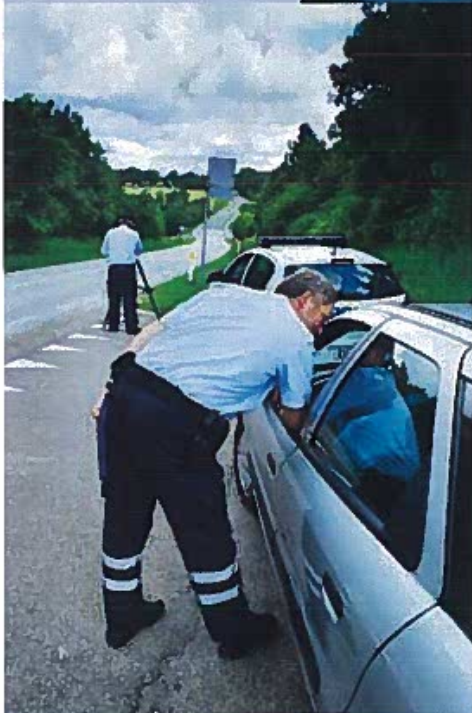




## Grove hastighedsovertrædelser



**Rapport nr. 8, 2011**

## Grove hastighedsovertrædelser



**Rapport nr. 8, 2011**

# FORORD

Havankommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) afslutter hermed sin ottende temaundersøgelse. "Grove hastighedsovertrædelser" er vigtigt, fordi hastighed ofte har stor betydning for, at ulykker sker eller bliver mere alvorlige. Bestræbelserne for at få bilister til at overholde hastighedsgrænserne må derfor være én af de vigtigste indsatser for trafikikkerheden.

Undersøgelsen er mulig gjort som følge af en ekstra bevilling fra puljen til bedre trafikikkerhed fra aftalen om grøn transportpolitik i 2009.

HVU's primære målgruppe er de styrelser, myndigheder og organisationer, der arbejder med trafikikkerhed, mens mediernes omtale understøtter udbredelsen af resultaterne.

HVU har især fået stor hjælp fra Østjyllands Politi og Nordsjællands Politi, som har gennemført hastighedskontrol på tre forskellige landeveje. Politiet har ved kontrollen sørget for at informere bilisterne om HVU's undersøgelse samt stillet bilisterne nogle grundlæggende spørgsmål. HVU takker for dette meget væsentlige bidrag til undersøgelsen.

Vi takker for den store interesse for vores arbejde.



Sven Kiarup Nielsen  
Formand for Havankommissionen for Vejtrafikulykker

## H A V A R I K O M M I S S I O N E N

Føremålet med HVU's arbejde er at få mere viden om trafikulykker. Den ny viden skal anvendes til at forbedre trafikikkerheden.

HVU består af en tværfaglig gruppe, der foretager dybdeanalyser af hyppige og alvorlige ulykkestyper. For at få et mere præcist billede af de bagvedliggende faktorer undersøges de nærmeste omstændigheder ved hver enkelt ulykke.

HVU's analyser foretages på baggrund af materiale fra politi, bilinspektører, vejmyndigheder, sygehuse/akademier og retsmedicinske institutioner. Materialet suppleres med HVU's egne undersøgelser af de implicerede køretøjer og af ulykkesstedet samt interviews med ulykkespartier og venner i specielle tilfælde interviewes politi, redningsfolk og pårørende.

HVU's viden om konkrete ulykkestyper skal bidrage til, at de ansvarlige institutioner og myndigheder kan forbedre arbejdet med at forebygge trafikulykker. Det er ikke formålet at fastslå skyld i juridisk forstand.

HVU har tidligere analyseret og udgivet rapporter om følgende ulykkestyper:

- Enulykker med biler under 25 år
- Ulykker på motorveje
- Ulykker med store varebiler
- Ulykker mellem inngangende lastbiler og ligegyldende cyklister
- Krydsulykker mellem cykler og biler
- Motorcykelulykker
- Ulykker på landeveje

**Titel:** Grove hastighedsovertrædelser

**Udgivet:** 2011

**Foto:** Christoffer Askman

**Layout:** Ole Søndergaard

**Copyright:** Havankommissionen for Vejtrafikulykker

**Oplag:** 800 eksemplarer, 1. oplag

**Tryk:** Nofoprint

**ISSN:** 1602-5679

**Net-ISSN:** 1602-5687

**ISBN:** 978-87-91458-24-8

**Net-ISBN:** 978-87-91458-25-5





## HVVU-MEDLEMMER

### Kommissionens medlemmer

Formand, Sven Kranup Nielsen, Vejdirektoratet  
 Suppleant, sekretariatsleder, civilingeniør Lars Klit Reiff, Vejdirektoratet

Vicepolitikommissær Poul Andersen, Rigspolitiet, Politiafdelingen, Nationalt Færdselscenter  
 Suppleant, vicepolitikommissær Ib Jensen, Rigspolitiet, Politiafdelingen, Nationalt Færdselscenter

Psykolog Gitte Carstensen, DTU - Institut for Transport - til marts 2011  
 Psykolog Lotte Larsen, DTU - Institut for Transport - fra marts 2011  
 Suppleant psykolog Mette Møller, DTU - Institut for Transport - fra marts 2011

Bilinspektør Jørgen Sjøntoft, Trafikstyrelsen  
 Suppleant, bilinspektør Peter Dyrølund, Trafikstyrelsen

Overlæge Lars Binderup Larsen, Odense Universitetshospital, Ulykkes Analyse Gruppen

Civilingeniør, Mette Fynbo, Vejdirektoratet  
 Suppleant, civilingeniør Marlene Rishøj Kjær, Vejdirektoratet



### Sekretariat og undersøgelseshold

Sekretariatsleder, civilingeniør Lars Klit Reiff, Vejdirektoratet

Teamkoordinatorer Inger Foldager og Henrette Lassing, Vejdirektoratet

Afdelingskoordinator Birgitte Støckel Jensen, Vejdirektoratet

Civilingeniør Anne Mette Bach-Jacobsen, Vejdirektoratet  
 Civilingeniør Marlene Rishøj Kjær, Vejdirektoratet  
 Civilingeniør Henrik Væro, konsulent

Psykolog Lotte Kragh, konsulent  
 Psykolog Tanja Legind Rendsvig, Vejdirektoratet  
 Psykolog Shereen Horami, konsulent  
 Psykologassistent Merete Ladewig Sørensen, Vejdirektoratet

Diplomingeniør Thomas Wind, Dancrash, konsulent

Bilinspektør Palle Kofoed, Rigspolitiet, Politiafdelingen, Nationalt Færdselscenter

Vicepolitikommissær Ib Jensen, Rigspolitiet, Politiafdelingen, Nationalt Færdselscenter

Ingeniørstuderende Thomas Skallebæk Buch og Christian Skov, DTU



## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>SAMMENFATNING</b>	<b>9</b>	<b>DISKUSSION</b>	<b>85</b>
<b>HVU ANBEFALER: HASTIGHEDEN SKAL NED</b>	<b>13</b>	<b>ENGLISH SUMMARY</b>	<b>91</b>
<b>PÅ TVÆRS AF ULYKKER OG HOLDNINGER</b>	<b>17</b>	<b>BILAG</b>	<b>99</b>
<b>INTERVIEWUNDERSØGELSEN</b>	<b>19</b>	<b>Metode for interviewundersøgelsen</b>	<b>99</b>
Interviewundersøgelsens konklusioner	19	<b>Metode for tværanalysen</b>	<b>103</b>
<b>Bilister med høj hastighed</b>	<b>23</b>	<b>Interviewundersøgelse</b>	<b>105</b>
Der er flere måder at køre for stærkt	23	Trafikant	105
Hvorfor kører bilisterne for stærkt?	23	Vej	111
Trafikantprofiler - tre typer fartovertrædere	29	Kørteøj	113
Nøgletal for de tre typer fartovertrædere	33	<b>Tværanalysen</b>	<b>115</b>
<b>Vejene i interviewundersøgelsen</b>	<b>39</b>		
Hvem kører hvor	40		
Vejteknik på de tre landeveje	42		
Ulykker på de tre landeveje	54		
Hastighed på de tre landeveje	54		
Det mener bilisterne om vejen	55		
Det bilisterne ikke ser og måske ikke ved	57		
<b>Mere om bilisterne</b>	<b>61</b>		
<b>TVÆRANALYSEN, ULYKKER MED HØJ HASTIGHED</b>	<b>67</b>		
Tværanalysens konklusioner	67		
<b>Grundlaget for tværanalysen</b>	<b>68</b>		
Ulykker med høj hastighed generelt	70		
Ulykkesbilister med høj hastighed	71		
Ulykkes- og skadefaktorer	74		
Vejen og dens omgivelser	76		
<b>BAGGRUND FOR AT SE PÅ HØJ HASTIGHED</b>	<b>79</b>		
Afgrænsning	79		
Klipgrænser	80		
Hastighedens betydning i en ulykke	80		
<b>Hastighedens samfundøkonomiske betydning</b>	<b>81</b>		



## SAMMENFATNING

Undersøgelsen "Grove hastighedsovertrædelser" er HVU's ottende undersøgelsestema. Undersøgelsen adskiller sig fra tidligere HVU undersøgelser ved at være en kombination af interviews med trafikanter, der er blevet standset af politiet for en grov hastighedsovertrædelse og en tværanalyse af ulykker med høj hastighed. Disse ulykker er undersøgt i ét af HVU's første syv undersøgelsestemaer. I dette tema har HVU således ikke undersøgt nye ulykker.

I hele temæet er en grov hastighedsovertrædelse defineret som en overtrædelse af hastighedsgrænsen på mere end 30 %. Det er den grænse, som politikerne har fastsat for et klip i kørekortet. Ved 80 km/t svarer det til en hastighed på over 104 km/t.

### Interviewundersøgelse: Bilister med høj hastighed

Undersøgelsens første del er baseret på interview med bilister, der har kørt væsentligt hurtigere end det tilladte. I analysen er der fokus på bilisternes holdning til hastighed og deres oplevelse af vejen.

Bilisterne er standset i dagtømme ved tre målrettede politikontroller i foråret og efteråret 2010. Ved de tre fartkontroller har politiet standset 99 bilister med en hastighed over klipgrænsen og heraf er 38 interviewet. HVU har besigtiget de tre strækninger mht. vejforløb og trafikikkerhed, og dette er sammenlignet med udsagn fra de interviewede.

### Tværanalyse: Ulykker med høj hastighed

Undersøgelsens anden del er en tværanalyse baseret på HVU's tidligere analyserede ulykker fra syv undersøgelsestemaer. De dybdeanalyserede ulykker er samlet i en database, og dette materiale er brugt til at beskrive, hvordan ulykker med meget høj hastighed adskiller sig fra andre ulykker. Grundlaget for analysen er 234 bilister i 192 ulykker og heraf er der 33 bilister med en hastighed over klipgrænsen, da ulykken skete.

### Konklusioner fra interviewundersøgelsen

Interviewundersøgelsen belyser bilisternes holdninger til hastighed samt deres oplevelse af vejen.

#### Bilisterne tolker vejen

Mange af bilisterne begrundede deres hastighedsvalg med vejforholdene – de mener forholdene tillader højere hastighed end hastighedsgrænsen. HVU konkluderer, at bilisterne i høj grad tolker vejene. Men der er elementer, som bilisterne ikke ser og ikke kender konsekvenserne af, som eksempelvis begrænsede oversigtsforhold og mange vejtilslutninger.

#### Trafikkultur

Interviewundersøgelsen giver et tydeligt billede af en trafikultur hos fartovertrædere, som er præget af travlhed, uopmærksomhed samt stærke følelser forbundet med det at køre bil. Der hersker i udbredt grad en egoistisk kultur blandt visse fartovertrædere, og holdninger til hastighed er tæt knyttet til denne trafikultur.



*Bilister skal påvirkes forskelligt for at ændre adfærd*  
HUV's undersøgelse peger på, at bilister skal nås med forskellige midler. HUV har inddelt bilisterne i tre typer af fartovertrædere ud fra bilisternes holdninger til hastighed: De løjlighedsvis, de beregnende og de lovløse.

De løjlighedsvis kan ofte nås med kampagner – de har en grundlæggende respekt for hastighedsgrænserne og har desuden respekt for klip og bøder.

De beregnende mener, at hastighedsgrænserne er for lave, og de har kun lidt respekt for bøder, medmindre bødestørrelsen hæves markant. De har dog respekt for klip i kørekortet. De foreslår selv økonomisk kompensation som fx lavere forsikringspræmier, som det, der kunne få dem til at overholde hastighedsgrænserne. De kan af og til nås med en kampagne, men den er hurtigt glemt igen.

De lovløse mener principielt, at der ikke burde være hastighedsgrænser. Hvis hastigheden på vejene skal reguleres, skal det være for at holde langsomme bilister væk. De lovløse kan ikke nås med kampagner. De har kun respekt for klip i kørekortet, hvis det betyder, at de mister deres job, og de har derfor heller ikke respekt for bøder. HUV vurderer, at en lovpligtig hastighedsgrænse i bilen er det eneste, der effektivt vil kunne påvirke deres adfærd. Sandsynligvis kan hyppigere politikontrol også påvirke de lovløse.

#### **Konklusioner fra tværanalysen**

Analysen af HUV's tidligere undersøgte ulykker peger på de sammenhænge, som har betydning i ulykker med høj hastighed.

#### *Unge mænd i ulykker med høj hastighed*

Undersøgelsen bekræfter tidligere studier af sammenhænge mellem køn, alder og valg af høj hastighed. Det er mænd, især de unge, der i særlig grad kører for stærkt i ulykkerne med høj hastighed. Dette gælder også, når der ses bort fra HUV's tema 1 med unge bilister.

#### *Flest eneuulykker*

Ulykker med hastighed over klipgrænsen er oftere eneuulykker, mens der er få mødeulykker og bagendekollisioner. Det gælder også, selv om tema 1 med mange eneuulykker sorteres fra.

#### *Tidligere straffede*

Der er fundet en tendens til, at ulykker med høj hastighed oftere sker med førere, som tidligere er straffet.

#### *Ulykker med dårlige køreforhold*

En større del af ulykkerne sker med hastigheder over klipgrænsen, når det er mørkt, når kørebanelen er våd, eller veigrebet af andre årsager er nedsat, eller når vejforholdene i øvrigt ikke lever op til normal standard. Det peger på, at førerne generelt undervurderer, hvor meget hastigheden skal sænkes for at tage hensyn til de forskellige former for forringede køreforhold.



*Ulykker på veje med lave hastighedsgrænser*  
I interviewundersøgelsen udtrykker de fleste bilister respekt for hastighedsgrænsen i byer. Alligevel er det en klar konklusion i tværanalysen, at der er flest ulykkesbilister med en hastighed over klipgrænsen på strækninger, hvor hastighedsgrænsen er 40 til 70 km/t. Disse steder er hastigheden netop reguleret, fordi der er en by eller særligt udsatte strækninger og kryds.

#### *Risikoadfærd ved ulykker: Uden sikkerhedssele og alkohol*

De bilister som er impliceret i en ulykke med en hastighed over klipgrænsen, har ofte ikke brugt sikkerhedssele. Dette understreger billedet af, at det især er risikovillige bilister, som kører hurtigt.

En anden tydelig sammenhæng er fundet mellem høj hastighed og påvirkning af alkohol, idet der er en overvægt af påvirkede bilister i ulykkerne med høj hastighed.



## HVU ANBEFALER: HASTIGHEDEN SKAL NED

Undersøgelsen af grove fartovertrædelser peger på den store udfordring, som handler om at ændre adfærd hos de bilister, der kører væsentligt hurtigere end tilladt. Dette kan ses i lyset af, at høj hastighed har betydning i en stor del af de trafikulykker, HVU har analyseret. Næsten alle de ulykker, hvor en bilist kører 30 % over hastighedsgrænsen, kunne være undgået, hvis hastighedsgrænsen var blevet overholdt.

På baggrund af undersøgelsen anbefaler HVU, at der gøres en indsats for at få hastigheden ned på alle vejtyper. Konkret anbefales, at de rette myndigheder gør en særlig indsats på følgende områder:

**Der skal skabes en mindre egoistisk trafikkultur**  
HVU anbefaler, at der arbejdes videre med, hvordan trafikulturen og de specifikke holdninger til hastighed kan ændres til en mindre travl, mere opmærksom og mere tilgivende adfærd. Dette er en vanskelig opgave, da det især vil være rettet mod de mindst påvirkelige fartovertrædere, dvs. de beregnende og de lovløse.

**Bilisterne skal opleve politikontrol meget oftere**  
HVU anbefaler en betydeligt større indsats med både hastighedskontrol i form af ATK og politi på vejene. Dette kan måske ændre mange bilisters oplevelse af, at de sjældent bliver opdaget og vil især have effekt på de beregnende og de lovløse fartovertrædere.

**Der skal arbejdes med fordelene ved at overholde hastighedsgrænsen**  
HVU foreslår, at der arbejdes på løsninger, som gør det økonomisk attraktivt at overholde hastighedsgrænserne fx i form af en lavere forsikringspræmie med en sort boks i bilen. Målggruppen vil især være de lejligheidsvise og de beregnende, mens de lovløse sandsynligvis ikke vil være interesserede i denne type begrænsninger.

**Intelligent farttilpasning (ISA) kan videreudvikles**  
HVU anbefaler, at teknikken til intelligent farttilpasning udvikles og bruges af denne teknik fremmes. Intelligent farttilpasning vil appellere til de bilister, som er mest motiverede for at overholde hastighedsgrænserne, dvs. de lejligheidsvise.

**Vejen skal tydeligt signalere hvilken hastighed, der er ønsket**  
Der skal være overensstemmelse mellem vejudformning, sikkerhed og ønsket hastighed. Dette vurderes at have betydning for alle typer fartovertrædere, da deres vurdering af vejens sikkerhedsniveau påvirker deres valg af hastighed.

**Kampagner skal fortsat holde fokus på hastighed**  
HVU anbefaler, at kampagner rettet til de forskellige målgupper fortsat sætter fokus på hastighedens betydning for, at ulykkerne sker. Målguppen vil især være de lejligheidsvise og eventuelt de beregnende.





### Øget information til bilister

HVU anbefaler at sætte fokus på de gældende hastighedsgrænser ved at bruge "Din fart tavler", hvor det er relevant. Dette vil primært påvirke de lejligheidsvise fartovertrædere.

### Der skal fokus på føre og sikkerhed

Høj hastighed får især betydning i kritiske situationer, fx når vejgrebet er nedsat. HVU anbefaler, at de ansvarlige myndigheder igangsætter tiltag, som kan skabe en større bevidsthed om sammenhæng mellem føre og sikkerhed. I den sammenhæng kan variable, elektroniske hastighedstavler bruges i højere grad som en hjælp til bilisterne. En øget viden antages at kunne påvirke alle typer fartovertrædere, da de alle er interesseret i at "køre efter forholdene".

### Særlig indsats rettet mod unge bilister

Myndighederne skal opprioritere indsatsen for de forholdsvis mange unge bilister, som kører med høj hastighed og evt. også er påvirket af alkohol. Konkret vil det betyde, at politiet vægter sted og tidspunkt ud fra viden om, hvornår de unge kører. Denne indsats vil primært have en forebyggende effekt.

### Klip i kørekort skal fastholdes

Undersøgelsen viser tydeligt, at klippet påvirker trafikkanterne, dog i mindre grad gruppen af lovløse fartovertrædere.

Det er en god idé, at bodesrørelsen for hastighedsforseelser hæves som besluttet i Lov nr. 184 om ændring af færdselsloven<sup>1)</sup>. Flere bilister nævner, at de ville have større respekt for fartbøder, hvis de i højere grad ramte den enkelte på pengepungen. Både de lejligheidsvise og de beregnende vil sandsynligvis blive påvirket af dette.

<sup>1)</sup> Lov nr. 184 af 08/03/2011, Lov om ændring af færdselsloven.

<sup>2)</sup> Indlæggen er bopæret på de enkelte steder på de enkelte steder i bopæret.

### TRE TYPER FARTOVERTRÆDERE<sup>2)</sup>

#### Lejligheidsvise

De lejligheidsvise har generelt respekt for hastighedsgrænser, klip og bøder. De kører dog af og til for stærkt.

#### Beregnerne

De beregnende mener, at hastighedsgrænserne er for lave og kører oftest for stærkt. De har dog respekt for klip i kørekortet og forsøger at holde sig under klipgrænsen.

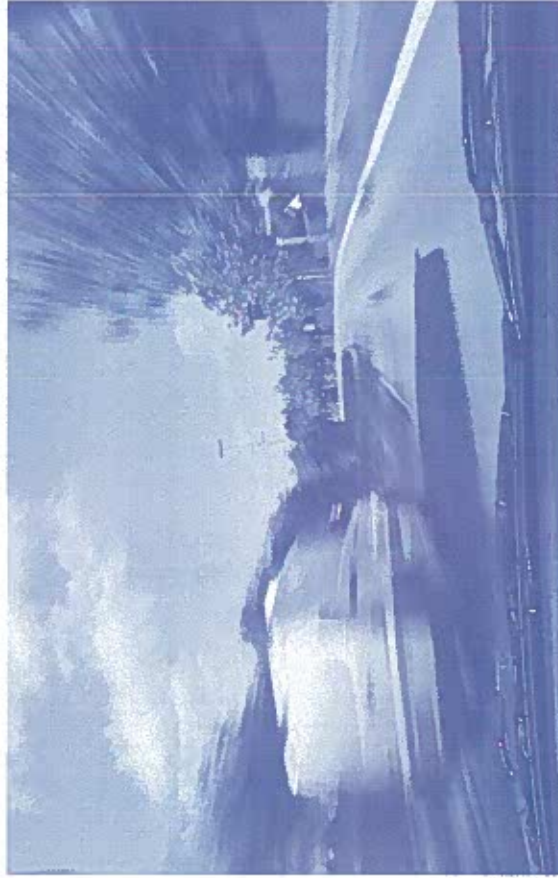
#### Lovløse

De lovløse mener, at der ikke burde være hastighedsgrænser. De har kun respekt for klip i kørekortet, hvis det betyder, at de mister deres job, og de har derfor heller ikke respekt for bøder.

### Der skal indføres hastighedsgrænser som straf

Siden HVU's første undersøgelse har det været anbefalet, at man indfører hastighedsgrænser. Undersøgelsen af grove hastighedsovertrædelser understreger, at det især for de lovløse er et middel, der bør tages i brug. En elektronisk hastighedsgrænser, som tilpasser sig hastighedsgrænsen, er ikke en færdigudviklet teknologi – men teknikken er udviklet og afprøvet.

På den baggrund anbefaler HVU, at man beslutter at indføre hastighedsgrænser som sanktionsmulighed i forbindelse med grove hastighedsøssager. Eksempelvis på samme måde som alkohols er indført som betingelse for tidlig genertværelse af kørekortet efter grove spitdomme.



## PÅ TVÆRS AF ULYKKER OG HOLDNINGER

Tværanalysen er baseret på HVU databasens ulykkesregistrering, og derfor er ulykkerne bestemt af HVU's tidligere temaer. Interviewundersøgelsen viser, hvad der karakteriserer de fartovertrædere, der er standset for at køre for hurtigt på udvalgte veje på bestemte tidspunkter.

I det følgende omtales førerne i ulykker med høj hastighed som ulykkesbilister. De standsede bilister omtales som fartovertrædere. Det understreges, at bilisterne i undersøgelsen er grove fartovertrædere og ikke "almindelige" bilister.

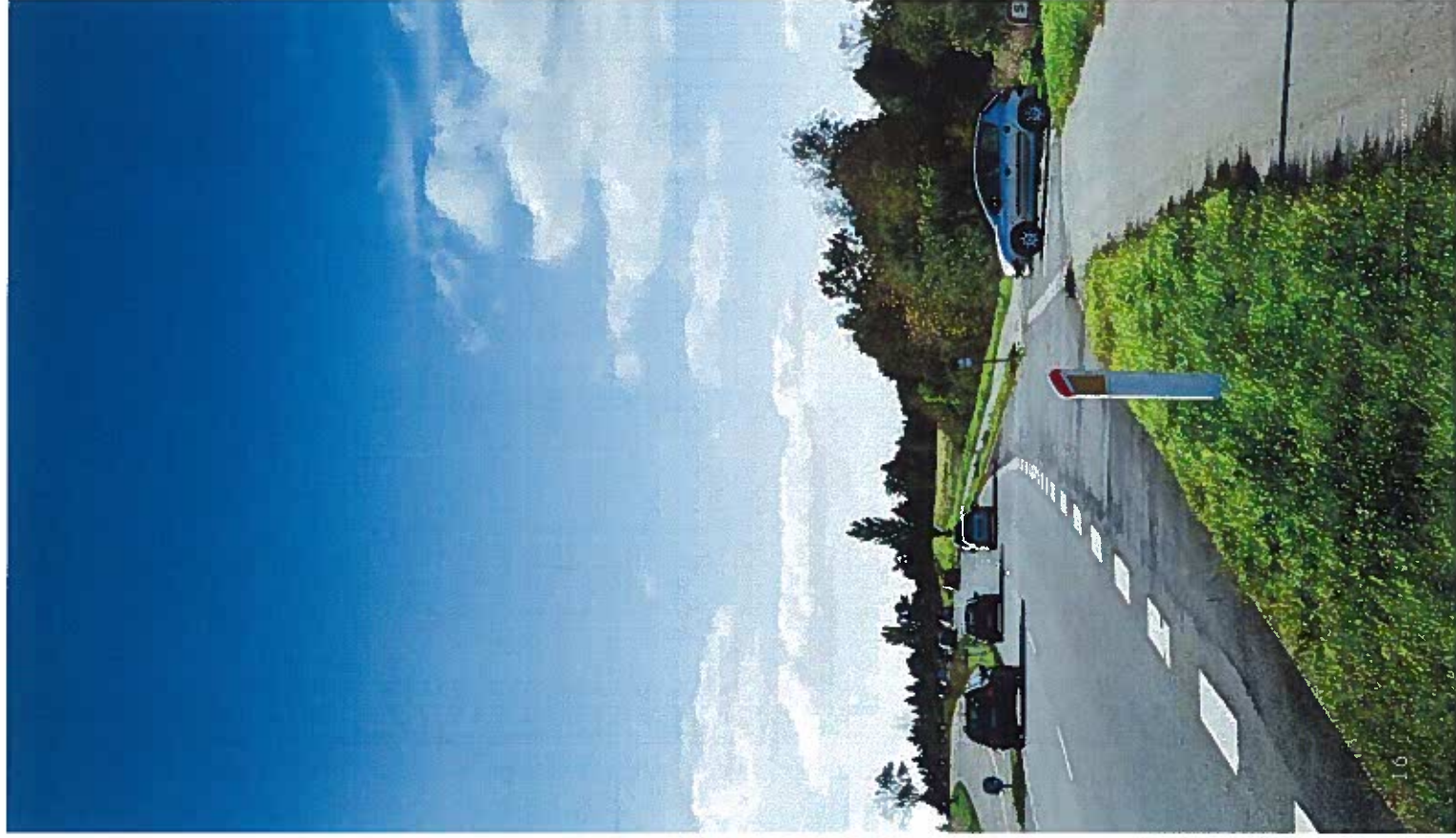
Både hos ulykkesbilisterne og blandt de standsede fartovertrædere er der mange med en kriminel fortid, og der er ikke væsentlig forskel på andelen af straffede. Bilisterne i begge grupper er straffet for både færdselsforseelser og overtrædelser af straffeloven.

Fartovertræderne siger hyppigt i interviewene, at de kører for stærkt, fordi de har travlt, mens ulykkesbilisterne i tværanalysen derimod sjældent har haft travlt. I begge grupper spiller uopmærksomhed en rolle, herunder distraktion fra passagerer i bilen.

Ulykkesbilisterne er meget ofte unge mænd, mens aldersfordelingen er mere blandet hos fartovertræderne. Dette kan sandsynligvis forklares ved tidspunktet for politikontrollen. Det kan også spille ind, at yngre mænd i særlig grad har øget uheldsrisiko ved høj hastighed. Der er dog en stor overvægt af mænd både blandt ulykkesbilister og fartovertrædere.

Nogle interviewede fartovertrædere mener, at hastighedsgrænserne er urimeligt lave og har samtidig ikke stor respekt for regler. Denne holdning kan måske forklare, at ulykkesbilisterne har valgt en høj hastighed, også i situationer med fx våd vej. Men valget af høj hastighed i en kritisk situation kan også hænge sammen med ulykkesbilisternes unge alder og deraf følgende mindre kørerutiner.

Flere fartovertrædere mener, at de kører sikkert med høj hastighed, når de er alene på landevejen. Imidlertid er der en overvægt af enulykker, som sker med høj hastighed. Her har hastigheden afgørende betydning for, at ulykken sker, evt. kombineret med uhensigtsmæssige vejforhold, som ville betyde meget mindre ved en lavere hastighed.



## INTERVIEWUNDERSØGELSEN

Første del af denne undersøgelse er en interviewundersøgelse af bilister, som er standset af politiet med en hastighed over klippgrænsen, dvs. mere end 30 % over det tilladte. Analysen ser nærmere på bilisternes grunde til at køre for stærkt, og desuden sættes bilisternes oplevelse af vejen i forhold til HVU's analyse af vejen.

Interviewundersøgelsen er baseret på oplysninger fra 99 bilister, der er standset af politiet på tre landeveje i Jylland og på Sjælland.

### Interviewundersøgelsens konklusioner

#### Trafikantanalysen: De standsede bilister

Den overvejende del af bilisterne er mænd (83 %), og den største gruppe bilister er i alderen 40-49 år (30 %). I alt 38 af de 99 bilister er interviewet af HVU. 24 bilister er interviewet i individuelle telefoninterview og 14 bilister i fokusgrupper.

De interviewede bilister siger næsten alle, at de jævnligt kører for stærkt, men det kan være fra 5-10 km/t til over 20 km/t over det tilladte. Travlhed og opmærksomhed er de hyppigst angivne grunde til hastighedsoverskridelsen, fx var en del ikke opmærksomme på speedometret. Bilisterne nævner også overhaling og humor som grunde. Det sidste er både vrede og glade bilister, samt bilister der bliver irriterede, når andre kører "langsomt".

Trafikantanalysen viser, der er flere måder at køre for stærkt på. HVU har inddeelt de interviewede bilister i 3 grupper kaldet de lejligheidsvise, de beregnende og de lovløse. De lejligheidsvise har respekt for regler, herunder hastighedsgrænser, men de kører af og til for stærkt. De beregnende kører ofte for stærkt, men holder sig almindeligvis under den hastighed, som udløser et klip i kørekortet. De beregnende har fokus på hastighedsgrænserne, hvor meget de kører over det tilladte, og hvad det kan udløse af straf. De lovløse sætter sig ud over loven og kører konsekvent for stærkt. De ønsker hastighedsgrænser helt afskaffet. HVU skønner, der er 16 lejligheidsvise, 18 beregnende og 4 lovløse blandt de interviewede.

#### Den typisk standsede bilist i interviewundersøgelsen

- er en mand på knap 40 år
- kørte alene i en personbil
- blev standset med cirka 110 km/t
- har muligvis fået en eller flere fartbøder, men det er hans første klip i kørekortet

Over halvdelen af de standsede bilister er tidligere straffet for en forseelse efter færdselsloven eller straffeloven. 1/3 af undersøgelsens bilister er tidligere straffet for hastighedsforseelser, og 1/4 af bilisterne har tidligere fået klip i kørekortet for hastighedsforseelser.

#### Vejene i interviewundersøgelsen: Bilisterne mangler viden om vejforhold

De fleste af bilisterne, HVU har interviewet, er opmærksomme på vejen, vejens omgivelser og hastighedsgrænsen. Bilisterne taler vejmiljøet og afpasser i høj





grad deres hastighed efter tolkningen. De er klar over, at det kan være farligt at køre stærkt, når forholdene ikke er til det. På baggrund af undersøgelsen sætter HVU spørgsmål ved, om landevejene er bygget, så det er tydeligt for bilisterne, hvilken hastighed de skal vælge for at køre sikkert, og om bilisterne har viden nok om hvilke forhold ved vejen, der er farlige ved høj fart.

20 af de 24 individuelt interviewede bilister (dvs. bilister interviewet telefonisk) mener, de kører på en sikker vejstrækning. Det kan måske forklare deres høje hastighed. Eller også føler bilisterne sig i interviewsituationen presset til at nævne, at de opfatter landevejen som sikker, netop fordi de kørte så stærkt

Selv om alle bilisterne kører væsentligt over de tilladte 80 km/t, mener næsten halvdelen af de 24 individuelt interviewede, at 80 km/t er en rimelig hastighedsgrænse på den aktuelle landevej. Den anden halvdel mener, at hastighedsgrænsen er umiddeligt lav. Konkret mener mange af de individuelt interviewede, at en sikker hastighedsgrænse på den aktuelle vejstrækning ville være 90 km/t.

En stor del af de i alt 38 interviewede bilister nævner, at forhold ved vejen har betydning for, at de kører stærkt. Bilisterne kører blandt andet stærkt, fordi de oplever, at vejen og dens omgivelser er indrettet til det. Deres beskrivelse og tolkning af flere af de vejtekniske elementer stemmer overens med fakta fra HVU's vejanalyse. Dvs. bilisterne tolker flere ting ved vejen og dens omgivelser rigtigt. Men samtidig er der vejforhold, de ikke tolker rigtigt, og vejtekniske elementer de ikke ser eller ikke har viden om og heller ikke kender konsekvenserne af i tilfælde af en ulykke. Det er elementer, som gør det farligt at køre stærkt enten ved at kunne udløse en trafikulykke eller ved at gøre personskad-er værre i tilfælde af en ulykke.

#### 99 bilister blev standset af politiet

61 blev ikke interviewet (fordi de ikke ville, eller fordi HVU ikke kom i kontakt med bilisterne)

38 blev interviewet:

14 deltog i fokus-gruppe interview

24 blev interviewet individuelt telefonisk

Figur 1. De standrede bilister i undersøgelsen

I afsnittet Mere om bilisterne er der flere oplysninger om de ikke-interviewede bilister.



## Bilister med høj hastighed

### Der er flere måder at køre for stærkt

HVU's undersøgelse viser en mangfoldighed i synet på hastighedsoverskridelse, der almindeligvis ikke ses beskrevet.

Stort set alle interviewede bilister siger i HVU's undersøgelse, at de jævnligt kører for stærkt, typisk 5-10 km/t over det tilladte. En hastighedsoverskridelse på op til 10 km/t over det tilladte opfatter de fleste som acceptabel. Dette er i overensstemmelse med, hvad TrykFonden & Ugebrevet Mandag Morgen fremlagde i surveyundersøgelsen *Trafiksikkerhed ifølge danskerne: 5 paradokser om sprit og fart i trafikken*<sup>3)</sup>. Her blev det påpeget, at kun få danskere svarer ja til, at de overholder fartgrænserne, og godt 1/3 kører ifølge deres egne udsagn mere end 9 km/t over det tilladte på landeveje. Der er dog ikke en generel accept af høje hastighedsoverskridelser. Større hastighedsoverskridelser fordommes, selv om det opfattes som i orden at køre lidt for stærkt ("større" og "mindre" hastighedsoverskridelser er ikke specificeret i surveyundersøgelsen).

I HVU's undersøgelse indgår bilister, for hvem den høje fart er en undtagelse, hvilket de begrundet med konkrete forhold fx travlhed den pågældende dag. Desuden er der bilister, for hvem den høje fart er mere reglen end undtagelsen, selv om bilisten plejer at holde sin hastighed under grænsen for, hvornår det udløser klip i kørekortet. Endelig er der nogle bilister, for hvem den høje fart er et princip, der handler om, at andre ikke skal bestemme, og bilisten er i øvrigt principielt imod en lovbestemt hastighedsregulering på landevejene.

Der er forskel på, hvor tit bilisterne kører for stærkt, hvordan de begrundet valget af deres høje hastighed, og hvordan de responderer på politiets hastighedskontrol, dvs. på fartbøden og det tildelte klip i kørekortet. Dette belyses i det følgende.

### Hvorfor kører bilisterne for stærkt?

Der er ikke væsentlig uoverensstemmelse mellem de afgivne svar til politiet og til HVU, idet kun 2 bilister siger noget andet til politiet end til HVU. De fleste (21 bilister) supplerer deres begrundelse for at køre for stærkt med nye oplysninger i interviewet; mens 14 bilister siger det samme til politiet og til HVU. Fx siger en bilist til politiet, at han ikke tænkte over sin hastighed, men i interviewet fortæller han, at han godt vidste, han kørte for stærkt.

Politiet spurgte alle standsede bilister, hvorfor de kørte for stærkt, og 90 af de 99 standsede bilister gav en begrundelse for deres hastighedsoverskridelse. De 9 bilister, der valgte ikke at oplyse en grund til deres hastighedsoverskridelse, er ikke interviewet af HVU. Alle 38 interviewede bilister nævnte flere grunde til, at de nebot den dag kørte for stærkt.

### Travlhed

Bilisterne angiver hyppigst travlhed som grund til at køre for stærkt. Af 99 standsede bilister nævner 44 bilister (44 %), at de har travlt, og der er ingen

3) TrykFonden & Ugebrevet Mandag Morgen: Trafiksikkerhed ifølge danskerne: 5 paradokser om sprit og fart i trafikken. Surveyundersøgelse.



regionale forskelle. Travlhed nævnes af 34 mænd (77 %) og 10 kvinder (23 %), dvs. at flere kvinder end forventet ud fra undersøgelsens generelle kønsfordeling, dog med forbehold for det lille antal kvinder i undersøgelsen.

Konklusionen om de mange travle bilister må dog tages med forbehold. Som beskrevet af sociologen Anette Jørgensen er den kulturelle forventning i det moderne samfund, at tid er en knapp ressource, tiden går for hurtigt, og alle må skynde sig for at følge med<sup>41</sup>. Bilisterne i HVU's undersøgelse kan opfatte "travlhed" som en acceptabel grund til at køre for stærkt, når politiet spørger til en begrundelse. Bilisterne kan også opfatte stress og jag som en så indgroet del af deres hverdag, at "travlhed" er det første, de kommer i tanke om.

Af de 44 travle bilister er 17 bilister interviewet, som alle uddyber deres travlhed i interviewet.

De 17 bilister fortæller, at de har travlt, fordi de skal nå på arbejde eller i skole, de er på arbejde og har travlt på jobbet, eller de skal hjem fra deres arbejde eller uddannelse og nå en aftale. 7 af de 17 bilister er kvinder (41 %). 2 kvinder har travlt, fordi de skal nå at hente børn i daginstitutionen. 8 bilister er forsinkede eller kommet for sent ud af døren. 3 bilister har kalkuleret med en planlagt forsinkelse, som de regner med at indhente på landevejen ved at køre for stærkt. Den ene af de 3 bilister siger, at han som regel kører til klipgrænsen "som andre pendlere", og på dagen for standsningen kalkulerede han med at nå et møde ved at køre 100 km/t hele vejen.

#### Jeg skal nå på arbejde/uddannelse i tide

- Skal møde til tiden for enhver pris
- Får en travl dag på jobbet, tænker på arbejdsopgaverne der venter
- Skal nå et møde på jobbet eller et andet sted (fx kundemøde, vejledning af projektopgave på skolen)

#### Jeg er på arbejde og har travlt på jobbet

- Skal levere varer til tiden, er bagud med leverancen
- Arbejdsgiveren presser på og siger, jeg skal skynde mig

#### Jeg skal hjem fra arbejde/uddannelse og nå en aftale

- Skal nå at hente børn i daginstitutionen
- Har smerter og skal nå en behandlingstid
- Skal nå på apoteket og hente vigtig medicin inden lukketid
- Skal nå frem til lægekonsultationen, før de lukker

#### Anden travlhed

- Jeg vil skynde mig hjem til børnene, jeg arbejder ofte længe
- Skal nå hjem og lukke heste ind i folden, der er sluppet ud på vejen

Tabel 1 Travlhed hos de interviewede bilister

Helle er udearbejdende og har 5 børn, det er morgen, og hun skal møde til sædvanlig tid på kontoret. "Jeg er ikke forsinket, men jeg skal nå mange arbejdsopgaver på jobbet i dag, og så er det tirsdag, der har jeg altid travlt med at komme hjem om eftermiddagen". Helle tænker, hun vil vinde noget tid på vej til arbejde. Hun blev standset med 110 km/t.

Oplevelsen af travlhed og hvordan denne oplevelse omsættes til fart på landevejen nummer et arbejdsmarkeds-mæssigt aspekt, der findes i flere af samfundets sociale lag.

Anette Jørgensen argumenterede i 2009 for, at travlhed som begrundelse for at køre for stærkt kan være forbundet med en oplevelse af tidspress, der afspejler bilistens position i hierarkiet på arbejdsmarkedet. Hun diskuterede, om tendensen til at stræbe efter en tidsbesparelse i trafikken (fx ved at køre for stærkt, hvis bilisten kommer for sent ud af døren) især hænger sammen med en høj eller lav jobposition. Hun konkluderede, der er ingen simpel sammenhæng mellem oplevelsen af tidspress og bilisters position på arbejdsmarkedet. Det er fx ikke kun bilister i ledende stillinger, der prøver at komprimere den tid, de bruger på transport. Også bilister ansat i jobs, der er lavere i hierarkiet på arbejdsmarkedet, kan stræbe efter at maksimere deres tidsudnyttelse, når de er på farten<sup>51</sup>.

HVU's interview viser, at bestræbelsen på at hente tid på landevejen også forekommer blandt bilister i lavere hierarkiske jobpositioner. Her kan travlhed i trafikken være forbundet med bestræbelsen på at være pligtopfyldende og en angst for at miste sit arbejde, hvis man fx kommer for sent. Det gælder flere professionelle chauffører og utraglærte, heriblandt en rengøringsassistent, der angav dette som den vigtigste grund til hastighedsoverskridelsen.

#### Uopmærksomhed

Uopmærksomhed er en anden hyppig grund til, at bilisterne kører for stærkt, og 32 standsede bilister angiver, at de kører over det tilladte, fordi de er uopmærksomme. Der er 24 mænd (75 %) og 8 kvinder (25 %), som er ligeligt fordelt mellem Jylland og Sjælland.

Af de 32 uopmærksomme bilister er 14 bilister interviewet. De 14 interviewede bilister uddyber deres uopmærksomhed med en eller flere øvrige grunde til den høje fart.

Det er bemærkelsesværdigt, at 12 af 14 interviewede bilister siger, at nok var de uopmærksomme, men de kører i det hele taget ofte for stærkt. Det varierer hvad bilisterne mener med at køre "for stærkt". Udsagnet kan både henviser til en hastighedsoverskridelse på 5-10 km/t, mere end 10 km/t over det tilladte og mere end 20 km/t over det tilladte. Kombinationen af høj fart og uopmærksomhed varierer således fra uopmærksomme bilister, der typisk kører et par km/t over det tilladte, til bilister, der jævnligt kører væsentligt over hastighedsgrænsen.

51 Anette Jørgensen, 2009. Bilisters handlinger - mellem retsnorm og praksis, s. 96-98.

41 Anette Jørgensen, 2009. Bilisters handlinger - mellem retsnorm og praksis, s. 96-98. Aftandings Institut for Sociologi, Social Arbejde og Organisation, Århus Universitet

6 bilister siger, at de var både uopmærksomme, stressede og havde travlt. 5 af disse bilister tilføjer, at de godt var klar over, de kørte for stærkt. Som en bilist udtrykte det, "Jeg troede ikke, jeg kørte så stærkt". Politiet standsede ham med 119 km/t.

De interviewede bilister forklarer ikke deres uopmærksomhed med forhold i trafikken. Kun en enkelt bilist siger, at han var uopmærksom på sin hastighed, fordi han fulgte med trafikken. Ingen bilister, der var ved at overhale, var uopmærksomme på deres hastighed dvs. de vidste alle, at de kørte med en hastighed over det tilladte. Der er heller ingen bilister, der på samme tid var uopmærksomme og følte sig presset af andre i trafikken.

*Morten skal hjem fra arbejde, han har god tid og skal ikke være hjemme på et bestemt tidspunkt. Han har vejen for sig selv og sidder i egne tanker, mens han kører. Han mærker godt, det går stærkt, men lægger ikke mærke til, hvor meget for stærkt han egentlig kører. "Jeg kørte bare, hvad jeg følte, jeg kunne køre". Morten blev standset med 121 km/t.*

18 uopmærksomme bilister er ikke interviewet, og 5 af disse nævner som den eneste grund til politiet, at de var uopmærksomme. Muligvis har bilisterne brugt "uopmærksomhed" som en legitim grund overfor politiet på samme måde, som nogle bilister henviste til "travlt".

**8 bilister er ikke opmærksomme på speedometret**

8 bilister siger til politiet og i interviewene, at de kører for stærkt, fordi de glemmer at kigge på deres speedometer (eller GPS). 3 bilister er interviewet. Bilisterne er uopmærksomme på deres fart, fordi bilen er ny, der er forskel på GPS og speedometret og en bilist siger, at speedometret var i stykker.

8 uopmærksomme bilister i alderen 19-53 år kørte med passagerer. 2 bilister er unge i alderen 18-24 år, og den ene unge fører var uopmærksom på sin hastighed, fordi bilisten talte med sin passager. I alt nævner 3 bilister, at de er uopmærksomme, fordi de taler med en passager.

Kun en enkelt bilist var uopmærksom på sin hastighed, fordi bilisten talte i mobiltelefon.

**Kørselsrelateret hastighedsoverskridelse**

Hastighedsoverskridelsen er kørselsrelateret, når bilisterne begrunder deres hastighed med henvisning til trafikken i øvrigt, herunder deres egen og andens kørsel. Det gør 18 af de 99 standsede bilister (18 %), 16 mænd og 2 kvinder. Det er 5 bilister på Sjælland og 13 bilister i Jylland.

Der er 0 bilister, der har overhalet og 5 bilister, der angiver, at de følger trafikken. Desuden nævner 5 bilister situationer, hvor de kører fra en anden, der kører tæt bag dem eller på siden af dem. En bilist er både ved at overhale

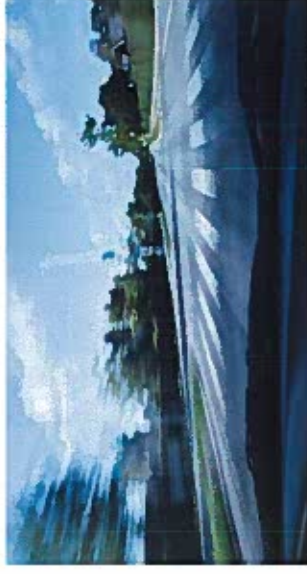
og følger med trafikken i øvrigt, da han bliver standset af politiet, og derfor er tallet 19 bilister i stedet for de i alt 18 bilister, der begrunder hastighedsoverskridelsen med trafikken.

I færdselsloven er der ingen undtagelse fra hastighedsgrænserne i forbindelse med overhaling. Men i interviewundersøgelsen er det en udbredt opfattelse, at hvis man er midt i at overhale og bliver standset af politiet, så er man ikke en "rigtig" fartsyndter.

Jakob skal hjem fra arbejde, han skal hente sin søn i daginstitutionen, men har ikke travlt. Han er ved at overhale, da han bliver standset og mener, det var overhalingen, der fik ham op i fart. "Der kører man jo også stærkere for at komme op i fart, men det må man jo selvfølgelig ikke". Han ved, han kører for stærkt, da han ser politiet. "For det ved man jo godt, når man overhaler, at så er man nok på den forkerte side (af hastighedsgrænsen). Så det vidste jeg godt". Jakob blev standset med 107 km/t.

**Uventede, ekstreme og usædvanlige situationer**

5 bilister begrunder deres hastighed med en usædvanlig hændelse, der førte til, at bilisterne på netop det tidspunkt kørte over det tilladte. En bilist havde fx glemt sit pas og opdagede det i bilen på vej til lufthavnen. En anden bilist blev ringet op med besked om, at hans heste var sluppet ud af folden og løb rundt på landevejen.



**Følelser og fart**

Bilisters humør og velbefindende kan påvirke deres kørsel, og 12 bilister nævner deres humør som en grund til, at de kører for stærkt. 10 af de 12 bilister er interviewet af HVU. Bilisterne er i gennemsnit 31 år, dvs. de er i snit yngre end bilisterne i undersøgelsen generelt. 11 mænd og 1 kvinde peger på humøret som en grund til, at de kørte for stærkt.<sup>6</sup>

11 af de 12 bilister udtaler sig om deres specifikke humør, før de bliver standset af politiet. 3 bilister er vrede og i dårligt humør. De siger fx "jeg var i mæddårligt humør", "pissersænde" og "jeg var en lille smule vred og tøsset i hovedet". 5 bilister er glade og i godt humør. 2 bilister er rastløse og utålmodige, og en enkelt bilist er trist og ked af det.

<sup>6</sup> Forskellige studier ofte medlem en persons "følelser" som en relevant forklaring på deres adfærd. For eksempel har forskere fundet sammenhæng mellem følelser og kørselstilstand. En studie af 1000 personer fandt, at personer, der var i dårligt humør, kørte hurtigere og var mere uopmærksomme på deres fart. Dette blev også bekræftet i et studie af 1000 personer, der blev interviewet om deres følelser og kørselstilstand. "Vrede forbindes med bilister, der kører stærkere". Mønstre, der er forbundet med følelser og kørselstilstand. (2009).

Martin skal hjem til sine forældre og aflevere deres bil, som han har lånt. "Det har været en rigtig skidt dag, og jeg har det dårligt". Han tænker ikke over, at han kører for hurtigt, før han ser politiet. "På de dér dage, hvor man er lidt indeni sig selv og ked af det, der kan ens fod godt blive sådan lidt mere tung end ellers". Martin blev standset med 107 km/t.

De 3 vrede bilister kører ofte hidsigt og aggressivt, når de er i dårligt humør. De er enige om, at landevejen er et sted, hvor man kan få luft for sine aggressioner. De var ophidsede på grund af noget, der skete, før de satte sig ind i bilen. Ingen interviewede bilister blev vrede på grund af situationer i trafikken, men en bilist, der beskrev sig selv som "pussesur", satte alligevel farten ekstra op for ikke at blive set som "en langsom idiot".

Godt humør kan også være en grund til at køre over det tilladte. De 5 glade bilister fortæller om nye sommerdæk og dejligt vejr, hvor de alene eller med en passager i bilen suser ud af landevejen og måske hører høj musik. De glemmer at kigge på speedometret eller tænker, at de er alene på landevejen, og nu skal den "have gas".

Blandt de 5 glade bilister er der 3 bilister, som siger, at de elsker ræs. Det er mænd i alderen 28-42 år og således ikke helt unge. De 3 bilister synes, at fart er sjov og underholdning og et formål med køreturen i sig selv. Det giver dem et "kick" at køre hurtigt, fart er "fedt" og der "går lidt sport i det".

#### AGGRESSION / TRAFIKKEN

Ifølge Det Kriminalpræventive Råd er det vejvrede, når ansændthed og irritation udvikler sig til aggressiv adfærd, hvor bilister råber af, giver fingeren til, truer, slår eller sparke en medbilist (eller slår og sparke medbilistens køretøj). Vejvrede opstår typisk mellem 2 bilister, og situationen opstår som regel tilfældigt frem for provokeret af en anden. Vejvrede kan skyldes, at en bilist reagerer aggressivt på en medbilists langsomme kørsel. Til "langsom" kørsel hører situationer, hvor medbilisten overholder hastighedsgrænsen, hvilket får udvejen af vejvrede til at reagere<sup>7)</sup>.

HVU's undersøgelse reagerer ingen bilister med vejvrede, men flere bilister nævner, at de ikke vil ses af andre som langsomme bilister: En bilist, der overholder hastighedsgrænsen, opfatter flere som en "langsom idiot", og de oplever det som en kilde til irritation og ophidselse. Flere bilister vil hellere køre for stærkt end blive opfattet som en langsom bilist med "blød hat".

#### Trafikantprofiler - tre typer fartovertrædere

##### Baggrunden for inddelingen

HVU har inddelt de interviewede bilister i 3 grupper kaldet de lejligheidsvise, de beregnende og de lovløse. Gruppedelingen er udledt fra udsagn, HVU har fra interviewene, og det er HVU's skøn, der ligger til grund for inddelingen.

HVU har ikke oplysninger nok om de ikke-interviewede til at kunne afgøre, om de passer i de 3 grupper og hvilken type, de i givet fald ville høre til, dvs. inddelingen gælder udelukkende de 38 interviewpersoner.

Præsentationen af de 3 slags fartovertrædere er en overordnet beskrivelse med sigte på at vise forskellene i bilisternes udsagn, der ligger til grund for gruppeinddelingen. Efter præsentationen af de 3 grupper følger et afsnit, der angiver den kvantitative fordeling i forhold til parametre som alder, køn, målt hastighed mm.

##### De lejligheidsvise (De "lovyldige")

De lejligheidsvise fortæller i interviewene, at de undtagelsesvis kørte for stærkt, da de blev standset. Eller de kørte for stærkt, fordi de netop havde overhalet og endnu ikke var kommet ned i fart. De lejligheidsvise siger, at de almindeligvis kører efter hastighedsgrænserne, dvs. det man må og ikke mere. Kører de for hurtigt, er det en hastighedsoverskridelse på højst 5-10 km/t over det tilladte på landevej eller motorvej. Kører de hurtigere, er det kun i kort tid. Der er 16 bilister i gruppen af lejligheidsvise fartovertrædere.

De lejligheidsvise repræsenterer, hvad man kan kalde for "den lovyldige fart-overtræder". Bilisterne har respekt for loven, for vejmyndighederne og for politiet. De mener færdselsreglerne er til for at beskytte helheden såvel som den enkelte. De mener også, reglerne er til for at blive overholdt, og at fx hastighedsgrænserne for det meste er rimelige, fordi de er fastlagt ud fra en ekspertvurdering.

I interviewene beskriver de lejligheidsvise sig selv som normale, fornuftige og ansvarfulde bilister, der sætter sikkerhed i trafikken højt - både deres egen og andres. De kører som regel hellere hjemmefra i god tid, end de kører for stærkt hele vejen i forsøget på at indhente den tabte tid.

De lejligheidsvise opfatter ikke kørsel som en konkurrence med andre bilister om at komme først. De fortæller i interviewene, at de hellere trækker ind til siden og lader en anden komme forbi, end de lader sig presse til at køre for stærkt. De generer heller ikke andre ved fx at køre ekstra langsomt, eller ved pludselig at sætte farten op for at hindre en anden i at flette ind eller overhale.

*Alex er sent på den og skal nå på arbejds tid. Normalt kører han altid forsigtigt og ikke for stærkt. Hvis han kender vejen og ved, hvor lang tid turen tager, så kører han i god tid, så han ikke skal køre over det tilladte. Han understrøger, at biler ikke er legetøj, de er farlige. Kontrollen har virket afskrækkende på ham, og han vil ikke køre for hurtigt igen: "Mit liv er vigtigt for mig, jeg har 3 børn hjemme". Alex blev standset med 109 km/t.*

Når de lejligheidsvise beskriver trafikken generelt, gør de sig til fortalere for det demokratiske synspunkt, at vejene er for alle. De føler et kollektivt ansvar i retning af, at alle skal passe på hinanden i trafikken. Derfor synes de lejligheidsvise, at det er godt, der i samfundet er sanktionsmuligheder til at regulere brud på de fælles regler.

7) I Kriminalpræventive Råd 2009, Konfliktløsning i trafikken. Mette Møller, 2009a. "Vrede kørerhænder bunder i køre sidder", er vejvrede i Danmark". Er vejvrede i Danmark", er 2009c. "Vejvrede - vold, fremtidige eller episoder" - Nyhedsbrev, DTU Transport I.



For de lejlighedsvis er det logisk at straffe fx en hastighedsoverskridelse med bøder og klip. De lejlighedsvis understreger, at for dem er det vigtigt, loven er ens for alle.

De lejlighedsvis kan påvirkes med en kampagne. I interviewene giver de udtryk for, at kampagner virker, fordi kampagner minder én om, hvordan selv en lille hastighedsoverskridelse kan have en stor effekt i kritiske situationer.



#### De beregnende (De strategiske)

De beregnende fortæller, at de almindeligvis kører for stærkt, især på landeveje og motorvej, men for det meste holder de sig under klipgrænsen. Der er 18 bilister i denne gruppe.

Jan karakteriserer sin kørsel som hurtig og frisk, men ikke risikobetonet. Han kører altid for hurtigt på landeveje, men kun hvor der er gode oversigtsforhold. Han mener, hastighedsgrænserne skal variere mere. Han kører med fartpilot i bilen, som han bruger til ikke at overstige hastighedsgrænsen med mere end 29 %. På motorveje er fartpiloten sat til 159 km/t, hvis grænsen er 130 km/t; 140 km/t hvis grænsen er 110 km/t; og på landeveje 100 km/t, hvis grænsen er 80 km/t. Jan blev standset med 120 km/t.

De beregnende siger, at de rutinemæssigt kører 10-20 km/t over det tilladte på landeveje, eller ifølge deres udsagn med en hastighedsoverskridelse på 25-29 %. Det er udbredt i gruppen at sætte en seddel under speedometret med angivelse af klipgrænserne for forskellige typer veje, og andre bruger fartpilotten.

De beregnende ser sig selv som normale, fornuftige og ansvarfulde bilister, som måske nok er "lidt til den friske side". I interviewene loytriser de sikkerhed i trafikken og mener, at de færreste bilister er usikre bilister, der fx kører

for langsomt. Hastighedsgrænser på landeveje og motorveje opfatter de beregnende som vejledende mindstemål, og de siger, at de kan hidse sig op, når andre kører under det tilladte.

De beregnende repræsenterer, hvad man kan kalde for "den strategiske fart-overtræder". Det er bevidst, at de kører over det tilladte, og de retfærdiggør deres hyppige hastighedsoverskridelse med, at hastighedsgrænserne generelt er for lave. En undtagelse er byer - de beregnende overholder generelt hastighedsgrænsen ved bykørsel og finder den acceptabel. Princippet mener de beregnende, at man skal overholde landets love, men ikke når reglerne er ude af trit med virkeligheden. Især på landevej finder de beregnende de gældende hastighedsbestemmelser "latterligt lave" og langt fra de reelle hastigheder, som de fleste bilister ifølge deres opfattelse kører med.

Som udgangspunkt vil de beregnende hellere have variable hastighedsgrænser end faste regler. Deres egen hastighedsoverskridelse betragter de som ufarlig, for de opfatter sig selv som erfarne og dygtige bilister. De mener fx ikke, de selv kører risikobetonet og tager chancer ved at køre for stærkt. De beregnende understreger i interviewene, at de kører efter forholdene, de følger trafikken, og de bidrager med deres kørsel til at få trafikken til at glide smidigt.

De beregnende finder det irriterende med lovlige bilister, der primært kører efter reglerne. De beregnende sætter en veludviklet fornemmelse for trafikken højere, end hvad eksperter har besluttet skal gælde generelt.

Generelt nærer de beregnende ikke den store respekt for færdselspolitiet, og de anser hastighedskontrol langs landevejen for at være begrundet i et ønske om ekstra indtjening til statskassen. De mener, politiet burde gøre en undtagelse i deres tilfælde, og de er utilfredse med den bøde og det klip, som de fik i forbindelse med den konkrete hastighedsoverskridelse. De mener ikke, loven skal være ens for alle, men i stedet bero på skøn fra politiets side.

Det er klippet i kørekortet, de beregnende har respekt for, og generelt giver de intet for brug af bødestraf. Flere beregnende siger, at de opfatter hastighedskontrol som en kalkuleret risiko, hvor man af og til må regne med at skulle betale fartbøder. Kun hvis fartbøderne hæves til et niveau væsentligt over, hvad bøderne er i dag, vil færdselsbøder have en effekt.

Trafikkampagner gør sjældent indtryk på de beregnende, og da kun i kort tid. Grundindstillingen er, at der ikke er noget nyt i en trafik kampagne.

De beregnende nævner, at måske vil de ændre indstilling til kørsel med høj hastighed, hvis de blev involveret i en alvorlig trafikulykke. Men som udgangspunkt mener de, at hastighedsoverskridelse for dem er så indgroet en vane, at de intet kan forestille sig ud over klip og tab af kørekortet, der kan påvirke til en ændret kørselsrutine. Det skulle da lige være et nedslag i udgiften til forsikring, hvis det kan dokumenteres, at man kører efter færdselsreglerne. De beregnende er ikke imod loven som sådan, men siger, at de vil kompenseres for det tab af frihed til selv at fastsætte sin fart, som lovligheden vil indebære.

### De lovløse (De egocentriske)

De lovløse fortæller, at de konsekvent kører for stærkt, og at de rutinemæssigt kører over klippgrænsen, især på landevej og motorvej. De lovløse beskriver sig selv som bilister, der elsker fart, og det adrenalinisk, der kan være forbundet med at køre stærkt, kan sagtens være et formål med køreturen i sig selv. Der er 4 bilister i gruppen af lovløse fartovertrædere<sup>8</sup>.

<sup>8)</sup> Ingen af de 4 bilister, som er medlem af gruppen, ser sig selv som "lovløse". Her gives udvalgte eksempler på, at deres interview må citeres.

De lovløse repræsenterer, hvad man kan kalde for "den egocentriske fartovertræder", der mener at være i sin fulde ret til at køre for stærkt. De lovløse ser sig selv som meget erfarne og rutinerede bilister, der kender trafikken ud og ind. Derfor er de hævet over gældende regler. Udtrykket "lavløs" henviser til deres opfattelse af at være udenfor eller ved siden af loven.

De lovløse respekterer som udgangspunkt hverken loven, vejmyndighederne eller politiet. De giver udtryk for, at færdselsregler mest er til besvær, og de foreslår at fjerne hastighedsbegrænsninger på vejene. Eller alternativt skal det være minimumsgrens for at holde langsomme og usikre bilister væk.

De lovløse understreger flere gange, at de kører lige så meget for deres fornøjelses skyld som for at opfylde et transportbehov. Enkelte finder den hjemlige trafikdebat "asketisk", og andre tilføjer, at der i samfundet mangler forståelse for kørsel som underholdning og glæden ved at "give den gas". De lovløse siger, at de ikke ønsker højere, tilladt hastighed, for de ville stadig køre over det tilladte. I stedet ønsker de friheden til selv at fastsætte deres fart.

Generelt kører de lovløse aggressivt og tager ofte aktivt del i, hvad de beskriver som konkurrencen på vejene om at komme først. Kører de bag en langsom bilist, forsøger de at få den langsomme bilist til at trække ind til siden ved fx at køre tæt på og blinke med lygterne. Kører de lovløse en sjælden gang selv efter reglerne, og oplever den samme chikane fra en anden bilist, bliver de meget ophidsede. De siger, at de i den situation kan finde på at trække håndbremsen for at forskrække den bagvedkørende. Ingen skal komme og fortælle de lovløse, hvordan de skal køre.

De lovløse giver intet for brug af bødestraf, og mister de kørekortet, vil de fortsat køre. De lovløse respekterer ifølge deres egne udsagn udelukkende klip i kørekortet, hvis det påvirker deres evt. professionelle kørsel og mulighed for at have et job (fx som lastbilchauffør). De lovløse beskriver, at når de får 2 klip i kørekortet, holder de sig under klippgrænsen, indtil klippene ikke tæller mere.

De lovløse beskriver selv, hvordan de er flinke til at give hinanden tip om, hvor der er politikontrol på vejene. De kender til sms-tjenester, hvor man kan advare om risikoen for at blive taget. Går det alligevel galt, så man får klip i kørekortet, kender de ofte nogen, som mod betaling er villige til at tage klippet for én.

De lovløse kan ikke nås med kampagner.



### Nøgletal for de tre typer fartovertrædere

HVU's inddeling af de interviewede bilister er sket uden hensyntagen til forhold som fx bilisternes alder, køn eller stedet, hvor de blev standset. Inddelingen er alene foretaget ud fra de begrundelser for at køre for stærkt, bilisterne fremkom med i interviewet. Bilisterne ville måske udtrykke sig anderledes på et andet tidspunkt, i et andet interview eller med en anden interviewer.

Der er som nævnt 16 bilister i gruppen af lejlighedsvis, 18 bilister i gruppen af beregnende og 4 bilister i gruppen af lovløse fartovertrædere. De fleste lejlighedsvis er interviewet telefonisk, det gælder 15 af de 16 bilister i denne gruppe.

Blandt de beregnende er 9 bilister interviewet telefonisk, og 9 bilister var fokusgruppemedlemmer. De 4 lovløse var alle fokusgruppemedlemmer.

Interviewformen påvirker bilisternes udsagn og dermed deres placering i grupperne. Dette er diskuteret i metodeafsnittet i bilaget.

### Køn og alder: Unge beregnende

Der er interviewet 30 mænd og 8 kvinder, som er fordelt på de 3 grupper. De lovløse er alle mænd. De beregnende er lidt yngre end de øvrige interviewede bilister, og de lejlighedsvis er lidt ældre.

De beregnende er i gennemsnit 32 år, de lejlighedsvis og de lovløse 36 år (aldersgennemsnittet blandt alle 99 bilister er 37 år). Ser man nærmere på de beregnende, er 8 af 18 bilister under 30 år, og af disse er 3 bilister unge i alderen 18-24 år.

### Køretøjer: Ræs i ældre biler

De lovløse kører af lyst og elsker ræs, men så vidt der kan generaliseres ud fra denne lille gruppe på 4 bilister, er det ræs i ældre biler. Kun en enkelt lovløs kørte i en nyere bil. De ældste biler (15 år og derover) blev kørt af beregnende og lovløse, det er i alt 7 biler af de interviewedes 38 biler. De nyere biler (under 10 år) er ligeligt fordelt mellem de lejlighedsvis og de beregnende.

Det er ikke muligt at konkludere mht. bilmærker, da der indgår en lang række forskellige bilmodeller i undersøgelsen.

#### **Små forskelle i målt hastighed**

Forskellene med hensyn til hastighed i de 3 grupper er små, men de lejlighedsvis blev standset med den højeste gennemsnitshastighed. Dog blev ingen interviewede bilister standset med en målt hastighed på mere end 120 km/t. Det understreges, at de 3 grupper af fartovertrædere er inddelt af HVU uafhængigt af, hvor hurtigt bilisterne kørte, da de blev standset af politiet.

HVU har ikke interviewet de bilister i undersøgelsen, der blev standset med de højeste hastigheder. 6 bilister blev standset med en målt hastighed på 125 km/t eller mere, men 4 af disse bilister ville ikke deltage i undersøgelsen, og 2 bilister blev ikke truffet af HVU, selvom de blev kontaktet.

De fleste interviewede fortæller, at de var klar over, de kørte for stærkt, da de blev standset af politiet (12 lejlighedsvis og 11 beregnende). 7 bilister siger, at de ikke var bevidst om deres hastighedsoverskridelse (3 lejlighedsvis, 3 beregnende og en enkelt lovløs). For 8 interviewede bilister er oplysningen ikke registreret.



#### **Mange er tidligere straffet**

Der er lidt færre interviewede bilister, som tidligere er straffet, sammenlignet med de ikke-interviewede bilister. Indledt har de ikke-interviewede oftere mere end én straf. Ud over en enkelt bilist har ingen interviewede flere fartbøder og flere tidligere klip i kørekortet, heller ikke i gruppen af lovløse. Dette ses til gengæld i gruppen af ikke-interviewede bilister (se mere om dette i bilaget).

Halvdelen af de interviewede bilister, i alt 19, er tidligere straffet for at overtræde færdselsloven, straffeloven eller begge dele. Specifikt er 16 tidligere straffet for en forseelse efter færdselsloven, og 12 af disse er tidligere straffet for hastighedsforseelser. Blandt de interviewede bilister er der en tendens til, at det er de beregnende og de lovløse, der er straffet tidligere (selv om der er tale om små tal, se bilaget).

Af de 12 interviewede bilister, der tidligere er straffet for hastighedsforseelser, har 6 en fartbøde i fovejen (2 lejlighedsvis og 4 beregnende). Der er 5 med et tidligere klip i kørekortet (3 beregnende og 2 lovløse). En enkelt beregnende har flere tidligere klip i kørekortet samt en betinget frakendelse af kørekortet for en hastighedsoverskridelse bag sig.

Bilisterne med flest straffe for tidligere hastighedsforseelser (flere bøder, flere klip, betinget frakendelse af kørekortet, administrativ frakendelse af kørekortet) er ikke interviewet. Hvis alle bilister var interviewet, ville grupperne af beregnende og lovløse måske være større, for det er blandt de ikke-interviewede, at bilisterne med flest tidligere straffe findes. Men disse bilister har sagt nej til at deltage, eller HVU har ikke kunnet komme i kontakt med dem.

#### **Passagerpåvirkning: Langsomme med børn i bilen**

For de fleste lejlighedsvis har det ikke betydning for deres valg af hastighed, om de kører med passagerer. Men 5 lejlighedsvis og 8 beregnende siger, at de sætter farten ned, især når de kører med børn i bilen. Bilisterne er tilsyneladende ikke bevidste om, at der kan være børn i andre biler på vejene, når de selv kører alene på landeveje og motorveje med hastigheder over det tilladte. I stedet fortæller lejlighedsvis og beregnende, hvordan de kører langsomt, indtil de har sat børnene af fx ved skole eller daginstitution, hvorefter de sætter farten op – for de har travlt og skal hurtigt på arbejde eller til deres uddannelsessted.

De interviewede blev spurgt, om det påvirker deres valg af hastighed at køre med passagerer, og 13 svarede ja, mens 10 sagde nej. For 15 bilister, heriblandt mange fokusgruppedeltagere, mangler denne oplysning, eller bilisterne sagde, at det havde de aldrig tænkt over. Ingen lovløse har svaret på spørgsmålet.

En enkelt beregnende på 26 år siger, at han kører hurtigere, når han kører med sine kammerater, men pænere og måske også langsommere, når han kører med sin kæreste.

#### **Tillid til chauffør: Manglende rutine og orientering skaber utryghed**

I alt 11 bilister angiver i interviewet, at der er personer, de ikke har tillid til som chauffør. Det er de lejlighedsvis og de beregnende, der angiver dette. I alt 17 bilister, heriblandt alle fra fokusgrupperne, har ikke forholdt sig til spørgsmålet.

Det er en broget flok, som bilisterne helst ikke vil køre med, og flere har svært ved at sige det til personen. Det kendetegner de førere, der gør dem utrygge, at det er unge og ældre bilister, der mangler rutine, og ældre, der er dårlige til at orientere sig. Flere nævner deres egne forældre, fordi forældrene kører langsomt, forsigtigt og har svært ved at overskue trafikken.

Der er også bilister, der ikke vil køre med de interviewede, selv om kun 3 beregnende har direkte kendskab til dette. Fx kender en mandlig bilist en person, der sandsynligvis ikke vil lade sit barn køre med ham af frygt for hans høje fart.

### Grunde til at køre for stærkt

En lidt større andel lejlighedsvis og beregnende giver travlhed som grund (50 %), sammenlignet med det generelle niveau i undersøgelsen på 44 %. Ingen lovløse havde ifølge deres egne udsagn travlt, da de blev standset af politiet.

Både de lejlighedsvis og de beregnende er uopmærksomme på deres hastighed, men ikke af de samme grunde. 6 lejlighedsvis er uopmærksomme på grund af fx fysiske smerter eller træthed. 4 beregnende er uopmærksomme på grund af deres travlhed, som stresser dem og flytter deres fokus fra kørslen. Desuden tilføjer 2 beregnende, at de også er uopmærksomme på deres hastighed, fordi speedometret ikke virker, og en enkelt beregnende taler med sin passager.

I undersøgelsen nævner i alt 12 bilister, at deres humor er en medvirkende grund til deres hastighedsoverskridelse, heriblandt 1 lejlighedsvis, 6 beregnende og 3 lovløse (de sidste 2 bilister, der peger på deres humor, er ikke interviewet af HVU). De vrede bilister er alle beregnende, og de glade bilister er enten beregnende eller lovløse. Ud af 4 lovløse nævner 3 lovløse, at de kører for stærkt, fordi de er glade og i godt humor – de kører for hurtigt for deres fornøjelses skyld.

Der er 18 bilister (18 %) i undersøgelsen som helhed, der begrundet deres hastighed med den øvrige trafik, heraf er 7 lejlighedsvis og 6 beregnende. 5 lejlighedsvis er ved at overhale, da de bliver standset af politiet, og 2 af disse har samtidig travlt og er stressede. De lejlighedsvis føler sig presset af medtrafikanten, hvilket 2 lejlighedsvis eksplicit nævner som grunden til, at de kørte for stærkt.

Kun en enkelt beregnende er ved at overhale, da bilisten bliver standset af politiet. De beregnende siger selv, at de blot følger med trafikken, selvom 3 beregnende er ved at køre fra andre, da de bliver standset. De beregnende føler sig ikke presset. Men de er irriterede over medtrafikanten, der efter deres opfattelse kører for langsomt, usikkert og tøven, og derfor sætter de beregnende farten op.



## Vejene i interviewundersøgelsen

Bilisterne i interviewundersøgelsen er stanset på strækninger på 3 landeveje: Viborgvej, Fredrikssundsvej og Gl. Horsensvej. Viborgvej og Fredrikssundsvej er statsveje administreret af Vejdirektoratet, hvortil Gl. Horsensvej er en kommunevej administreret af Århus Kommune.

Strækningerne på de 3 landeveje i undersøgelsen har en række ligheder, men er også forskelligt indrettet. For alle strækningerne er hastighedsbegrænsningen 80 km/t, vejene ligger i åbent marklandskab med spredt beplantning, og bilisterne er stanset på strækninger, hvor vejen er ensartet et stykke før det sted, de blev standset. Strækningerne varierer fra 1-3 km længe, de er lige og ligger på en bakke med begrænset fald. De lange lige sigtelinier medvirker til at trafikanten fokuserer langt hen ad vejen hvorved hastigheden nemt øges, i modsætning til hvis sigtelinierne er brudt af fx et kurvet vejforløb.

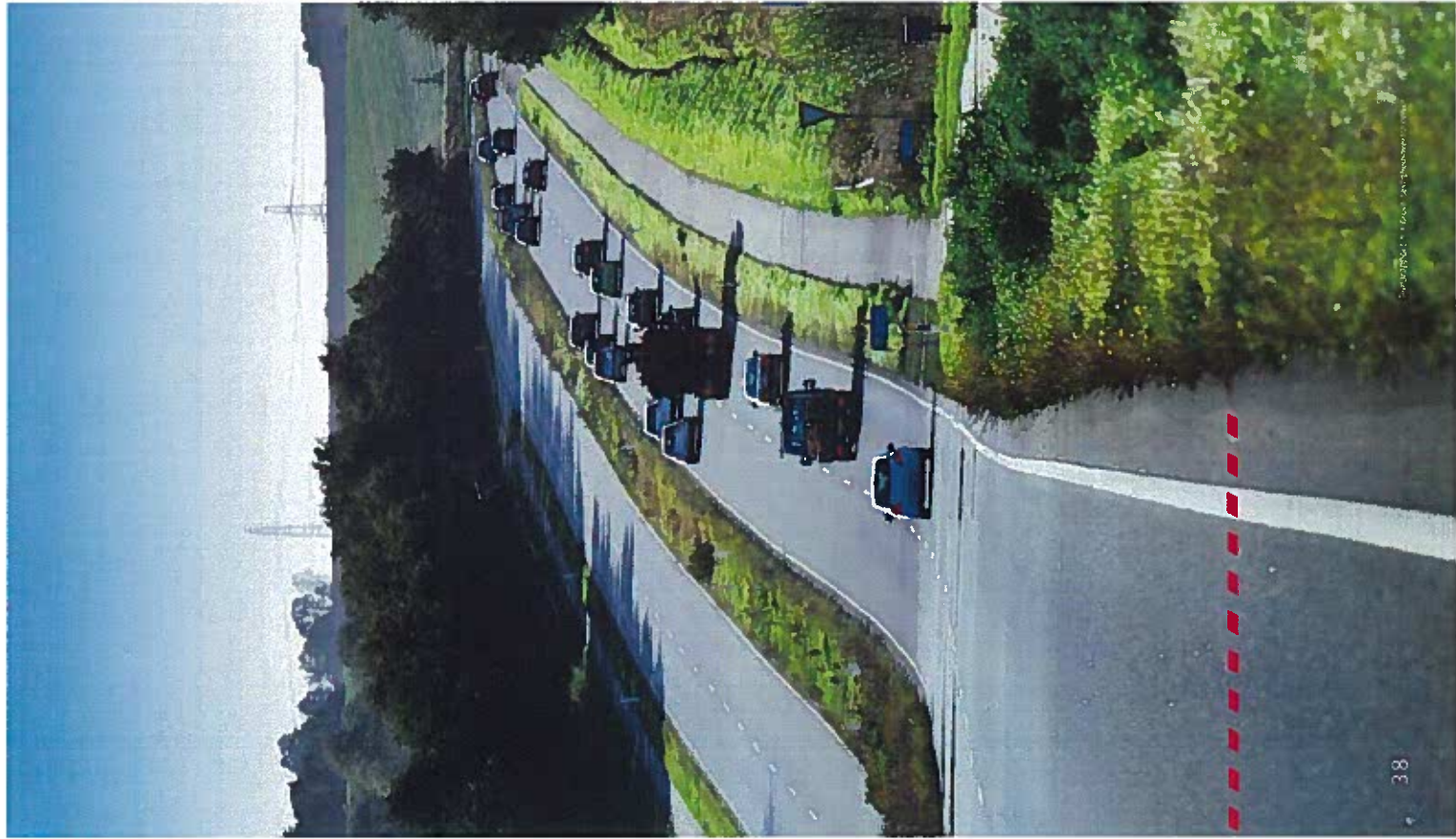
Viborgvej er på stedet en smal 2-sporet landevej uden cykelstier og med spredt beplantning og få husfacader som ligger tæt på vejen. Dette giver vejen et udtryk som en stor del af de gamle danske landeveje hvor der ikke er tæt trafik, og hvor det er muligt at køre stærkt, men man kan risikere at møde fx en traktor.

Fredrikssundsvej er 4-sporet, med midterrabat og cykelsti i begge sider på hele strækningen. Vejen er i perioder stærkt trafikeret. Udenfor disse perioder er det muligt at køre stærkt. Strækningen ligger i åbent land lige efter en strækning med et kompliceret vejmiljø, hvorfor trafikanten kan føle sig fristet til at slæppe af og køre hurtigt. Dette sammenholdt med 4 spor, en midterrabat og ingen beplantning langs vejen giver en åben og bred vejprofil, der let kan tolkes som en højhastighedsvej.

Gl. Horsensvej er en 4-sporet landevej med midterrabat i græs. Trafikanterne kommer fra en 2-sporet strækning og vil op i fart. Der er god mulighed for overhaling, da vejen ikke er meget trafikeret i forhold til, at der er 4 spor. Vejens bredde, de mange kørespor og brede midterrabat samt de åbne markomgivelser giver let trafikanten indtryk af en højhastighedsvej.

Der er gode muligheder for at overhale på de 3 strækninger.

Bilisterne observerer flere vejtekniske elementer på vejene, som man normalt forbinder med høj fart, fx flere end 2 spor og midterrabat. På den baggrund tolker de, at de kan køre stærkt på strækningen. Til gengæld er bilisterne ikke gode til at få øje på elementer, som gør det farligt at køre stærkt. Det er elementer, som kan bidrage til, at en trafikulykke sker eller at personskader i tilfælde af en ulykke bliver værre, som eksempelvis faste genstande. Bilisterne forholder sig til vejen og taler den, men tolkningen er mangelfuld. HVU vurderer, at bilisterne mangler viden, om hvilke vejtekniske elementer, der er farlige ved høj fart. Helt udpræget opfatter bilisterne vejene som sikre bl.a. af den grund, at det er landeveje





#### Hvem kører hvor

Langt de fleste af bilerne blev standset på Frederikssundsvej i Nordsjælland. Her blev ca. halvdelen af de 99 standset, mens ca. 25 % blev standset på hhv. Viborgvej og Gl. Horsensvej.

Af de 38 interviewede kørte 16 på Frederikssundsvej og 11 på hhv. Gl. Horsensvej og Viborgvej. De 24 individuelt interviewede fordelte sig med 9 på Frederikssundsvej, 7 på Gl. Horsensvej og 8 på Viborgvej.

Ingen af de interviewede på Viborgvej er lovløse, mens Frederikssundsvej og Gl. Horsensvej hver har 2 lovløse. For alle 3 veje fordeler de øvrige interviewede biler sig omtrent lige meget mellem lejlighedsvis og beregnende.



## Vejteknik på de tre landeveje

### Viborgvej

Viborgvej forbinder Randers og Viborg og går gennem en række mindre gennemfartsbyer. Viborgvej er den primære transportvej mellem byerne og bruges dagligt af mange pendlere til enten Randers eller Viborg. Der er ikke specielt meget trafik på vejen på den aktuelle strækning, som har en ADT på ca. 6000<sup>9)</sup>. En del landbrugskøretøjer bruger vejen, som generelt har meget tung trafik og få bløde trafikanter.

Den aktuelle strækning på Viborgvej er ca. 3 km lang og ligger i åbent land. Der er ingen lokal hastighedsbegrænsning på strækningen. Vejen er udformet på samme måde på hele strækningen. Bilerne blev standset i begge retninger midt på strækningen, dvs. inden de blev standset, havde de kørt 1,5 km i stort set samme vejret.

På stedet går vejen omtrentlig øst-vest. Set fra øst mod vest ligger vejen først i en højredrejende kurve på en bakke, herefter går vejen lige ud og let ned ad bakke på et 2 km langt, lige stræk for til sidst at ligge i en venstredrejende kurve. Vejen ligger i åbent land med marker på begge sider, der er spredt beplantning og få husfacader ud til vejen.

### Tverprofil og kørebaneafmærkning

Viborgvej er smal med to 3,25 m brede kørespor og smalle kantbaner på 0,2-0,5 m. Der er græsgrøbet og grøft i hver side af vejen. Rabatternes bredde varierer mellem 2 og 3 m, og grøfterne er typisk stejle og flere steder også dybe. De smalle kørespor og kantbaner øger risikoen for, at trafikanterne enten kommer uden for asfalten eller over i modsatte kørespor. Grøfterne er for tæt på kørebanelen og udgør en risiko for, at personskader bliver mere alvorlige i ulykker, hvor biler forlader kørebanelen.

Kantlinjerne er 0,1 m brede og profilerede flere steder. På de første 800 m af strækningen er overhaling forbudt i begge køreretninger markeret med dobbelt spærrelinje, derefter er overhaling tilladt. Kørebanelens afmærkning er meget slidt. Specielt i mørke eller vådt føre kan det være svært at se afmærkningen, samtidig er rumleffekten fra de profilerede kantlinjer begrænset.

### Kryds og andre adgange

Der er mange adgange til Viborgvej, primært private indkørsler og markoverkørsler. Herudover er der tre P-lommer, en rasteplads og to T-kryds - et uden og et med venstresvingkanalisering.

Generelt er de mange tilslutninger til Viborgvej ikke ret synlige fra Viborgvej. Det øger risikoen for ulykker specielt ved høj hastighed. Biler, der skal svinge væk fra Viborgvej, er nødt til at decelerere i køresporet, og biler på Viborgvej kan blive nødt til at bremse for trafikanter, der svinger ind på Viborgvej. Der er altså risiko for bagendekollisioner, utilsigtede overhaling og kollisioner mellem ligedkørende og biler fra sideveje.

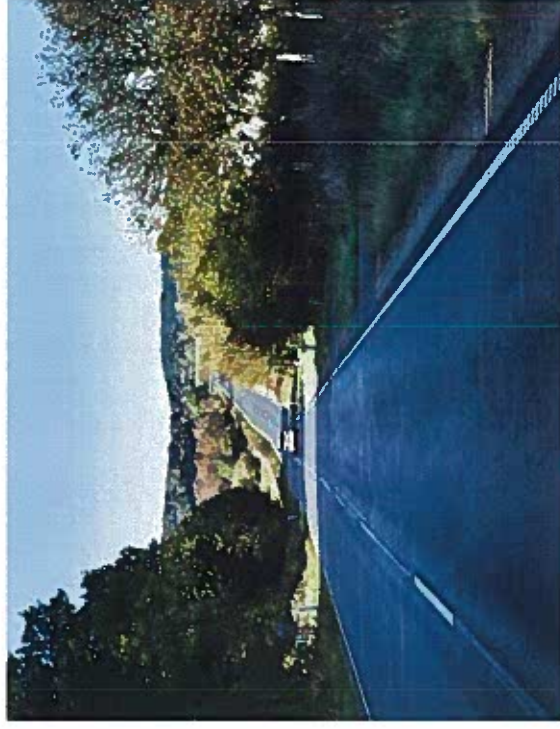
T-krydset ved Grovbakkevej er svært at erkende fra begge køreretninger, krydset er ikke væslet og kun svagt afmærket.

### Oversigt på Viborgvej

Der er begrænset oversigt for ligedkørende to steder på strækningen, hvor overhaling samtidig er tilladt. Begge steder er oversigten begrænset af beplantning i undersiden af en kurve.

### Faste genstande

Flere steder langs Viborgvej er der faste genstande inden for sikkerhedszonen. Der er autoværn med nedførte ender, som ikke er ført til bage, og træer med stammediameter større end 10 cm. De stejle og dybe grøfter øger risikoen for, at trafikanter enten vælter eller stoppes brat, hvis de kommer uden for kørebanelen. Grøfteafslutninger ved overkørsler og indkørsler ender brat og udgør en risiko, hvis biler bliver fanget i grøften og leet direkte ind i en lodret grøfteafslutning.



<sup>9)</sup> Antallet af trafikanter på en vej måles i gennemsnitligt årligt ADT, ADT er antallet af køretøjer, der i gennemsnit passerer et bestemt sted på en vej i løbet af et år.

km 10



T-krydset ved sidevejen Growsbakkevej ligger i en kurve og er svært at se i nærheden mod Randers. Over-sigten er begrænset før krydset, men overhaling er alligevel tilladt. Det øger risikoen for frontalkollisioner, specielt hvis bilisterne kører stærkt.

Densideret er der ikke foreslået fra Rå cyklistbruger-vejen. Hvis der er fra sidevejen kan det være svært ifølgeuderende på Viborgvej, specielt hvis de kører stærkt.



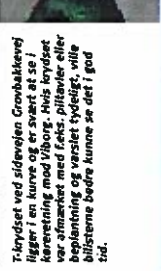
Der er mange P-lommer på strækningen, men de er ikke synlige. Det øger risikoen for ulykker, når bilister svinger ind på eller væk fra Viborgvej.

Viborgvej har ingen cykelstier. Kun Rå cyklistbruger-vejen, og de er meget dårligt udsynede, hvor bilisterne kører stærkt.



Længst mod øst er et T-kryds, der er korrekt afmærket og kanaliseret med en venstrestrømsbane. Afmærkningen øger bilisters mulighed for at erindre krydset i tilstrækkelig tid, og venstrestrømsbanen reducerer risikoen for ulykker med venstrestrømsende.

Vogn ligger i et åbent marklandskab, og synsvinkel er derfor god udson horisont. Der er vejsløjser, således at køretøjerne kan se hinanden. Der er vejsløjser, således at køretøjerne kan se hinanden. Der er vejsløjser, således at køretøjerne kan se hinanden.



T-krydset ved sidevejen Growsbakkevej ligger i en kurve og er svært at se i nærheden mod Viborg. Hvis krydset var afmærket med fæls, piltæpper eller belysning og varset tydeligt, ville bilisterne bedre kunne se det i god tid.

km 9

Randers

Meget slidt kørebaneafmærkning.

km 11



Her er bilisterne standset af politiet. Bilisterne kørte både mod Randers og Viborg.



Bilisterne nævner Viborgvejs lange lige stræk, når de begrunder deres valg af høj hastighed. Generelt vælger mange bilister at køre stærkt, når de kører på lange lige stræk i åbent land.



Bilisterne ser ikke alle de indhegninger, markovergange eller andre vejadgange, der slutter til Viborgvej. Der kan derfor ske ulykker mellem bilister, der svinger og ifølgeuderende med høj hastighed.



Viborgvej har generelt smalle kantbaner, og bilister har derfor større risiko for at få et hjul ud i rabatten. En høj asfaltkant til en vejledning sæt på vejen kan medvirke til, at bilister mister deres retning i rabatten, hvis de får et hjul ud i rabatten.

km 10

Randers



Trær med stammeføremål større end 10cm står inden for sikkerhedszonen nogle steder langs Viborgvej. Der er risiko for at køre ind i træer, der står så tæt på kørebane, at bilister ikke kan se dem. Bilisterne kan derfor blive påvirket af træerne, når de kører på kryds.



km 12



Viborg

Randers



Langt mod vest ligger Viborgvej i et skarpt vejsving. Overbygningen begrænser pga. kurven, der har beplantning i inder siden. Før der blev lagt ny asfalt, var overbygning tilladt i svinget.



Støje og dybe grefter eller stejle skråninger langs Viborgvej øger risikoen for, at trafikanten enten vælter eller stoppes brem, hvis de kører af kørebanelen.



Autoværn signaleren, at vejen er udformet sikkert, men nedferte da bilister kan risikere at køre op på dem og vælte eller køre bag om autoværnet.



Viborgvej er smal, og både køre- spor og kørbaner er mindre end anbefalet. Det øger risikoen for, at trafikanten kommer til at køre uden for asfalten eller over i modsatte kørespor.

Note: Efter HVUS analyse og undersøgelse af Viborgvej er der lagt ny asfalt og kørebanelmærkning på Viborgvej. Kørebanelmærkningen er ændret i den forbindelse.

km 11

Meget slidt kørebanelmærkning.

km 14,2



Aarhus

Horsens



Krydset med Solbjerg Søvej er svært at se i god tid. Gl. Horsensvej har en smal kørebanel og dårlig signalregulering, og Gl. Horsensvej er ikke forstærket og er uden lokal hastighedsbegrænsning gennem krydset. Sådanne kryds er ofte belastede af mange uheld.



Langs Gl. Horsensvej er der smalle rebatter og stejle skråninger uden autoværn. Hvis trafikanten kører af kørebanelen, er der risiko for at de vælter på den stejle skråning.



Autoværn signaleren, at vejen er udformet sikkert, men nedferte da bilister kan risikere at køre op på dem og vælte eller køre bag om autoværnet.



Gl. Horsensvej har fire kørespor på den nordlige strækning. Lige før krydset med Søvej er der en smalt kørebanel og 2-sporet landevej.



Bilisterne begrundet deres valg af høj hastighed med godt udsyn frem ad Gl. Horsensvej. 2 kørespor i hver retning og kun lidt trafik.



Her er bilisterne standset af politiet. Bilisterne kørte alle mod Horsens.

Det firkantede kryds med Solbjerg Søvej og Søvej er som krydset ved Solbjerg Søvej svært at overskue pga. den meget brede vej uden lokal hastighedsbegrænsning, forsatning og signalregulering.

Vejen ligger i et skarpt modkørsvejskryds, og gennemført er der en stor risiko for uheld. Det er vigtigt at være opmærksom på de forskellige kørespor og kørbaner. Det er vigtigt at være opmærksom på de forskellige kørespor og kørbaner. Det er vigtigt at være opmærksom på de forskellige kørespor og kørbaner.

km 15,4

Meget slidt kørebanelmærkning.

Note: Efter HVUS analyse og undersøgelse af Gl. Horsensvej er der lagt ny asfalt og kørebanelmærkning på Gl. Horsensvej.

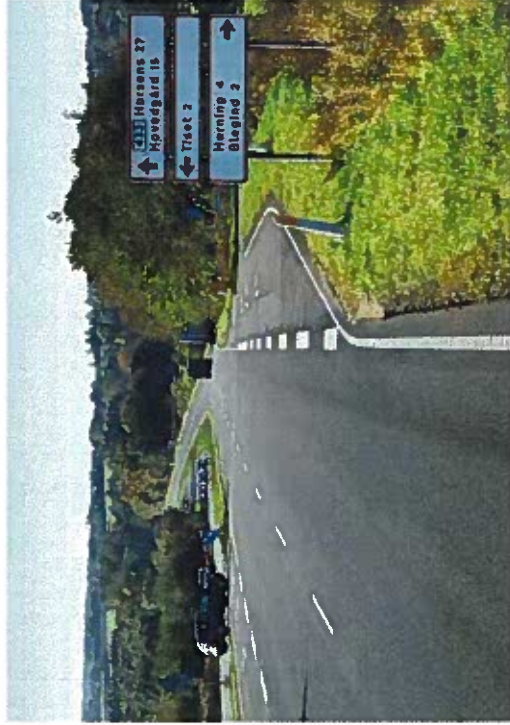
### Gl. Horsensvej

Gl. Horsensvej ligger parallelt med Østjyske Motorvej og forbinder Århus og Horsens. Gl. Horsensvej er derfor aflastet for en del af trafikken mellem de to byer. Gl. Horsensvej er middeltrafikeret med en ÅDT på ca. 8500. Vejen varierer mellem at have 2, 3 eller 4 kørespor.

Bilisterne er standset på en 1,2 km lang strækning, hvor Gl. Horsensvej har 4 kørespor. Hastighedsbegrænsningen er 80 km/t, og der er ingen lokal hastighedsbegrænsning. 4 kørespor er unødvendigt for at afvikle trafikmængden, det ville være tilstrækkeligt med 2 spor. Der er kun få bløde trafikanter på Gl. Horsensvej, og generelt er der ikke cykelstier langs vejen. Dog er der en dobbeltrettet cykelsti på ca. 700 m på den aktuelle strækning.

Vejen er udformet på samme måde på hele strækningen. Bilisterne blev standset i køreretning mod Horsens (mod syd). Inden de blev standset, havde de kørt ca. 1 km let nedad bakke i samme vejret.

Gl. Horsensvej går nord-syd på strækningen. Set fra nord mod syd går vejen ligeud og nedad bakke. Vejen fortsætter let ned ad bakke i en stor venstredrejende kurve for til sidst at være lige og plan. Gl. Horsensvej ligger i åbent land med spredt bebyggelse uden husfacader ud til vejen, og der er spredt beplantning langs vejen.



Både før og efter strækningen er Gl. Horsensvej en almindelig 2-sporet landevej. De standsede bilister har inden strækningen kørt ad et langt lige stræk kun afbrudt af en blød venstresvingende kurve ca. 1 km før den aktuelle strækning.

### Tværsprofil og kørebaneafmærkning

Gl. Horsensvej har 2 kørespor på 3,5 m bredde i hver retning. De to kørebaner er adskilt af en græsbelæst midterrabat, der varierer i bredde. Kantbanerne er 0,5 m brede. Der er en 700 m lang, dobbeltrettet cykelsti mod øst. Rabatterne er 2 m brede. Vejen er afvandet til dybe grøfter med stejle skråninger, der ligger inden for sikkerhedszonen. Grøfterne udgør en risiko, hvis en trafikant kører af vejen. De 4 kørespor kan i kombination med god oversigt for ligeudkørende friste mange trafikanter til at køre hurtigere end hastighedsgrænsen.

Kørebaneafmærkningen er generelt korrekt, men den er slidt, specielt er den meget slidt i de to kryds, der er på strækningen. Dvs. afmærkningen er ikke tilstrækkelig synlig i krydsene. Kantlinjer er 0,1 m brede og profilerede.

Asfalten er generelt god, men på de første 300 m af strækningen er den dog slidt og har huller.

### Kryds og andre adgange

Der er to firebenede, vigepligtsregulerede kryds og to P-lommer på strækningen, det ene kryds er belyst. Gl. Horsensvej er 4-sporet gennem krydsene. Begge kryds er kanaliseret med højre- og venstresvingsbaner, uden at de gennemgående spor er forsat.

Funden de to P-lommer på den aktuelle strækning er der mange P-lommer på Gl. Horsensvej i nærheden af strækningen. Det giver mulighed for, at en del bilister kan svinge væk fra eller ind på Gl. Horsensvej med øget risiko for f.eks. bagende-kollisioner.

### Oversigt på Gl. Horsensvej

Generelt er der god oversigt for de ligeudkørende på Gl. Horsensvej mod syd, og begge kryds er tilstrækkeligt synlige for trafikanter med retning mod Horsens (mod syd).

### Faste genstande

Langs Gl. Horsensvej er der faste genstande inden for sikkerhedszonen. Det er træer med stammediameter større end 10 cm, autoværn, som ikke er ført tilbage eller udført med stødborberende autoværnsender, ikke-eftergivelige beplantningsmønstre uden brudled og stejle skråninger i grøfter. De faste genstande kan være farlige ved påkørsel.

### Frederikssundsvej

Frederikssundsvej forbinder Frederikssund og en række mindre byer som Veksø, Stenløse og Ølstykke med København. Vejen er stærkt trafikeret og benyttes af mange pendlere. Den aktuelle strækning har en ADT på ca. 20.000. Vejen har 4 kørespor, og der ville være kapacitetsproblemer, hvis der kun var 2 spor. Der er midterrabat med græs på strækningen. Trafikanterne er overvejende personbiler, men flere lastbiler benytter også Frederikssundsvej. I myndigheden kører der en del cyklistere langs Frederikssundsvej på cykelstieme, men kun få cyklistere krydser Frederikssundsvej.

Politiet har standset biler på en 2 km lang strækning. Strækningen ligger i åbent land med marker på begge sider, der er spredt beplantning og ingen husfacader ud til vejen. Vejen er udformet ensartet på det aktuelle stykke og ligger mellem to lysregulerede, fibenede kryds. Bilerne blev standset på vej fra København mod Frederikssund, dvs. mod vest. Inden de blev standset havde de kørt ca. 1,5 km let ned ad bakke i samme vejret.

Frederikssundsvej går omtrentlig øst-vest på strækningen. Set fra øst mod vest, ligger vejen først i en venstredrejende kurve. Efter kurven er vejen lige og ligger først på toppen af en bakke. Herefter går vejen lige ud og let ned ad bakke, indtil den til sidst ligger i en højredrejende kurve. I alt har vejen et lige stræk på ca. 1 km midt på den i alt 2 km lange strækning.

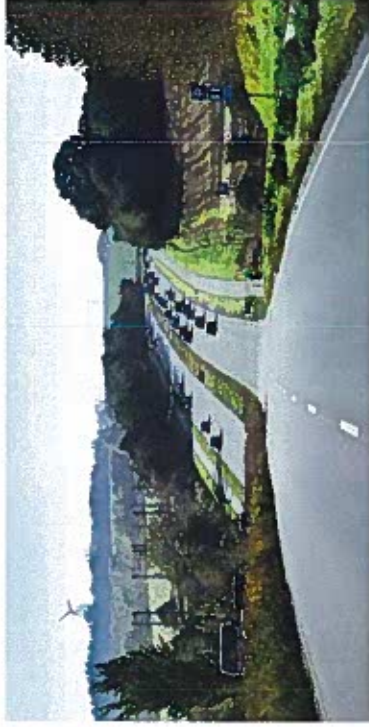
I retning mod Frederikssund ligger den udvalgte strækning efter et langt stræk gennem et industrikvartier med mange signalregulerede kryds og med hastighedsbegrænsning på 70 km/t. Den udvalgte strækning er den første strækning i åbent land uden signalregulerede kryds over et længere forløb og med hastighedsbegrænsning 80 km/t. Trafikanterne kører dermed fra et relativt kompliceret trafikmiljø til et mindre kompliceret trafikmiljø, og de kan derfor fristes til at køre stærkere, fordi vejen giver indtryk af, at det er nemmere at køre her.

Vejen fortsætter efter den aktuelle strækning mod Frederikssund som 4-sporret og med mange skift i hastighedsbegrænsningen.

### Tværsprofil og kørebaneafmærkning

Frederikssundsvej er bred med 2 kørespor i hver retning, græsbelædt midterrabat og cykelstier adskilt fra kørebanelen med skillerabat. Alle kørespor er 3,5 m brede, og kantbanerne er 0,5 m brede. Vejen har yderrabatter i græs og er anvendt til grøft, der ligger uden for sikkerhedszonen. Afmærkningen er korrekt og i god stand, og belægningen er ny. Kantlinjer er 0,1 m brede og profilerede. Der er generelt ingen svingbaner på strækningen.

Frederikssundsvejs brede tværsprofil og 4 kørespor kan friste mange biler til at køre stærkere end hastighedsbegrænsningen på 80 km/t. De gode oversigtsforhold for ligeudkørende og et langt lige stræk på strækningen trækker i samme retning.



### Kryds og andre adgange

Der er flere mindre bolig- og markoverkørsler tilsluttet Frederikssundsvej. Derudover er der et fibenet, ureguleret kryds med venstresvingbane, to busløbmer og et sideanlæg med parkering. Generelt er tilslutningerne synlige for trafikanter på Frederikssundsvej. Der er ingen højresvingbaner på strækningen.

Venstresvingende ind til boliger og marker kan placere sig i midterrabatten, der er asfalteret ud for vejtilslutningerne. Både venstre- og højresvingende skal dog foretage det meste af deres deceleration på kørebanelen, da der ikke er svingbaner. Der er derfor opbremsninger på vejen, og det kan overraske ligeudkørende biler, der kører bagved en bilist, der skal svinge. Der er altså risiko for bagende-kollisioner. Der er tidligere sket en bagende-kollision på strækningen mellem en højresvingende til en sidevej og en ligeudkørende bilist.

Det fibenede kryds har venstresvingbaner, som kan bruges til deceleration. I stedet for en højresvingbane er der i krydset en kort breddeudvidelse af vejen, som i begrænset omfang kan anvendes af højresvingende til deceleration. Krydset fungerer som et trebenet kryds, da sidevejen mod syd er til et teknisk anlæg, hvorfra der sjældent er trafik.

### Oversigt på Frederikssundsvej

De ligeudkørende på Frederikssundsvej har generelt gode oversigtsforhold. Det samme gælder venstresvingende i det fibenede kryds. Der er dog reduceret stopsigt i begge retninger på en kortere delstrækning i den østlige ende af strækningen pga. en bakke. Det betyder, at en bil teoretisk set ikke kan nå at stoppe for en genstand på vejen.

### Faste genstande

Enkelte steder langs Frederikssundsvej er der faste genstande inden for sikkerhedszonen. Det er træer med stammediameter større end 10 cm og autoværn med nedførte ender, som ikke er ført tilbage. De kan forværre personskaderne, hvis de påkøres i en ulykke.

km 21,3



Frederikssund  
Alm. B

København  
Alm. B

km 20,3



Træer med stemmediameter større end 10 cm står inden for sikkerhedszonen langs strødet langs Frederikssundsvvej. Der er risiko for at køre ind i træerne, hvis bilen kommer ud af vejen, og når træerne samtidig er store, bliver personskadene tit alvorlige ved en påkørsel.



Der er flere sidevejsindløbninger til Frederikssundsvvej, som kan være farlige for bilerne, når bilerne sætter ind på eller væk fra vejen. Alltid på strækningen er der et sidesnit med parkering med to adgange til Frederikssundsvvej.



Flere af bilerne sammenligner Frederikssundsvvej med en motorvej og nævner lignelser som, at vejen er smalt, ligger højt over jorden og har 2 kørebånd i hver retning. Bilerne er også opmærksomme på, at der er et godt udsyn fremad et langt lige stræk.



Der er reduceret stopsigt på en delstrækning mod øst på grund af en bakke. Det betyder, at en bil teknisk set ikke kan nå at stoppe for en genstand på vejen. Det bliver bilerne mere forsigtige.



Strækningen på Frederikssundsvvej har et fribetet kryds uden signalregulering. Krydset kan være svært at overskue fra Frederikssundsvvej blandt andet pga. den brede vej.

Vejen ligger i et åbent landskabsbælt, og generelt er der god udsigt fremad og til sidderne. Bilerne taler om vejen er manøvrerbar. Der er vejbremser, der ikke ses. De elementer de folk fokuserer, som måske ville have påvirket til en hurtig hastighed. Mange af de elementer er vist på fotos ovenfor.

km 23,0



Frederikssund  
Alm. B

København  
Alm. B

km 21,3



Vestretningen på Frederikssundsvvej kan påvirkes af midterbarrieren, der er asfalteret ud for nogle af vejtilslutningerne. Der er dog ingen veinstrengningsbånd, og dermed er der eget risiko for bagvedkollisioner.



Bilisterne har tendens til ikke at se sidevejene og opfører ikke risikoen som en risiko. Der er eget risiko for uheld, når biler sætter ind på eller væk fra Frederikssundsvvej.



Autoværn signalerer, at vejen er udfarmet sikkert, men nedfarte autoværnsender kan være farlige, da bilerne kan risikere at køre op på dem og vælte eller køre bag om autoværnet.

Her er bilisterne standset af politiet. Bilisterne kørte alle mod Frederikssund.

### Ulykker på de tre landeveje

De seneste fem år<sup>10</sup> skete der færre personskadeulykker på Viborgvej, G1 Horsensvej og Fredenikssundsvej end forventet teoretisk. Dette kan dog variere afhængigt af hvilken periode, der ses på.

I perioden 1. januar 2006 til 31. december 2010 er der samlet set sket i alt 3 personskadeulykker på de 3 strækninger, 3 materielskadeulykker og 6 ekstraudvalgte. I alt 3 ulykker er registreret med hastigheder over hastighedsgrænsen. Det kan ikke afvises, at høj hastighed har spillet en rolle i flere af ulykkerne. Ofte har politiet kun trafikanternes egne udsagn om kørt hastighed til deres vurdering af hastigheden.

### Hastighed på de tre landeveje

Generelle hastighedsmålinger viser, at der bliver kørt stærkt på Viborgvej og G1 Horsensvej. GPS-målinger indikerer, at trafikanterne kører knap så hurtigt på Fredenikssundsvej.

På Viborgvej er målt en gennemsnitshastighed på 89 km/t, og 85 % -fraktilen er målt til 99 km/t. Hastigheden er målt ca. en halv kilometer før den aktuelle strækning, men det vurderes, at det er samme hastighedsniveau på den udvalgte strækning. De målte hastigheder er høje for en landevej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

Gennemsnitshastigheden på G1 Horsensvej er målt til 92 km/t, og 85 % -fraktilen er målt til 105 km/t. Der er målt ca. en kilometer efter den aktuelle strækning, men det vurderes, at det er samme hastighedsniveau på den udvalgte strækning. Som for Viborgvej er det høje hastigheder for en landevej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

HVU har ikke generelle hastighedsmålinger på Fredenikssundsvej, men der foreligger GPS-målinger for strækningen, hvor et stort antal bilister har fået registreret kørehastigheder fordelt over hele døgnet via en GPS i bilen. I 2010 var gennemsnitshastigheden for disse bilister 83 km/t baseret på ca. 1500 observationer.

### Bilisternes konkrete hastigheder

Politiet standsede i alt 99 bilister på de tre strækninger. Der blev kørt stærkest på Viborgvej. 56 % af de standsede bilister på Viborgvej kørte 110 km/t og derover, det gjorde hhv. 46 % på G1 Horsensvej og 40 % på Fredenikssundsvej. 16 % kørte mere end 120 km/t på Viborgvej, det gjorde hhv. 4 % på G1 Horsensvej og 8 % på Fredenikssundsvej.

Cirka halvdelen af de 99 bilister kørte 105-110 km/t, og i alt kørte 89 bilister 120 km/t eller derunder.

### Det mener bilisterne om vejen

24 af de 38 interviewede nævner, at forhold ved vejen har betydning for, at de kører stærkt. Det er en klar tendens, at det fortinsvis er bilister fra G1 Horsensvej og Fredenikssundsvej, der mener forhold ved vejen har betydning for, at de kører stærkt. 64 % på G1 Horsensvej, 81 % på Fredenikssundsvej og 36 % på Viborgvej nævner forhold ved vejen, som årsag til at de kører for stærkt.

Samme mønster ses, hvis man alene ser på individuelt interviewede. Helt 86 % på G1 Horsensvej, 89 % på Fredenikssundsvej og 38 % på Viborgvej nævner forhold ved vejen som årsag til, at de kører for stærkt. I alt 17 ud af 24 individuelt interviewede nævner forhold ved vejen som en del af begrundelsen for at køre stærkt.

Bilisterne kører stærkt, fordi de oplever, at vejen og vejens omgivelser er indrettet til det. Og deres oplevelse af vejforholdene stemmer overens med fakta – til en vis grad. G1 Horsensvej og Fredenikssundsvej er begge firsprogede med midterrabat, har brede kørespor og cykelstilt helt eller delvist. Det er elementer, som støtter valg af høj hastighed.

Generelt nævner bilisterne en række forhold, som viser, at de er opmærksomme på vejmiljøet, tolker det og i høj grad afpasser deres hastighed efter tolkningen. Foruden forhold som støtter deres valg af høj hastighed, nævner flere af bilisterne, at man skal køre efter forholdene, og at det er farligt at køre for stærkt, når vejforholdene ikke er til det. Som eksempel nævner de glat føre, snoet vej, bakkeudrag, vejbelægningens stand, regnvej, træthed, ringe kørebaneafmærkning og dårlige dæk.

Dvs. bilisterne er klar over, at der er en fare forbundet med høje hastigheder, når forholdene ikke er til det. Man kan så rejse spørgsmålene, om landevejene er bygget, så det er tydeligt for trafikanterne, hvilken hastighed de skal vælge for at køre sikkert. Og mere generelt, om trafikanterne har viden nok om, hvilke vejtekniske elementer, der er farlige ved høj fart.

### Bilisterne forholder sig til hastighedsgrænsen

Kun de 24 individuelt interviewede udtaler sig om, de synes, hastighedsgrænsen er rimelig på stedet. Næsten halvdelen (10 personer) mener, hastighedsgrænsen på 80 km/t er rimelig selv om de kører for stærkt. Af de 10 personer kører 3 på Viborgvej, 5 på Fredenikssundsvej og 2 på G1 Horsensvej. Omvendt mener 50 % (12 personer), at hastighedsgrænsen er urimelig (lav), mens 2 personer ikke tager stilling til, om hastighedsgrænsen er rimelig eller ej.

Konkret mener mange af de individuelt interviewede, at en sikker hastighedsgrænsen på stedet ville være ca. 90 km/t, kun enkelte nævner en grænse på 100 km/t.



#### Bilisterne mener, vejene er sikre

Kun de individuelt interviewede udtaler sig, om strækningen føles sikker eller ej. I alt 20 af de 24 individuelt interviewede bilister mener, de kører på en sikker strækning. 1 mener ikke, vejen er sikker, og 3 ved ikke.

8 bilister på Viborgvej er interviewet individuelt. Alle 8 mener, at vejen er sikker. Et par stykker uddyber med, at de opfatter vejen som sikker, fordi de ikke har set uheld på strækningen. Flere mener dog, at Viborgvej ikke er sikker for cyklister.

7 bilister på Gl. Horsensvej er interviewet individuelt. Heraf mener 6, at vejen er sikker, mens 1 enkelt bilist ikke mener, den er sikker. Et par stykker uddyber med, at de opfatter vejen som sikker, fordi de ikke har set uheld på strækningen.

9 bilister på Frederikssundsvej er interviewet individuelt. 6 mener, at vejen er sikker, mens 3 bilister udtaler, at det ved de ikke. Flere af de interviewede mener ikke, de var til fare for nogen, da der kun var lidt trafik på vejen på luds-punktet, hvor de blev standset. Samtidig forklarer flere, at Frederikssundsvej ligner en motorvej, og at mange kører som om, det er en motorvej.

#### Konkret om de tre landeveje

##### Viborgvej

Bilisterne nævner følgende forhold ved vejen som en del af begrundelsen for, at de kører stærkt: "Der var kun lidt trafik på vejen, de kender vejen godt, der er godt udsyn fremad, som giver god mulighed for at se, om der kommer trafik fra sideveje, der er kun få sideveje, det er en lige strækning, der er kun lidt bebyggelse langs vejen, der er ikke sving eller bakker, godt udsyn ud til siderne." De vejelementer, bilisterne nævner for Viborgvej, er alle vejelementer, der generelt støtter trafikanters valg af høje hastigheder. Nogle af elementerne er dog ikke sande for Viborgvej, men det er bilisternes billede af Viborgvej.

Og netop bilisternes billede af vejen danner baggrund for deres tolkning og dermed deres valg af hastighed.

##### Gl. Horsensvej

Bilisterne nævner en række forhold ved Gl. Horsensvej, der begrundes, at de kørte stærkt: "2 kørespor i hver retning, vejen er bred, der var kun lidt trafik på vejen, de kender vejen godt, der er godt udsyn fremad, vejen er lige og ligger i åbne områder, ingen skarpe sving, det går nedad bakke, der er kun få sideveje, der er ingen huse eller indkørsler langs vejen." De vejelementer, bilisterne nævner for Gl. Horsensvej, støtter generelt trafikanters valg af høje hastigheder. Og så godt som alle vejforholdene er til stede på Gl. Horsensvej.

##### Frederikssundsvej

Flere nævner, at vejen virker, som om det er en motorvej. En enkelt bilist uddyber Frederikssundsvej ligheder med en motorvej: Der er 4 kørespor, midterrabat, ingen modkørende, ingen tværgående trafik.

Andre forhold som bilisterne nævner: "Der er ingen kryds på strækningen, ingen tværgående trafik, det går ned ad bakke, vejen er bred, 2 spor i hver retning, langt lige stræk, godt udsyn, ingen bebyggelse langs vejen, god og ny asfalt, der var kun lidt trafik på vejen, før strækningen har man kørt gennem byen med hastighedsbegrænsning 70 km/t med køkørsel." Som for Viborgvej er nogle af de nævnte vejelementer sande for Frederikssundsvej, og nogle er ikke. Men alle de nævnte vejelementer støtter generelt bilisternes valg af høj hastighed.

Generelt mener flere af bilisterne, at den tilladte hastighed skal passe til vejforholdene, dvs. at vejen bør være selvforklarende. Hastighedsgrænsen bør stemme overens med fog give mening for, hvad bilisterne selv opfatter som en sikker hastighed. De efterspørger også fleksibilitet via variable skilte, så tilladt hastighed kan variere i løbet af døgnet afhængig af de aktuelle forhold, fx myldretid henholdsvis ikke-myldretid.

På Frederikssundsvej oplever nogle af de interviewede fartblindhed, fordi der er mange skilte med forskellige hastighedsbegrænsninger på korte stræk. De overser nogle gange skilte og fortsætter, indtil de på anden vis bliver opmærksomme på, at de kører for stærkt. De efterspørger færre skift i fartgrænserne på Frederikssundsvej. Bilisternes udtalelser stemmer overens med vejreglerne, der anbefaler, at man tilstræber en nogenlunde ensartet hastighed for længere vejforløb af hensyn til trafikikkerhed og trafikafvikling<sup>11</sup>.

#### Det bilisterne ikke ser og måske ikke ved

Bilisternes tolkning af vejene er mangelfuld. Der er vejelementer, de ikke ser, og elementer de tolker forkert, som måske ville have påvirket til en lavere hastighed.

##### Viborgvej

Bilisterne beskriver flere ting ved vejen og dens omgivelser korrekt. Der er ikke specielt meget trafik på Viborgvej, der er godt udsyn fremad på et langt lige stræk, og der er kun lidt bebyggelse langs vejen, som ligger i åbent land.

<sup>11</sup> [Lars J. Larsen, 2013, s. 263](#)

Men bilisterne opfatter, at der kun er få vejadgange til Viborgvej, og at der er godt udsyn fra Viborgvej til sidevejene. De nævner også, at der ikke er sving og bakker på strækningen. Det er ikke korrekt. Der er usædvanligt mange vejtilslutninger, og de er ikke tilstrækkeligt synlige fra Viborgvej. Denudover er oversigten langs Viborgvej så begrænset i to sving, at der her burde være overhalingstribud. Viborgvej er bygget og indrettet, så dette ikke er tydeligt for trafikanterne.

Denudover er der andre uhensigtsmæssige, vejtekniske elementer, som en typisk trafikant nok ikke ser ved kørsel på landevejen. Det er elementer, som gør det farligt at køre stærkt enten ved decideret at kunne udløse en trafikulykke eller ved at kunne gøre personskader værre i tilfælde af en trafikulykke.

Smalle kørespor og smalle kantbaner, de mange vejtilslutninger, T-krydsset ved Grovbakkevej, den begrænsede oversigt i kurverne samt dårlig optisk ledning i den ene af kurverne kan udløse trafikulykker. Mens de stejle og dybe grøfter, smalle rabatter og faste genstande kan gøre personskader værre i tilfælde af en trafikulykke.

#### G1, Horsensvej

Bilisterne observerer flere vejforhold på G1, Horsensvej, og de har ret, når de beskriver vejen og dens omgivelser som en bred vej med 2 spor i hver retning med kun lidt trafik og godt udsyn fremad, at vejen er lige og uden skarpe sving, der ligger i åbne områder og kun har få sideveje og ingen randbebyggelse eller indkørsler. Det er vejelementer, der giver mulighed for at køre stærkt. Til gengæld er der vejelementer på G1, Horsensvej, som bilisterne ikke ser og ikke tolker korrekt.

De to fibenede, uregulerede kryds med slidt kørebaneafmærkning, P-lommene, muligheden for cyklister på kørebanen på en del af strækningen og begrænset oversigt i retning mod Århus (mod nord) pga. en bakketop kan alt sammen udløse trafikulykker. Mens faste genstande og smalle rabatter evt. i kombination med stejle skråninger kan gøre personskader værre i tilfælde af en ulykke. Kun en enkelt bilist nævner, at krydsene er farlige.

#### Frederikssundsvej

Bilisterne har ret, når de beskriver Frederikssundsvej og vejens omgivelser som en bred vej med 2 spor i hver retning uden randbebyggelse og i åbent land. Det går med ad bakke, der er godt udsyn fremad på et langt lige stræk, og asfalten er god. Til gengæld mener flere bilister, at strækningen er uden kryds og sideveje og kun har lidt trafik. Det er ikke korrekt. Der er et fribrønet, ureguleret kryds på strækningen, og der er flere vejtilslutninger. Vejtilslutningerne er tydelige for de ligeudkørende, men bilisterne overser dem i høj grad. Med en årsdøgntrafik på ca. 20.000 er Frederikssundsvej stærkt trafikøret.

Denudover har Frederikssundsvej reduceret stopsigt hen over bakketoppen i den østlige ende af strækningen, her er der altså ikke et godt udsyn fremad langs vejen.

Frederikssundsvej har flere ligheder med en motorvej, så det er forståeligt, at nogle bilister sammenligner strækningen med en motorvej, hvor man kan køre stærkt. Men der er også mange forskelligheder, og der er slet ikke samme sikkerhed på Frederikssundsvej som på en motorvej.

Der er flere uhensigtsmæssige, vejtekniske elementer på strækningen, som en typisk trafikant nok ikke er opmærksom på. Vejtilslutninger uden svingbaner på Frederikssundsvej, det fibenede uregulerede kryds uden højresvingsbaner på Frederikssundsvej og reduceret stopsigt henover bakketoppen kan udløse trafikulykker. Faste genstande som træer og autoværn, der ikke er ført tilbage eller udført med stødborberende autoværnsender, kan gøre personskader værre i tilfælde af en ulykke.



## Mere om bilisterne

Interviewundersøgelsen er beskrevet nærmere i metodeafsnittet i bilaget, og her findes også flere oplysninger om vejene, køretøjerne og bilisterne.

### Interviewmaterialet

Undersøgelsen er baseret på 99 tilfælde, hvor politiet har standset en bilist med en hastighedsoverskridelse på mere end 30 %. Alle bilister er standset på landeveje, hvor den tilladte hastighed er 80 km/t.

I alt 38 af de 99 standrede bilister er interviewet om den konkrete hastighedsoverskridelse, deres holdninger til kørsel med høj hastighed og deres overvejelser om den aktuelle vejstrækning. 24 bilister er interviewet telefonisk af en psykolog fra HVU. 14 bilister deltog i en fokusgruppe, der blev gennemført med hjælp fra analyseinstituttet AC Nielsen. Der blev afholdt 2 fokusgruppeinterview med hver 7 bilister i Åhus og Hillerød i 2010.

Der er forskel på, hvad bilisterne sagde i fokusgrupperne og i de individuelle telefoninterview (se metodeafsnittet i bilaget). Men der er også forskelle mellem bilisterne indbyrdes. De individuelle forskelle mellem bilisterne er omtalt i trafikantanalysen i forbindelse med præsentationen af de 3 trafikantprofiler.

### Køn

Der er en stor overvægt af mandlige bilister, idet de 99 standrede bilister er fordelt med 82 mænd (83 %) og 17 kvinder (17 %). Det gælder ikke mindst på G1. Horsensvej, hvor kun en enkelt kvinde blev standset af politiet. Flest kvinder er standset på Fredenikssundsvej, hvor der blev standset 11 kvindelige bilister, svarende til 23 % af alle bilister standset på Fredenikssundsvej.

Der er interviewet 22 bilister i Jylland og 16 bilister på Sjælland. Heraf kommer 18 mænd og 4 kvinder fra Jylland, 12 mænd og 4 kvinder kommer fra Sjælland.

### Alder

De fleste standrede bilister er under 50 år, og der er flest bilister i aldersgruppen 40-49 år, i alt 30 bilister (30 %). Desuden kan det bemærkes, at der er en gruppe på 15 unge mænd i alderen 18-24 år, hvilket svarer til 18 % af de mandlige bilister. De 99 standrede bilister er i gennemsnit 37 år, med en spredning fra 18-75 år.

Køn/Alder	18-24 år	25-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60-69 år	70 år +	I alt
Kvinder	2	3	4	5	2	1	-	17
Mænd	15	11	23	25	3	4	1	82
I alt	17	14	27	30	5	5	1	99

Tabell 2. Køn og alder for bilisterne

Aldersfordelingen er muligvis påvirket af tidspunktet for politiets hastighedskontrol, som blev gennemført på hverdage i dagtimerne, fortrinsvis om formiddagen. Med kontrol i aften- og natteimerne i weekender var flere unge bilister muligvis blevet standset.

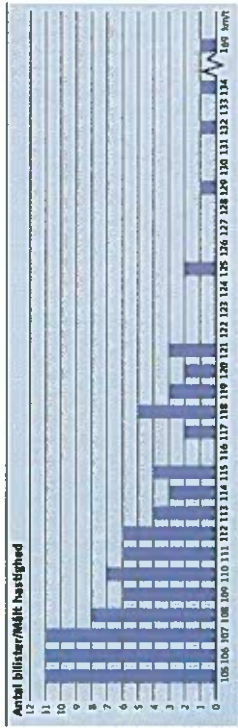




### Målt hastighed

Ved måling af hastighed tager politiet højde for målesikkerhed og trækker 3 % fra den registrerede hastighed. Politiets angivne hastigheder, som HVU benytter, vil derfor være under det virkelige niveau.

Gennemsnitshastigheden er 111 km/t med en spredning fra 105 km/t til 169 km/t. Der er ingen nævneværdig kønsforskel. En bilist med trailer, der blev standset med 104 km/t, er udeladt i den samlede beregning af bilisternes hastighedsoverskridelse.



Figur 2: Hastighed for de standsete bilister

Over halvdelen af undersøgelsens bilister kørte mellem 105-109 km/t. Blandt de 18-24 årige kørte et flertal 110-114 km/t. Blandt de 50-59 årige kørte et flertal 115-119 km/t, men der må tages forbehold for det lille antal bilister i denne aldersgruppe.

Bilisterne kørte hurtigst i Jylland, hvor gennemsnitshastigheden blev målt til 113 km/t. På Sjælland kørte bilisterne med en gennemsnitshastighed på 109 km/t, da de blev standset.



### Køretøjer

Køretøjerne fordeler sig på 22 varebiler og 77 personbiler. Som nævnt blev en enkelt bilist standset i en personbil med trailer. Alle varebiler er også indregistreret til privat kønsel.

Der er flere nye biler i undersøgelsen, når der sammenlignes med den danske bilpark generelt. Det er en almindelig antagelse, at nye biler kører mest<sup>12</sup>. Det bemærkes, at de ældste biler er repræsenteret med en andel, som næsten svarer til den danske bilpark. De ældste biler er altså overrepræsenteret her, da de generelt kører en del mindre end nyere biler.

Køretøjets alder/ Hastighed	0-4 år	5-9 år	10-14 år	15-19 år	20 år +	I alt
105-109 km/t	21	7	8	8	3	47
110-114 km/t	14	6	4	1	1	26
115-119 km/t	3	7	3	1		14
120-124 km/t	3	2				5
125-129 km/t	1	1	1			3
130 km/t +	2	1				3
I alt	44	24	16	10	4	98
Undersøgelsen	4,4 %	2,4 %	1,6 %	1,1 %	0,4 %	100 %
Fordeling ifølge						
Danmarks Statistik	3,4 %	2,6 %	2,4 %	1,1 %	0,5 %	100 %

Tabell 3: Bilens alder og hastighed

Der er en tendens til, at det især er bilister i de nyere biler, der kører meget over klippgrænsen, idet bilisterne i de ældste biler (fra 15 år og derover) primært er standset med hastigheder på 105-109 km/t. Bilisten, der kørte i en personbil med trailer, er udeladt i tabellen.

### Passagerer

I alt 17 mænd og 2 kvinder kørte med passagerer, og i 12 tilfælde var passageren et barn under 15 år.

### Tid på dagen

Politiet gennemførte hastighedskontrol i tidsrummet kl. 7-18 i Jylland i marts 2010 og på Sjælland i august 2010. Politiet har stået for planlægningen og den praktiske udførelse.

I Jylland blev der gennemført hastighedskontrol på Viborgvej og G.L. Horsensvej fordelt over 5 dage. På Sjælland blev der gennemført hastighedskontrol på Fredenikssundvej fordelt over 2 dage. De præcise tidspunkter for politiets hastighedskontrol fremgår af bilaget.

### Tidligere straf

Mere end halvdelen af de standsete bilister er tidligere straffet for en overtrædelse af færdselsloven, straffeloven eller begge dele. Det gælder 58 bilister (59 %). 51 bilister er enten alene straffet for en forseelse efter færdselsloven (32 bilister), eller de har både en forseelse efter færdselsloven og straffeloven bag sig (19 bilister). 7 bilister er alene straffet for en forseelse efter straffeloven.

<sup>12</sup> Over fra andre økonomier og af Høiesteren i Danmark og fra offentlig af bilbesiddere i henholdsvis

41 bilister er ikke tidligere straffet. Heriblandt er 11 kvinder, svarende til 65 % af undersøgelsens 17 kvindelige bilister.

Loveovertrædelser/Køn	Kvinder	Mænd	I alt
Færdselsloven alene	4	28	32
Færdsels- og straffelov	1	18	19
Straffelov alene	1	6	7
Ikke tidligere straffet	11 (65 %)	30 (37 %)	41
<b>I alt</b>	<b>17</b>	<b>82</b>	<b>99</b>

Tabel 4: Tidligere straffe for de standsede bilister

33 af de 48 bilister, der tidligere er straffet for en forseelse efter færdselsloven, er straffet for en eller flere hastighedsforseelser. Det svarer til 1/3 af alle undersøgelsens bilister.

Af de 33 bilister, der tidligere er straffet for hastighedsforseelser, har 25 bilister i forvejen et eller flere klip i kørekortet for hastighedsforseelser (svarende til 1/4 af alle undersøgelsens bilister). Her ud over har 8 bilister fået klip i kørekortet for andet end hastighedsforseelser, fx for at køre over for rødt lys.

11 af de 33 bilister med tidligere hastighedsforseelser er interviewet af HVU

#### Bilister, som ikke er interviewet

I alt 61 bilister blev standset af politiet, men er ikke interviewet af HVU. Proceduren ved kontakten til bilisterne har været, at der først er sikret deltagere til fokusgrupperne og derefter er de øvrige bilister kontaktet, indtil der var nok interviewdeltagere, eller alle var forsøgt kontaktet. Det har ikke været muligt at komme i kontakt med alle, og enkelte bilister har sagt nej til at deltage.

Der er en overvægt af ikke-interviewede bilister, som allerede har et klip i kørekortet. Det er 26 af de 61 ikke-interviewede bilister, dvs. 43 % mod 18 % for de interviewede bilister. Der er her set på klip uanset, om det er pga. hastighed eller andre forseelser (se også bilag). De bilister, der kører hurtigt, er ofte de bilister, der ikke er interviewet. 13 % af de ikke-interviewede bilister kørte 120 km/t eller mere, da de blev standset, mod 8 % af de 38 interviewede bilister.



## TVÆRANALYSEN, ULYKKER MED HØJ HASTIGHED

Denne del af undersøgelsen er baseret på de ulykker, som HVU tidligere har dybdeanalyseret. Som i interviewundersøgelsen ses på ulykker med hastighed, der er mere end 30 % over det tilladte.

Oplysninger fra alle de ulykker, som HVU har analyseret i de tidligere temaundersøgelser er brugt til at undersøge, hvad der kendetegner ulykker med høj hastighed, og hvordan disse ulykker adskiller sig fra de øvrige ulykker. Analysen kaldes en tværanalyse, fordi den går på tværs af de temaer, HVU har undersøgt hidtil.

Det betyder, at datamaterialet ikke er repræsentativt for trafikulykker i Danmark. At der er tale om temaundersøgelser, betyder netop, at de enkelte undersøgelser er udformet til at belyse særlige forhold: Udvalgte trafikantgrupper, særlige vejtyper eller specielle ulykkestyper. Alle opgørelser vist i dette afsnit beskriver derfor disse særlige undersøgelser, og det er usikkert, hvor godt konklusionerne passer på trafikulykkerne generelt.

I tværanalysen indgår alle vejtyper og ulykker fordelt over hele døgnet og dermed et andet udsnit af trafiksituationer og trafikanter end interviewundersøgelsen. Mens interviewundersøgelsen belyser, hvorfor bilisterne kører for stærkt, peger tværanalysen på de gennemgående træk ved de analyserede ulykker med høj hastighed.

## Tværanalysens konklusioner

Den mest markante konklusion er, at det primært er unge mænd, der kører galt med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte. Det kan ikke konkluderes, om det er fordi, de unge oftere kører stærkt, eller de er dårligere til at håndtere den høje hastighed.

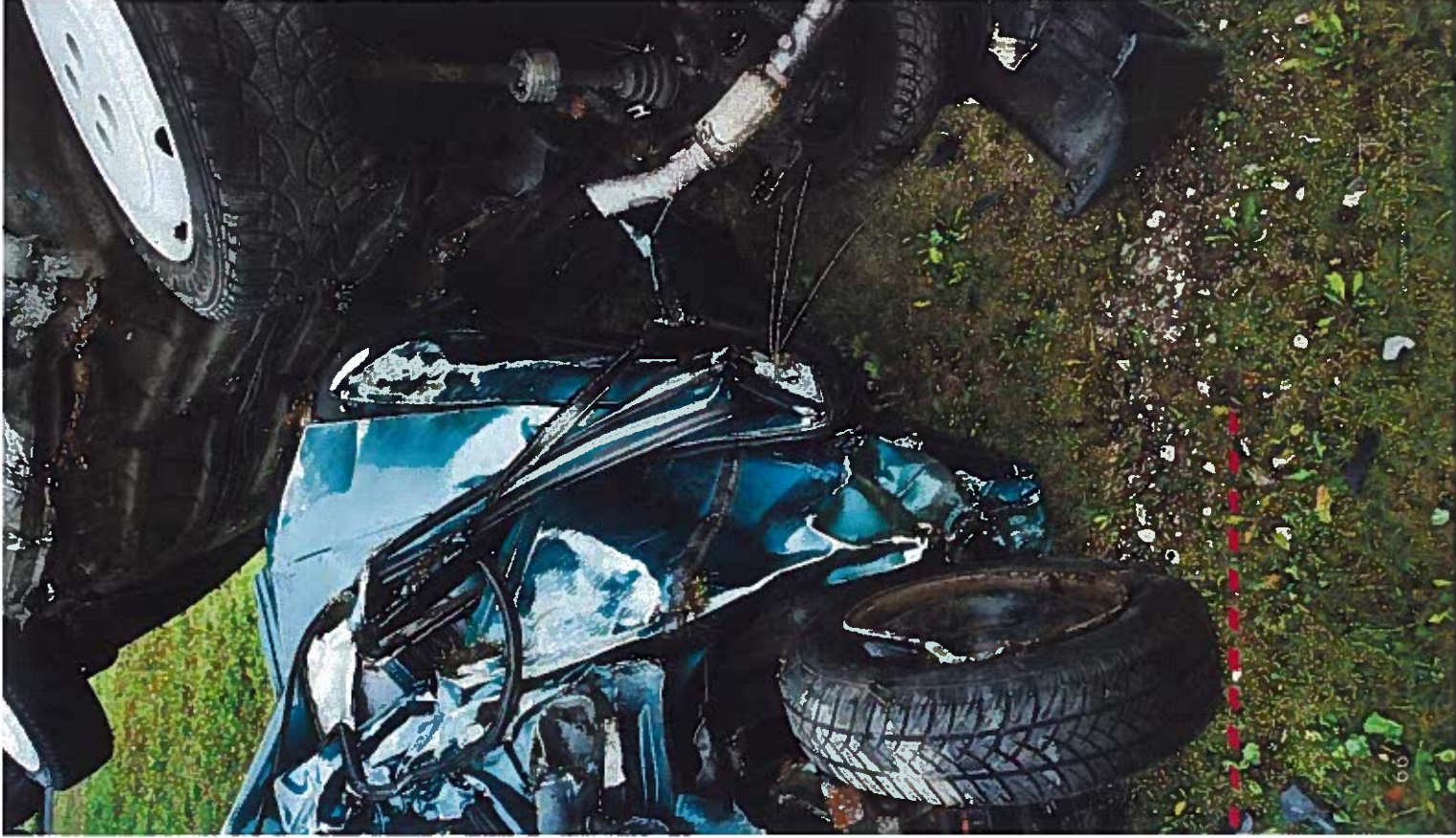
De bilister, der kører med meget høj hastighed i ulykkerne, adskiller sig også fra bilisterne med lavere hastighed ved, at de oftere er tidligere straffet og/eller er påvirket af alkohol samt kører uden sele. Det tyder altså på, at det er en særlig gruppe bilister, der kører galt med høj hastighed.

### DEN TYPISKE ULYKKEBILIST

I tværanalysen er den typiske ulykkesbilist med høj hastighed

- en ung mand under 25 år
- han kører uden sikkerhedssele
- har måske allerede et klip i kørekortet eller anden straf
- og han kører ofte galt i vådt føre eller mørke

Vejen spiller relativt ofte en afgørende rolle i ulykkerne med høj hastighed. Det peger på, at u hensigtsmæssige forhold ved vejen får større betydning end ellers. Det gælder også ved vådt føre, hvor vejgrebet bliver dårligere.



Eneulykker udgør en stor del af ulykkerne med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte, og det illustrerer, at når man kører så hurtigt, går det ofte galt, selv om man ikke møder andre biler.

Alle tværanalysens bilister, der er forulykket med høj hastighed, har en hastighedsfaktor - de fleste som ulysesfaktor, resten som skadesfaktor. Når hastighed optræder som ulysesfaktor, var hastigheden afgørende for, at ulykken skete. Når hastighed optræder som skadesfaktor, har hastigheden gjort personskaderne mere alvorlige.

### Grundlaget for tværanalysen

Tværanalysen omfatter kun ulykker, hvor der mindst var en personbil eller varebil indblandet. Dette kriterium betyder, at fx ulykker mellem højresvingende lastbiler og cyklister ikke er med i analysen. Mange vejtyper er repræsenteret i ulykkerne, og både by- og landzone er taget med, hastighedsbegrænsningen er derfor fra 40-130 km/t.

Grundlaget for tværanalysen er herafter i alt 192 ulykker med 234 bilister. 33 af bilisterne har kørt med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte og udgør dermed 14 % af alle bilisterne i ulykkerne med høj hastighed.

Det statistisk set lille antal bilister, der har været involveret i HVU's ulykker med høj hastighed, begrænser muligheden for at få klare konklusioner på analyser og sammenligninger. Det er således ikke muligt at undersøge komplekse sammenhænge om høj hastighed. Men der kan alligevel peges på en række tendenser.

De 234 bilister er fordelt som 67 kvinder og 167 mænd. De 33 bilister, som kørte mere end 30 % over det tilladte, er fordelt som 3 kvinder og 30 mænd.

Baggrunden for tværanalysen er uddybet i metodeafsnittet i bilaget. Her findes også supplerende oplysninger om datagrundlaget.

### HVU's fastsættelse af hastighed

Ved HVU's ulysesanalyse foretages det fagligt bedste skøn af hastigheden for køretøjerne. HVU's vurdering af ulykken og den beregnede hastighed bruges ikke til strafteforfølgelse, og alle HVU's oplysninger om den konkrete ulykke er fortrolige. Derfor kan HVU bestemme hastigheden på et rent fagligt grundlag; HVU skal ikke som politiet overveje, hvilken hastighed, der kan "bære" en retssag. HVU's hastighedsvurderinger er derfor ofte højere end politiets. HVU kan dog stadig have tendens til en vis forsigtighed ved fastsættelse af hastigheden, hvorfor de fastsatte hastigheder kan være lidt for lave.

### Hastighedens rolle i HVU's temaundersøgelser

Der er naturligt nok en sammenhæng mellem det enkelte HVU tema og hastighed. Her adskiller unge i eneulykker sig markant, da der i denne gruppe er fundet mange bilister med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte. Den næststørste gruppe hurtige bilister er fundet i HVU's tema med motorvejsulykker i de øvrige HVU-temaer er der få eller ingen bilister, som har været involveret i ulykker med høj hastighed.

HVU tema	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
1: Unge i eneulykker	32	20	63 %
2: Motorvejsulykker	49	7	14 %
3: Store varevogne	55	2	4 %
4: Højresvingulykker	0	0	-
5: Cyklister i kryds	21	1	5 %
6: Motorcykelulykker	27	0	0 %
7: Landevejsulykker	50	3	6 %
<b>I alt</b>	<b>234</b>	<b>33</b>	<b>14 %</b>

Tabell 5: Bilister med høj hastighed i HVU's temaundersøgelser

Det bemærkes, at ingen bilister i tema 6 (motorcykelulykker) og tema 4 (højresvingulykker) kørte med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte. I tema 6 kørte 5 af i alt 40 motorcyklister dog med en hastighed på mere end 30 % over hastighedsgrænsen. I tema 4 indgår kun ulykker mellem højresvingende lastbiler og cyklister, og derfor er der ingen bilister - med eller uden høj hastighed - i dette tema.

Nedenfor gengives nogle af konklusionerne fra HVU's temaer, hvor hastighed har haft stor betydning for, at ulykkerne skete. Der er også tale om hastigheds-overtrædelser på mindre end 30 % over det tilladte.

I tema 1 (Eneulykker med unge) har hastighed stor betydning, idet hastighed medvirker til, at en stor del af ulykkerne sker. Eneulykkerne med unge er præget af høj hastighed, der optræder samtidig med risikobetonet kørsel, fx i form af leg med bilen.

I temaet med unge i eneulykker er fundet mange forklaringer på for høj hastighed, men hovedparten af forerne ser hastighedsoverskridelsen som et spændings-moment i sig selv. De er ikke er i stand til at vurdere, hvor hurtigt de magter at køre i forhold til egne og bilens evner, i forhold til vejen og omgivelserne, samt i forhold til hvad der er fysisk muligt. (Uddrag af tema-rapport 1).

For høj hastighed spiller også en stor rolle i motorvejsulykkerne (tema 2), idet høj hastighed her er medvirkende til, at ulykken sker i mere end halvdelen af ulykkerne. Men det er en mindre gruppe bilister, der kører med hastigheder på mere end 30 % over det tilladte. De fleste bilister i motorvejsulykkerne, der kører for stærkt, kører med hastigheder mellem hastighedsgrænsen og 30 % over det tilladte.

I motorvejsstemaet er der fundet en gruppe bilister, der kører for hurtigt. De kan i høj grad karakteriseres ved forhold, der hænger sammen med risikabel adfærd og dårlig regel efterfølgelse (Uddrag af tema-rapport 2).

I tema 7 (Landevejsulykker) sker ulykkerne med høj hastighed i krydsnings-ulykker og eneulykker. I krydsningsulykkerne er det trafikanter fra sidevejen, der overser en hurtig bilist på landevejen. Eneulykkerne er kendetegnet ved, at det er unge bilister, der kører med høj hastighed.

I HVU's tema 3 og 5 er der kun få bilister, som kører med hastigheder på mere end 30 % over det tilladte. Tema 3 handler om ulykker med varebiler, og i godt 1/4 af ulykkerne medvirkende hastighed til, at ulykken sker. En del af ulykkerne med varebiler og høj hastighed var dødsulykker. Tema 5 handler om krydsningsulykker mellem cykler og biler. Her er der 4 bilister, der kører med en hastighed over det tilladte og derfor ikke kan nå at bremse, inden de rammer cyklisten.

### Ulykker med høj hastighed generelt

#### Fleere enulykker med høj hastighed

I HVU's undersøgte ulykker er det mest markante resultat, at ulykker med høj hastighed oftere er enulykker end andre typer af ulykker. Til gengæld sker frontulykker og bagvedkollisioner kun sjældent med hastigheder på mere end 30 % over det tilladte.

32 af de undersøgte ulykker er direkte udvalgt som enulykker, nemlig i tema 1 "Unge bilister i enulykker". For at undersøge om det er derfor, at enulykker så ofte optræder med meget høj hastighed, er ulykkerne fra tema 1 sorteret fra i tabel 6. I 19 % af de øvrige enulykker kører bilisten med meget høj hastighed, og tabel 6 viser, at enulykker stadig optræder oftere end andre ulykketyper i forbindelse med høj hastighed.

Ulykkesituation	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
Enulykker (uden HVU's tema 1)	36	7	19 %
Frontal- og bagvedkollisioner	87	2	2 %
Krydsningsulykker	71	4	5 %
Andre situationer	8	0	-
I alt	202	13	6 %

Tabel 6: Bilister med høj hastighed fordelt på ulykkesituationer

#### Ulykker på veje med lave hastighedsgrænser

Der sker flere ulykker med relativt høje hastigheder på strækninger med de laveste hastighedsgrænser. De lave hastighedsgrænser findes typisk i byer og på steder, hvor vejens udformning ikke tillader en høj hastighed.

På strækninger med en hastighedsgrænse på 40-50 km/t kørte 26 % af ulykkesbilisterne med en hastighed over klipgrænsen. Ved 50 km/t svarer det til, at en bilist kører mere end 65 km/t.

Aktuel hastighedsgrænse	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
40-50 km/t	35	9	26 %
60-70 km/t	30	6	20 %
80-90 km/t	115	13	11 %
110-130 km/t	54	5	9 %
I alt	234	33	14 %

Tabel 7: Bilister med høj hastighed fordelt på hastighedsgrænser

Det bemærkes, at resultatet er uafhængigt af en opdeling i by- og landzone, og zonetypen kan ikke ses at have betydning i sig selv.

### Lys og mørke

Når det er mørkt, sker der flere ulykker med høj hastighed, end når det er lyst. Tabellen viser fordelingen af bilister, som forulykker med høj hastighed i lys hhv. mørke. Ulykkesbilisternes gennemsnitsalder er angivet i parentes.

Lysforhold (alder)	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
Lyst (inkl. busmørke)	160 (42 år)	19 (28 år)	12 %
Mørkt	74 (35 år)	14 (20 år)	19 %
I alt	234 (38 år)	33 (24 år)	14 %

Tabel 8: Bilister med høj hastighed, lysforhold og alder

Det er primært unge bilister, der kører galt i mørke med høj hastighed. Alle 14 bilister, der forulykker med en hastighed over klipgrænsen i mørke er under 25 år, og gennemsnitsalderen er 20 år. Til sammenligning var de bilister, der forulykkede med en hastighed over klipgrænsen i dagslys, i gennemsnit næsten 28 år. En mulig forklaring på denne forskel er, at unge bilister i højere grad kører om aftenen og natten end andre; en anden mulighed er, at særligt de unge undervurderer risikoen ved at køre hurtigt i mørke.

#### Ingen forskel på hverdage og weekender

Der er ikke fundet en sammenhæng mellem høj hastighed og ugedag, dvs. med opdeling af ulykker på hverdage og i weekender.

#### Tid på året og vejret

Ulykkesfordeling på forskellige årstider afspjeller først og fremmest, hvornår HVU har indsamlet data til de undersøgte temaer. Tallene siger således intet særligt om forekomsten af ulykker med høj hastighed. Der er kun få ulykker med høj hastighed, der er sket i dårligt vejr som fx sne, og derfor kan der ikke konkluderes på sammenhængen mellem høj fart og vejrforhold.

### Ulykkesbilister med høj hastighed

#### Unge mænd kører oftest stærkt

Der er en tydelig tendens til, at unge mænd oftere forulykker med høj hastighed end de lidt ældre mænd og kvinder i alle aldre. Det gælder især de helt unge mænd under 20 år. Det kan både hænge sammen med, at det primært er yngre bilister, der kører meget hurtigt, og med, at især de unge mænd har svært ved at håndtere de høje hastigheder.

Førelsesalder	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
0-7 år +	19	0	0 %
45-66 år	55	2	4 %
25-44 år	86	6	7 %
20-24 år	47	13	28 %
Under 20 år	27	12	44 %
I alt	234	33	14 %

Tabel 9: Bilister med høj hastighed fordelt på alder

Der er en sammenhæng mellem kørsel med høj hastighed og alder, idet der er færre bilister i de ældre aldersgrupper, som kører med høj hastighed.

Førerens køn	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
Alle kvinder	67	3	4 %
Alle mænd	167	30	18 %
I alt	234	33	14 %
Kvinder + tema 1	64	2	3 %
Mænd + tema 1	138	11	8 %
I alt + tema 1	202	13	6 %

Tab 10: Bilister med høj hastighed fordelt på køn

Der er stor forskel på andelen af kvinder og mænd, der kører med høj hastighed: 3 af 67 implicerede kvinder kørte med høj hastighed, svarende til 4 %, mens 30 af 167 mænd kørte med høj hastighed, svarende til 18 %.

Kønforskellen er stadig tydelig, hvis man udelader HVU's tema 1 med unge bilister i enulykker: Der er stadig en overvægt af mænd, selv om den største gruppe yngre bilister er udeladt. Andelen af ulykkesbilister med høj hastighed er her 3 % kvinder og 8 % mænd.

#### Alkohol og høj hastighed

Der er en tydelig sammenhæng mellem alkoholdrivning og høj hastighed. 1/3 af bilisterne, som var påvirket af alkohol, kørte samtidig med meget høj fart. Det gjorde kun ca. 10 % af de helt ædre bilister.

Promille	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
Null eller skønnet ædre	173	18	10 %
Lav, under 0,5 %	15	5	33 %
Mindst 0,5 %	28	8	29 %
Uoplyst	18	2	11 %
I alt	234	33	14 %

Tab 11: Bilister med høj hastighed og alkoholdrivning

Opfølgelsen nedenfor viser tydeligt, at når unge bilister betragtes isoleret, er der en ret klar sammenhæng mellem alkoholdrivning og kørsel med høj hastighed i ulykkerne. Men som tidligere nævnt betyder alderen i sig selv mest, idet hele 34 % af de unge forulykkes med hastigheder over klipgrænsen. Det tilsvarende tal for bilister over 24 år er 5 %.

Det gælder også alkoholdrivning, som er mindre end den grænse, der er fastsat i lovgivningen.

Promille	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
Null eller skønnet ædre	45	12	27 %
Lav, under 0,5 %	9	4	44 %
Mindst 0,5 %	15	7	47 %
Uoplyst	5	2	-
I alt	74	25	34 %

Tab 12: Unge førere med høj hastighed og alkoholdrivning (under 25 år)

Der er stadig en sammenhæng mellem alkoholdrivning og høj hastighed i ulykkerne, når der kun ses på førere over 24 år. Billedet er dog mere usikkert, da der kun er ganske få bilister over 24 år, der forulykkes med høj hastighed i alkoholdrivning (se bilag).

HVU's database indeholder oplysninger om alkoholdrivning, men ikke om påvirkning af narkotika eller medicin. Det skyldes, at HVU kun har haft begrænsede muligheder for at indhente oplysninger om påvirkning af narkotika og andre stoffer.

#### Høj hastighed uden sele

De bilister, som forulykkes med høj hastighed, er i nogen grad de samme, som vælger ikke at bruge sikkerhedssele. 27 % af ulykkesbilisterne, som kører over klipgrænsen, kører således også uden sikkerhedssele. Det er to typer risikobetonet adfærd, der optræder i sammenhæng, og det kan tyde på en lav risikobevindethed hos disse førere.

Brug af sikkerhedssele	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
Med sele	163	16	10 %
Uden sele	62	17	27 %
Uoplyst eller irrelevant	9	0	0 %
I alt	234	33	14 %

Tab 13: Bilister med høj hastighed og brug af sikkerhedssele

Alle 17 bilister, som kørte med høj hastighed uden sikkerhedssele, kom væsentligt mere alvorligt til skade ved ulykken, end de ville have gjort, hvis de havde brugt sele.

#### Flere ulykkesbilister har tidligere straf

Der er tendens til, at høj hastighed hænger sammen med, om føreren tidligere er straffet for en overtrædelse af færdselsloven, straffeloven eller begge dele.

Tidligere straf	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	Procentdel med + 30 %
Kendt i kriminalregisteret	79	14	18 %
Ikke kendt i kriminalregisteret	151	18	12 %
Uoplyst	4	1	-
I alt	234	33	14 %

Tab 14: Bilister med høj hastighed og tidligere straf

79 af alle ulykkesbilisterne er tidligere straffet, og 18 % af dem kørte med høj hastighed i ulykkerne. Tilsvarende kørte 12 % af ulykkesbilisterne, som ikke er kendt i Kriminalregisteret, med høj hastighed.

#### Passagerer i ulykker med høj hastighed

Tværanalysen indikerer, at de unge bilister lader sig påvirke af passagererne til at køre med en høj hastighed, som de ikke magter. Alternativt at de især ved høj hastighed bliver distraheret af deres passagerer.

De yngste førere (under 20 år) forulykkes med flere passagerer end ældre førere. Som det ses, forulykkes førere under 20 år gennemsnitligt med 1,3 passagerer, mens førere i de øvrige aldersgrupper gennemsnitligt forulykkes med 0,6-0,7 passagerer. Tallene viser ikke, om de unge førere generelt har flere passagerer med, eller om det skyldes, at de unge førere lettere lader sig distrahere af deres passagerer.



Førerens alder	Antal passagerer, når bilister forulykkes uden høj hastighed	Antal passagerer, når bilister forulykkes 30+ % over det tilladte	Antal passagerer, når bilister forulykkes med tværanalysens ulykker
Under 20 år	0,9	1,8	1,3
20-24 år	0,5	0,9	0,6
25-44 år	0,7	0,8	0,7
Over 45 år	0,7	-	0,7
I alt	0,7	1,2	0,7

Tabell 15: Gennemsnitligt antal passagerer

Tallene viser desuden, at flere unge førere (18-24 år) har passagerer med i bilen, når de forulykkes med høj hastighed, end når de kører galt i øvrigt. For førere i alderen 25-44 år gør det tilsyneladende ingen forskel, om de har passagerer med eller ej. Ældre førere (på 45 år eller mere) forulykkes sjældent med høj hastighed.

### Ulykkes- og skadesfaktorer

#### Høj hastighed som ulykkesfaktorer

I tværanalysen er der set på ulykkesfaktorer, dvs. de forhold, der er medvirkende til, at ulykken sker. En bilist kan have mere end én ulykkesfaktor, dvs. der kan være flere forhold med betydning for, at ulykken sker.

Der er en stor overnægt af bilister med en hastighedsfaktor i ulykkerne med høj hastighed. Alle 33 bilister, der er forulykket med høj hastighed, har en hastighedsfaktor - de fleste som ulykkesfaktor, resten som skadesfaktor. En ulykkesfaktor betyder, at havde den enkelte bilist kørt med tilladt hastighed, ville ulykken være undgået.

Ulykkesfaktorer	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører +30 % over det tilladte	Procentdel med +30 %
Ulykkesfaktor høj hastighed	73	30	41 %
Skadesfaktor høj hastighed	21	3	14 %
Ikke hastighedsfaktor	140	0	0 %
I alt	234	33	14 %

Tabell 16: Ulykkesbilister med en hastighedsfaktor

Som det ses, har 30 bilisters høje hastighed direkte betydning for, at ulykken skete. For de øvrige 3 bilister har den høje hastighed gjort personskaderne mere alvorlige. Det kan både være personskader for bilisten selv eller for andre trafikanter, der er impliceret i ulykken.

### Risikovillighed og andre faktorer

HVU vurderer en lang række faktorer under arbejdet med at analysere hver enkelt ulykke. I oversigten herunder er vist forekomsten af udvalgte ulykkesfaktorer, samt hvor nært faktorerne er knyttet til høj fart i ulykkerne.

Det ses, at HVU har vurderet, at en stor del af ulykkesbilisterne med høj hastighed har kørt risikovilligt i en grad, så det medvirkede til, at ulykken skete. Med andre ord er risikovillighed en af de faktorer, som er tættest knyttet til høj fart i ulykkerne. HVU vurderer kørsel som risikovillig, når bilisten accepterer eller op søger en risiko eller spænding ved sin adfærd. Risikovillighed adskiller sig dermed fra ulykkesfaktoren risikoblindhed ved, at risikoblindede bilister burde være, men i situationen ikke selv er klar over eller bevidst om den risiko, der er forbundet med bilistens adfærd i trafikken. Risikoblindhed er ikke særligt tæt knyttet til høj fart i ulykkerne.

Andre forhold af betydning for ulykkesforløb er bilistens opmærksomhed, fejltolkning, reaktion og valg af manøvre samt - som tidligere nævnt - påvirkning af alkohol. Disse ulykkesfaktorer forekommer relativt ofte i forbindelse med høj fart. Der er derfor ikke fundet eksempler på bilister, der er forulykket med høj hastighed, hvor træthed har medvirket til, at ulykken skete.

Ulykkesfaktorer	Alle bilister, der indgår i tværanalysen	Antal bilister, der kører +30 % over det tilladte	Procentdel med +30 %
Uopmærksomhed	55	12	22 %
Manglende orientering	43	0	0 %
Tolknings/vurdering	63	15	24 %
Alkohol	34	11	32 %
Manøvre/reaktion	45	16	36 %
Risikovillig	24	16	67 %
Risikoblind	38	3	8 %
Træthed	6	2	-
Distraction pga. passager	9	7	78 %
Træthed	20	0	0 %
I alt	234	33	14 %

Tabell 17: Andre ulykkesfaktorer for bilister med høj hastighed

### Distraction fra passagerer

Distraction fra passagerer har været afgørende for, at ulykken skete for 9 bilister, 7 af disse bilister, dvs. næsten alle, kørte med en hastighed over klippgrænsen. Det er små tal, men sammenhængen er meget markant. Kun en enkelt af de 9 bilister var over 26 år. Det kan skyldes, at unge bilister ofte har mindre kørerutine end ældre bilister og derfor er mere påvirkelige med hensyn til distraction under kørslen.

### Køretøjsfaktorer og høj hastighed

Der er generelt få køretøjsfaktorer i HVU's ulykkesdatabase. De ret få køretøjsfaktorer peger ikke på interessante forhold om ulykker med høj hastighed.

### Vejfaktorer er oftere til stede ved høj hastighed

I ulykker, hvor vej eller omgivelser medvirker til, at ulykken sker, forulykker 25 % af bilisterne med høj hastighed. I ulykker uden en vejfaktor er det kun 9 % af bilisterne, der forulykker med høj hastighed.

Vejfaktorer	Alle bilister, der indgår i tværsanalysen	Antal bilister, der kører +30 % over det tilladte	Procentdel med +30 %
Ingen vej/omgivelser-faktor	161	15	9 %
Vej/omgivelserfaktor	73	18	25 %
I alt	234	33	14 %

Tabel 18: Bilister med høj hastighed og vejfaktorer

Vejens friktion er vejfaktor i 7 af de 18 ulykker, der både har en vejfaktor, og hvor bilisten kører med høj hastighed. I ulykker uden høj hastighed er vejens friktion kun vejfaktor i 5 af 73 ulykker med vejfaktorer. Der er ikke et mønster for de øvrige vej- og omgivelserfaktorer.

At der er en sammenhæng mellem dårlig vejfriktion og en forekomst af ulykker med høj hastighed, stemmer godt overens med, at ulykker i vådt føre også ofte sker ved høj hastighed (se det følgende afsnit).

### Vejen og dens omgivelser

#### Flere ulykkesbilister med høj hastighed i vådt føre

Der er en overvægt af ulykkesbilister i vådt føre med hastighed over klip-grænsen. I vådt føre skete 20 % af ulykkerne med høj hastighed, i tørt føre var det kun 13 % af ulykkerne, der skete med høj hastighed. Forklaringen er ganske sikkert ikke, at hastighedsniveauet generelt er højere i vådt føre end i tørt. Derimod kan det være den nedsatte friktion på våd vej. Denne forklaring kan ses i sammenhæng med, at ulykker på veje med andre typer af nedsat vejfriktion også hænger sammen med høje hastigheder, som vist i afsnittet om vejfaktorer ovenfor.

#### Høj hastighed på de bredeste veje

Der ser ud til at være en svag tendens til, at ulykkesbilisterne oftere kører meget for hurtigt når vejen er bred.

Kørsportsbredde	Bilister fra tværsanalysen på konkrete veje	Antal bilister, der kører +30 % over det tilladte	Procentdel med +30 %
2,5 - 2,75 m	26	3	12 %
3,0 - 3,25 m	44	5	11 %
3,5 - 4,0 m	44	8	18 %
Uoplyst*	20	0	0 %
I alt	134	16	12 %

Tabel 19: Høj hastighed og bredde af kørsport.

\* Uoplyst omfatter også enkelte ulykker på meget smalle eller brede kørsports-

Opgørelsen er baseret på almindelige 2-sporede veje med en hastighedsbegrænsning på 60 km/t til 90 km/t.

#### Kurver og høj hastighed

Der er ikke fundet en tydelig sammenhæng mellem kurveradius og forekomst af ulykker med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte.





## BAGGRUND FOR AT SE PÅ HØJ HASTIGHED

Målet med denne temaundersøgelse er at se på grove fartovertrædelser.

Både hvilke ulykker der sker ved de høje hastigheder og undersøge fartovertrædernes karakteristika, og bevægelse til at vælge høj hastighed.

Med denne viden er håbet, at indsatsen for at reducere hastighedsniveauet på vejene kan gøres mere målrettet.

Der kan være forskellige holdninger til, hvornår en fartovertrædelse er grov. I undersøgelsen er det defineret som bilister, der kører så hurtigt, at det giver et klip i kørekortet. Dermed er der taget udgangspunkt i, at politikerne ved fastsættelse af klipgrænsen har signaleret, at hastigheder på mere end 30 % er så grove, at det skal udløse et klip. På en landevej med en tilladt hastighed på 80 km/t svarer det til 105 km/t eller derover.

Det er besluttet at se på de grove fartovertrædelser, fordi høj hastighed ofte har betydning for, at ulykker sker, og at de bliver alvorlige. Forskning viser, at der er en klar sammenhæng mellem hastighed og antal ulykker samt alvorligheden af ulykkerne. En grundlæggende idé med temaet er at undersøge trafikanters holdning til hastighed, i stedet for kun at se på hvorfor ulykkerne er sket. Et formål med undersøgelsen har derfor også været at belyse, hvilke virkemidler, der kan påvirke trafikanterne til at vælge en lavere hastighed.

### Afgrænsning

HVU's undersøgelse af grove fartovertrædelser består af to dele: En interviewdel med bilister, der er blevet standset i en hastighedskontrol samt en tværanalyse af hastighedens betydning i ulykker, som HVU har dybdeanalyseret i forbindelse med tidligere temaundersøgelser. I både interviewdelen og tværanalysen indgår kun kørsel med personbil eller varebil med hastigheder på mere end 30 % over hastighedsgrænsen.

Interviewdelen omfatter kun bilister, der er standset på en landevej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Tværanalysen indeholder ulykker, som er sket på flere forskellige vejtyper med hastighedsbegrænsning fra 40 til 110 km/t.

Politiets hastighedskontrol er foregået i foråret og efteråret, og der er kun standset bilister i dagtimerne. Det kan have betydning for hvilken type bilister, der er standset og siden interviewet til undersøgelsen. Det er især nærliggende at antage, at der indgår færre unge mennesker, færre spirituspåvirkede og færre "bøller" i interviewundersøgelsen, end hvis alle tidspunkter af døgnet var omfattet. Ulykkerne i tværanalysen er spredt over alle årstider og tidspunkter på døgnet.

Det forholdsvis lave antal bilister med høj hastighed i tværanalysens ulykker giver en vis usikkerhed mht. konklusioner, og gør det ikke muligt at belyse mere komplekse sammenhænge.



### Klipgrænser

Klippekortordningen indebærer, at visse trafikfærlige overtrædelser af færdselsloven medfører et klip i kørekortet, foruden en bøde. I denne undersøgelse ses på én af de overtrædelser, der giver klip: Overskridelse af hastighedsgrænsen med mere end 30 %.

Hastighedsgrænse (km/t)	Klipgrænse, dvs. + 30 %
50	66
70	92
80	105
110	144

Tabell 20: Hastighedsgrænser og grænse for klip i kørekortet

I alt 80 % af alle klip gives pga. hastighedsovertrædelser. Får en bilist tre klip inden for en periode på tre år, fratages førerretten betinget. Et klip gælder i tre år fra det tidspunkt, hvor overtrædelser blev begået<sup>13</sup>.

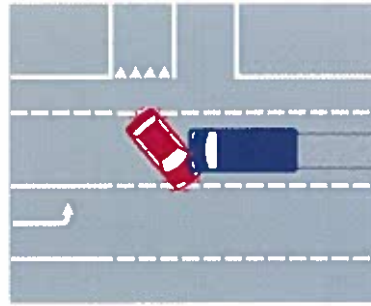
<sup>13</sup> Fra [www.poli.dk](http://www.poli.dk)

### Hastighedens betydning i en ulykke

Hastighedens betydning kan illustreres med et eksempel på en ulykke med høj hastighed. Ulykken gengiver en typisk situation fra et landevejskryds, hvor en bilist på sidevejen overser en bil på landevejen. Eksemplet er beregnet med to forskellige hastigheder for bilen på landevejen.

Hvis bilisten på landevejen kører 80 km/t, når bilisten at bremse så meget, at ulykken lige akkurat undgås. Hvis hastigheden i stedet havde været 105 km/t (dvs. på klipgrænsen), var den krydsende bil blevet ramt med 80-85 km/t – hvis alt andet var uændret. Når en bil rammes i færetiden med den hastighed, vil føreren få meget alvorlige skader, og der er stor risiko for, at føreren omkommer.

Eksemplet tager udgangspunkt i, at bilisten fra sidevejen kører frem når den anden bil er ca. 60 meter fra krydset. Der går herefter 1,5 sekund, som er reaktionstiden, inden bilisten på landevejen kan nå at aktivere bremsen.



Figur 3: Eksempel på landevejsulykke med høj hastighed

### Hastighedens samfundøkonomiske betydning

Hastighed har stor betydning både for trafikikkerhed og forurening i form af eksempelvis drivhusgasser, partikler samt støj. Med udgangspunkt i de Transportøkonomiske Enhedspriser<sup>14</sup> er det muligt at beregne de samfundøkonomiske gevinster, hvis hastighedsgrænserne blev overholdt. En præcis beregning forudsætter dog et forholdsvis detaljeret kendskab til de præcise hastigheder.

HVU vil gerne opfordre andre til at foretage en mere detaljeret beregning end den, der er skitseret i det følgende.

### Sammenhængen mellem hastighed og ulykker

Nationalt og internationalt er det veldokumenteret, at for høj hastighed ofte spiller en afgørende rolle i trafikulykker. HVU's seneste tværanalyse "Hvorfor sker trafikulykkerne?" viser, at mere end 40 % af de undersøgte ulykker kunne være undgået, hvis en trafikant ikke havde kørt for hurtigt. I dette tal indgår både hastighed over hastighedsgrænsen og hastighed, som er for høj i forhold til forholdene.



Det er dog svært at få et klart billede af, hvor stor rolle hastighedsoverskridelser spiller i det samlede ulykkesbillede. Det skyldes bl.a. at den officielle ulykkesstatistik, som er baseret på politiets uhedsindberetning, ikke nummer pålidelige hastighedsoplysninger.

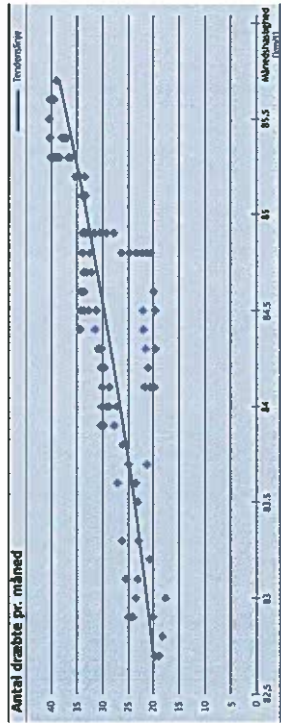
I Vejdirektoratets projekt om udvidet dødsulykkesstatistik er alle dødsulykker fra 2010 blevet analyseret. Her er en konklusion, at bilister i knap 60 % af ulykkerne kørte over hastighedsgrænsen for ulykken. Den gennemsnitlige hastighedsoverskridelse var 25 km/t. Dødsulykkerne med høj hastighed er især sket på veje med 50 og 80 km/t som tilladt hastighed. På veje med 80 km/t kørte 13 % af bilisterne i dødsulykkerne over klipgrænsen (17 ud af 130)<sup>15</sup>.

Internationale undersøgelser dokumenterer sammenhængen på et statistisk sikkert grundlag – jo højere hastighed jo flere alvorlige ulykker sker der. Dette er bedst dokumenteret i Rune Elviks opdatering af "potensmodellen"<sup>16</sup>, som er baseret på en metaanalyse af en lang række undersøgelser af effekten af hastighedsændringer.

<sup>15</sup> Dødsulykker 2010. Årsrapport. Vejdirektoratet

<sup>16</sup> The Power Model of the Effect of Speed on Road Safety – Update and New Analyses. TD-report 1034/2009.

Også danske tal kan illustrere sammenhængen. Figur 4 viser udviklingen i antal dræbte i trafikken sat i forhold til måneds-hastigheden. Månedshastigheden er baseret på Vejdirektoratets Hastighedsbarometer og er beregnet som et vægtnet gennemsnit af de offentliggjorte gennemsnitshastigheder på 7 veityper. Der er en tydelig tendens til, at antallet af dræbte i trafikken øges med stigende hastighed. Der indgår data fra perioden januar 2002 til marts 2011.



Figur 4. Sammenhæng mellem antal dræbte og månedshastighed<sup>17)</sup>

<sup>17)</sup> <http://vejdirektoratet.dk>

I hastighedsintervallet fra 84 til 85 km/t er der en række måneder, der skiller sig ud med få dræbte. Det drejer sig om månederne april 2009 til august 2010. HVU har ikke undersøgt nærmere, om der er en forklaring på denne tilsyneladende afvigelse. Den indsatte tendenslinje inkluderer disse måneder.

#### Lavere hastighed – lavere omkostninger

Trafikulykker er dyrt både for samfundet og for den enkelte, som er kommet til skade. En trafikulykke med personskade koster således i gennemsnit samfundet knap 5 mio. kr., og en alvorlig personskade koster i gennemsnit omkring 3 mio. kr. i personrelaterede omkostninger. Tallene kommer fra de transportøkonomiske enhedspriser<sup>18)</sup>. Værdierne anvendes i de officielle samfundøkonomiske beregninger på transportområdet.

<sup>18)</sup> DTU Transport, DTU Transportøkonomiske enhedspriser version 1.3, 2011-læ.

En beregning af potentialet for besparelserne ved overholdelse af hastighedsgrænserne kan baseres på viden om de aktuelle hastigheder samt sammenhængen mellem hastighed og antallet af ulykker, dvs. hvor mange uheld der kan forventes sparet ved at nedsætte hastigheden. Herefter kan den forventede nedgang i antal ulykker ganges med prisen for en ulykke.

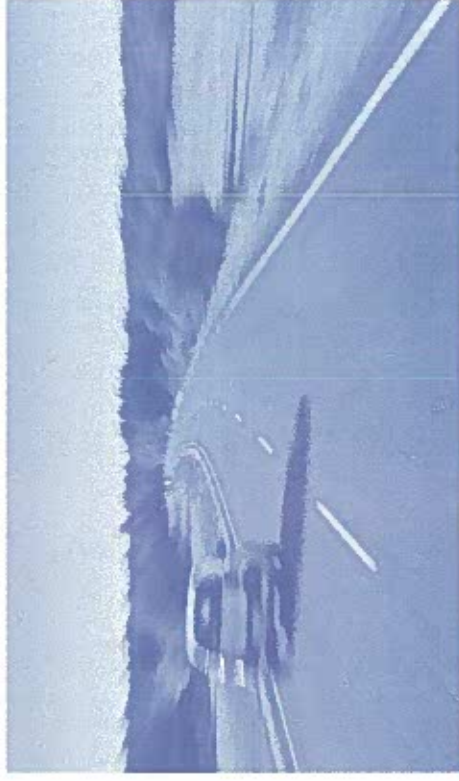
Sammenhæng mellem hastighed og personskadeulykker beskrives i Rune Elviks reviderede potensmodel. For personskadeulykker på landeveje, siger potensmodellen i store træk, at antallet af ulykker falder med tredje potens af den relative ændring i hastighed.

Hvis man tænker sig en situation, hvor gennemsnitshastigheden på landevejene bliver reduceret fra 85 km/t til 80 km/t, vil det ifølge potensmodellen betyde en nedgang i antallet af personskadeulykker med ca. 15 %.

I 2010 skete der mere end 1100 personskadeulykker med person- og varebiler på landevejene. Med en gennemsnitlig omkostning på ca. 5 mio. kr. er der således et betydeligt potentiale for samfundsmæssige besparelser. Mange mennesker kunne derved skånes for de betydelige personlige omkostninger, der ofte er forbundet med trafikulykker.

Beregningen inkluderer alene de økonomiske besparelser ved færre ulykker og medtager således ikke de samfundøkonomiske gevinster i form af mindre brændstofforbrug og forurening, som også kan være ganske betydelige. Omkostningen for bilisterne i forbindelse med, at de kommer til at bruge længere tid på vejen, når de overholder fartgrænserne er heller ikke taget med i beregningen. Dette er i overensstemmelse med retningslinjerne for beregning af samfundøkonomi inden for transport. Tidsgænsning ved hastigheds- overtrædelser tillægges ikke samfundøkonomisk værdi. Men hvis gennemsnitshastigheden reduceres til 80 km/t, må der nødvendigvis være bilister, som reducerer hastigheden til under 80 km/t. Deres tidstab bør rettelig indregnes.

En samlet og pålidelig beregning af de samfundøkonomiske gevinster ved at nedbringe hastighederne på landevejene vil kun kunne gennemføres, hvis der skabes et overblik over de faktiske hastigheder. Dette overblik eksisterer ikke i dag. Men Vejdirektoratet og flere kommuner foretager løbende hastighedsmålinger på en lang række lokaliteter. Der findes derfor et datagrundlag, som kan være udgangspunkt for at skabe et overblik over de faktiske hastigheder.



## DISKUSSION

Det er velkendt, at hastighedsoverskridelser udgør et betydeligt problem for trafikikkerheden i Danmark, og en øget respekt for de gældende hastighedsgrænser vil være et værdifuldt bidrag til at fremme trafikikkerheden. Samtidig er hastigheden af stor betydning for trafikkerens miljøbelastning.

HVU's undersøgelse af grove hastighedsovertrædelser bidrager bl.a. til at belyse, hvilke trafikkerter, der overtræder hastighedsgrænserne med mere end 30 % - og læser giver undersøgelsen et indblik i deres bevsgrunde. I undersøgelsen har det været muligt at opdele de interviewede trafikkerter i tre grupper: de lejligheidsvisse, de beregnende og de lovløse. De tre grupper skal nås med forskellige virkemidler, hvis deres regeloverførelse skal forbedres.

Fælles for de tre grupper er imidlertid, at mange relaterer deres hastighedsvalg til deres oplevelse af vejen som indrettet til højere hastighed end den skilte. Denne oplevelse understøttes i nogen grad af HVU's undersøgelse af vejforholdene. Væjene giver generelt indtryk af høje af en høj standard, og kører man 80 km/t, vil det af mange opleves som mere sikkert end på mange andre veje, hvor hastighedsgrænsen også er 80 km/t. Og i mange tilfælde vil denne oplevelse sandsynligvis være rigtig.

Ovenstående peger i retning af, at der vil kunne opnås forbedringer i regeloverførelsen for alle tre trafikkerter ved at arbejde bevidst med vejens udtryk - det er vigtigt, at trafikkerterne har en oplevelse af, at den gældende hastighedsgrænse er begrundet i faktiske forhold på stedet. I det omfang, der er "skjulte fare" på eller langs en vej, er det nødvendigt gennem vejens udformning at søge at nedbringe bilisterens hastighed. Dette er elementer i begrebet "den selvforklarende vej".

Ovenstående er ikke udtryk for, at HVU vurderer, at man ved at skabe mere selvforklarende veje og bedre forståelse for hastighedsgrænserne i øvrigt kan fjerne hastighedsproblemet - man vil sandsynligvis kun kunne mindske det lidt. At de standsede trafikkerter i vidt omfang begrunder deres hastighedsvalg med de gode veje er jo ikke nødvendigvis udtryk for, at nogle af de samme trafikkerter ikke ville køre for hurtigt næsten uanset, hvor selvforklarende væjene var indrettet.

Derfor er der også fortsat brug for andre tiltag. Det gælder både kampagner og politikontrol - og i fremtiden bør der også sættes på tekniske løsninger, der gør det sværere at overskride hastighedsgrænserne.

### Fart til forhandling

Fart er forbundet med en oplevelse af frihed, og hastighedsgrænser er for mange bilister forbundet med en oplevelse af begrænsning. Det gælder ikke mindst i de grupper, HVU i undersøgelsen kalder for de beregnende og de lovløse.

De beregnende er i denne sammenhæng særlig interessante, fordi de udtrykker synspunkter eksplicit, der sandsynligvis også findes blandt andre bilister. Holdningen til hastighedsregulering er kompleks blandt de beregnende. Bilisterne

er ikke per definition imod en lovbestemt hastighedsgrænse. Men for dem er hastighedsgrænser vejledende mindstemål, der danner grundlag for at beregne hastighedsoverskridelser under grænsen for klip i kørekortet. For de fleste hastighedsoverskridelser under grænsen for klip i kørekortet. For de der er det afgørende, at en hastighedsoverskridelse er økonomisk fordelagtig, men de ikke argumenterer for veje helt uden hastighedsgrænser. De mener ikke, alle bilister har tilstrækkelig køreefaring og rutine til på egen hånd at kunne administrere kørsel med høj hastighed. Derfor støtter de beregnende tanken om, at myndighederne på forhånd har taget stilling til et hastighedsniveau (omend de opfatter 80 km/t som værende i underkanten).

De beregnende anser de lovbestemte hastighedsgrænser for nedre mål, men paradoksalt er der i gruppen en fornemmelse af, at de egentlig ikke kommer hurtigere frem ved at køre med hastigheder over det tilladte. De siger selv, at de kommer højst 10-15 minutter hurtigere hjem fra arbejde og uddannelse, og desuden bruger de mere benzin under kørslen ved at køre stærkt. Det afgørende er at være del af "flowet" på vejen og dermed bidrage til en smidig og dynamisk trafik. For de beregnende er hastighedsfastsættelse resultatet af en forhandling mellem gældende regler, bilistens subjektive motivation og formål med køreturen, bilistens risikovurdering af vejen og dens omgivelser samt den sociale tolkning, der udspiller sig mellem flere trafikanter, og som trafikanterne løbende foretager i forhold til hinanden.

De beregnende vender gentagne gange tilbage til en problematisering af rimelighed i de lovbestemte hastighedsgrænser. Holdningen er, at kører man for stærkt, må man tage sin straf i form af bøder og klip i kørekortet, hvis man bliver taget – man må stå ved sit ansvar. Men det skal være en rimelig straf. De beregnende mener generelt, at hastighedsgrænser på landevejene er unrimeligt lave, og det er unrimeligt, når politiet foretager hastighedskontrol på lange lige stræk på landet frem for i byerne. Frem for alt problematiserer de beregnende rimeligheden i, at politiet netop den dag på netop det sted vælger at give dem en bøde/klip i kørekortet. De er generelt utilfredse med, at politiet i deres tilfælde ikke kunne se igennem fingre med deres hastighedsoverskridelse, for de synes selv, de havde en god og gyldig grund til at køre for stærkt.

De beregnende personificerer den tidstypiske tendens til individualiseret retsopfattelse, der er beskrevet af sociologen Anette Jenup Jørgensen.<sup>19</sup> Hun peger på tvetydigheden i tolkningen, som bilisterne foretager. På den ene side er de lovbestemte hastighedsgrænser en nødvendig bremse af bilisters bevægelsesfrihed til reduktion af risici for ulykker. På den anden side kan de institutionelle rammer i form af hastighedsbegrænsninger fremstå som en nødvendig bremse af bevægelse i tid og rum i et samfund, hvor den dominerende, kulturelle opfattelse af tid er, at tid er en knap og begrænset ressource, man skal spare, effektivisere og udnytte.

Jenup Jørgensen påpeger, det er især på lange lige landeveje, hvor vejen opfattes som et mennesketomt rum, hvor der ikke kan ske noget uforudset, at hastighedsgrænser opleves som en unødvendig bremse. Inviterer vejen til en højere hastighed, end retsnormen (hastighedsgrænsen) tillader, efterleves

19) Anette Jenup Jørgensen, 2009, *Bilisters handlinger – mellem retsnorm og praksis*, S. 89 ff. Ph. D. Sociologi, Social Antropologi og Organisation, Århus Universitet.

retsnormen ikke. Det vanskeliggør kun ydermere situationen, at forskellige bilister kan tolke de samme typer trafiksituationer på vidt forskellige måder, som vist i Jenup Jørgensens empiriske cases.

Med en individualiseret retsopfattelse peger bilister samtidig på nødvendigheden af fælles regler og på undtagelser, der skal gælde for netop dem selv, som vi ser det i HVU's undersøgelse. I dette ligger et brud med forestillingen om den almen lov frem for individuelle skøn, der ifølge HVU's fartovertrædere skal være den enkelte politimands skøn ud fra bilistens unikke situation.

Fartovertræderne hæfter sig ikke ved den retslige usikkerhed knyttet til et skift fra universelle regler til individbaserede skøn. De tænker ikke, at politiets skøn kan gå imod deres private vurdering af ret og rimelighed, og de tænker slet ikke på, at de personligt kan have fejlvurderet situationen.

#### En egoistisk trafikkultur?

"Friheden knyttes både til bilen og til selve bilkørslen og får derved en ny og moderne form. Frihed og bil er ikke synonyme begreber, men er snarere gået i en form for symbiose, hvor de to tilsammen kommer til at symbolisere det moderne" (Jensen 1997, s. 92)<sup>20</sup>.

Friheden til at vælge sin egen hastighed er et eftertragtet ideal kædet sammen med den moderne forestilling om det frie, autonome, selvforvaltende individ.

Men gør vi os selv til herre over, hvornår vi synes, det er farligt i trafikken? Hvad kan udløses om hastighedskulturen i samfundet generelt på baggrund af HVU's undersøgelse af grove hastighedsovertrædelser? Hvornår er det individualisme, og hvornår er det egoisme? Er alle fartovertrædere egoister?

Der har været talt og skrevet en del om en egoistisk trafikkultur i Danmark, og også om en tilbageende egoisme i trafikken. Historikeren Henrik Jensen fra RUC taler om "lex mig" i trafikken, der står i modsætning til forestillingen om færdselsregler som en form for trafikalt fællesskab<sup>21</sup>. Med "lex mig" mener Jensen, at vi lever i et individualiseret samfund, hvor den enkelte plan er afgørende for, hvad der skal ske. For mange trafikanter er det ligegyldigt, at deres færdselsforseelser kan skade andre. De kender reglerne, men kører alligevel over for rødt, for skal de fra A til B er det med de midler, den enkelte selv finder passende. Den enkelte tror, der gælder særlige regler, som legitimerer, at personen selv kan nå sit mål så hurtigt som muligt.

I 2006 viste en kvalitativ interviewundersøgelse, at mange oplever, at trafikanten i dag er præget af egoisme og egeninteresse, men vel at mærke andre trafikanters egeninteresse. Selv oplever trafikanter det som tyveri af deres tid, hvis deres fremkommelighed bliver begrænset i trafikken. Færlige situationer opstået skyldes andres hensynsløse adfærd, mener trafikanterne, og det er andres ansvar, når det går galt, fordi andre tænker for meget på sig selv<sup>22</sup>.

Er løsningen at arbejde for en bedre trafikultur, hvor trafikanter i højere grad er opmærksomme på hinanden og fx medtænker den sociale tolkning, der udspiller sig mellem flere trafikanter, i deres hastighedsvalg? For Jesper Sølund, dokumentationschef i Rådet for Sikker Trafik, er målet ikke at få trafikanterne til at vinke pænt til hinanden. I et interview udtaler han, at han ikke er ligeglad

20) Henning Jensen, 1997, *Arbejde i bilen. Skilleværelset mellem bil og bilist*, rapport fra Danmarks Arbejdsundersøgelser nr. 191.

21) Anders Løb, 2010, *Lex mig i trafikken*, i *Ungdomsrapport 2010*.

22) Ole Ankersen, 2006, *Kvalitativ undersøgelse af danskernes holdning til og adfærd i trafikken*, rapport fra Danmarks Arbejdsundersøgelser nr. 191, Rådet for Sikker Trafik og Kørebureauet, Københavns Universitet.

med trafikulturen, men målet er færre dræbte og tilskadekomne i trafikken. Og sehom god trafikultur indebærer en overholdelse af færdselsreglerne og dermed mindre risiko for voldsomme ulykker, er en høj moral blandt trafikanter ikke nok. Solund mener, at hvad angår trafik, er tillid godt, men kontrol er bedre. Selvfølgelig er der fornuft i en god trafikultur, siger han, men det vigtigste er at redde liv<sup>23</sup>.

23) Johnnie Burp, *Personer*, 2011, som egoister i trafikken? www.ohh.dk

HVU's undersøgelse bekræfter individualismen i en individualiseret trafikultur, hvor bilisterne agerer ud fra egne subjektive formål og planer. Individualismen er en side ved friheden i bilkørsel, som bilisterne sætter højt. HVU's undersøgelse viser også, at der er bilister, hvor individualismen tager form som egoisme på vejene. Det ses hos de såkaldt løvløse fartovertrædere, der kører med høj hastighed begrundet i oplevelsen af en egen ret og frihed til selv at bestemme sine hastighedsvalg. De løvløse omtales af HVU som egoistiske fartovertrædere. Men de er en lille gruppe, og der er et spring fra minoritetens egocentrisme til flertallets individualistiske egeninteresse.

Ovenstående peger i retning af, at frem for at tale om en egoistisk trafikultur generelt, må budskaber vedrørende trafikikkerhed målrettes forskellige trafikantgrupper. Der findes egoisme på vejene, men egoismen antager flere former.

Desuden viser HVU's undersøgelse, at egoisme kan forveksles med individualisme som tidstypisk tendens. Det handler ikke kun om god trafikmoral. Individualisme og egoisme ligner hinanden, men bevæggrundene er forskellige. Fx er de lejlighedsvis fartovertrædere grundlæggende bevidst om deres medansvar i et trafikalt fællesskab, selv om de i en travl hverdag måske af og til skal mindes om dette. Og i HVU's tværanalyse er ulykkesbilisterne ofte unge mænd, der skal lære, at friheden til at køre selv går hånd i hånd med en ret og pligt til at sige fra overfor andre, fx kammerater i bilen, før situationen kommer ud af kontrol. Hvad der uadædt ligner egoisme, aggressiv kørsel og hensynsløshed overfor andre, kan være overmod, manglende rutine og usikkerhed overfor at sætte sit ansvar som fører igennem i et fællesskab af jævnaldrende venner.

#### Alle kører for stærkt - gør de ikke?

Der er grund til forsigtighed med konstateringen, at alle kører for stærkt. Der er fare for at skabe en moderne myte om tidspres og travlhed på landevejene uden belæg i de nuancer, der påviseligt er til stede ved et nærmere kig på forskelle mellem flere trafikantgrupper.

HVU's undersøgelse viser, at for mange bilister er overskudelse af hastighedsgrænserne en naturlig del af bilisternes kørselsidentitet og på den måde en værdi, de sjældent reflekterer over. Mange bilister kører hyppigt med hastigheder over det tilladte, selv om der er forskel på, hvor tit det sker, og hvor meget bilisterne kører over det tilladte.

HVU's undersøgelse bekræfter således overordnet set, hvad TrykFonden & Ugebladet Mandag Morgen fremlagde i surveyundersøgelsen *Trafikikkerhed i øjeblikket*<sup>24</sup>. Surveyundersøgelsen pegede på paradokser knyttet til danskernes opfattelse af hastighed på vejene. For det første viste surveyundersøgelsen, at fart er en fast del af den danske trafikultur, også selv om det er færdigt at køre med høj hastighed (og bilisterne er godt klar over dette, i teorien i hvert fald). For det andet viste surveyundersøgelsen, at bilisterne bakker generelt op om kontrol og regulering, også selv om de fleste bilister samtidig bryder loven ved selv at køre for stærkt.

Det understreges, at HVU's undersøgelse handler om grove fartovertrædere og ikke "almindelige" bilister. De lejlighedsvis fartovertrædere i HVU's interview svarer nogenlunde til de "typiske" danske bilister i den repræsentativt sammensatte gruppe, der besvarede spørgeskemaet i surveyundersøgelsen. Her ud over er det, vi finder i HVU's undersøgelse, specielt og kan ikke uden videre generaliseres til alle bilister. Fx kendetegner det bilisterne i HVU's undersøgelse, at halvdelen er tidligere straffet for en overtrædelse af færdselsloven, straffet for en eller flere hastighedsforsejler. Det er i visse henseender et særligt klientel, HVU har fået i tale.

HVU's undersøgelse viser samlet set, det er nødvendigt at sætte spørgsmålstegn ved forestillingen om, at "alle" kører for stærkt. Hvem er disse "alle"? Der er en mangfoldighed mellem fartovertrædere, som er vigtig at kunne se. Som påvist kører alle ikke altid for stærkt, og bilisterne kører ikke lige meget for stærkt. Der synes at være en konsensus omkring, at op til 10 km/t over det tilladte er en socialt accepteret hastighed ved kørsel på landeveje, men større hastighedsoverskridelser er der generelt ikke forståelse for.

Det centrale er ikke at udvide forestillingen om hastighedsoverskridelse som almindeligt accepteret mere, end der ved undersøgelse af forskellige trafikantgrupper er belæg for. Der er brug for mere viden om bilisters rationale for at køre for stærkt, og også viden om bilisters hastighedsoverskridelse fra 0-30 % over det tilladte, som denne HVU undersøgelse ikke har studeret.

24) TrykFonden & Ugebladet Mandag Morgen, 2011, *Trafikikkerhed i øjeblikket*, om fart og den danske Surveyundersøgelse

## ENGLISH SUMMARY

The report 'Excessive speed limit infringements' is the result of the eight theme analysis conducted by AIB, the Danish Accident Investigation Board. The report differs from previous AIB publications by combining qualitative and quantitative measures in two independent studies, presented in two independent subsections.

First, a qualitative study is presented based on interviews with motorists having been stopped by the police for exceeding speed limits by a large margin. Second, a quantitative study is presented based on a cross-analysis of data from earlier AIB road traffic accidents implying excessive speed. The accidents included were all investigated in one of the former AIB theme analyses (theme 1-7), following the standard AIB data analysis procedure. The cross-analysis does not comprise new and previously unpublished road traffic accident data.

Throughout the report excessive speeding is defined as exceeding the speed limit by more than 30%. This margin is the limit set by the Danish state authorities for putting points on the driving licence.

### The qualitative study

**Motorists exceeding the speed limit by more than 30 %**

The qualitative study is based on interviews with motorists who were stopped by the police for driving at speeds well in excess of the permitted speed limit. The analysis centres on the reasoning of these motorists when exceeding the speed limit and their attitudes toward existing speed limits, excessive speeding and speed control sanctions (e.g. fines). Further, the motorists's perceptions of the roads where they were stopped have been analysed and compared to specific road data.

The motorists were stopped at three targeted police checks on Danish primary roads in spring and autumn 2010. The police checks all took place during daytime hours, and the checks were located in different regions of Denmark (Jutland and Zealand). In total, the police stopped 99 motorists for exceeding the speed limit by more than 30 %. 38 motorists were later interviewed (14 motorists in two focus group interview sessions and 24 motorists in individual telephone interviews).

Besides interviewing, AIB inspected the road stretches on the primary roads where the police checks had taken place. The object of the road inspections was to collect data concerning road conditions and traffic safety. The road inspection data were then compared to the attitudes of the motorist who were interviewed.

### The quantitative study

**Road traffic accidents due to excessive speeding**

The quantitative study is based on a cross-analysis of data from previously analysed road traffic accidents, derived from the AIB theme analyses 1-7. The accidents were earlier analysed in-depth using the AIB data analysis procedure, where each road traffic accident is analysed independently through the means of an interdisciplinary methodology. Following the single-case analysis, a

### DANISH ROAD TRAFFIC ACCIDENT INVESTIGATION BOARD

The Danish Road Traffic Accident Investigation Board (AIB) was set up by the Minister for Transport in April 2001.

The objective of the AIB is to compile knowledge of road traffic accidents. Any new knowledge acquired is to be applied for the benefit of improved road safety. The AIB is comprised by an interdisciplinary group of members engaged in in-depth analyses of frequent and serious types of road traffic accidents. The AIB investigates the circumstances of individual accidents in order to form a precise picture of the underlying factors.

The AIB carries out analysis based on available material from the police, vehicle inspectors, road authorities, hospitals/emergency rooms and the Department of Forensic Medicine.

The AIB complements this material with its own investigation of the vehicles involved and of the scene of the accident, and interviews with the parties involved in the accident as well as any witnesses, the police and the rescue team.

The AIB is commissioned to contribute new or supplementary knowledge in road safety, which at the initiative of other institutions leads to preventive action against road traffic accidents. The object is not to determine the question of guilt or innocence in a legal sense.

The AIB has previously analysed and published Theme Reports on the following types of accidents:

- Single vehicle accidents with drivers under the age of twenty-five
- Road traffic accidents on motorways
- Road traffic accidents with vans
- Road traffic accidents involving lorries turning right and cyclists travelling straight on
- Motorcycle accidents
- Road traffic accidents on primary roads

multi-case analysis was conducted in which the road traffic accident data were collected in a data base. The AIB data analysis procedure is presented in more detail at [www.hvu.dk](http://www.hvu.dk).

In the quantitative study, data were retrieved from the AIB database to determine whether road traffic accidents at very high speed differ from other types of road accidents. The selected data material contains 234 motorists in 192 accidents. A total of 33 motorists travelled at speeds exceeding the point limit, when the accidents occurred.

#### **Conclusions drawn from the qualitative study**

The interviews with speeding motorists on Danish primary roads shed light on the maintenance of speed limits by motorists and their perceptions of the road conditions.

#### **Perceptions of road conditions by motorists are crucial**

The interview material shows that many motorists determine their choice of speed based on their subjective interpretation of the road conditions. Following their own perceptions of the road conditions, they feel confident that the road permits speed levels well in excess of the speed limit. However, there are road conditions the motorists are unaware of, which potentially leads them to misperceive risks, such as visibility limitations and the number of junctions.

#### **To many drivers, the traffic culture is ego-driven**

The interviews provide a clear picture of a traffic culture among speeding motorists that is characterised by a sense of being busy, driving inattentively and exerting powerful feelings associated with driving. To a large extent, an ego-driven culture can be found among several speeding offenders. Driving too fast is closely related to this traffic culture.

#### **Motorists must be affected differently in order to change their behaviour**

The interviews indicate that different types of motorists should be advised using a variety of means. Based on the motorists's attitudes toward speed, AIB has divided the drivers exceeding the speed limit by a large margin into three types of speed limit violators: 1) Speeders exceeding the speed limit occasionally, 2) speeders exceeding the speed limit routinely and on purpose, and 3) careless speeders who only care about speed limits, if they already have points put on their driving license to take into consideration.

The occasional speeders are generally law-abiding drivers that strive to drive according to the speed limits, although from time to time they exceed these limits. The occasional speeders can often be reached by means of campaigns, and they cherish a basic respect for legal controls based on points and fines.

Purposeful speeders want the freedom to drive fast, yet they routinely drive too fast only to the limit where - according to the law - no points are put on their driver's licenses. They generally find speed limits too low, and many have little respect for fines, unless fine sizes are increased significantly.

They respect the legal control system of points being added to their driver's licences. When asked, they suggest that a financial compensation (such as e.g. lower insurance premiums) would make them more inclined to drive at speeds within the existing limits. They may be influenced by campaigns, but the effect quickly wears off.

The careless speeders, which are also termed 'lawless drivers', consider that in principle there should not be any speed limits. They find that if the state authorities should limit speed at all, the only legitimate reason would be to keep slow motorists off the roads. The careless speeders set their own rules and cannot be reached by campaigns. They only respect the legal control system of points being put on the driver's licences, as far as this means they risk losing their jobs. They have no respect for fines. Enforcing statutory speed limiter is probably the only effective way to influence their traffic behaviour. Presumably, their reckless driving would also be effected by more frequent police checks.



#### **Conclusions drawn from the quantitative study**

The cross-analysis of data from previously investigated AIB road traffic accidents revealed findings of importance for understanding accidents occurring at high speed.

#### **Young men are often involved in high-speed accidents**

The quantitative analysis confirmed earlier findings associating gender and (young) age with driving at high speed. To a large extent it is men - particularly young men aged 18-24 years - that drive too fast and become involved in high-speed accidents. This finding applies irrespective of the analytic results of the AIB theme 1 (road traffic accidents with young drivers, 2002).

#### **There is a majority of single-driver accidents**

The road traffic accidents exceeding the speed limit by more than 30 % are of ten single-driver accidents. There are only few head-on and rear-end collisions. This finding also applies when single-driver accidents among young drivers (AIB theme 1, 2002) are eliminated.

#### **Many high-speeders involved in road traffic accidents are previously punished**

The quantitative analysis shows a tendency that high-speed accidents often involve drivers with a record of previous punishment.



### High-speed road traffic accidents often occur in poor driving conditions

A large proportion of the road traffic accidents occur at speeds exceeding the point limit e.g. when it is dark, when the road has a wet road surface, or where the grip on the road is reduced for other reasons. Also, many high-speed accidents occur when the road maintenance is not up to the expected standard. This supports the finding in the qualitative data analysis that often motorists underestimate road conditions, where speed should be reduced, e.g. the driver does not take into account the various ways in which road maintenance can deteriorate.

### High-speed accidents often occur on roads with low speed limits

During the interviews in the first part of this report with motorists driving well in excess of the permitted speed limit, most drivers expressed their sincere concern for observing speed limits in urban areas. Nevertheless, it is a clear conclusion from the data retrieved from previous AIB road traffic accidents that a majority of motorists involved in high-speed accidents do so on road stretches, where the speed limits range from 40 km/h to 70 km/h. In other words, a majority of high-speed accidents happen where speed e.g. is limited through villages or due to intersections.

### Driver risk-behaviour at accidents: Not wearing seat belts and driving drunk

Motorists involved in road traffic accidents at speed levels exceeding the speed limit by more than 30 % often neglect wearing seat belts. This underpins the common expectation that motorists driving too fast are also drivers that prefer to take risks.

Another clear result was found when associating high-speed driving with alcohol consumption. Looking at high-speed road traffic accidents, there is a preponderance of intoxicated drivers engaged in drunk driving.



### AIB RECOMMEND: SPEED MUST BE REDUCED

The report 'Excessive speed limit infringements' indicates the major challenge in respect of changing the behaviour of motorists driving considerably faster than is permitted. According to the AIB theme analysis, high speed is involved in a large proportion of road traffic accidents. But most accidents where a motorist exceeded the speed limit by more than 30 % could have been avoided, if the speed limit had been observed.

Based on the findings presented the AIB recommend a series of arrangements to reduce speed limit infringements on all types of road. In specific, the AIB recommend measures taken in the following areas by order of the authorities:

#### Support of a less ego-driven traffic culture

AIB recommend further measures taken as to how the traffic culture and motorist's attitudes toward speed can be changed to support the development of road traffic behaviour that is less hurried, more attentive and more forgiving. The challenge is hard, since the efforts must primarily be aimed at the speed limit violators who are least impressionable, i.e. speed limit violators who are dissatisfied with the current speed limits and speed limit violators who do not care about speed limitations at all.

#### More frequent police checks

AIB recommend considerable strengthened control measures to stop speed limit infringements, both in the form of more speed checks by means of speed cameras (ATK) and increased police presence on the roads. More frequent police checks and an increased use of speed cameras (ATK) would presumably change the impression held by many motorists that there is only a slight risk of being caught when driving too fast. In particular, these measures would have an effect on the purposeful and careless speeders.

#### Observing the speed limits should be rewarded

AIB suggest the development of a solution to make it financially attractive to observe the speed limits, e.g. in the form of lowered insurance premiums after wiring an electronic speed measuring device in the vehicle (a so-called 'black box'). The primary target groups would be occasional speeders and purposeful speeders, whereas the group of careless speeders would not accept this attempt at speed restriction voluntarily.

#### Further development of Intelligent Speed Adjustment (ISA)

AIB recommend a further development of the technology for Intelligent Speed Adjustment (ISA) and that use of this technology is encouraged. ISA would appeal to the motorists with the greatest inclination to drive according to the speed limits, i.e. motorists who generally obey the law.

#### The roads must clearly indicate the desirable speed

Concordance must be obtained between the design of a road, its level of safety, and desirable level of speed. This is important to all motorists, since their evaluation of road safety (based on their subjective interpretation of the road conditions) affects their choice of speed.

### Continued focus on speed in road traffic campaigns

AIB recommend road traffic campaigns aimed at various groups of motorists should continue to focus on the significance of speed infringements causing road traffic accidents. The primary target group would be occasional speeders, but to a lesser extent purposeful speeders could also be influenced

### More information about actual speed levels

AIB recommends that more emphasis is placed on the applicable speed limits by using "Your speed indication boards", where these are relevant. This would primarily the occasional speeders.

### Increased focus on road conditions and safety

High speed can be critical in situations e.g. when the road is wet or slippery. AIB recommend that the responsible authorities initiate measures that will contribute to greater awareness among road users on the connection between road conditions and safety. Increased knowledge can be assumed to have an influence on all types of speeder, as they are all interested in "driving according to the conditions".

### Special efforts aimed at young motorists

The authorities must give a higher priority to the relatively many young motorists who drive at high speed. In practical terms this means that the police should select places and times for speed control related to their knowledge of when young people are most likely to be driving. These measures would primarily have a deterrent effect.

### Putting points on the driving licence must be retained

The investigation has clearly shown that points on the licence have an effect on speeders, although to a lesser extent in the case of reckless speeders.

It is a good idea that the amounts of fines for speeding are to be raised in accordance with the changes in the Road Traffic Act no. 184 legislation<sup>1</sup>. Most speeders admit that they would have more respect for higher speeding fines. Both the occasional and purposeful speeders would be influenced by this.

### Automatic speed limiters must be introduced

Ever since the first AIB investigation, AIB has recommended that automatic speed limiters should be introduced. The investigation into excessive speed limit infringements underscores that this is a method that should be used, particularly for those drivers who completely ignore the legal speed limits. An electronic speed limiter that adjusts itself to the current speed limit is not a completely developed technology – but the principle has been developed and tested.

Therefore AIB recommends that there is a decision to introduce the installation of automatic speed limiters as a possible sanction in serious cases of excess speeding. This corresponds to the way alcohol locks can be used as a condition for early restoration of driving licences after a gross conviction for excessive use of alcohol.

<sup>1</sup> Law no. 184 dated 8 March 2017, law amending changes in the Road Traffic Act.

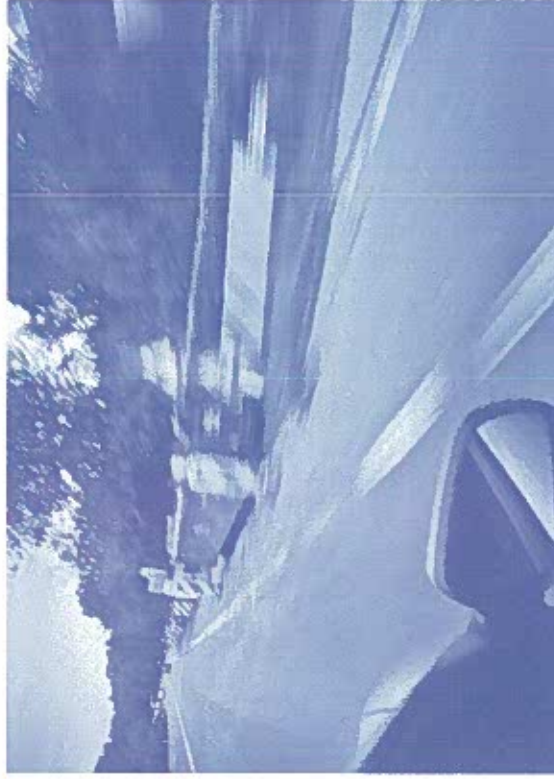
### THREE TYPES OF SPEED LIMIT INFRINGERS<sup>2</sup>

Law-abiding motorists who generally respect speed limits, licence points and fines. They occasionally drive too fast.

Speeders exceeding the speed limit routinely and on purpose. They consider the speed limits too low, and often exceed them. However these drivers do have respect for points being added to their licences, and at least try to keep below the points limit.

The completely careless drivers, who consider that in principle there should not be any speed limits. They only have respect for points on the licence if that means they lose their jobs.

<sup>2</sup> The divisions are based on the opinions of those speeding motorists who were interviewed.



## BILAG

Som supplement til selve rapporten findes her en beskrivelse af metode for såvel interviewundersøgelse som tværanalyse. Desuden findes yderligere detaljerede oplysninger.

### METODE FOR INTERVIEWUNDERSØGELSE

#### Bilister med høj hastighed

Interviewdelen ser på bilister, der overtræder hastighedsgrænsen med mere end 30 %.

Østjyllands Politi og Nordsjællands Politi har gennemført hastighedskontrol på tre forskellige landeveje: Viborgvej, Gl. Horsensvej og Fredenksundsvej. Politiet har valgt strækningerne med vægt på den praktiske gennemførelse, og desuden har HVU ønsket at få kontakt til bilister både i Jylland og på Sjælland. Alle tre strækninger ligger i åbent land omgivet af marker og har en tilladt hastighed på 80 km/t.

HVU har besigtiget strækninger på cirka tre km omkring stedet for politiets hastighedskontrol. Formålet med besigtigelsen har været at fastlægge de veitekniske forhold, som har betydning for trafikikkerheden. Det er fx over- sigtsforhold, sideveje og faste genstande langs vejen.

HVU har ikke undersøgt bilisternes køretøjer, men har oplysninger om køretøjerne fra politiet. Der er desuden stillet spørgsmål til bilisterne om deres bil i HVU's interview.

Politiet har i alt standset 99 bilister, og heraf har HVU interviewet 38 bilister: 24 bilister er interviewet telefonisk, mens 14 bilister har deltaget i fokusgruppe-interview. Der blev afholdt én fokusgruppe i Jylland (med 7 deltagere) og én på Sjælland (med 7 deltagere) i samarbejde med analyseinstituttet AC Nielsen Danmark.

HVU har indhentet oplysninger fra politiet og fra tilgængelige registre om de standsede bilister. Alle indhentede oplysninger behandles fortroligt.

Fokusgruppeditagere fik et gavekort på 500 kr. til indkøb i en dagligvarebutik som kompensation for deres transportudgifter og tid. Deltagere i telefon-interviewene blev ikke kompenseret.

HVU har forholdt sig loyalt til bilisternes udsagn i interviewene, og denne loyalitet er synlig i måden, der henvises til bilisternes beskrivelser. HVU er ikke gået i rette med bilisternes udsagn i interviewene og gør det kun få steder i rapporten (fx synspunktet at man kan "komme til" at køre over 100 km/t på en landevej med 80 km/t hastighedsbegrænsning uden at opdage det).

#### Styrker og svagheder ved de valgte metoder

Det er valgt at gennemføre telefoninterview kombineret med de to fokusgrupper for at sikre interviewundersøgelsen både dybde og bredde.

B I L A G

METODE FOR INTERVIEWUNDERSØGELSE

METODE FOR TVÆRANALYSEN

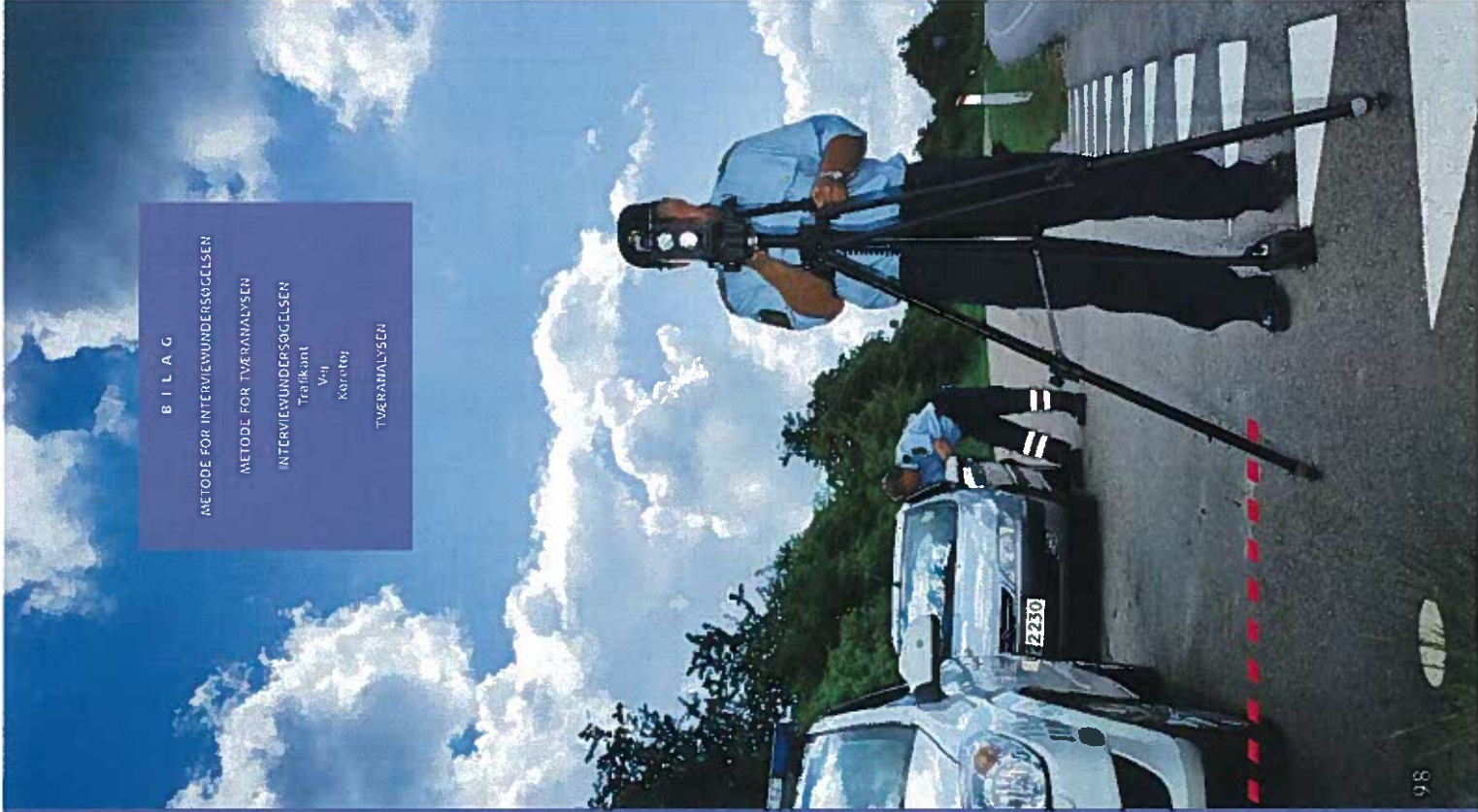
INTERVIEWUNDERSØGELSE

Trafikant

Veje

Køretøjer

TVÆRANALYSEN



I fokusgrupper kan skabes en uformel stemning, hvor gruppens deltagere diskuterer hastighed og trafik. På grund af den asymmetriske rollefordeling mellem interviewet og interviewpersonen kan emnerne ikke behandles med samme spontanitet i telefoninterviewene.

Telefoninterviewene gør det muligt på en systematisk måde at stille de samme spørgsmål til bilisterne og dermed få specifik viden om de enkelte bilister og deres individuelle synspunkter til brug i analysen.

Telefoninterview er valgt fremfor face-to-face interview, da telefoninterview er kortere, mere strukturerede og mindre tidskrævende at opføre til brug for analysen. Telefoninterview er også mere overfladiske, men HVU finder dette forsvareligt i forhold til undersøgelsens emne. Fartovertrædere har ikke som parter i en trafikulykke været udsat for en traumatisk oplevelse, der potentielt ændrer personens liv. I ulykesanalysen anvender HVU almindeligvis face-to-face interview i samtale med ulykkens parter.

Kombinationen af telefoninterview og fokusgrupper gør det muligt at se nærmere på, hvad bilisterne er villige til at dele med en psykolog fra HVU overfor fokusgruppernes mere uformelle og åbne dialog mellem mange parter – her var ingen psykolog fra HVU synligt til stede for fokusgruppens deltagere. Alle fokusgruppemedtagere blev informeret om, at der var en psykolog fra HVU i et tilstedende lokale, som overværede interviewet. Undervejs i fokusgruppinterviewet gik gruppens moderatør ud af rummet for at høre, om psykologen havde noget at tilføje. Herved blev deltagerne mindet om, at deres udsagn i fokusgruppen går videne til HVU og indgår som en del af HVU's undersøgelse.

I det følgende beskrives det, hvad bilisterne talte om i fokusgrupperne hhv. de individuelle telefoninterview. Desuden beskrives de specifikke forsielle, som har betydning for de udsagn fra interviewpersonerne, der indgår i HVU's analyse.

#### Fokusgrupperne

I fokusgrupperne drøftede bilisterne de gældende hastighedsbestemmelser, deres hastighedsoverskridelse, kørestil og holdninger til adfærd i trafikken generelt. Desuden blev fokusgruppemedtagere spurgt om forslag til foranstaltninger/forebyggelse af kørsel med høj hastighed og deres normer vedrørende hastighedsoverskridelser.

Fælles erfaringer og holdninger prægede stemningen i fokusgrupperne.

Bilisterne opdagede hurtigt, at det definerer dem som gruppe, at de er standstødt af politiet for at køre med en hastighed på mindst 30 % over det tilladte. Der opstod hurtigt et "os-dem" forhold til myndighederne, der kom markant til udtryk ved, at en enkelt bilist blev udnævnt til den, der "kunne nås med kampagner" modsat de andre, som ikke havde tænkt sig at ændre væsentligt på deres valg af hastighed.

Desuden opstod en polarisering i fokusgrupperne, idet mere vigtigende synspunkter fik stor indflydelse og kan have påvirket de øvrige gruppemedtagere til at indtage mere radikale synspunkter, end de ellers ville have haft.

Fænomenet kendes i socialpsykologien som gruppelarisering. Udtrykket bruges om tendensen til, at gruppediskussioner både kan føre til en øget forsigtighed og et øget mod, så der sker en overdrivelse af gruppemedlemmernes oprindelige holdninger.

I fokusgrupperne blev der også observeret en tendens til såkaldt falsk konsensus. Udtrykket henviser til en overdrivelse af almindeligheden af ens egne holdninger og synspunkter i befolkningen generelt. Den radikale holdning til hastighed i gruppen udlægges af gruppens medlemmer som et almindeligt synspunkt for de fleste i samfundet.

Det kan have forstærket tendensen til gruppelarisering og falsk konsensus, at det blev understreget, at fokusgruppens moderatør ikke arbejder med hastighedsoverskridelser til daglig. Det blev nævnt for at undgå en oplevelse hos bilisterne af, at de sad ansigt til ansigt med "myndigheden". Gruppens moderatør lagde også vægt på ikke at have en særlig holdning til det at køre for stærkt, og det blev omtalt, at en række danskere kører over det tilladte, og ønsket bag interviewundersøgelsen er at forstå dette.

Formålet med introduktionen var at få gruppemedtagerne til at slappe af og tale frit. Men ovenstående kan også være hørt som en opfordring til at lufte sine frustrationer over færdselsreglerne generelt, de gældende hastighedsbestemmelser og irritation over den tildelte bødekupon i kørekortet for den konkrete hastighedsoverskridelse.

Der er altså tale om en glimning i retning af mere ekstreme synspunkter i fokusgrupperne. HVU har taget højde for denne mulige bias i tolkning og analyse af gruppemedtagernes udsagn.

#### De individuelle telefoninterview

I telefoninterviewene blev bilisterne spurgt om deres syn på risiko ved hastighedsovertrædelser, anden risikoadfærd, deres holdning til regler generelt, opfattelse af sociale normer i trafikken, selvopfattelse som trafikant, deres egne og omgangskredsens normer/holdninger i forhold til trafikadfærd, deres generelle hastighedsvalg og begrundelse for den konkrete hastighedsoverskridelse.

Telefoninterviewene var – som forventet – præget af en tendens til, at bilisterne muligvis opfatter HVU som en autoritet eller repræsentant for "myndighederne". Denne tendens er til stede i de individuelle telefoninterview, selv om psykologen understregede HVU's rolle som uafhængig af politiet og andre myndigheder.

Som i fokusgrupperne var det målet at få bilisterne til at slappe af og tale frit. I flere telefoninterview fik HVU dog mere tilbageholdende og forsigtige udsagn, der kan tyde på en usikkerhed i forhold til at tale om adfærd i trafikken, der almindeligvis opfattes som socialt uacceptabel. Tendensen kendes i metode- og litteraturen som overrapportering af acceptabel adfærd. Også denne bias er der taget hensyn til ved tolkning af bilisterne udsagn.

### Sådan taler bilisterne om vejen

Bilisternes oplevelse af vejen er central i interviewundersøgelsen, og derfor er her gengivet dele af et telefoninterview som eksempel på, hvordan interviewene forløber:

Som det ses, taler både interviewet (HVV's psykolog) og interviewpersonen om oplevelse af vejen i generelle termer. Dette afviger fra den tekniske sprogbrug, der benyttes af fagpersoner med viden om vejen og dens omgivelser, og det påvirker naturligvis, hvor præcise beskrivelser af vejen, det er muligt at nå frem til i interviewene.

Til gengæld bidrager interviewene med bilisternes vurdering af vejen som mere eller mindre sikker, omsat til bilisternes almindelige sprogbrug. Det gælder både, hvor bilisternes vurdering er eksplicit og direkte, og hvor bilisternes indirekte kommer med udsagn om vejen som mere eller mindre sikker.

#### INTERVIEW

Mand, 41 år, standset med 105 km/t om morgenen. Han skal på arbejde og har ikke travlt. Kører i egne tanker, kører for hurtigt uden grund. Kender vejen godt.

Interviewer: Hvor hurtigt kører du normalt på stedet?

Bilist: Jeg er nok bange for... jeg kører nok 90 km/t på den strækning.

...

Interviewer: Er der så noget ved netop det sted, som gør, at det kunne være... altså i anførelsetegn... lidt mere "i orden" at køre stærkt?

Bilist: Ja, det synes man jo nok med det sted, når man gør det, ikke. For der er jo ingen sving eller noget. Det går lige ud... og det er rimelig med ad en bakte.

Interviewer: ... Er der andre ting, du kan komme i tanker om, som også taler i den retning?

Bilist: Ja, og så er det langt ude på landet, ikke. Der er ikke skolen, og der er ingen fare for, at der er børn, som kommer ud lige pludselig. Det tror jeg også gør noget. Havde det været inde i en by, så havde man selvfølgelig ikke kørt så hurtigt.

Interviewer: Ja... Oplever du den strækning som sikker at køre på?

Bilist: Ja, det gør jeg helt bestemt.

Interviewer: Og hvorfor mest det?

Bilist: Jamen, det er fordi, der ikke er så store chancer for, at der lige pludselig kommer nogen ud... at der kommer en fodbold ud eller en cyklist.

...

Bilist: Der er en cykelsti. Der er jo ikke cykler ude på vejen, vel. Der er ikke så mange farer for, at der pludselig sker et eller andet.



## METODE FOR TVÆRANALYSE

### Ulykker med høj hastighed

#### TVÆRANALYSENS GRUNDLAG OG FORMÅL

I tværanalysen af ulykker med høj hastighed indgår viden fra HVV's tidligere ulykkesanalyser. Disse er som udgangspunkt kvalitative og baseret på grundige, tværfaglige analyser af enkeltulykker. I analysen af enkeltulykker fastlægges den enkelte ulykkes forløb og køretøjernes hastighed. Desuden fastlægges de ulykkesfaktorer, som har betydning for den enkelte ulykke. Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen er fx en ulykkesfaktor, når en ulykke ikke ville være sket med tilladt hastighed. Læs mere om HVV's metode til dybdeanalyse af trafikulykker på [www.hvu.dk](http://www.hvu.dk).

Der undersøges typisk omkring 30 ulykker i et tema, og her bidrager psykolog, vejingeniør, bilinspektør, læge og politi med hver deres faglige viden. Ved denne fremgangsmåde opnås et indgående kendskab til og forståelse for de enkelte typer ulykker, så arbejdet med at forebygge ulykkerne kan målrettes yderligere.

De ulykkestyper, HVU har undersøgt, er meget forskellige og afspejler de valgte temaer. Men selvom HVV's undersøgelser er foretaget indenfor afgrænsede og meget forskellige temaer, kan der aflæses fælles træk, der er et nyttigt bidrag til det videre arbejde med at forebygge ulykker. Disse fælles træk er emnet for HVV's tværanalyser. Desuden kan HVV's tværanalyser medvirke til, at der udpeges nye områder, som det vil være relevant at analysere nærmere.

Tværanalysen af ulykker med høj hastighed er baseret på oplysninger i HVV's database, som indeholder ulykker fra alle tidligere temaanalyser. Database er gennemgået for at finde eksempler på ulykker, hvor en hastighed med mere end 30 % over det tilladte har haft betydning for, at ulykken skete. Det er første gang HVV's database bruges i en større sammenhæng i sin nuværende udformning.

Formålet med tværanalysen er at sammenligne ulykker med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte med de øvrige HVU-ulykker. Der indgår ikke ulykker, hvor bilister kører med en tilladt hastighed, der er for høj efter forholdene.

### Datagrundlaget

Udgangspunkt for tværanalysen er ulykker med mindst én person- eller varebil i de tidligere syv HVU temaer (2001-2011). Derfor indgår ingen ulykker fra tema fire i tværanalysen, da temaet omhandlede ulykker med højresvingende lastbiler. De øvrige ulykker, som er udeladt, er primært enulykker med motorcykel samt ulykker med en lastbil og en cyklist.

Efter frasortering af ikke relevante ulykker er der 192 ulykker med 234 bilister i tværanalysen. I de 192 ulykker optræder 324 parter, heriblandt 227 førere af personbil og 7 førere af varebil, dvs. i alt 234 person- og varebilister.

I alt er der 33 person- og varebiler, hvor føreren har kørt med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte. Dvs. for disse 33 bilister har HVU ved dybdeanalysen beregnet, at hastigheden for opbremsning eller undvigemanøvre har været mere end 30 % over den aktuelle hastighedsgrænse.

Grundmaterialet for tværanalysens sammenligning er de 33 bilister ud af i alt 234 bilister. Dette tal er afgørende for hvilke typer af analyser og sammenligninger, det giver mening at udføre. Blandt andet betyder det, at der er dårlige muligheder for at lave krydstabeller, dvs. det lille antal bilister giver nge muligheder for at bestemme, hvordan hastigheden hænger sammen med flere parametre på en gang.

Det bemærkes, at til forskel fra interviewundersøgelsen af grove hastigheds-overtrædelser, hvor der både indgår tosporede og firsporede veje, er ulykker på de firsporede veje sorteret ud i tværanalysen. Det skyldes, at fx vejbredden er såær at sammenligne for de firsporede veje.



### INTERVIEWUNDERSØGELSEN

#### Trafikant

Dette afsnit indeholder yderligere oplysninger om de bilister, der blev standset af politiet for at køre med en hastighed på mere end 30 % over det tilladte.

Oplysningerne supplerer rapportens afsnit om interviewundersøgelsen og er baseret på materiale, HVU har indhentet fra myndighederne samt fra HVU's egne interview.

#### Køn

I interviewundersøgelsen er der i alt 82 mandlige bilister (83 %) og 17 kvindelige bilister (17 %). 38 bilister indvilligede i at blive interviewet, 30 mænd (79 %) og 8 kvinder (21 %). Som det fremgår, svarer kønsfordelingen blandt de interviewede bilister omtrent til kønsfordelingen i undersøgelsen som helhed.

På de 3 veje er kønsfordelingen for alle 99 standsede bilister som vist nedenfor.

Vej/Køn	Kvinder	Mænd	I alt
Fredrikssundsvej	11	37	48
Gt. Horsensvej	1	25	26
Viborgvej	5	20	25
I alt	17	82	99

Tabel 21: Kønsfordelingen på de 3 veje

Kønsfordelingen for de 38 interviewede bilister er som følger:

Vej/Køn	Kvinder	Mænd	I alt
Fredrikssundsvej	4	12	16
Gt. Horsensvej	0	11	11
Viborgvej	4	7	11
I alt	8	30	38

Tabel 22: Kønsfordelingen for de interviewede bilister

Kønsfordelingen i HVU's individuelle telefoninterview svarer til undersøgelsen generelt. Der deltog 20 mænd (83 % af 24 interviewede bilister) og 4 kvinder (17 % af 24 interviewede bilister).

I fokusgrupperne er der lidt flere kvinder end generelt blandt de standsede bilister, idet det var et ønske at have kvinder i fokusgrupperne (og ikke kun mandlige bilister), så de kvindelige bilister blev kontakttet først. Her deltog 10 mænd (71 % af 14 fokusgruppemedlemmer) og 4 kvinder (29 % af 14 fokusgruppemedlemmer). Der var 2 kvinder i fokusgruppen i Jylland og 2 kvinder i fokusgruppen på Sjælland.

Kønsfordelingen for de 3 grupper af interviewede bilister (de lejlighedsvis, de beregnende og de lovløse) er som følger:

Køn/Type	Lejlighedsvis	Beregnende	Lovløse	I alt
Kvinder	3	5	-	8
Mænd	13	13	4	30
I alt	16	18	4	38

Tabel 23: Kønsfordelingen for de 3 slags interviewede bilister

### Alder

De 99 standsede bilister var på undersøgelsesidspunktet fra 18-75 år (med et gennemsnit på 37 år). Ser man på bilisternes gennemsnitsalder, er de standsede kvinder typisk et par år ældre end de standsede mænd.

De 38 interviewede bilister er lidt yngre end de standsede bilister som helhed. Aldersgennemsnittet for de interviewede bilister er 35 år, og der er ingen kønsforskel.

Alder/Hastighed	105-109 km/t	110-114 km/t	115-119 km/t	120-124 km/t	125-129 km/t	Over 130 km/t	I alt
18-24 år	5	9	1	-	2	-	17
25-29 år	6	4	2	1	-	-	13
30-39 år	14	6	4	1	1	1	27
40-49 år	16	6	3	3	-	2	30
50-59 år	1	-	4	-	-	-	5
60-69 år	4	1	-	-	-	-	5
70 år +	1	-	-	-	-	-	1
I alt	47	26	14	5	3	3	98

Tabél 24: Bilisternes hastighed fordelt på alder<sup>21</sup>

<sup>21</sup> En bilist, der kørte 105 km/t, er med i gruppen af bilister med 105 km/t, og en bilist, der kørte 109 km/t, er med i gruppen af bilister med 109 km/t.

Aldersfordelingen for de 3 grupper er vist i tabellen nedenfor.

Alder/Type	Løjlighedsvisse	Beregningse	Løjlisse	I alt
18-24 år	3	3	-	6
25-29 år	1	5	1	7
30-39 år	6	7	1	14
40-49 år	3	3	2	8
50-59 år	1	-	-	1
60-69 år	1	-	-	1
70 år +	1	-	-	1
I alt	16	18	4	38

Tabél 25: Aldersfordelingen for de 3 slags interviewede bilister

### Bilisternes erhverv

De 99 standsede bilister fordeler sig på alle samfundets grupper, dog med en overvægt af håndværkere (kategoriseret som "faglærte").

Der blev standset 22 faglærte af politiet, og håndværksfag som fx elektriker, murer, tømrer og smed er repræsenteret med 17 bilister (alle mænd). De 17 håndværkere svarer til 1/5 af alle standsede mænd.

Der blev standset 7 professionelle chauffører (alle mænd), 6 chauffører var på arbejde, heriblandt 2 taxachauffører.

### Kørekort

På næste side er opgjort, hvor mange år det er siden, at bilisterne fik deres første kørekort (som regel til bil). Der er en spredning i antal år med kørekort blandt de standsede bilister fra 1 måned til 57 år.

Antal år med kørekort	< 1 år	2 år	3-9 år	10-19 år	20-29 år	30 år +	Uoplyst	I alt
Løjlighedsvisse	1	1	5	3	3	3	-	16
Beregningse	2	2	5	7	2	-	-	18
Løjlisse	-	-	1	1	1	-	1	4
Ikke interviewede	5	1	12	22	12	8	1	61
I alt	8	4	23	33	18	11	2	99

Tabél 26: Bilisternes år med kørekort

Ingen bilister blev standset af politiet uden et gyldigt kørekort.

Der er standset 12 bilister, som har haft kørekort i 2 år eller mindre, og blandt disse førere har 8 bilister haft kørekort i 1 år eller mindre. 5 af disse bilister er unge under 20 år (4 mænd, 1 kvinde).

### Kørefærdig og rutine

Bilisters kørefærdig og rutine kan ses som en kombination af, hvor mange år bilisten har kørt (antal år med kørekort), og hvor meget bilisten kører på et år. I interviewundersøgelsen ser det ud til, at bilisterne generelt kører en del.

De 24 bilister, der er interviewet telefonisk af HVU, er bedt om et bud på, hvor mange kilometer de kører pr. år. Denne oplysning findes ikke for de 14 fokusgruppemedlemmer og de ikke-interviewede bilister.

Ud fra oplysninger i telefoninterviewene kører ingen standsede bilister under 5000 km pr. år. Bilisterne kører - ifølge deres egne oplysninger - fra 8000 km pr. år til 60.000 km pr. år. Kun 3 bilister vurderer, at de kører 10.000 km pr. år eller mindre. 17 bilister vurderer, at de kører 21.000 km pr. år eller mere.

### Turformål

Halvdelen af bilisterne var på vej til eller fra arbejde eller uddannelse, da de blev standset af politiet (50 af 99 bilister, svarende til 51 %). Herunder var størstedelen af kvinderne på vej til eller fra arbejde og uddannelse, da de blev standset.

Turformål/Øn	Kvinde	Mænd	I alt
Kørsel i fritiden	5	23	28
Kørsel på arbejde	1	14	15
Kørsel til/fra arbejde og uddannelse	11	39	50
Uoplyst	-	6	6
I alt	17	82	99

Tabél 27: Bilisternes turformål

Fordelingen skyldes sandsynligvis, at politiet gennemførte hastighedskontrol i dagtimerne mellem klokken 7-18.

### Lokalkendeskab

HVU har spurgt de 24 bilister, der er interviewet telefonisk, hvor godt de er kendt i området, hvor de blev standset af politiet (denne oplysning findes ikke for de øvrige standsede bilister).

15 af de 24 bilister (63 %) vurderer, at de er "godt kendt" i området, de kører på stedet jævnligt, enten hver dag eller hver uge.

#### Passagerer

Politiet angav om førerne blev standset med passagerer i bilen, og det blev 19 førere (19%). Af de 19 førere er der kun 7 førere, der blev interviewet. Kun disse 7 interviewede bilister har udtalt sig om, hvor mange passagerer, de blev standset med. 5 bilister blev standset med 1 passager, 1 bilist med 2 passagerer, og for en enkelt er oplysningen ikke registreret. 2 interviewede bilister kørte med et barn under 15 år som passager.

#### Tid på dagen

Som nævnt i rapporten gennemførte politiet hastighedskontrol i Jylland i marts 2010 og på Sjælland i august 2010.

Bilisterne på Fredrikssundsvej er primært standset i morgenlunerne og ved middagstid. Ingen bilister på Sjælland er standset af politiet efter kl. 14.

Bilisterne på Viborgvej og G1. Horsensvej er standset fra kl. 9 om morgenen, primært ved middagstid og ud på eftermiddagen.

Vej/Klokketiet	Kl. 7-9	Kl. 9-12	Kl. 12-15	Kl. 15-18	I alt
Fredrikssundsvej	13	21	14	-	48
G1. Horsensvej	-	10	3	13	26
Viborgvej	-	6	4	15	25
I alt	13	37	21	28	99

Tabel 28: Tid på dagen, hvor politiet standsete bilisterne

Ved den ene fartkontrol i Jylland var der sne den første dag.

#### Tidligere ulykker

HVU har spurgt de 24 bilister, der er interviewet telefonisk, om de nogensinde har været involveret i en trafikulykke. En fokusgruppeditagelse nævnte desuden af sig selv, at personen engang var involveret i en ulykke.

14 af de 24 bilister, der er interviewet telefonisk, har tidligere været involveret i en trafikulykke. Af disse har 9 bilister været involveret i ulykker med materiel-skade, 2 bilister i ulykker med personskaade og en enkelt bilist har både været involveret i ulykker med materiel-skade og personskaade. 2 bilister omtalte trafikulykker, de har været involveret i, men som de ikke uddybede nærmere i interviewet.

#### Var klar over hastighedsoverskridelsen

De 38 interviewede bilister kan give en idé om, hvorvidt de standsete bilister generelt var klar over, at de kørte med en hastighed over det tilladte.

HVU har direkte spurgt de 24 bilister, der er interviewet telefonisk, om dette. I de 2 fokusgruppinterview (med 14 deltagere) kan denne oplysning udledes af samtalen.

21 af 24 bilister (88 %), der er interviewet telefonisk, svarer bekræftende, at de vidste godt, de kørte for stærkt. Desuden var 2 fokusgruppeditagere også klar over deres hastighedsoverskridelse. Som nævnt i rapporten kalkulerede flere bilister bevidst med, at de kørte for stærkt for at indhente tid.

Bevidst om hastighedsoverskridelsen	Ja	Nej	Uoplyst	I alt
Bilister interviewet telefonisk	21	3	-	24
Fokusgruppeditagere	2	4	8	14
I alt	23	7	8	38

Tabel 29: Bevidst om hastighedsoverskridelsen

#### Tidligere straf

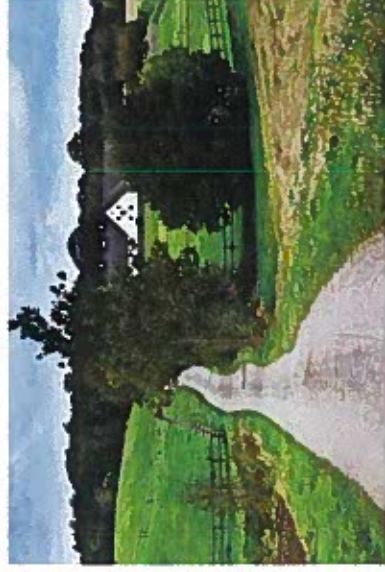
Halvdelen af de standsete bilister (55 af 99 bilister, svarende til 56 %) er som nævnt i rapporten tidligere straffet for en overtrædelse af færdselsloven, straffeloven eller begge dele. 48 bilister er tidligere straffet for en overtrædelse af færdselsloven, og heraf er 30 bilister alene straffet efter færdselsloven.

Af de 38 interviewede bilister er halvdelen, 19 bilister, tidligere straffet for en overtrædelse af færdselsloven, straffeloven eller begge dele. De øvrige 19 interviewede bilister er ikke tidligere straffet.

Straf/type	Løjlighedsvis	Beregne	Lovløse	Ikke interviewede	I alt
Færdselsloven alene	3	8	1	18	30
Færdsels- og straffelov	-	2	2	14	18
Straffelov alene	3	-	-	4	7
Ikke tidligere straffet	10	8	1	25	44
I alt	16	18	4	61	99

Tabel 30: Tidligere straffe

Blandt interviewede bilister er der en tendens til, at bilister i grupperne af beregning og lovløse har flest tidligere straffe, selv om det er små tal. I gruppen af løjlighedsvis er 6 af 16 bilister (38 %) tidligere straffet. I gruppen af beregning er 10 af 18 bilister tidligere straffet (56 %), hvilket svarer til undersøgelsen generelt. Blandt de lovløse er 3 af 4 bilister tidligere straffet.





### Tidligere klip i kørekortet

Som det fremgår af seve rapporten, har 33 bilister i undersøgelsen tidligere klip i kørekortet, men ikke alle klip er hastighedsrelaterede. I alt 25 bilister har tidligere klip i kørekortet for en hastighedsforseelse. 8 bilister har tidligere klip i kørekortet for andre forhold, fx vigepligtsforseelser eller for at køre over for rødt lys

Der er forskel på hvor mange tidligere klip i kørekortet, bilisterne har. 18 af de 26 bilister med klip i kørekortet har i forvejen 1 klip for en hastighedsforseelse. Det nye klip i kørekortet, som den seneste hastighedsforseelse udløser, er dermed bilistens 2. klip for hastighedsforseelser.

Det varierer også, hvor mange af bilisternes tidligere klip, der stadig er "aktive" (dvs. klippet er endnu ikke slettet fra kriminalregisteret). En bilist har fx over en årrække fået 3 klip i kørekortet for hastighedsforseelser, og det seneste klip er bilistens fjerde. Men bilisten har fået alle disse klip i kørekortet med så tilpas lang tid mellem klippene, at der til enhver tid kun er 2 klip, der er "aktive", hvilket bilisten er meget bevidst om, når han kører med hastigheder væsentligt over det tillodte.

Tidligere klip/Type	Løjlighedsvis	Beregning	Lovlese	Ikke interviewede	I alt
J	1	4	2	26	33
Nej	15	14	2	35	66
I alt	16	18	4	61	99

Tabel 31: Bilisternes tidligere klip i kørekortet

### Klip i kørekort generelt

Reglerne om klip i kørekortet ved grove færdselsforseelser trådte i kraft i 2005. I perioden 2005 til 2010 er 300.868 bilister blevet sigtet for en hastighedsforseelse, som kan give klip.

År	Antal overtrædelser	Heraf målt med ATK (automatisk trafikkontrol)
2005	17.343	8.811
2006	61.364	34.078
2007	55.897	21.258
2008	55.740	29.399
2009	54.772	30.472
2010	55.752	29.698

Tabel 32: Klip i kørekortet ved hastighedsforseelse med mere end 30 %

Det ses, at antallet af grove hastighedsforseelser er nogenlunde konstant de sidste 4 år. Antallet af klip i kørekortet hænger sandsynligvis sammen med størrelsen af politiets indsats.

Et klip bliver registreret i kriminalregisteret og slettes fortløbende, når der er gået 3 år fra forseelsen skete (hvis det ikke i mellemtiden udløser en betinget frakendelse eller et kørselsforbud). Det betyder, at et klip givet i januar 2006 forsvinder fra bilistens registrering i januar 2009.

### Begrundelser for hastighedsforseelse i interviewundersøgelsen

Alle interviewpersonerne nævnte flere begrundelser. De ikke-interviewede angav som oftest kun én begrundelse til politiet i forbindelse med standsningsen.

Nedenstående oversigt viser fordelingen af begrundelser for hastighedsforseelse (alle begrundelser), der er angivet af bilisterne i interviewundersøgelsen.

Begrundelser for hastighedsforseelsen	14 fokusgrupper - 24 deltagere	24 individuelle interview	Kun spurgt af politiet	I alt
Elstern situation, undtagelse	1	3	1	5
Humør: Glad	5	-	-	5
For slow, det er underholdning at køre bil	3	-	-	3
Planlagt/kalkuleret at køre for stærkt	-	3	-	3
Fysisk tilstand, smerte	1	3	1	5
Humør: Ked af det, trist	-	1	-	1
Ville køre fra en anden	2	2	1	5
Humør: Vred	2	1	-	3
Kører som regel til klipgrænsen	3	5	-	8
Var ved at overhale	2	5	2	9
Kører ofte for stærkt*	13	18	2	33
Rastløshed, utålmodighed	-	1	1	2
For at holde sig vågen	-	1	-	1
Var travl, stresset	5	12	27	44
Var uopmærksom	5	9	18	32
Fulgte trafikken	1	3	1	5
Noget ved køretøjet	3	3	1	7
Forhold ved vejen	7	17	2	26
Var bresset	1	3	1	5
Uoplyst	-	-	9	9

Tabel 33: Begrundelser for hastighedsforseelsen

\* Det er primært de interviewede bilister, der siger, at de ofte kører for stærkt. Det gør 31 af de 38 interviewede, mens kun 2 andre siger til politiet, at de ofte kører for stærkt.

### Vej

#### Hvem kører hvor og med hvilken hastighed

Politiet standsede flere trafikanter på Frederikssundsvej i Nordsjælland end på de to lykke landeveje G1. Horsensvej og Viborgvej. Ca. 50 % er standset på Frederikssundsvej, mens ca. 25 % af trafikanterne er standset på henholdsvis G1. Horsensvej og Viborgvej. Lidt over halvdelen af trafikanterne kørte under 110 km/t, og rigtig mange kørte under 120 km/t. I alt kørte 89 af de 99 standsede trafikanter under 120 km/t.

Vej/Hastighed	105-110 km/t	111-120 km/t	121-130 km/t	131-140 km/t	169 km/t	uoplyst	I alt
Frederikssundsvej	29	15	3	1	-	-	48
G1. Horsensvej	14	10	-	-	1	1	26
Viborgvej	11	10	3	1	-	-	25
I alt	54	35	6	2	1	1	99

Tabel 34: Alle standsede bilister fordelt på de 3 veje og efter målt hastighed

38 af de 99 trafikanter er interviewet enten i mindre grupper eller individuelt af HVU's psykologer. 16 af de interviewede trafikanter kørte på Frederikssundsvej, og 11 kørte på hver af G1. Horsensvej og Viborgvej. HVU's psykologer interviewede 24 trafikanter individuelt. De individuelt interviewede har haft større

mulighed for at udtrykke sig detaljeret om vejen end de trafikanter, der blev interviewet i grupper. Af tabellen nedenfor ses, at de 24 trafikanter, der er interviewet af HVL, omtrængt fordeler sig lige på de tre veje. De fleste hører til gruppen lejlighedsvis, mens ingen hører til typen lovløs, i alt er 15 lejlighedsvis og 9 beregnende.

Vej/Type	Lejlighedsvis	Beregnende	Lovløs	I alt
Fredrikssundsvej	6	3	0	9
Gl. Horsensvej	5	2	0	7
Viborgvej	4	4	0	8
I alt	15	9	0	24

Tab. 35: Individuelt interviewede fordelt på de 3 veje og efter type  
I tabellen indgår ikke øvrige bilister. A: fra I-05-gruppen.

#### Overhaling

9 trafikanter af alle 99 var ved at overhale, da politiet standsede dem. Langt flest af de overhalende trafikanter kørte på Viborgvej, nemlig 7 af de 9. Viborgvej har 2 kørespor, mens de to andre veje hver har 4 kørespor.

#### Trafikanternes holdning til om hastighedsgrænsen er rimelig

Omtrent halvdelen af de interviewede trafikanter mener, at hastighedsgrænsen på 80 km/t på den aktuelle vej er rimelig. Den anden halvdel mener, hastighedsgrænsen er urimelig, forstået som at den er for lav.

Hele 10 ud af i alt 15 lejlighedsvis mener, at hastighedsgrænsen er rimelig, mens kun 3 af de 15 mener, hastighedsgrænsen er urimelig. Der er altså en klar tendens til, at de lejlighedsvis mener, 80 km/t er en rimelig hastighedsgrænse på de aktuelle veje.

Alle 9 beregnende mener, hastighedsgrænsen er urimelig. Det er dog et af kriterierne i HVU's definition af de beregnende, at trafikanten mener, hastighedsgrænsen er urimelig.

#### Trafikanternes holdning til om vejen er sikker

20 af de 24 individuelt interviewede mener, at den aktuelle vej er sikker. Det er mange, og det stemmer overens med, at de vælger at køre så hurtigt, eller også føler de sig presset til at nævne, at de opfatter landevejen som sikker, netop fordi de kørte så stærkt. De opfatter det ikke som farligt at køre stærkt netop på den strækning. Kun en enkelt trafikant mener ikke vejen er sikker, mens 3 trafikanter ikke forholder sig til, om vejen er sikker eller ej.

Trafikanten, der mener vejen ikke er sikker, kører på Gl. Horsensvej og hører til gruppen lejlighedsvis. De 3 trafikanter, der ikke forholder sig til, om vejen er sikker eller ej, kører alle på Fredrikssundsvej, en af dem hører til de beregnende, og to hører til de lejlighedsvis.

Vej/Type	Strækningen er sikker	Strækningen er ikke sikker	Ved ikke om strækningen er sikker	I alt
Fredrikssundsvej	6	0	3	9
Gl. Horsensvej	6	1	0	7
Viborgvej	8	0	0	8
I alt	20	1	3	24

Tab. 36: Individuelt interviewede i forhold til om de mener, strækningen er sikker

#### Trafikanternes holdning til vejen i forhold til at køre stærkt

24 af de 38 interviewede trafikanter nævner konkrete forhold ved vejen, der har betydning for, at de kører stærkt. 13 af de 24 kørte på Fredrikssundsvej i Nordsjælland, 7 på Gl. Horsensvej og 4 på Viborgvej. Det svarer til, at 81 % af de interviewede fra Fredrikssundsvej, 64 % af de interviewede fra Gl. Horsensvej og 36 % af de interviewede fra Viborgvej nævner konkrete forhold ved vejen, som medvirker til at de kører stærkt, som det ses nedenfor.

Vej/Forhold	Nævner forhold	Nævner ikke forhold	I alt
Fredrikssundsvej	13	3	16
Gl. Horsensvej	7	4	11
Viborgvej	4	7	11
I alt	24	14	38

Tab. 37: Forhold ved vejen som begrundelse for at køre stærkt (alle interviewede)

17 af de 24 individuelt interviewede trafikanter nævner konkrete forhold ved vejen, der har betydning for, at de kører for stærkt. 8 af de 17 kørte på Fredrikssundsvej, 6 på Gl. Horsensvej og 3 på Viborgvej.

Det er en klar tendens, at trafikanter fra Fredrikssundsvej og Gl. Horsensvej mener, at konkrete forhold ved vejen medvirker til, at de kører for stærkt. I modsætning til Viborgvej har de to veje 4 spor, og specielt Fredrikssundsvej er bygget, så den i mange henseender kan minde om en motorvej. Trafikanternes tolkning af vejmiljøet er helt forståelig og i nogle henseender også rigtig nok.

Reelt er der sket færre personskadeulykker i perioden 1. januar 2006 til 31. maj 2011, på de aktuelle strækninger på Fredrikssundsvej og Gl. Horsensvej, end man teoretisk kan forvente af sådanne vejtyper. Tilsvarende er der sket flere personskadeulykker på strækningen på Viborgvej, end man teoretisk kan forvente af vejtypen. Det kan støtte trafikanternes oplevelse af Fredrikssundsvej og Gl. Horsensvej som sikre veje.

#### Køretøj

Ud af de i alt 51 bilister standset i Jylland kørte 42 bilister (82 %) i personbiler. Der blev standset 9 mænd (18 %) i varebiler i Jylland. Ud af de i alt 48 bilister standset på Sjælland kørte 35 bilister (73 %) i personbiler. 13 mænd på Sjælland (27 %) blev standset i varebiler.

En del udtræk har vist et blandet billede for de standsede biler, og der er således ikke fundet en klar sammenhæng mellem effekt af bil og den målte hastighed.

Køretøjets alder/ Bilistens alder	0-4 år	5-9 år	10-14 år	15-19 år	20 år +	I alt
18-19 år	2	1	2	-	-	5
20-24 år	5	1	3	3	-	12
25-29 år	5	5	1	3	-	14
30-39 år	11	5	5	3	3	27
40-49 år	15	8	4	2	1	30
50-59 år	3	2	-	-	-	5
60 år +	3	2	1	-	-	6
I alt	44	24	16	11	4	99

Tab. 38: Aldersfordeling for biler og bilister



Tallene kan kun delvis bekræfte tværanalysens konklusion om, at det primært er de unge, der kører i de ældste biler. Der er næsten lige mange bilister under 25 år, som kører i nye og ældre biler. Til gengæld kører 75 % af bilister over 40 år i nye eller nyere biler.

**Tabel 39: Bilmesters effekt (kW)**

Køn/Effekt (kW)	44-59	60-79	80-99	100-119	120+	Uoplyst	I alt
Kvinder	8	2	7	-	-	-	17
Mænd	12	20	23	12	9	6	82
I alt	20	22	30	12	9	6	99

Blandt de standsede bilister er der en tendens til, at mændene kører i de biler, der har størst effekt.

**Tabel 40: Aldersfordeling for de standsede bilisters køretøjer.**

Køretøjets alder/Type	Løjlighedsvisse	Beregninge	Lovløse	Ikke intervjuede	I alt
0-4 år	9	8	1	26	44
5-9 år	3	4	-	17	24
10-14 år	4	2	-	10	16
15-19 år	-	2	1	8	11
20 år +	-	2	2	-	4
I alt	16	18	4	61	99

Der er fundet en lille overvægt af ældre biler hos de beregnede og lovløse.

## TVÆRANALYSEN

Her findes resultater fra tværanalysen af ulykker med høj hastighed, som supplerer konklusionerne i selve rapporten.

Flere eneulykker med høj hastighed i denne opgørelse indgår også tema 1 ulykker.

**Tabel 41: Bilister med høj hastighed fordelt på ulykkesituationer**

Ulykkesituation	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	I alt	Procentdel med + 30 % over det tilladte
Eneulykker	27	68	40 %
Frontal- og bag-endekollisioner	2	87	2 %
Krydsningsulykker	4	71	6 %
Andre ulykkesituationer	0	8	0 %
I alt	33	234	14 %

## Alkoholpåvirkning

I følgende tabel er kun ulykker med bilister på 25 år og derover medtaget.

**Tabel 42: Alkoholpåvirkning for førere 25 år og ældre**

Promille	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	I alt	Procentdel med + 30 % over det tilladte
Nul eller skønnet ædru	6	128	5 %
Lav: Under 0,5	1	6	16 %
Mindst 0,5	1	13	8 %
Uoplyst	0	13	0 %
I alt	8	160	5 %

## Vejtype

Denne opgørelse giver intet nyt i forhold til opgørelsen i selve rapporten.

**Tabel 43: Vejtype for ulykker med person og varebil**

Vejtype	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	I alt	Procentdel med + 30 % over det tilladte
Landevej	17	132	13 %
Motorvej	8	57	14 %
Byvej/bygade	8	43	19 %
Andet	0	2	0 %
I alt	33	234	14 %

## Vejudformning. Mere høj fart på strækninger end i kryds

På strækninger er fundet en større andel ulykker med høj hastighed end i kryds. Tallene viser desuden, at høj hastighed betyder lidt mere i kurver end på lige strækninger.

**Tabel 44: Vejudformning**

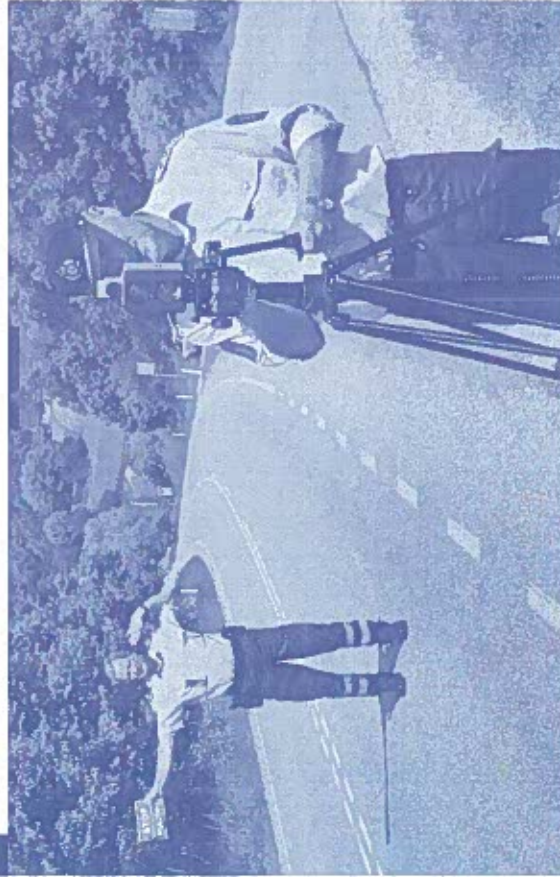
Vejudformning	Antal bilister, der kører + 30 % over det tilladte	I alt	Procentdel med + 30 % over det tilladte
Lige vej	7	45	16 %
Kurve	20	101	20 %
Kryds og udkørsel	6	68	9 %
Uoplyst	0	20	0 %
I alt	33	234	14 %

#### **Randbebyggelse**

Randbebyggelsens art kunne tænkes at påvirke hastighedsvalget. Desværre har det ikke været muligt at lave en sammenligning for denne parameter.

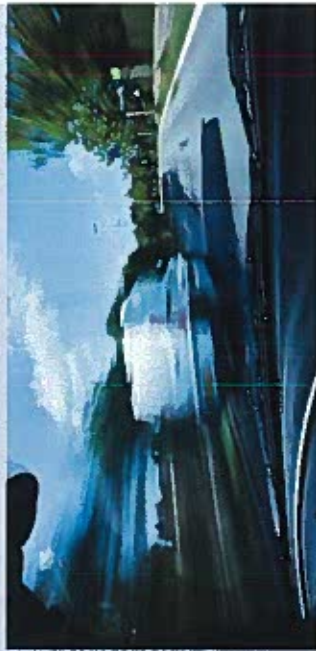
#### **Kørebanebredde**

I HVU's ulykkesdatabase findes prædefinerede intervaller for en række vejparametre, fx kørebanebredde. Desværre har det ikke været muligt at lave en sammenligning for denne parameter.





## Grove hastighedsovertrædelser



Design: Ole Søndegaard + Thyle Nafoprint • December 2011



Nærmere oplysninger kan fås  
hos sekretariatet:

**HAVARIKOMMISSIONEN FOR  
VEJTRAFIKULYKKER**

cto Vejdirektoratet  
Niels Juelis Gade 13  
Postboks 9018  
DK-1022 København K

Telefon: 7244 3204  
[www.HVU.dk](http://www.HVU.dk)



**Rapport nr. 8, 2011**