurerne taget udgangspunkt i tal fra Danmarks Statistik. Disse figurer omfatter kun de personskader, som politiet kender til. For at belyse det såkaldte "mørketal" har Danmarks Statistik siden 1996 gennemført en undersøgelse, hvor data om skadestuebesøg inddrages. Undersøgelsen viser, at det samlede antal personskader ved færdselsuheld er ca. fem gange større end det antal, der registreres af politiet. Dækningsgraden vedr. dræbte er dog næsten 100 pct.
- Teksten i figurerne afspejler ikke den præcise spørgsmålsformulering.

Kontrol for tredjevariable

Alle de gengivne sammenhænge er statistisk signifikante, og der er altid kontrolleret for påvirkning fra tredjevariable (køn, alder, uddannelsesniveau, beskæftigelse, bruttoindkomst per husstand, region, bystørrelse, brug af cykel i daglig transport, hyppighed af bilkørsel, civilstand, hjemmeboende børn, hvor længe man har haft kørekort, trafikuheld i omgangskredsen, hvor nogen er kommet til skade og er behandlet på hospitalet, eller hvor der har været betydelig materiel skade på køretøjer, samt partivalg ved folketingsvalget i 2007).

Referencer

Bernhoft, I. M. 2000: Effekt af nedsættelse af promillegrænsen. Paper præsenteret ved arrangementet Trafikdage 2000 på Aalborg Universitet

Brems, C. & Munch, K. 2008: Risiko i trafikken 2000-2007, rapport 2. DTU Transport

CARE for EUROSTAT

Danmarks Statistik

Elvik, R. et al. 1997: Trafiksikkerhedshåndboken. Transportøkonomisk institutt, Norge

Færdselssikkerhedskommissionen 2007: Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan. Mod nye mål 2001-2012 - Hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerheds begynder med dig. Revision af strategier og indsatser.

Institute for Road Safety Research 2009: SWOV Fact sheet. The relation between speed and crashes. Leid-schendam, Holland

Lyckegaard, Allan: Sammenhæng imellem hastighed og uheld. DTU Transport

Nordbakke, S. et al. 2007: Forsøk med alkohol i Sverige – evaluering av forsøksordningen med betinget førerkortinndragning ved pro millekjøring, TØI Rapport 905. Transportøkonomisk institutt, Norge.

Rådet for Sikker Trafik 2010: Faktaark om fart

Siren, A. & Meng, A. 2010: Aldring, demens og bilkørsel, rapport 1. DTU Transport

Vejdirektoratet:

- Udviklingen i antal trafikdræbte:
(<http://www.vejsektoren.dk/wimpnews.asp?page=document&objno=631889>)
- Beregningerafomkostninger:
(<http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=73523>)

Väg- och transportforskningsinstitutet 2002: VTI notat 71-2002. Sverige

Nordiska Trafiksäkerhetsråd 2006: Åtgärder för bekämpning av rattonykterhet i de nordiska länderna (Indsatsen mod spritbilisme i de Nordiska lande)

DANSKERNE OG TRAFIKSIKKERHED

Den dårlige nyhed: Danmark halter bagefter

Danmark halter efter de lande, vi normalt sammenligner os med, når det handler om trafikikkerhed. Antallet af trafikdræbte er større i Danmark end i vores nabolande. Vi ligger på en syvendeplads blandt EU-landene, og lande som Tyskland, Sverige, Holland og England har alle et lavere antal trafikdræbte per million indbyggere. Se figur 1. Disse lande har også formået at sænke antallet af trafikdræbte hurtigere end Danmark. Hvis Danmark nåede ned på samme lave antal trafikdræbte som Tyskland, Holland, Sverige og England, ville 98 færre danskere dø hvert år. Andre EU-landes lavere antal trafikdræbte kan tilskrives en målrettet indsats. Ifølge dokumentationschefen i Rådet for Sikker Trafik, Jesper Sølund, skyldes det først og fremmest mere kontrol. Men også vejtekniske løsninger bidrager til at gøre trafikken mere sikker:

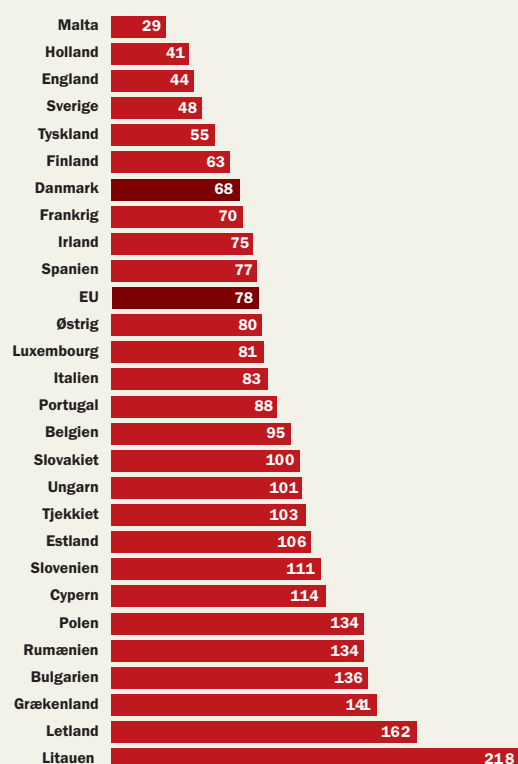
”Disse lande har for det første en højere grad af kontrol i trafikken – både automatiseret hastighedskontrol og mere politi på vejene. Risikoen for at blive taget, hvis du kører spritkørsel eller kører for stærkt, er simpelthen højere. For det andet har landene iværksat forskellige tekniske løsninger, som øger sikkerheden i trafikken, f.eks. forskellige vejtekniske løsninger såsom fysisk midteradskillelse på to- og tresporede veje samt rumleriller.”

Jesper Sølund, Rådet for Sikker Trafik

Forskellige tiltag målrettet spritbilisme medvirker også til, at nogle lande er bedre til trafikikkerhed end Danmark. Eksempelvis har alkoholse haft en positiv effekt på antallet af ulykker i Sverige. Sverige er foregangsland i Europa i forhold til at bruge alkoholse. Siden 2003 har alkoholse været tilbudt som alternativ til frakendelse af kørekortet, og der ligger i øjeblikket et forslag til en permanent alkoholse, som skal træde i kraft fra 2012, såfremt

Syvende bedst til trafikikkerhed

Danmark er syvende bedst til trafikikkerhed i EU



Figur 1: Danmark havde gennemsnitligt 68 trafikdræbte pr. mio. indbyggere i perioden 2007-2009. Det placerer Danmark på en syvendeplads blandt EU-landene i forhold til at have det laveste antal trafikdræbte.

Kilde: CARE for EUROSTAT.

Note: Foreløbige tal for 2010 tyder på, at Danmark kravler op ad listen. Det kan hænge sammen med vejret og den økonomiske krise, som er faktorer, der har betydning for, at der køres mindre og langsommere end ellers.

den godkendes. Også Frankrig, Finland, USA og Canada har taget alkoholåse i brug for at øge trafikssikkerheden. Et andet eksempel på, hvordan tiltag målrettet spritbilisme har en positiv effekt, er udåndingsprøver. De har også en hæmmende effekt på spritbilismen – tal fra Sverige viser, at antallet af udåndingsprøver kan redde liv.

De internationale erfaringer viser, at der er masser af veldokumenterede muligheder for at lade sig inspirere og bringe Danmark helt i top inden for trafikssikkerhed, hvilket også fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens 100 anbefalinger til større trafikssikkerhed fra 2007.

Den gode nyhed: Det går den rigtige vej

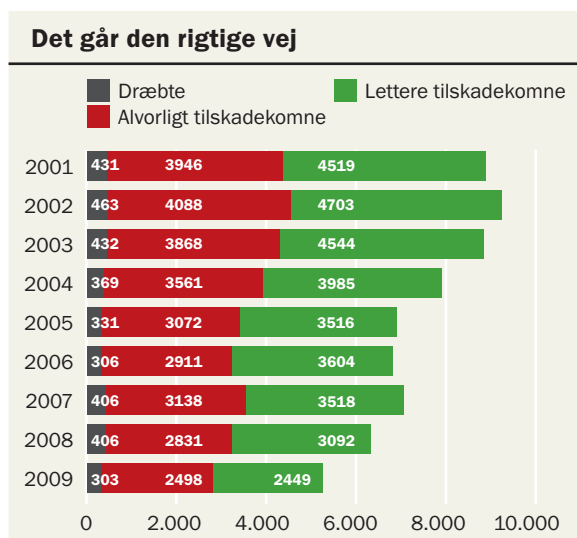
Selv om Danmark ikke ligger i top, går det den rigtige vej herhjemme. Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken falder. Se figur 2. I 2001 registrerede politiet 8.465 tilskadekomne og 431 dræbte i trafikken. Ni år senere, i 2010, var dette tal faldet til 4.099 tilskadekomne og 263 dræbte. Det svarer til et fald på henholdsvis 52 og 39 pct. over en niårig periode. 2010 var faktisk et rekordår med det laveste antal trafikdræbte, vi har oplevet, siden 1930'erne.

Bevidst indsats virker

Det faldende antal trafikdræbte i Danmark er et produkt af en vedholdende indsats på området. Gennem en årrække har man gennemført tiltag, som har reduceret antallet af ulykker kraftigt. I følge dokumentationschef i Rådet for Sikker Trafik, Jesper Sølund, ser man hurtigt en effekt af nye tiltag, men den holder ikke altid længe:

"Et af de rigtig gode eksempler er indførslen af klippekortet, som havde en kolossalt stor betydning for, at bilisterne sænkede farten. Den effekt er desværre aftaget med tiden, fordi der ikke er en tilstrækkelig grad af kontrol. Det illustrerer i virkeligheden, at regulering, hvis den er bakket op af kontrol, kan have stor betydning for adfærden i trafikken."

Jesper Sølund, Rådet for Sikker Trafik



Figur 2: Der er blevet færre dræbte og tilskadekomne i trafikken i Danmark.

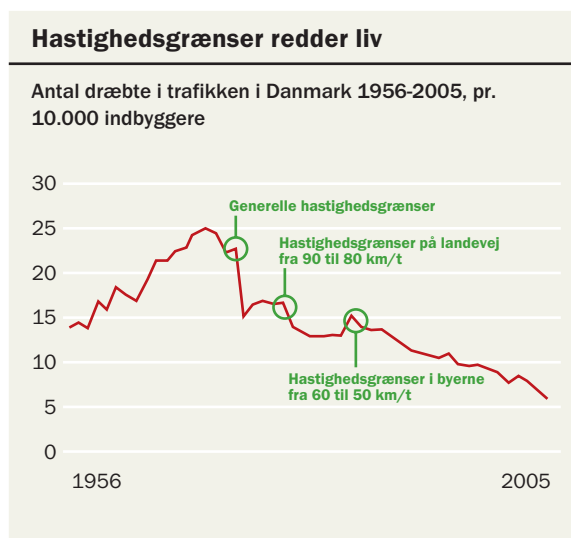
MM Kilde: Danmarks Statistik.

Indsatsen for at højne trafikssikkerheden herhjemme er en kombination af regulering, kontrol og oplysning. Oplysningsarbejdet søger – ved at skabe større kendskab – at ændre danskernes adfærd til det bedre. Det er til tider et langt sejt træk. Reguleringstiltag kan man derimod se effekten af ganske hurtigt. Efter nedsættelsen af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 i 1999 kunne man allerede i 2000 se, at danskerne havde ændret deres holdning til, hvor meget man kunne drikke, inden man skulle køre bil. Indførslen af fartgrænser i løbet af de seneste ca. 40 år kan også registreres. Færre trafikdræbte er den umiddelbare følge af lavere fart. Se figur 3. Fartbegrænsning blev første gang indført i 1973 med 80 km/t uden for byerne og 60 km/t i byerne. I 1974 blev fartgrænserne på motorvejene sat til 110 km/t og på landevejene til 90 km/t. Under den anden oliekrise i 1979 nedsattes hastigheden til 80 km/t på landevej og 100 km/t på motorvej. I 1985 nedsattes hastigheden i byer fra 60 km/t til 50 km/t. Seneste justering skete i 2004, hvor den generelle fartgrænse på motorveje blev sat op fra 110 km/t til 130 km/t.

Vi kan blive endnu bedre

Danmark er nede på det laveste antal dræbte og tilskadekomne i trafikken nogensinde. Og det er fristende at hvile på laurbærrene. Men det er vigtigt, at indsatsen for øget trafikssikkerhed fortsættes. For trods den positive udvikling viser de internationale sammenligninger netop, at der fortsat er plads til forbedringer på trafikområdet og mulighed for at spare menneskeliv hvert eneste år.

Denne undersøgelse stiller skarpt på danskernes trafikpolitiske holdninger, og den giver et bud på, hvordan danskerne ser sig selv i trafikken. Dermed er undersøgelsen et vigtigt afsæt i debatten om, hvordan vi kommer fra "godt" til "virkelig godt", når det handler om at reducere antallet af trafikdræbte og tilskadekomne.



Figur 3: Indførslen af hastighedsbegrænsninger i Danmark har siden 1973 betydet færre trafikdræbte.

MM Kilde: Mandag Morgen.

**DE FEM
PARADOKSER
OM SPRIT OG FART
I TRAFIKKEN**

FØRSTE PARADOKS: DANSKERNES HOLDNING TIL SPIRITUSKØRSEL STEMME IKKE OVERENS MED DERES ADFÆRD

Danskerne har ændret holdning til spirituskørsel

Spirituskørsel er blevet socialt uacceptabelt. Ingen ønsker at placere sig selv blandt den gruppe af bilister, som kører med for meget alkohol i kroppen – spritbilisterne. I det lys er det paradoksalt, at spritulykker fylder forholdsmæssigt lige så meget i ulykkesstatistikkerne, som de gjorde for 10 år siden. Hvis danskernes adfærd i trafikken afspejlede deres holdninger, burde andelen af spritulykker være faldet.

Danskere synes, at spirituskørsel spiller en central rolle for trafiksikkerheden. Det viser sig på en række områder:

- Spritkontrol er afgørende for trafiksikkerheden. 82 pct. af danskerne vurderer, at spritkontroller er afgørende for trafiksikkerheden.
- Spritbilisme opleves som udbredt. Knap en fjerdedel af danskerne (24 pct.) mener, at den gennemsnitlige bilist ofte kører spirituskørsel – men ingen svarer, at de selv kører spirituskørsel.
- Der skal sættes hårdt ind over for spritbilisme. Spritbilisterne skal straffes hårdere, mener to ud af tre danskere, og mange er åbne over for en række nye tiltag målrettet spritbilisterne.

Spirituskørsel opfattes altså som farligt og uacceptabelt. Derfor er det paradoksalt, at spritulykkerne stadig udgør cirka en femtedel af alle ulykker. Danskernes holdning til spirituskørsel stemmer tilsyneladende ikke overens med deres adfærd. Det kunne tyde på, at indsatsen mod spirituskørsel for fremtiden må søge nye veje, hvis antallet af spritbilister skal endnu længere ned. Eksempler på, hvordan man kunne nå de spritbilister, der stadig kører rundt derude, er at indføre alkoholåse i bilerne eller indføre behandlingsdomme.

Vi dømmes spritbilisme ude

Spirituskørsel nyder en særligt negativ bevågenhed blandt danskerne. Alle tager afstand fra det, og spirituskørsel falder i stigende grad uden for vores fælles normer for acceptabel adfærd i trafikken. De færreste ønsker at blive kategoriseret som én af dem, der kører bil, når de har drukket for meget:

”Bare det at stille en bilist spørgsmålet: ”Hvor meget har du drukket?”, inden vedkommende sætter sig ind bag rattet, får ham til selv at tænke over det. Man har jo ikke lyst til at blive udstødt, fordi man kører spritkørsel.”

Kvinde, 20, København

Udviklingen i danskernes holdning til spirituskørsel fremstår særlig tydelig, når man sammenligner med udviklingen i holdningen til at køre for stærkt. Mens der er en klar udvikling hen imod nultolerance over for spirituskørsel, er holdningen til hastighedsoverskridelser uændret med en tendens mod, at det er blevet mere acceptabelt at køre for stærkt. Se figur 4.

Næsten to tredjedele af danskerne oplever, at det er blevet mindre acceptabelt at køre bil, hvis man har drukket lidt mere alkohol end tilladt. Kun 13 pct. af danskerne mener, at det er blevet mindre acceptabelt at køre for stærkt. Og hvor særdeles få danskere vurderer, at det er blevet mere acceptabelt at køre spirituskørsel, er accepten af fartoverskridelse mere end otte gange så stor. En tredjedel af danskerne vurderer nemlig, at fartoverskridelser er blevet lidt mere eller meget mere acceptable.

Spirituskørsel er altså i stigende grad underlagt en stigmatisering i samfundet. Man ser ned på dem, der kører spirituskørsel, og spirituskørsel fungerer på den måde som en udelukkelsesparameter. Kører man bil, efter at man har drukket for meget, lukkes man ude:

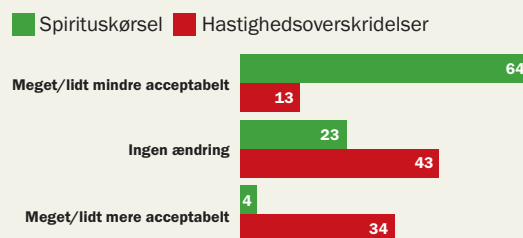
”Jeg kender et par stykker, der godt kunne finde på at sætte sig fulde ind i en bil, og så får de godt nok også tørt på... Folk har slet ikke lyst til at være venner med den person mere.”

Kvinde, 20 år, København

Fordømmelsen af spirituskørsel forstærkes af, at langt de fleste danskere samtidig vurderer, at spritbilisme udgør

Mindre accept af spirituskørsel

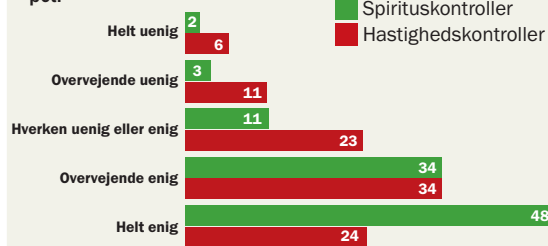
Er sprit og fart blevet mere eller mindre acceptabelt, pct.



Figur 4: Et flertal af danskerne oplever, at det er blevet mindre acceptabelt at køre spirituskørsel, mens et mindretal mener, at det er blevet mere acceptabelt at køre spirituskørsel.

Spirituskontrol er vigtigst

Spiritus-/hastighedskontrol er afgørende for sikkerheden, pct.



Figur 5: Flest danskere (otte ud af ti) er overvejende eller helt enige i, at spirituskontroller er afgørende for trafikssikkerheden set i forhold til hastighedskontroller.

MM Kilde: Mandag Morgen.

en helt central udfordring for trafikssikkerheden. Ikke nok med, at danskerne synes, at spirituskørsel ikke længere er noget, ”man bør gøre”; danskerne synes samtidig, at spirituskørsel udgør et helt centralt område for trafikssikkerheden. Spritkontroller er vigtigere for sikkerheden end hastighedskontroller, mener danskerne:

”De fleste af os synes vist, at spritkontrollerne er i orden.”

Mand, 51 år, Sønderborg

De andre kører spirituskørsel

Procentdel, der ofte kører spirituskørsel

Selv	0
Venner	3
Befolkningen	24

Figur 6: En fjerdedel af danskerne mener, at den gennemsnitlige bilist ofte kører spirituskørsel. Meget få mener, at vennerne og de selv gør det.

Danskerne kører ikke spirituskørsel

Hvor ofte kører vi selv spirituskørsel, pct.

Aldrig	83
Meget sjældent	11
Sjældent	3
Indimellem	1
Ofte	0
Meget ofte	0

Figur 7: Ingen danskere angiver, at de ofte kører spirituskørsel. Kun 1 pct. gør det en gang imellem, 4 pct. gør det sjældent, og flere end otte ud af ti kører efter eget udsagn aldrig spirituskørsel.

Spirituskørsel bør straffes strengere

Hvad bør straffen for spirituskørsel være, pct

Strengere	67
Fastholdes som i dag	25
Mildere	1

Figur 8: To ud af tre danskere mener, at spirituskørsel bør straffes strengere, end det er tilfældet i dag, mens kun 1 pct. af danskerne mener, at straffene for spirituskørsel bør være mildere end i dag. En fjerdedel mener, at strafudmålingen bør fastholdes, som den er nu.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Hvem kører spirituskørsel?

Flere mænd (22 pct.) end kvinder (10 pct.) angiver, at de har kørt spirituskørsel.

- Flere af de ældre har kørt spirituskørsel:
- 21 pct. af bilisterne mellem 50 og 65 år
 - 13 pct. af bilisterne mellem 35 og 49 år
 - 17 pct. af bilisterne mellem 25 og 35 år
 - 12 pct. af bilisterne mellem 18 og 24 år

Flere mænd (35 pct.) end kvinder (21 pct.) angiver, at de har kørt bil dagen derpå, hvor de måske stadig havde mere alkohol i kroppen end tilladt.

Flere af de yngre angiver, at de har kørt bil dagen derpå:

- 42 pct. af bilisterne mellem 18 og 24 år
- 38 pct. af bilisterne mellem 25 og 34 år
- 24 pct. af bilisterne mellem 35 og 49 år
- 21 pct. af bilisterne mellem 50 og 65 år

Figur 4 viser, at mere end otte ud af ti danskere er enige i, at politiets spirituskontroller er afgørende for den danske trafikssikkerhed. Til sammenligning er 58 pct. enige i, at politiets hastighedskontroller er afgørende for trafikssikkerheden. Et flertal af danskerne synes altså, at hastighedskontroller har afgørende betydning. Forskellen mellem de 82 pct. og 58 pct. understreger dog danskernes fokus på kampen mod spirituskørsel.

Der er mange spritbilister – men ikke mig og mine venner

En del danskere mener, at spritbilisme er relativt udbredt. Se figur 6. Det kan være en del af forklaringen på, at mange danskere prioriterer kampen mod spirituskørsel så højt. En fjerdedel af danskerne vurderer nemlig, at den gennemsnitlige bilist ofte eller meget ofte kører bil efter at have drukket for meget. Det vil sige, at hver fjerde dansker må forvente at støde på spritbilister ret ofte. Kun 2 pct. af danskerne tror, at den gennemsnitlige bilist *aldrig* kører spirituskørsel.

Det er imidlertid "alle de andre", der kører spirituskørsel. Kun 3 pct. af danskerne vurderer, at deres venner ofte eller meget ofte kører spirituskørsel, og ingen angiver, at de selv ofte eller meget ofte kører spirituskørsel. Kun 1 pct. af danskerne svarer, at de har kørt spirituskørsel indimellem, mens 14 pct. oplyser, at de sjældent har kørt spirituskørsel. 8 ud af 10 danskere angiver, at de aldrig har kørt spirituskørsel. Se figur 7.

Spirituskørsel er altså noget, "de andre" gør – "vi" gør det ikke selv. Dette skel mellem "mig" og "de andre" kom også til udtryk blandt interviewdeltagerne:

"Dem, vi skal ramme, er jo ikke os, men dem, der kører spritkørsel."

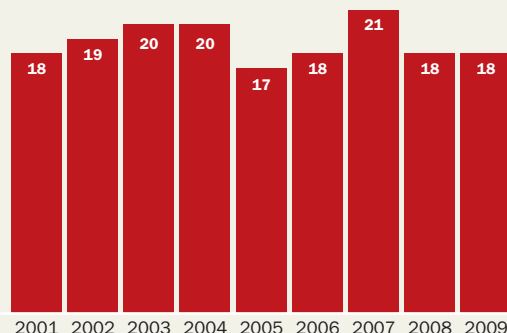
Mand, 39 år, København

Der viser sig en væsentlig uoverensstemmelse, hvis man sammenholder, at 15 pct. af danskerne indimellem eller sjældnere har kørt spirituskørsel, med at en fjerdedel af danskerne mener, at den gennemsnitlige bilist ofte eller meget ofte kører spirituskørsel. Der er langt fra, at 15 pct. af danskerne indimellem eller sjældnere har kørt spirituskørsel, til at en fjerdedel af danskerne oplever, at den gennemsnitlige bilist ofte eller meget ofte kører spirituskørsel.

Der er flere mulige forklaringer på uoverensstemmelsen: En mulighed er, at danskerne ikke er ærlige om, hvor ofte de kører spirituskørsel, eller det kan være, at nogle danskere overvurderer spritbilismens omfang. Det vil sige: På den ene side kan stigmatiseringen af spritbilisme være så stærk, at danskerne end ikke i et anonymt spørgeskema tør indrømme, at de kører spirituskørsel. På den anden side kan det være, at den fjerdedel, der mener, at den gennemsnitlige bilist ofte kører spirituskørsel, ganske enkelt overvurderer spritbilismens omfang. Grunden til, at nogle danskere måske overvurderer spritbilismens omfang, kan være mediernes fremstilling af vanvidsbilister. Avisernes spisesedler kan let give indtrykket af, at en masse bilister kører påvirkede rundt og gør vejene usikre.

Spiritusbilisme fylder det samme

Spiritusulykkes andel af alle ulykker, pct

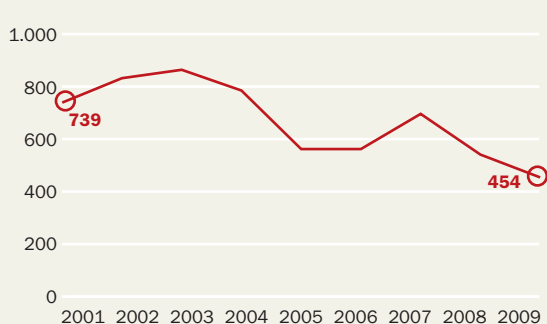


Figur 9: Blandt færdselsuheld opgjort på personbiler har spiritusuheld konstant udgjort cirka en femtedel af alle uheld i perioden 2001-2009.

MM Kilde: Danmarks Statistik.

Antallet af spiritusulykker er faldet

Antal spiritusulykker



Figur 10: Antallet af spiritusuheld opgjort på personbiler er faldet i perioden 2001-2009.

MM Kilde: Danmarks Statistik.

Indsatsen mod spritbilisme har topprioritet

Danskerne har et massivt ønske om at gribe ind over for spirituskørsel. De vil straffe spritbilisme hårdere, og de bakker op om en række nye tiltag målrettet spirituskørsel.

De fleste danskere synes, at straffene for spirituskørsel bør være hårdere, end de er i dag. To tredjedele af befolkningen holder på, at straffen for spirituskørsel bør være strengere, mens kun en fjerdedel mener, at straffen for spirituskørsel skal fastholdes, som den er i dag. Forsvindende få mener, at straffen for spirituskørsel skal være mildere end i dag. Se figur 8.

Danskerne fokuserer på spritbilisme som en central udfordring for trafikikkerheden viser sig også, når de skal vælge mellem forskellige tiltag i trafikken. Blandt en række forskellige nye trafiktiltag bakker flest danskere op om tiltag, der bekæmper spritbilisme. De tre tiltag, som flest vurderer, er en god idé, er: 1) mulighed for at idømme spritbilister alkoholafvænnning, 2) indførelse af alkoholåb og 3) sænkning af promillegrænsen for de 18-20-årige. Først på en delt fjerdeplads over de mest populære trafiktiltag placerer danskerne en indsats, som sigter mod at kontrollere hastigheden: opsætning af størekasser, de ubemandede fartmålere. Se figur 38.

Det tiltag, flest danskere bakker op om, er muligheden for at kunne idømme spritbilister en behandlingsdom. Trods en øget stigmatisering af spritbilisme ønsker danskerne altså ikke kun at straffe spritbilisterne – danskerne vil også *behandle* spritbilisterne.

På Bornholm har politiet siden 2007 arbejdet målrettet med at få dømte og potentielle spritbilister i behandling. To betjente, hvoraf den ene er tørlagt alkoholiker, opsøger borgere, som enten har kørt spirituskørsel, eller som venner og bekendte har anmeldt. Betjentene fortæller om konsekvenserne ved at blive taget i en spritkontrol og om faren for økonomisk straf, mistet job og frakendelse af kørekortet – og i nogle tilfælde om egne erfaringer med at komme ud af et alkoholmisbrug. Spritbilisterne får ved besøget et tilbud om behandling, der er koordineret i et tæt samarbejde med kommunens misbrugsafdeling. Ord-

ningen har i løbet af de første år vist gode resultater. Fra 2007 til 2009 er antallet af spritulykker faldet med 40 pct.

Indsatsområdet behandlingsdomme nævnes også i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan. Den lægger op til effektevaluering af behandlingsdomme med henblik på eventuelt at indføre den type indsats i Danmark. Erkendelsen er nemlig, at en del af spritbilisterne har et misbrugsproblem. Og over for misbrugere vil behandling være mere formålstjenligt end straf alene.

FAKTA: Spritulykker fylder i statistikkerne

Danskerne har altså et særligt stort fokus på spirituskørsel. Det er blevet mere uacceptabelt at køre spirituskørsel; det er alle enige om. Alligevel udgør spritulykker i dag den samme andel af alle trafikuheld, som de gjorde i 2001. Over en niårig periode har spritulykker stabilt udgjort ca. en femtedel af alle ulykker. Se figur 9.

Det betyder dog ikke, at antallet af spritulykker har været stabilt over samme niårige periode. Antallet af spiritusuheld er faktisk faldet. Se figur 10. Imidlertid er det samlede antal ulykker faldet i samme takt, og derfor udgør spritulykker cirka en femtedel af alle ulykker over hele perioden.

På den baggrund ser det altså ikke ud til, at danskerne er mere opmærksomme på spirituskørsel end på andre trafikforseelser, som kan føre til ulykker – og det på trods af, at danskerne i stor og stigende grad synes, at spritbilisme udgør et problem. Dermed tydeliggøres det første paradoks om danskernes holdning til trafikikkerhed:

Første paradoks:

Danskerne holdning til spirituskørsel stemmer ikke overens med deres adfærd.

ANDET PARADOKS: FART ER EN FAST DEL AF DEN DANSKE TRAFIKKULTUR – OGSÅ SELV OM DET ER MEGET FARLIGT

Danskernes forhold til fart i trafikken er paradoksalt: Selv om de mindste fartoverskridelser kan få store konsekvenser, kører rigtig mange danskere for stærkt. I modsætning til spritbilisme undervurderer danskerne nemlig, hvor farligt det er at køre for stærkt. Den problemstilling viser sig på flere måder:

- Rigtig mange kører for stærkt. Fartoverskridelser er meget udbredte – næsten tre ud af fire danskere kører indimellem for stærkt. Sammenlignet med spirituskørsel er fartoverskridelser væsentligt mere udbredte.
- Nogle oplever, at det er blevet mere acceptabelt at køre for stærkt. En tredjedel af danskerne mener, at det de seneste år er blevet mere acceptabelt at køre for stærkt.
- Fartgrænserne er til forhandling. Fartgrænserne opleves som vejledende, og danskerne har mange bortforklaringer, når de selv overskrider fartgrænserne.

Det er farligt at køre for stærkt. Det viser al viden på området. Risikoanalyser viser, at risikoen for uheld forøges væsentligt, jo stærkere man kører. Risikoen for uheld fordobles, hvis man kører 65 km/t på en vej, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t. Hvis man kører 70 km/t på samme vej, fordobles risikoen for uheld, mens risikoen tidobles ved 75 km/t. Den øgede risiko ved for høj fart svarer til risikoen ved at køre spirituskørsel med en alkoholpromille på henholdsvis 0,5, 0,8 og 1,2. Alligevel er danskerne ikke så bekymrede for fart, når man spørger dem, og det afspejler sig i deres adfærd. Fart er en fast del af den danske trafikultur – også selv om det er meget farligt.

Vi kører alle sammen for stærkt

Det er en dansk nationalsport at køre for stærkt. Rigtig mange danskere kører ifølge eget udsagn for stærkt. Fire ud af ti kører ofte eller meget ofte for stærkt. Cirka en tredjedel angiver, at de indimellem overskrider fartgrænserne. Og cirka en femtedel fortæller, at de sjældent eller meget sjældent kører for stærkt. Kun hver tyvende dansker angiver, at de aldrig kører for stærkt. Se figur 11.

Sammenlignet med spirituskørsel angiver væsentligt flere danskere altså, at de kører for stærkt. Mens kun 1 pct. af danskerne angiver, at de indimellem eller oftere kører spirituskørsel, angiver knap tre ud af fire danskere, at de indimellem eller oftere kører for stærkt.

Danskerne fortæller også i undersøgelsens interviews, at de anser det for at være almindeligt at køre for stærkt. Langt de fleste har selv erfaringer med at køre for stærkt, og mange giver udtryk for, at de ofte kører for stærkt:

”Jeg kørte højst sandsynligt for stærkt for et kvarter siden. Jeg kører altid for stærkt. Jeg kører altid 90 eller 95 km/t ud ad landevejen.”

Kvinde, 42 år, Sønderborg

Uanset om hastighedsbegrænsningerne lyder på 50, 80 eller 110 km/t, er der relativt få danskere, der siger, at de overholder fartgrænserne. Der er imidlertid forskel på danskernes trafikadfærd afhængigt af, hvilken type vej de kører på.

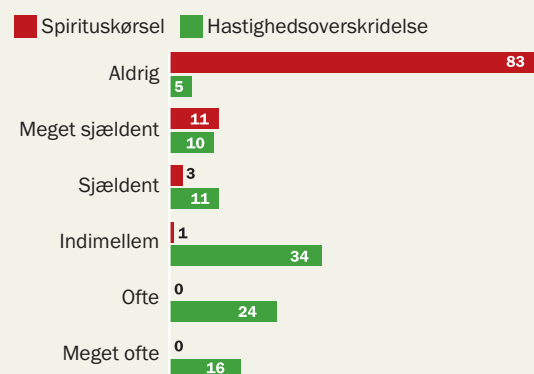
Færrest kører meget for stærkt (mere end 9 km/t) i byerne. På veje, hvor man må køre 50 km/t, angiver 9 pct. af danskerne, at de kører mere end 9 km/t for stærkt. Til sammenligning fortæller henholdsvis 32 og 33 pct. af danskerne, at de kører mere end 9 km/t for stærkt på de veje, hvor man må køre 80 og 110 km/t. Flere kører altså meget for stærkt på lande- og motorveje. Se figur 12.

”Den almindelige rytme, når man kører på landevejen, ligger vel omkring de 90 km/t. Speedometeret viser jo altid fem kilometer for lidt, og politiet lægger også en vis procentdel oveni, når de kontrollerer.”

Mand, 40 år, Sønderborg

Vi kører for stærkt – men aldrig spirituskørsel

Hvor ofte kører du spirituskørsel/for stærkt, pct



Figur 11: Langt de fleste danskere angiver, at de aldrig eller sjældent kører spirituskørsel. Til gengæld angiver mange, at de kører for stærkt, og at de gør det ofte.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Det går især for stærkt på landevejene

Hvad er din normale fart på..., pct

- Overholder fartgrænserne
- Kører 1-9 km/t for hurtigt
- Kører 10 km/t eller mere for hurtigt

Strækninger, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t



Strækninger, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t

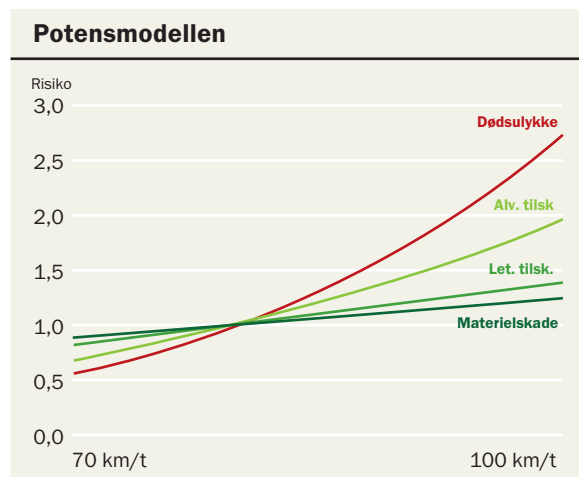


Strækninger, hvor hastighedsgrænsen er 110 km/t



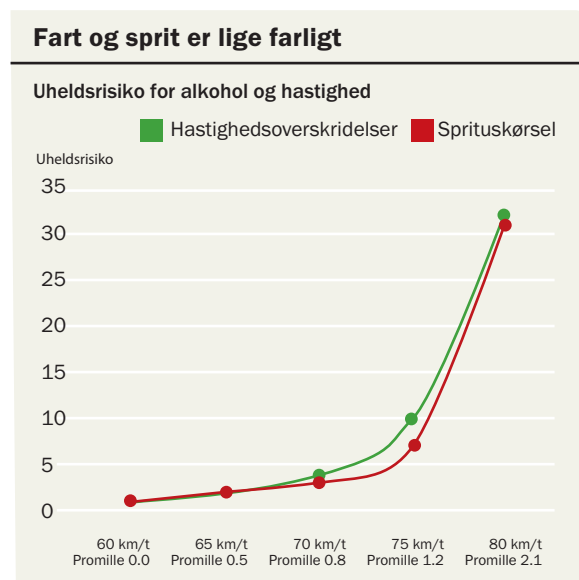
Figur 12: Færrest danskere overholder hastighedsgrænserne på landevejene, mens der er tendens til, at køre efter reglerne i byen.

MM Kilde: Mandag Morgen.



Figur 13: Potensmodellen illustrerer den risikostigning, der er forbundet med fartoverskridelser på landeveje, hvor hastighedsbegrænsningen er 80 km/t.

MM Kilde: Rådet for Sikker Trafik.



Figur 14: Jo hurtigere man kører, jo mere stiger risikoen for uheld. Samme risikobillede ses ved indtagelse af alkohol: Jo mere alkohol man indtager, jo mere stiger risikoen for uheld. Selv om uheldsrisikoen stiger hurtigere, når man kører for stærkt, end når man har drukket, viser det sig, at risikobilledet for fart og spirituskørsel er stort set ens. Såvel spirituskørsel som hastighedsoverskridelser forøger uheldsrisikoen drastisk.

MM Kilde: Institute for Road Safety Research, Leidschendam og DTU Transport.

Forskellen på at køre for stærkt på landet i forhold til inde i byerne nævntes også i interviewene. Her er det tydeligt, at det er mere acceptabelt at køre for stærkt uden for byerne end inde i byerne:

”På motorvejene kører jeg hurtigere, end jeg må – det må jeg nok indrømme. Men inde i byerne, der overholder jeg hastighedsbegrænsningerne, på nær de steder, hvor det er let at komme til at køre for stærkt.”

Kvinde, 40 år, København

Danskernes afslappede forhold til at køre stærkt på landeveje og motorveje uddybes under tredje paradoks.

Mange danskere indrømmer altså blankt, at de kører for stærkt. Samtidig tyder noget på, at det de seneste år også er blevet lettere for danskerne at godtage, at bilister trykker hårdere på speederen. En tredjedel af danskerne i undersøgelsen mener, at det er blevet mere acceptabelt at køre for stærkt. Det er kun en lidt større gruppe, nemlig 43 pct., der ikke ser nogen ændring i, hvor acceptabelt det er at køre lidt hurtigere, end hastighedsgrænserne tillader. Se figur 4.

Interviewene tegner også et billede af, at nogle danskere generelt accepterer fartoverskridelser. Men det er ikke alle fartoverskridelser, der er acceptable. Mens det er helt ok at køre lidt for stærkt, fordømmer nogle af interviewdeltagerne de rigtig store hastighedsoverskridelser. Det kommer blandt andet til udtryk gennem holdningen til bødestørrelser. Bødestørrelserne bør være relativt små for små forseelser, mens de bør hæves for de store forseelser:

”Der er for høje bøder for de små fartforseelser. Det burde være dyrere at køre meget for stærkt, men ikke så meget for kun at køre lidt for stærkt.”

Mand, 42 år, Sønderborg

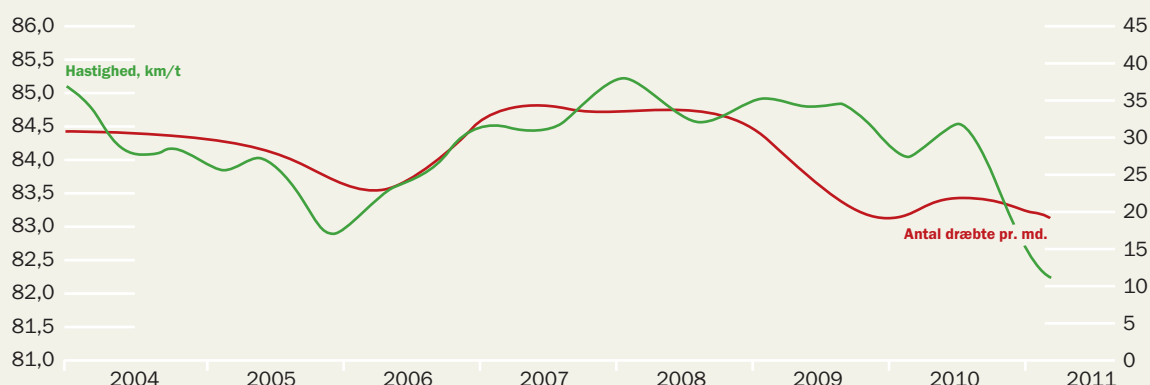
Samme tendens til mindre accept af de helt store fartoverskridelser ses i den adfærd, danskerne fortæller om her i spørgeskemaundersøgelsen. I figur 12 ses, at mens en del kører lidt for stærkt, kører væsentligt færre meget for stærkt.

FAKTA: Fart er farligt

Danskernes tilsyneladende afslappede forhold til fartoverskridelser matcher ikke det, vi ved om konsekvenserne af at køre for stærkt. Ulykkesstatistikker og eksperter bevidner, at selv små fartoverskridelser indebærer store risici. Derfor udgør danskernes syn på fartoverskridelser en udfordring.

Risikoen for uheld forøges væsentligt, jo stærkere man kører. Det viser såvel international som dansk forskning på området. Hastigheden påvirker både risikoen for uheld og alvorligheden af uheldet. Sammenhængen mellem hastighed og uheldsrisiko kan sættes på matematisk formel – en såkaldt potensfunktion (”Potensmodellen”). Se figur 13. Potensmodellen viser, at hastighedsoverskridelser medfører en drastisk forøget risiko for uheld, som involverer dræbte, tilskadekomne og materielskade. Samtidig viser figuren, at risikoen for ulykker med døden til følge og alvorligt tilskadekomne stiger forholdsomt mere end risikoen for at komme lettere til skade og for materielskade. Hvis man for eksempel kører 94 km/t på en

Antallet af dræbte følger gennemsnitshastigheden



Figur 15: Antallet af trafikdræbte følger hastighedsudviklingen: Jo stærkere der køres, jo flere mennesker bliver dræbt i trafikken og omvendt, og jo mere gennemsnitshastigheden sænkes, jo færre bliver dræbt i trafikken.

MM Kilde: Vejdirektoratet.

strækning, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t, mere end fordobles risikoen for uheld med dødelig udgang.

Når vi sammenligner kørsel med høj hastighed og kørsel under påvirkning af alkohol, viser det sig, at den øgede risiko ved høj fart kan sammenlignes med risikoen ved en alkoholpromille. Se figur 14. Hvis hastighedsgrænsen for eksempel er 60 km/t, svarer en hastighed på 65 km/t til en promille på 0,5, en hastighed på 70 km/t svarer til en promille på 0,8, og en hastighed på 75 km/t svarer til en promille på 1,2. Denne sammenhæng gør danskernes stærke afstandstagen til spirituskørsel - men generelle accept af hastigheds-overskridelser - endnu mere paradoksal.

Denne klare sammenhæng mellem fart og risiko for ulykker afspejles også i figur 15, som viser, at der er en klar sammenhæng mellem gennemsnitshastigheden og antal dræbte. Når vi kører stærkere, dør flere i trafikken. Når vi sætter farten ned, dør færre i trafikken.

Fartgrænserne er til forhandling

I flere situationer er det i danskernes øjne legitimt at opfatte fartgrænserne som vejledende - ikke som definitive. Mange danskere kører ofte for stærkt, og der er mange forskellige omstændigheder, der ifølge danskerne kan legitimere, at man ser stort på fartgrænserne. Denne undersøgelse har blotlagt flere eksempler på bortforklaringer af de hyppige fartoverskridelser. Danskerne henviser blandt andet til egne evner og rutine i trafikken, vejens beskaffenhed og de andre bilisters adfærd, når de skal legitimere fartoverskridelser. De selvbevidste danske bilister lader til at mene, at de er dygtige nok til selv at skabe et overblik over, hvad den passende hastighed er i en given situation. De kan godt selv vurdere.

"Danmark er et svært land, fordi vi ikke har autoritetstro. Vi synes godt selv, at vi kan vurdere, hvor stærkt man må køre. Det er den generelle holdning. Danskerne synes selv, at de kan sætte deres egne regler."

Kvinde, 32 år, København

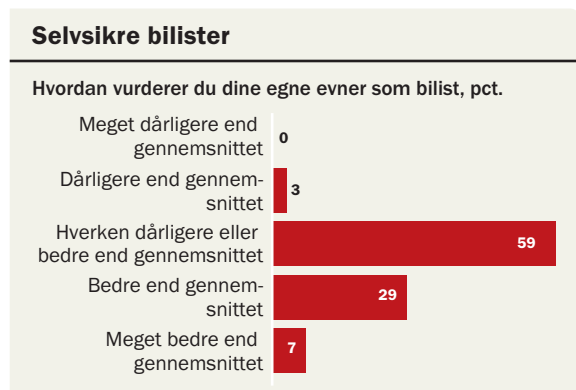
Er fart status?

Mandag Morgen og TrygFondens undersøgelse viser, at overskridelser af fartgrænserne er til en vis grad accepteret i befolkningen. Mens spirituskørsel møder udbredt fordømmelse, er danskerne anderledes tolerante over for fartoverskridelser. Kan det skyldes, at samfundets bedsteborgere er nogle af de værste til at se stort på fartgrænserne?

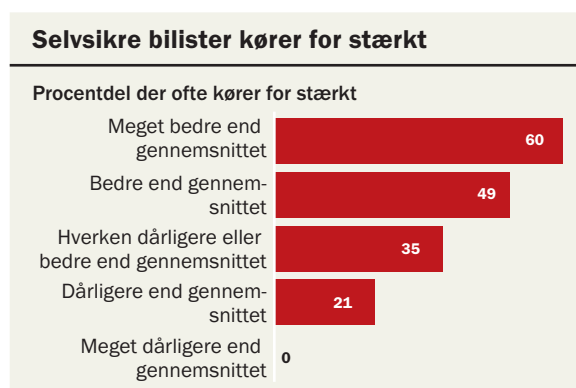
Nogle af de grupper i befolkningen, der er mest tilbøjelige til at svare, at de kører for stærkt, er også de grupper, der på en række parametre har en høj socioøkonomisk status. Analyserne viser, at personer på arbejdsmarkedet med høj indkomst er mere tilbøjelige til at overskride fartgrænserne end grupper med lavere indkomst og grupper uden for arbejdsmarkedet.

Denne sammenhæng slår stærkt igennem i analyserne - også når der kontrolleres for alder, køn, uddannelse og andre faktorer. I den højeste indkomstgruppe, der har en årlig husstandsindkomst på 900.000 kr. eller derover, angiver næsten halvdelen, at de meget ofte eller ofte kører for stærkt. Dette gælder kun for knap en tredjedel af danskerne med en husstandsindkomst på under 200.000 kr.

En nøgle til at forstå danskernes milde øjne på fartoverskridelser ligger derfor måske i at nogle af dem, der kører for stærkt, er samfundets mest velhavende og ressourcestærke grupper. Vi ser jo også jævnligt i medierne, at medlemmer af samfundets elite kører for stærkt. Fremtrædende politikere og medlemmer af kongehuset er flere gange blevet taget i at køre hurtigere, end fartgrænserne tillader. Hvis danskernes tilgang til det at køre for stærkt skal ændres, er det måske nødvendigt med andre rollemodeller?



Figur 16: Næsten alle danskere vurderer, at de er gennemsnitlige eller bedre end gennemsnitlige bilister. Kun tre pct. af danskerne vurderer, at de er dårligere bilister end gennemsnittet.



Figur 17: Der er en sammenhæng mellem, hvor god en bilist man selv synes, at man er, og tilbøjeligheden til at køre for stærkt: Bilister, der vurderer, at egne evner er bedre end gennemsnittet, er mere tilbøjelige til at køre for stærkt.



Figur 18: Der er en sammenhæng mellem, hvor ofte man kører bil, og hvor tilbøjelig man er til at køre for stærkt: Bilister, der kører bil hver dag, er mere tilbøjelige til at køre for stærkt.



Figur 19: Trafikanter, der bruger cyklen i den daglige transport, har ikke lige så stor tilbøjelighed til at køre for stærkt.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Gode bilister må da gerne køre for stærkt

Hvis man er en god og rutineret bilist, er det i danskernes øjne legitimt, at man kører hurtigere end tilladt:

”Jeg har en ven, der kører for stærkt, til gengæld kører han godt og sikkert. Så ham ville jeg ikke sige noget til.”

Mand, 29 år, København

Dygtighed bag rattet kan dække over flere ting, eksempelvis ens evner som bilist, hvor ofte man kører bil, og hvor længe man har haft kørekort. Uanset hvilke af disse elementer man kigger på, er tendensen klar: Jo bedre og mere rutineret man føler sig som bilist, jo oftere kører man for stærkt.

Vi er gode bilister – synes vi selv

Danske bilister har over en bred kam høje tanker om deres egne evner som bilist.

”Mon ikke alle synes, de er en god bilist – ud fra egne normer?”

Mand, 21 år, København

Langt de fleste bilister vurderer, at deres egne evner enten er på niveau med den gennemsnitlige danskers eller bedre. Flere end en tredjedel (36 pct.) af danskerne vurderer, at deres egne evner som bilist er enten bedre eller meget bedre end gennemsnittets. Knap seks ud af ti bilister mener, at deres evner er på niveau med gennemsnittets. Og kun meget få (tre pct.) vurderer, at deres evner er dårligere eller meget dårligere end gennemsnittets. Se figur 16.

Blandt de bilister, der vurderer, at de er meget bedre bilister end gennemsnittet, kører 60 pct. ofte for stærkt. Kun 21 pct. af de bilister, der vurderer, at deres egne evner er dårligere end gennemsnittet, angiver, at de ofte kører for stærkt. Og ingen af de bilister, der mener, at de er meget dårligere bilister end gennemsnittet, kører for stærkt. Se figur 17.

Rutine giver også et afslappet syn på fartgrænserne. Personer, der kører bil hver dag eller næsten hver dag, er mere tilbøjelige til at køre for hurtigt end personer, der sjældent kører bil. Næsten halvdelen af de rutinerede bilister overskrider meget ofte eller ofte fartgrænserne. Det samme gælder kun en femtedel af de bilister, der kører i bil mindre end en gang om ugen. Se figur 18.

Rutine i trafikken handler også om, hvorvidt man oftere bruger et andet transportmiddel end bilen i sin daglige transport. Personer, der bruger cyklen som en del af sin daglige transport, har ikke lige så stor tilbøjelighed til at køre for stærkt, som personer, der ikke bruger cyklen i det daglige. Næsten halvdelen af ikke-cyklisterne angiver, at de meget ofte eller ofte kører for hurtigt. Det samme gælder kun for 31 pct. af cyklisterne. Se figur 19. En forklaring kunne være, at når man ofte er en del af de ”bløde trafikanter”, så har man også en bedre forståelse af, at biler i for høj hastighed er en risikofaktor.

Rutine handler også om, hvor længe man har kørt bil – det vil sige, hvor længe man har haft kørekort. Jo flere år man har haft kørekort, des oftere angiver man, at man

overskrider hastighedsgrænserne. Det gælder dog kun et vist antal år. Efter ti år med kørekort er der en tendens til, at man i mindre grad overskrider fartgrænserne. Se figur 20.

Samlet set er der et billede af, at de ”gode” bilister oftere kører for stærkt. Det kunne tyde på, at danskerne ikke mener, at fartgrænserne gælder alle. Evner og rutine i trafikken retfærdiggør en del af fartoverskridelserne. Det illustreres tydeligt af, at flere end tre ud af fire af de bilister, som mener, det er acceptabelt, at rutinerede bilister overskrider fartgrænserne, også selv ofte kører for stærkt. Med andre ord: Hvis man synes, det er i orden at køre for stærkt, fordi man er en erfaren bilist, så har man også større tilbøjelighed til selv at køre for stærkt.

Vi kører efter forholdene

Der er flere konkrete situationer, der kan retfærdiggøre fartoverskridelser. Undersøgelsen viser, at der er nogle vejtyper og nogle situationer, hvor det ifølge danskerne er mere i orden at køre for stærkt end andre.

Flest danskere bakker op om at køre for stærkt på motorveje uden tæt trafik med en fartbegrænsning på 110 km/t eller på en helt lige landevej med frit udsyn. To ud af tre danskere mener, at det er i orden at køre 10 km/t for stærkt på disse to strækninger. Knap halvdelen af danskerne er enige i, at det er i orden at køre 10 km/t for stærkt på landevejene om natten. Færrest danskere bakker op om at køre for stærkt på veje, hvor hastigheden er begrænset til 50 km/t. Se figur 21.

Flere danskere er åbne om, at der er vejtyper, hvor man godt kunne køre hurtigere, end fartgrænserne tillader. 46 pct. af danskerne tilkendegiver, at de ofte kører på veje, hvor det efter deres egen mening ville være forsvarligt at køre for stærkt. Blandt de 46 pct. kører 63 pct. ofte for stærkt. Det viser, at der er en sammenhæng mellem bilistens vurdering af vejene og tilbøjeligheden til at køre for stærkt.

Dermed bekræftes konturerne af mange danskeres pragmatiske forhold til fartgrænserne: Vi vurderer i nogen grad selv, hvor hurtigt vi bør køre. I interviewene hedder det sig, at vi ”kører efter forholdene”:

“Alle har en regulator i forhold til færdselsloven. Du skal også køre efter forholdene. Man kan ikke kun måle op mod hastighedsgrænserne. Sådan kan man ikke sætte det op. Nogle gange er det ok at køre for stærkt. Det handler om forholdene.”

Kvinde, 49 år, København

De andre kører jo også for stærkt

Danskerne bruger også hinanden til at retfærdiggøre fartoverskridelser. Mere end ni ud af ti danskere vurderer, at danskerne ofte eller meget ofte kører for stærkt (se figur 22), og den forestilling er sandsynligvis med til at legitimere deres egne hastighedsoverskridelser.

De bilister, der selv kører for stærkt, er også mere tilbøjelige til at mene, at alle de andre kører for stærkt. Flere end fire ud af ti af de personer, der oplever, at den gennemsnitlige bilist ofte eller meget ofte kører lidt stærkere end tilladt, angiver også selv, at de ofte eller meget ofte kører for stærkt. Se figur 23.

Samme billede ses blandt de bilister, hvis venner ofte kø-

Farten topper efter 5-9 år

Procentdel, der ofte kører for stærkt



Figur 20: Jo længere tid man har haft kørekort, jo mere tilbøjelig er man til at køre for stærkt. Sammenhængen knækker dog, når man har haft kørekort i 10 år, hvorefter tilbøjeligheden til at køre for stærkt mindskes.

Nogle gange er det ok at køre for stærkt

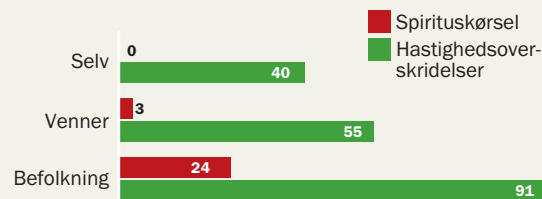
Det er i orden at køre 10 km/t for stærkt..., pct



Figur 21: Der er nogle steder, hvor det er mere i orden at køre 10 km/t for stærkt end andre steder. Færrest danskere synes, det er i orden at køre 10 km/t for stærkt i byerne, mens flere synes, det er i orden uden for byerne.

Alle kører for stærkt

Procentdel, der ofte kører spirituskørsel/for stærkt



Figur 22: Ni ud af ti danskere mener, at den gennemsnitlige bilist ofte kører for stærkt, mens 40 pct. tilkendegiver, at de ofte selv kører for stærkt. Sammenlignende mener 24 pct., at den gennemsnitlige bilist ofte kører spirituskørsel, mens ingen selv angiver, at de ofte kører spirituskørsel.

MM Kilde: Mandag Morgen.

De andre gør det jo også...

Procentdel, der ofte kører for stærkt

Meget ofte/ofte	42
Indimellem/sjældent	11
Meget sjældent/aldrig	20

Figur 23: Bilister, der mener, at alle de andre ofte kører for stærkt, har større tilbøjelighed til at køre for stærkt. Blandt de danskere, der mener, at den gennemsnitlige bilist ofte eller meget ofte kører for stærk, kører 42 pct. selv ofte for stærkt.

MM Kilde: Mandag Morgen.

rer for stærkt. Hvis man mener, at ens venner ofte kører for stærkt, har man også større tilbøjelighed til selv at køre for stærkt. Knap seks ud af ti blandt de personer, der vurderer, at deres venner ofte eller meget ofte kører lidt stærkere end tilladt, angiver også selv, at de ofte eller meget ofte kører for stærkt.

Således tydeliggøres det andet paradoks. Hastigheds-overskridelser er tilsyneladende en nationalsport, og en del af danskerne mener ligefrem, at det er blevet mere acceptabelt at køre for stærkt. Det tyder altså på, at danskerne mener, at fartgrænserne er vejledende. Det er imidlertid paradoksalt, for al viden på området viser, at selv de mindste fartoverskridelser kan få fatale konsekvenser:

Andet paradoks:

Fart er en fast del af den danske trafikultur
– også selv om det er meget farligt.

Maskulin fart

Der er en markant forskel på kønnene, når vi taler om hastighedsoverskridelser. Generelt kører mændene hurtigere end kvinderne, og mændene ser også sig selv som bedre bilister end kvinderne.

Næsten hver anden mand svarer, at de ofte eller meget ofte overskrider fartgrænserne. Dette gælder kun for en tredjedel af kvinderne.

Mænd har også større tiltro til egne evner bag rattet. Halvdelen af mændene ser sig selv som en bedre bilist end gennemsnittet. Dette gælder kun en fjerdedel af kvinderne. Samtidig er der også en overvægt af mænd, der mener, at de selv kan bedømme, om vejen er egnet til at køre hurtigere, end man officielt må. I det hele taget viser undersøgelsen, at mændene i højere grad end kvinderne ser fartgrænserne som vejledende frem for faste.

På trods af – eller måske nærmere på grund af – mændenes store tiltro til egne evner, viser statistiken, at mænd er farligere i trafikken end kvinder. Mænds totalrisiko lyder på 0,82, mens kvinders totalrisiko ligger på 0,64. Det vil sige, at mænd udgør en større risiko for sig selv og andre, end kvinder gør. Se figur 34 for en forklaring af begrebet totalrisiko.

TREDJE PARADOKS: DANSKERNE TROR, AT TRAFIKKEN ER FARLIGST I BYERNE – MEN ULYKKERNE SKER MEST PÅ LANDET

Danskerne vurderer, at trafikken er farligst inde i byerne, og derfor får de trafikmæssige farer, der lur i byerne, størst opmærksomhed. Det kommer til udtryk på en række områder:

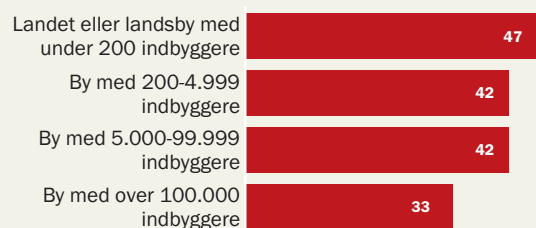
- Færrest synes, at det er i orden at køre for stærkt inde i byerne. Den holdning afspejler sig i danskernes adfærd. Indbyggerne i de mindre byer har størst tilbøjelighed til at angive, at de ofte kører for stærkt, ligesom flere danskere fra Jylland og Fyn end Østdanmark kører for stærkt.
- Danskerne bakker op om større bøder og mere kontrol i byerne. Næsten halvdelen af danskerne bakker op om at hæve bødestørrelserne i byerne, og flere end syv ud af ti mener, at hastigheds-kontrollerne bør intensiveres i byerne.
- Mens fartgrænserne gerne må hæves ude på landet, bakker de færreste op om, at de hæves inde i byerne. 81 pct. af danskerne mener, at fartgrænserne i byerne bør fastholdes, som de er i dag, mens over halvdelen mener, at fartgrænserne bør hæves på lande- og motorveje.

Trafikstatistikkerne viser imidlertid, at langt de fleste ulykker sker på landet. I de sidste ti år er ca. 70 pct. af alle trafikdræbte blevet slået ihjel i landzonerne. Der sker også forholdsmeæssigt flere trafikulykker i Jylland og på Fyn end på Sjælland, hvis man ser antallet af ulykker i forhold til indbyggertallet. Dermed er det paradoksalt, at danskerne tror, at trafikken er farligst inde i byerne, for ulykkerne sker mest på landet.

Imidlertid er danskernes agtpågivenhed over for høje hastigheder inde i byerne en naturlig reaktion. De mange bløde trafikanter minder hele tiden trafikanterne om, hvilke fatale konsekvenser høj fart kan få inde i byen. Omvendt er det let at blive fartblind, når man kører på lange, lige landeveje, hvor vejkruds og modkørende ikke forekommer så tit.

Fartglade landboer

Procentdel, der ofte kører for stærkt



Figur 24: Personer, der bor på landet eller i en landsby med færre end 200 indbyggere, er mere tilbøjelige til at angive, at de kører for stærkt, end personer, som bor i større byer.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Det vilde vesten

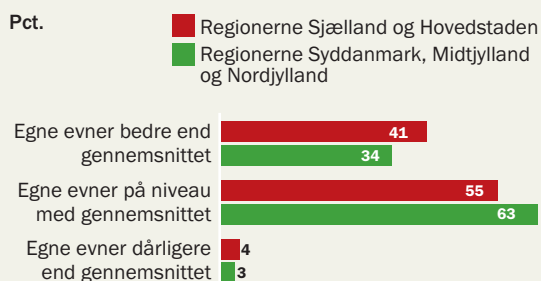
Procentdel, der ofte kører for stærkt



Figur 25: Personer, der bor øst for Storebælt, har mindre tilbøjelighed til at angive, at de kører for stærkt, end personer, der bor vest for Storebælt.

MM Kilde: Mandag Morgen.

De beskedne jyder



Figur 26: Personer fra Sjælland og hovedstadsregionen angiver i højere grad end personer fra Jylland og Fyn, at deres evner til at køre bil er bedre end gennemsnittets. Til gengæld er der en overvægt blandt personer fra Jylland og Fyn, der mener, at deres evner som bilist er på niveau med gennemsnittet.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Vi vil holde farten nede i byerne

Danskerne er særligt opmærksomme på at holde hastigheden nede i byerne. Når danskerne som vist i figur 21 forholder sig til forskellige vejsscenerier, synes færrest, at det er i orden at køre for stærkt inde i byerne. Kun en femtedel af danskerne mener, at det er i orden at køre for stærkt inde i byerne – heller ikke selv om der ikke er fodgængere eller cyklister. Derimod vurderer to ud af tre danskere, at det er i orden at køre for stærkt på motorveje uden tæt trafik eller på en lige landevej.

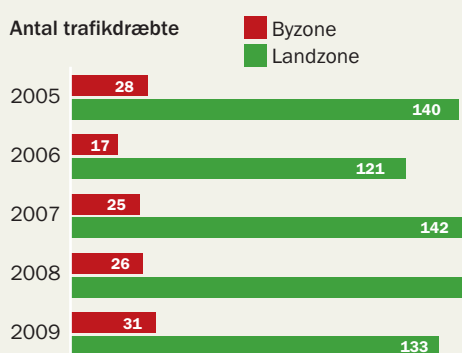
”Man kører for stærkt ude på landet, hvor der er godt sigte. Der er jo ikke nogen.”

Mand, 37 år, Sønderborg

Danskernes holdning til fartoverskridelser inde i byerne afspejler sig også i deres adfærd i trafikken. Indbyggere på landet og i mindre byer angiver nemlig i højere grad end indbyggerne i større byer, at de overskrider fartbegrænsningerne. Næsten halvdelen af indbyggerne i de små byer kører ofte for stærkt, mens kun knap en tredjedel af indbyggerne i Danmarks største byer angiver, at de ofte eller meget ofte kører for stærkt. Jo mindre en by man bor i, jo større tilbøjelighed har man tilsyneladende til at køre for stærkt. Se figur 24.

Tilsvarende kører flere af indbyggerne vest for Storebælt for stærkt. Mens 44 pct. af indbyggerne i Vestdanmark

Trafikken er farligst på landet



Figur 27: Trafikulykker med døden til følge forekommer oftere i landzoner end i byzoner.

MM Kilde: Danmarks Statistik.
Note: Figuren henviser til trafikdræbte bilister.

angiver, at de ofte eller meget ofte kører for hurtigt, gælder det samme for kun 35 pct. af indbyggerne i Østdanmark. Se figur 25.

Undersøgelsen viser, at Storebælt markerer en kulturel grænse, når man taler om at køre for stærkt. Set i forhold til de fem regioner er indbyggerne i Region Hovedstaden mindst tilbøjelige til at angive, at de kører for stærkt. Region Midtjylland er derimod den region, hvor den største procentdel af indbyggerne angiver, at de meget ofte eller ofte overskrider fartbegrænsningerne. Knap halvdelen af indbyggerne i Region Midtjylland svarer, at de ofte eller meget ofte kører for hurtigt.

På trods af jydernes tilbøjelighed til at køre for stærkt er jyderne og fynboerne lidt mere kritiske over for egne evner i trafikken end sjællænderne. Hvor 4 ud af 10 "østdanskere" synes, at de kører bedre end gennemsnittet, er det kun en tredjedel af jyderne og fynboerne, der synes, at de kører bedre end gennemsnittet. Se figur 26.

FAKTA: Trafikken er farligst på landet

Danskernes store fokus på fartoverskridelser inde i byerne er imidlertid paradoksalt, fordi ulykkesstatistikkerne viser, at de fleste ulykker finder sted på landet. I de sidste ti år er ca. 70 pct. af alle trafikdræbte blevet slået ihjel i landzonerne.

I perioden 2005-2009 var trafikulykker med dødelig udgang væsentligt overrepræsenteret i landzonerne frem for byzonerne. Der er registreret mindst fire gange så mange trafikdrab årligt på landet frem for i byen. Se figur 27.

Der sker også forholdsvis mange trafikulykker vest for Storebælt end på Sjælland, hvis man ser antallet af ulykker i forhold til indbyggertallet. 71 procent af samtlige trafikulykker sker vest for Storebælt, hvor kun 54 procent af befolkningen bor. Se figur 28.

Indsatsen i byerne har topprioritet

Den kollektive opfattelse af, at trafikken i byområderne er farligst, betyder, at danskerne er meget indstillede på at straffe trafiksyndere hårdere og kontrollere mere intensivt i byzoner end på landet.

Næsten halvdelen af danskerne er for eksempel villige til at hæve bøderne inde i byerne. Sammenlignet med lande- og motorveje er der langt større opbakning til at hæve bødestørrelserne inde i byerne. Kun hhv. 21 og 22 pct. bakker op om større bøder for hastighedsforseelser begået på motor- og landeveje. Se figur 29.

Det er også udelukkende i byerne, at et flertal i befolkningen ønsker at intensivere hastighedskontrollerne. 72 pct. af danskerne mener, at kontrollerne i byområderne burde intensiveres. Til sammenligning ønsker kun 40 pct. mere hastighedskontrol på landevejene, og kun 29 pct. ønsker mere hastighedskontrol på motorvejene. Se figur 30.

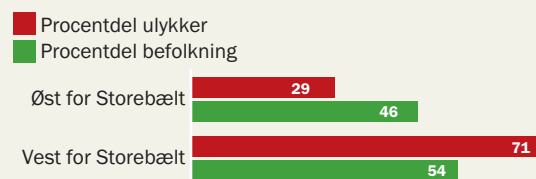
Under interviewene var deltagerne også enige om, at der er mest valuta for pengene, hvis politiet kontrollerer i byerne frem for på landet:

"Det er jo også os skattebetalere, der skal betale til, at der står nogle politibetjente klar ude på landet på en mørk vej for at snappe et par enkelte. Det har vi jo ikke ressourcer til."

Kvinde, 20 år, København

Der er farligst i Vestdanmark

Ulykker i forhold til befolkningsandel, pct

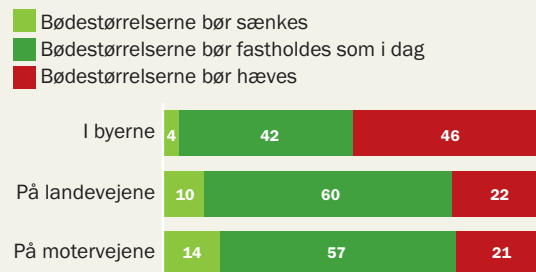


Figur 28: Set i forhold til befolkningstallet sker der forholdsvis mange trafikulykker vest for Storebælt end øst for Storebælt.

MM Kilde: Danmarks Statistik.

Større bøder i byerne

Holdning til bødestørrelserne, pct



Figur 29: Flere danskere bakker op om at hæve bøderne for hastighedsoverskridelser begået inde i byerne end på land- og motorveje. 46 pct. mener, at bøderne skal hæves i byerne, mens eksempelvis 22 pct. mener, at bøderne skal hæves på landevejene.

MM Kilde: Mandag Morgen.

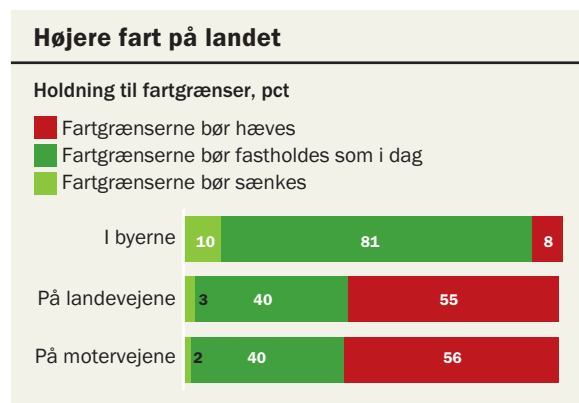
Mere kontrol i byerne

Holdning til hastighedskontrol, pct



Figur 30: Et flertal af danskerne mener, at hastighedskontrollerne inde i byerne bør intensiveres. Til sammenligning mener 40 pct., at hastighedskontrollerne skal intensiveres på landevejen, og 29 pct. mener, at de skal intensiveres på motorvejene.

MM Kilde: Mandag Morgen.



Figur 31: Et flertal af danskerne mener, at hastighedsgrænserne bør hæves på land- og motorveje. Til sammenligning mener kun 8 pct. af danskerne, at fartgrænserne skal hæves inde i byerne. Her er der tværtimod bred opbakning til at fastholde hastighedsgrænserne, sådan som de er i dag.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Danskernes holdning til fartgrænserne viser også et stort fokus på byens trafikale farer. Mens over halvdelen af danskerne mener, at fartgrænserne godt kunne sættes op på lande- og motorveje, synes kun 8 pct., at fartgrænserne bør sættes op inde i byerne. Flere end otte ud af ti danskere mener, at fartgrænserne i byerne er passende, og 10 pct. af danskerne mener endog, at fartgrænserne godt kunne sættes ned inde i byerne. Se figur 31.

Således tegnes billedet af det tredje paradoks. Danskerne vurderer, at trafikken er farligst i byerne. Her bør man overholde fartgrænserne, ligesom danskerne er med på at hæve både bødestørrelserne og kontrolniveauet i byerne. Trafikstatistikkerne viser imidlertid, at langt de fleste alvorlige ulykker sker på landet. I de sidste ti år er ca. 70 pct. af alle trafikdræbte blevet slået ihjel i landzonerne:

Tredje paradoks:

Danskerne tror, at trafikken er farligst i byerne
– men ulykkerne sker mest på landet.

FJERDE PARADOKS: DANSKERNE TROR, AT ÆLDRE BILISTER ER FARLIGE – MEN FAKTISK KØRER DE ÆLDRE BEDRE END DE YNGRE

Ifølge danskerne udgør de ældste bilister en af de farligste bilisttyper:

- Næsten halvdelen af danskerne mener, at bilister over 70 år er særligt farlige.
- Fire ud af ti danskere mener, at man bør sænke det obligatoriske helbredstjek fra 70 til 60 år.

Imidlertid har de ældre bilister mindre tilbøjelighed til at køre for stærkt, end yngre bilister har, ligesom risikoanalyser peger på, at ældre bilister slet ikke lever op til danskernes fordomme:

- Ældre trafikanter er involverede i færre ulykker end andre aldersgrupper.
- Ældre bilister er ofte dygtige til at køre bil.
- Ældre bilister er mindre risikovillige og kører mere hensynsfuldt end yngre medtrafikanter.
- Ældre bilister kører sjældnere for stærkt, og de kører sjældnere spirituskørsel.

Endnu flere danskere, 56 pct., mener imidlertid, at de unge mænd udgør en særlig fare i trafikken. Modsat fordommen om de ældre bilister *bekræfter* risikostatistikkerne, at de unge mænd udgør en særligt farlig type bilist. Unge, mandlige bilister udgør en betydeligt større risiko både for sig selv og for andre, end ældre aldersgrupper gør.

Vi tror, at de ældre er farlige

Der er en udbredt forestilling blandt danskerne om, at de ældre bilister er usikre bilister. 45 pct. af danskerne angiver, at bilister over 70 år er de farligste i trafikken. Se figur 32. De gamle bilister har ry for at skabe usikkerhed i trafikken, fordi de kører dårligere end andre bilister. Det kan få medtrafikanter til at foretage mindre fornuftige handlinger i trafikken af ren irritation:

”Jeg er træt af gamle. Jeg mister tålmodigheden og tager nogle chancer.”

Kvinde, 32 år, København

En anden udbredt forestilling om de ældre er, at de har en langsommere reaktionshastighed i trafikken og derfor udgør en større risiko for andre:

”De farligste er dem med blød hat og sixpence, hvor lille-mor sidder ved siden af. De er ikke så sikre, de er gamle.”

Kvinde, 56 år, Sønderborg

Når danskerne skal vurdere nye trafiktiltag, er der en vis opbakning til at sænke den obligatoriske alder for helbredstjek blandt de ældste bilister. 41 pct. af danskerne mener, det er en god ide at sænke alderen fra 70 til 60 år. Se figur 38.

FAKTA: De ældre kører bedst

Imidlertid har de ældre bilister i denne undersøgelse mindre tilbøjelighed til at køre for stærkt set forhold til de yngre aldersgrupper. Mens 45 pct. af de 18-49-årige ofte kører for stærkt, gælder dette kun 28 pct. af de 50-65-årige. Se figur 33.

Idet der er en stærk sammenhæng mellem hastighed og ulykker, tyder disse tal på, at danskerne tager fejl vedrørende de ældre bilister.

Statistikkerne bekræfter, at danskernes forestillinger om de farlige, ældre bilister ikke er rigtige. En rapport fra 2010 fra DTU Transport viser, at ældre trafikanter generelt er involverede i færre ulykker end andre aldersgrupper. Rapporten peger på, at de ældre bilister ofte er dygtige til at køre bil på grund af deres lange erfaring, og at de kører mere hensynsfuldt. Samtidig er ældre bilister ikke så risikovillige som deres yngre medtrafikanter, ligesom de sjæld-

nere kører for stærkt og sjældnere kører spirituskørsel.

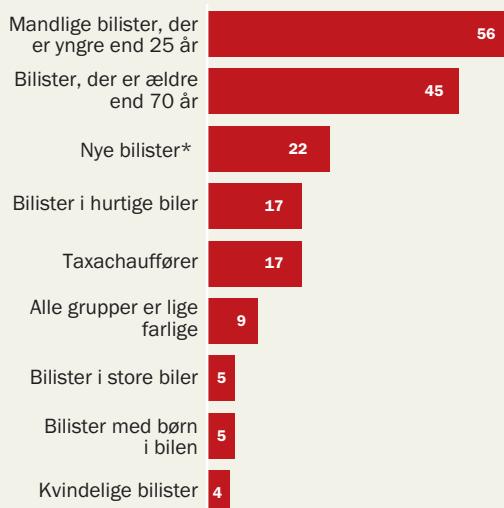
Rapporten viser dog også, at de ældre trafikanter har en større risiko for at komme til skade i trafikken. Det handler blandt andet om, at ældre er mere skrøbelige og derfor lettere kommer til skade. Samtidig kører ældre bilister ofte i biler af ældre dato, som ikke yder den samme sikkerhed for fører og passagerer som nyere, mere trafiksikre biler.

De unge mænd er til gengæld farlige

Ifølge danskerne udgør de unge mandlige bilister sammen med de ældre bilister de to farligste typer af bilister. 56 pct. af danskerne mener, at mandlige bilister under 25 år er særligt farlige i trafikken. Se figur 32.

De unge og de ældre er farlige

Hvem er særligt farlige i trafikken?, pct



Figur 32: Flest danskere mener, at de mandlige bilister under 25 og de ældre bilister over 70 år udgør to særligt farlige bilisttyper. Flere end halvdelen mener, at de unge mænd er farlige, og knap halvdelen mener, at de ældre er farlige.

Kilde: Mandag Morgen.

*Note: Bilister, der har erhvervet deres kørekort inden for de seneste to år.

"De farligste er de unge mænd med hormoner i blodet."

Kvinde, 40 år, København

Spørger man de unge mænd selv, mener de dog ikke, at de oftere kører for stærkt end mænd i andre aldersgrupper. Lidt flere end halvdelen af de 18-24-årige mænd angiver, at de meget ofte eller ofte kører for hurtigt. Og det billede ændrer sig ikke, før vi når op til 50-årsalderen. Mændene i aldersgrupperne 25-34 år og 35-49 år angiver nemlig i lige så høj grad som de 18-24-årige, at de ofte eller meget ofte kører for stærkt. Se figur 34.

Det vil sige, at ud fra de unge mandlige bilisters egen vurdering har danskerne ikke ret i, at de unge mænd udgør en særligt stor risiko, fordi de kører for stærkt. Imidlertid tegner risikoberegninger et væsentligt anderledes billede. En analyse fra DTU Transport viser, at de unge, mandlige bilister udgør en betydeligt større risiko både for sig selv og for andre, end ældre aldersgrupper gør.

De 18-19-årige unge mænd har en såkaldt totalrisiko på cirka 9 (tallet her er dog behæftet betydelig usikkerhed) og de unge kvinder i samme aldersgruppe har en totalrisiko på cirka 3. Det betyder, at den 18-19-årige mandlige bilist har en beregnet risiko for cirka 9 dræbte og alvorligt tilskadekomne per 10 mio. km., han kører. Den 18-19-årige unge kvinde har derimod "kun" en beregnet risiko for cirka 3 dræbte og alvorligt tilskadekomne per kørt 10 mio. km. Dermed udgør unge mandlige bilister en markant større risiko for sig selv og andre end unge kvindelige bilister.

Hvis man ser bort fra kønsforskelle, udgør de unge bilister en stor risiko i trafikken. Ikke nok med at de unge bilister har større risiko for at skade sig selv end andre bilister (egenrisikoen) – de unge udgør tilmed en kæmpe stor risiko for andre trafikanter (totalrisikoen). Se figur 35.

Tallene viser, at 18-19-åriges beregnede totalrisiko ligger på 7,28, og at de 20-24-åriges totalrisiko er 2,34. Til sammenligning har eksempelvis den 45-54-årige bilist kun en risiko for 0,44 dræbte og alvorligt tilskadekomne per 10 mio. km, vedkommende kører. Bilister op til 25-årsalderen udgør ifølge DTUs tal mindst dobbelt så stor en risiko for sig selv og andre set i forhold til enhver anden aldersgruppe.

Set i lyset af DTUs risikoanalyse har danskerne ret i, at de unge mænd er de farligste bilister. Samme tendens ses i Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, hvor unge trafikanter udgør et særskilt indsatsområde. Risikostatistikkerne bekræfter altså, at de unge mænd udgør en særligt farlig type bilist, mens de ældre faktisk kører bedre bil, end mange tror. Dermed illustreres det fjerde paradoks:

Fjerde paradoks:

Danskerne tror, at ældre bilister er farlige – men faktisk kører de ældre bedre end de yngre.

Lovlydige ældre

Procentdel, der ofte kører for stærkt



Figur 33: Ifølge danskernes egne udsagn er personer under 50 år mest tilbøjelige til at køre for stærkt. Danskere i aldersgruppen 50-65 år er mindst tilbøjelige til at køre for stærkt.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Mænd sænker farten efter 50

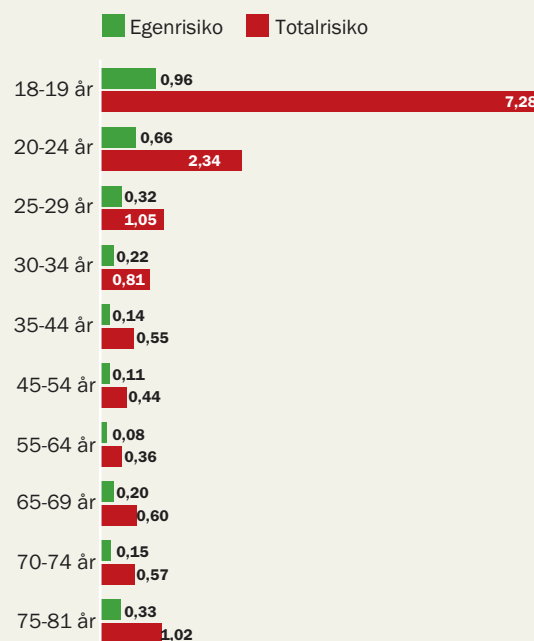
Procentdel, der ofte kører for stærkt



Figur 34: De unge mænd har ikke større tilbøjelighed til at køre for stærkt end andre aldersgrupper op til 50 år. Mænd i aldersgruppen 50-65 år har mindst tilbøjelighed til at køre for stærkt.

MM Kilde: Mandag Morgen.

De unge er farligst



Figur 35: Unge bilister udgør en væsentligt større risiko både for sig selv og for andre i trafikken set i forhold til andre aldersgrupper.

MM Kilde: DTU Transport.

Note: Personbilisters totalrisiko er den risiko, bilisterne udgør for sig selv og for andre trafikanter. Egenrisikoen er den risiko, bilisterne udgør for sig selv.

FEMTE PARADOKS: DANSKERNE BAKKER OP OM KONTROL OG REGULERING – OGSÅ SELV OM DE FLESTE SAMTIDIG BRYDER LOVEN VED AT KØRE FOR STÆRKT

Kontrol og regulering er traditionelt ikke kontroversielt på trafikområdet, og det viser sig da også, at danskerne bakker op om forskellige typer af indgriben i trafikken, som sikrer – og gerne øger – trafiksikkerhedsniveauet. Danskernes opbakning til kontrol og regulering i trafikken viser sig på flere områder:

- Meget få danskere mener, at der er for meget kontrol med bilisterne.
- Uanset om man stemmer på blå eller på rød blok, er der opbakning til det nuværende kontrolniveau.
- 62 pct. af danskerne bakker op om opsætning af automatiske trafikkontroller, de såkaldte stærekasser.

Den brede opbakning til det nuværende kontrolniveau er paradoksalt, hvis man tager danskeres egne fart-overskridelser i betragtning. Det er jo tilsyneladende en nationalsport at køre for stærkt herhjemme. Langt de fleste overskrider indimellem hastighedsbegrænsningerne, og danskerne oplever, at det er legitimt at køre for stærkt. Men hastighedsoverskridelser er ulovlige, og derfor skulle man tro, at danskerne var imod kontrol – kontrollen kunne jo ramme én selv. Men tværtimod er der en bred forståelse for, at der skal være kontrol i trafikken til vores alles bedste. De færreste ønsker, at jungleloven skal herske på trafiksikkerhedsområdet.

Vi støtter op om kontrol og regulering

Danskernes opbakning til det nuværende kontrolniveau illustreres af, at de færreste synes, at der er for meget kontrol i dag. Kun 8 pct. er enige i, at der er for meget kontrol af bilisterne, mens et stort flertal på 61 pct. er uenige i, at der i dag er for meget kontrol af bilisterne i Danmark. Se figur 36.

Opbakningen til kontrolniveauet – og endda en skærpelse af det – var også på dagsordenen blandt en del interviewdeltagere, ligesom der er bred enighed om, at kontrol virker:

”Der er generelt for lidt færdselspoliti. Der er ikke noget, der hjælper så godt som sådan en gammel patruljevogn.”

Mand, 40 år, Sønderborg

Når danskerne skal forholde sig til forskellige nye trafikpolitiske tiltag, bakker flere end seks ud af ti op om stærekasser. Se figur 38. Stærekasserne er en automatisk form for kontrol, som man har haft mange positive erfaringer med blandt andet i Norge og Sverige. Stærekasserne har medført en lavere gennemsnitshastighed og dermed færre personskadeulykker.

Blandt interviewdeltagerne var der enighed om, at hastighedskontroller af den type nok skal få folk til at sætte farten ned:

”Man kører mere fornuftigt, når man ser sådan en stærekasse.”

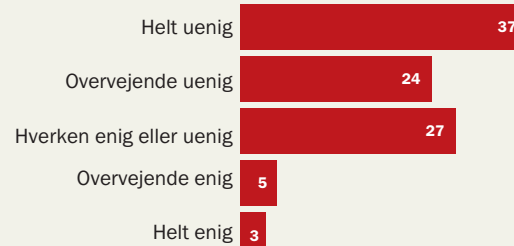
Mand, 39 år, København

Kontrol er altså ikke et politisk stridspunkt. På tværs af alle partier bakker et flertal af vælgerne op om det nuværende kontrolniveau. Se figur 37.

Tendensen i tallene er dog, at flere af rød bloks vælgere afviser, at der er for meget kontrol i trafikken, end blå bloks vælgere. Mindst syv ud af ti af rød bloks vælgere synes ikke, bilisterne kontrolleres for meget. Det samme

Der er ikke for meget kontrol

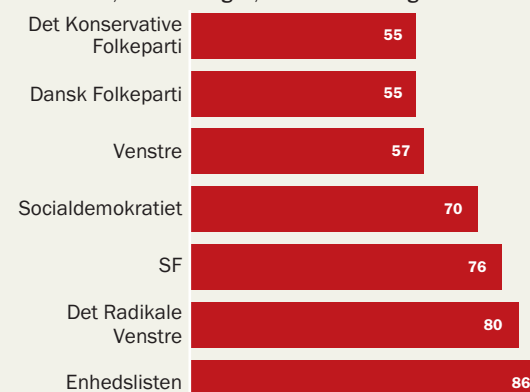
Der er i dag for meget trafikkontrol, pct



Figur 36: Kun meget få danskere (8 pct.) er enige i, at der er for meget kontrol af bilisterne i dag, mens cirka seks ud af ti er uenige i, at der er for meget kontrol.

Tværpolitisk opbakning

Procentdel, der er uenige i, at der er for meget kontrol



Figur 37: Uanset partivalg er flertallet af danskerne uenige i, at der er for meget kontrol af bilisterne.

MM Kilde: Mandag Morgen.

Femte paradoks

gør sig kun gældende for mindst 55 pct. af blå bloks vælgere. Blandt de vælgere, der satte deres kryds ved Venstre ved sidste valg, er 57 pct. eksempelvis uenige i, at der er for meget kontrol af bilisterne. Blandt SFs vælgere er 76 pct. uenige i, at der er for meget kontrol.

Alligevel kører vi ofte for stærkt

Samtidig med den massive opbakning til kontrol har danskerne imidlertid travlt med at bryde de regler, som kontrollen håndhæver. Vi kører for stærkt. Og vi gør det ofte. Som beskrevet i andet paradoks angiver 74 pct. af danskerne, at de indimellem eller oftere kører for stærkt. Og 91 pct. af danskerne mener, at befolkningen som helhed ofte eller meget ofte kører for stærkt. Hvordan kan det så være, at danskerne samtidig bakker så massivt op om kontrol?

En af interviewdeltagerne udtrykker sit ræsonnement således:

”Det er hele tiden en opvejning mellem frihed og kontrol, men hvis det er så omkostningstungt med ulykker, så måske. Det ville være dejligt, hvis vi alle havde en indre kontrol, men det har vi ikke, så ydre kontrol kan være nødvendigt.”

Kvinde, 49 år, København

Set i det lys kan en forklaring på danskernes paradoksale holdning til kontrol og regulering hænge sammen med, at de fleste danskere alligevel anerkender, at trafik-sikkerheden ikke kan hvile på gode intentioner og oplysning alene. Danskerne vil ikke lade jungleloven råde ude på vejene:

”Kontrol er bedre end tillid.”

Mand, 21 år, København

Hvis antallet af dræbte og tilskadekomne ikke skal stige og måske endda skal falde, må der kontrol og regulering til. En af fokusgruppedeltagerne ser eksempelvis gerne, at politiet fyldte mere i gadebilledet og på den måde afskrækkede bilisterne fra at bryde reglerne:

”De skal være mere synlige, så vil det virke afskrækkende.”

Mand, 51 år, Sønderborg

En anden forklaring på danskernes paradoksale holdning til kontrol og regulering kunne være, at de ikke regner med, at den vil ramme dem selv. Som vist tidligere i undersøgelsen mener de fleste danskere, at ”alle de andre” er lovbrudere, uanset om det gælder spirituskørsel eller fartoverskridelser. Det tyder på, at baggrunden for danskernes store opbakning til kontrol og regulering er, at de ikke regner med, at øget kontrol og regulering kommer til at indfange dem selv. Den kommer til at indfange de rigtige syndere ”alle de andre” – ikke ”mig og mine undseelige fartoverskridelser”.

Dermed ses billedet af det femte paradoks. Mætningspunktet for kontrol og regulering er endnu ikke nået, og politikerne har opbakning fra befolkningen til at regulere trafikområdet. Den brede opbakning til det nuværende kontrolniveau er imidlertid paradoksal, for danskerne kører ofte for stærkt. Yderligere kontrol og regulering kunne jo ramme én selv:

Femte paradoks:

Danskerne bakker op om kontrol og regulering – også selv om de fleste samtidig bryder loven ved at køre for stærkt.

DEN FREMADRETTEDE INDSATS

Femte paradoks viser, at de fleste danskere bakker op om kontrol- og reguleringsindsatsen på det trafikpolitiske område. Samtidig tyder det på, at der vil være opbakning til at skærpe kontrol og regulering yderligere. Paletten af muligheder for fremtidens trafikpolitik synes bredspektret, både fordi der er en masse muligheder til rådighed, og fordi danskerne giver opbakning til en del af disse nye muligheder. Det er den gode nyhed.

Til gengæld står politikere og beslutningstagere over for den udfordring, at danskernes virkelighedsopfattelse på trafikområdet er præget af de misforståelser, som denne undersøgelse har kortlagt. Det fjerde paradoks viste, at danskerne tror, at ældre bilister er farlige – men faktisk

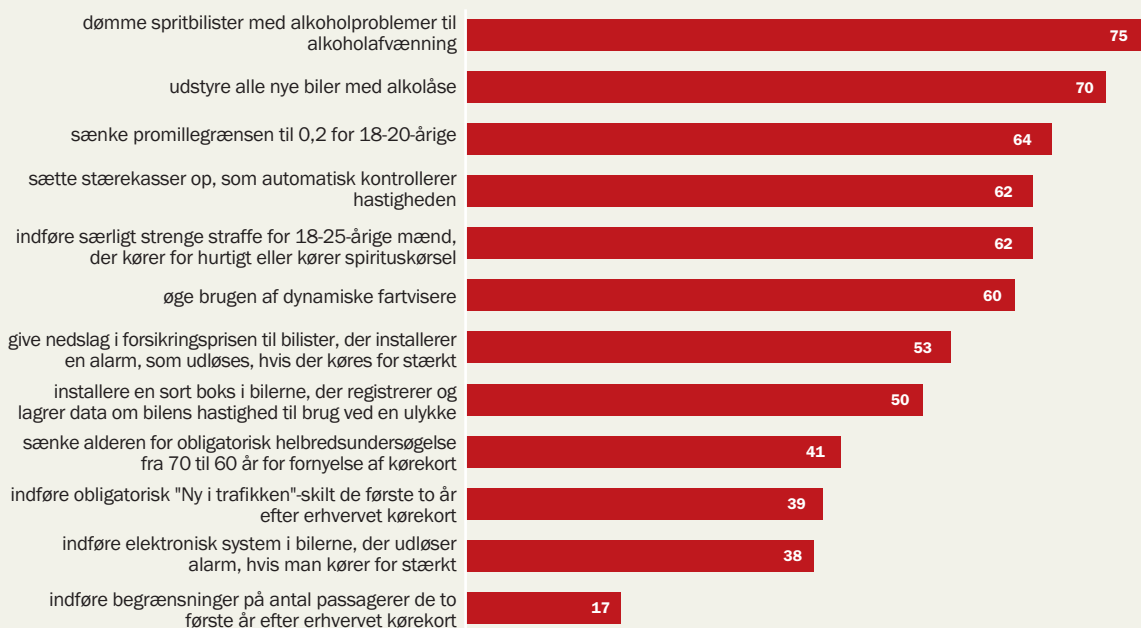
kører de ældre bedre end de yngre. Og det tredje paradoks viste, at danskerne tror, at trafikken er farligst i byerne – men ulykkerne sker i virkeligheden mest på landet.

Den fremtidige indsats på området handler derfor ikke om at iværksætte tiltag, som ligger i umiddelbar forlængelse af, hvad, danskerne tror, er farligst. Det ville potentielt resultere i fejlagtige investeringer. Der er fortsat brug for oplysning og debat på området.

Men undersøgelsen viser også, at der er et bredt politisk handlerum, hvilket sikrer politikerne og trafikken parter gode muligheder for at iværksætte tiltag med befolkningens opbakning. Og det er nødvendigt. For undersøgelsens andet paradoks viste, at fart er en accepteret del

Opbakning til nye tiltag

Procentdel, der mener, at det er en god eller meget god idé, at ...



Figur 38: Danskerne bakker op om forskellige nye tiltag.

af den danske trafikultur – også selv om det er meget farligt. Og det første paradoks viste, at danskernes fordømmende holdning over for spirituskørsel ikke nødvendigvis kommer til udtryk i deres adfærd.

Tag flere løsninger i brug

Mulighederne for fremtidens trafikpolitik er mange, og rigtig mange danskere synes, at det er en god ide at indføre nye tiltag for at højne trafikikkerheden. Se figur 38.

Ny indsats mod spirituskørsel

Det tiltag, flest danskere bakker op om, er muligheden for at dømme spritbilister til behandling. Behandlingsdomme vil være en væsentlig nyudvikling, idet Danmark på nuværende tidspunkt alene straffer og påbyder bilister at deltage i et kursus om alkohol og trafik (A/T-kursus), som ikke har karakter af behandling.

På anden- og tredjepladsen over populære nye trafiktiltag ligger også tiltag målrettet spritbilisme. Syv ud af ti danskere synes, det er en god ide at indføre alkoholåse. En alkoholåse er en teknisk installation til alle køretøjer med en tænding (dvs. personbiler, lastbiler, busser etc.), som forhindrer alkoholpåvirkede personer i at starte køretøjet. Alkoholåsen er tilknyttet bilens startsystem, og konceptet er, at føreren skal blæse i alkoholåsens mundstykke. Herefter vurderer alkoholåsen førerens alkoholpromille. Hvis den er over det tilladte, bevirker alkoholåsen, at bilen ikke kan startes. Der er, som nævnt indledningsvis gode internationale erfaringer med alkoholåse. Ud over alkoholåse synes seks ud af ti danskere også, at det er en god ide at indføre en lavere promillegrænse for de 18-20-årige.

Disse tre nye tiltag mod spirituskørsel kan måske være med til at mindske de spritrelaterede ulykkes andel af ulykkesstatistikken og dermed nedbringe antallet af ulykker totalt. Som tidligere nævnt har spritrelaterede ulykker udgjort en konstant andel af alle trafikuheld siden 2010. Det kunne tyde på, at det er nødvendigt at gå nye veje i indsatsen mod spirituskørsel.

Støtte til stærekasser

På en delt fjerdeplads over de mest populære tiltag er opsætning af stærekasser. Seks ud af ti danskere støtter opsætning af stærekasser. Som tidligere nævnt har flere af vore nabolande gode erfaringer med at øge trafikikkerheden ved hjælp af stærekasser. Støtten til stærekasserne hænger sammen med danskernes oplevelse af, at kontrol fremmer god adfærd i trafikken:

”Flere politibiler på gaderne, så ville folk køre ordentligt.”

Kvinde, 59 år, København

Danskerne er også bevidste om, at det er nødvendigt, at kontrolniveauet er relativt højt, for ellers har det ikke den tilsligtede effekt:

”Der er meget lille risiko for at blive snuppet i en kontrol, så det er man ikke så bekymret for.”

Mand, 55 år, København

Enkelte deltagere i interviewene påpeger, at eksempelvis klippekortet har mistet sin betydning, fordi det ikke følges op af en tilstrækkelig grad af kontrol:

”Det var sådan, at da klipsystemet blev indført, der var alle bange for at få et klip. Men den præventive virkning er væk nu. For der skal meget til, før man får tre klip.”

Kvinde, 22 år, Sønderborg

Opbakning tiltag rettet mod nye bilister

Danskernes oplevelse af de unge – og særligt de unge mænd – som en farlig gruppe i trafikken afspejler sig også i danskernes prioritering af nye tiltag. Seks ud af ti danskere vil gerne indføre nye indgreb over for de unge bilister både ved at sænke promillegrænsen for de 18-20-årige og ved at indføre særligt strenge straffe for 18-25-årige mænd, der kører for stærkt.

Andre tiltag målrettet nye trafikanter får en mere blandet modtagelse. Kun fire ud af ti danskere bakker op om at indføre et obligatorisk ”Ny-i-trafikken”-skilt, og kun en femtedel af danskerne støtter passagerbegrænsninger i de første to år, man har kørekort.

Det samme blandede billede gjorde sig gældende blandt interviewdeltagerne, hvor denne deltager var en af de mere positive:

”Jeg tror nok, man ville være lidt mere tolerant over for, når de unge gik i stå, hvis de havde sådan et skilt.”

Mand, 42 år, Sønderborg

En af de mere skeptiske interviewdeltagere syntes, at det er for indgribende at skære alle unge over én kam:

”Dem er der jo også stor forskel på. Du kan ikke sige noget generelt om alle de unge eller alle de gamle.”

Kvinde, 47 år, Sønderborg

Danskernes lidt blandede modtagelse af de forskellige nye tiltag målrettet de unge viser, at det er et område, hvor mere debat kunne være frugtbar. Internationale erfaringer fra blandt andet USA og Sverige viser, at tiltag målrettet de unge trafikanter nedbringer antallet af ulykker. Eksempelvis viser studier, at indførsel af graduerede kørekort nedbringer antallet af uheld generelt med 19 pct. og dødsulykker med 26 pct.²

Udover ovennævnte bakker 41 pct. af danskerne op om, at helbredscontrollen af ældre bilister rykkes fra 70 til 60 år. Derudover bakker seks ud af ti danskere op om dynamiske fartvisere, og 53 pct. af danskerne vil give nedslag i forsikringsprisen til dem, der installerer en alarm, som giver besked ved hastighedsoverskridelser. Halvdelen af danskerne synes, at det er en god ide at installere sorte bokse i biler, og 38 pct. af danskerne bakker op om, at biler generelt skal have installeret en alarm, som giver signal, når man kører for stærkt.

2 GDL (Graduate Driving License) kaldes den type programmer, hvor føreren får sit kørekort gradvist, og hvor der under forløbet er forskellige restriktioner på førerens handlemuligheder. Eksempelvis må føreren ikke køre alene eller om natten.

BILAG:

RAPPORTENS METODE

Rapporten gengiver TrygFonden og Mandag Morgens kortlægning af danskernes holdninger til forskellige aspekter af trafikken i Danmark, herunder deres holdning til egen adfærd i trafikken, spirituskørsel, hastighedsoverskridelser, acceptabel og uacceptabel adfærd, andre bilisters kørsel, farlige bilister, regulering og kontrol, trafik-sikkerhedstiltag og trafikpolitiske og lovgivningsmæssige initiativer nu og i fremtiden. Det er disse temaer, som både de kvalitative og de kvantitative elementer af undersøgelsen er bygget op om. For at få et overblik over det brede felt har vi taget afsæt i et omfattende kildemateriale, der består af:

1. fokusgrupper
2. websurvey med efterfølgende omfattende databehandling
3. løbende desk-research og ekspertinterviews
4. løbende afholdte referencegruppemøder.

Referencegruppen

En referencegruppe med en række forskere og trafik-eksperter har været tilknyttet arbejdet med rapporten fra start til slut. Denne gruppe har løbende gennemlæst rapporten og resultaterne og givet input og kommentarer til rapportens udformning og opbygning.

Referencegruppen består af:

- Anders Hede, forskningschef, TrygFonden
- René Højer, projektleder, TrygFonden
- Jesper Sølund, dokumentationschef, Rådet for Sikker Trafik
- Jørgen Goul Andersen, professor, Institut for Statskundskab, Aarhus Universitet
- Mette Møller, seniorforsker, DTU Transport
- Claus Hedegaard Sørensen, seniorforsker, DTU Transport
- Margaretha Järvinen, professor, Sociologisk Institut, Københavns Universitet og SFI-Det Nationale Forskningscenter for Velfærd.

Fokusgrupper

Der blev som opstart til projektet i sommeren 2010 afholdt fire fokusgruppeinterviews for at få et indledende overbliksbillede af danskernes holdninger til trafiksikkerhed. Svarene og diskussionerne i fokusgrupperne var et af udgangspunkterne for at udforme spørgeskemaet til surveyen på den mest hensigtsmæssige og relevante måde.

For at afspejle regionale forskelle blev der afholdt to fokusgrupper i København og to i Sønderborg. Hvert af fokusgruppemøderne varede tre timer og havde mellem ni og ti deltagere, som var mellem 20 og 65 år. Hver fokusgruppe var sammensat af personer med en bred fordeling på køn, alder, beskæftigelse og bilisterfaring.

Rekrutteringen fandt sted via Userneeds, og fokusgrupperne blev afholdt af Rådgivende Sociologer.

Survey

Undersøgelsens kvantitative del består af en websurvey, som er gennemført af Userneeds i oktober 2010. Undersøgelsen består af en stikprøve på 3.064 besvarelser, hvoraf 2.747 af respondenterne har kørekort til personbil, mens 317 ikke har. Derfor er spørgsmålene, der handler om egen bilkørsel, besvaret af 2.747 personer, mens baggrundsspørgsmålene og alle andre spørgsmål er besvaret af 3.064 personer. Det er disse besvarelser, der beskrives i rapporten, medmindre andre kilder er nævnt.

Respondenterne er mellem 18 og 65 år gamle, og data er vejet på dimensionerne køn, alder, uddannelse og region på baggrund af et ideal fra Danmarks Statistik, således at resultaterne er repræsentative for befolkningen i relation til disse dimensioner.

Databehandling og analyse

For at få et overblik over sammenhænge og tendenser i danskernes trafikpolitiske holdninger gennemførte vi et antal regressionsanalyser.

I nogle af regressionerne anvendte vi forskellige baggrundsvariable (køn, alder, uddannelse o.l.) til at forklare respondenternes tilbøjelighed til at angive hastighedsoverskridelser eller spirituskørsel. I andre regressioner anvendte vi baggrundsvariablene til at beskrive respondenternes holdninger til forskellige kontrol- og reguleringstiltag.

De baggrundsvariable, som vi anvendte i alle regressionerne, var:

- køn
- alder
- uddannelsesniveau
- beskæftigelse
- husstandsindkomst, brutto
- region
- bystørrelse
- brug af cykel i den daglige transport
- hyppighed af bilkørsel
- civilstand
- hjemmeboende børn
- hvor længe man har haft kørekort
- trafikuheld i omgangskredsen, hvor nogen er kommet til skade og er behandlet på hospitalet
- trafikuheld i omgangskredsen, hvor der har været betydelig materiel skade på køretøjer
- partivalg ved sidste folketingsvalg (13. november 2007).

Krydskørsler og afrapportering

Regressionerne er ikke fremstillet direkte i rapporten. Resultaterne fra regressionerne er derimod fremstillet i form af figurer, der bygger på krydskørsler med de signifikante baggrundsvariable og de afhængige variable. Derudover er data fra surveyen fremstillet i figurer med frekvensfordelinger.

Der er i rapporten kun medtaget sammenhænge, der er signifikante på det inden for samfundsforskningen mest almindelige p-niveau på 0,05.

Da alle sammenhænge mellem baggrundsvariablene og de afhængige variable stammer fra resultaterne af OLS-regressioner, er alle fremstillede sammenhænge kontrolleret for tredjevariable. Det er dermed rene sammenhænge, der er fremstillet i denne rapport, og ikke sammenhænge, der kan forklares ud fra andre af de baggrundsvariable, som vi har testet for.

Derudover er der i rapporten anvendt citater fra fokusgrupperne og fra ekspertinterviews for at underbygge de pointer, som er fremkommet gennem analyserne af vores surveydata.

