

Hvorfor kører nogle bilister for hurtigt? - svar fra bilister standset af politiet

6. juni 2007



Hvorfor kører nogle bilister for hurtigt?
- svar fra bilister standset af politiet.

Af Inge Behrendorff

Udgivet af: Rådet for Større Færdselssikkerhed
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

Tlf. 39 16 39 39

Fax 39 16 39 40

År: Juni 2007

Oplag: 200 eksemplarer

Tryk: Rådet for Større Færdselssikkerhed

Forsidefoto: Inge Behrendorff

Forside- Anker Norup, Rådet for Større Færdselssikkerhed
layout:

Fås på: www.sikkertrafik.dk eller henvendelse til Rådet for Større Færdselssikkerhed

Forord

I foråret 2007 gennemførte Rådet for Større Færdselssikkerhed i nært samarbejde med ni af politiets færdselsafdelinger en interviewundersøgelse blandt bilister, som blev standset, fordi de havde overtrådt hastighedsgrænsen på en bygade eller en landevej.

En række spørgsmål om deres holdning til hastighed blev stillet til såvel bilister, der kun fik bøde som til bilister, der både fik bøde samt klip i kørekortet, fordi de havde overtrådt hastighedsgrænsen med mere end 30 %.

Undersøgelsen er udført af Inge Behrensdorff som projektansvarlig for planlægning, gennemførelse, bearbejdning af data samt udfærdigelse af rapport. Ved interviewede assisterede endvidere Maren Astrup og Rasmus Schmidt (eksterne studerende).

Tak til politiet for deres hjælp med at standse bilisterne og deres medvirken til at få bilisterne til at deltage i et interview.

Anders Rosbo
Direktør

Jesper Sølund
Dokumentationschef

Kort sammenfatning

Ca. 200 bilister, som politiet havde standset for at køre for hurtigt på en bygade eller landevej, blev interviewet umiddelbart efter, at politiet havde oplyst dem om deres hastighed. Over halvdelen (53 %) fik både bøde og klip i kørekortet for at have kørt mere end 30 % for hurtigt i forhold til hastighedsgrænsen på stedet.

De hyppigste begrundelser for at køre for hurtigt var: ”jeg tænkte ikke over min hastighed” (38 %) eller ”jeg havde travlt” (26 %), mens 10 % fandt, at vej- eller trafikforholdene indbød til at køre hurtigere end hastighedsgrænsen.

2/3 af bilisterne var klar over, at de havde kørt for hurtigt, da politiet standsede dem. Det var dog kun 10 %, der kendte deres nøjagtige hastighed.

Selv om alle disse bilister havde overtrådt hastighedsgrænsen på en bygade, gav 77 % af dem udtryk for, at hastighedsgrænsen på 50 km/t er passende.

Derimod mente kun ca. 1/5, at hastighedsgrænsen på landevej er passende.

Mænd kendte i højere grad end kvinder deres hastighed og var klar over, at de havde kørt for hurtigt.

Både mænd og kvinder - men mænd i højere grad end kvinder - mente, at politikontrol, højere bøder eller klip i kørekortet primært er det, der skal til for at få dem til at overholde hastighedsgrænserne (39 %). Ændrede vejforhold i form af bump eller ændret skiltning blev foreslået af 31 % som midler til at få hastigheden ned.

De interviewede er for 2/3 dels vedkommende meget erfarne bilister med kørekort i 15 år eller mere. De allerfleste kører bil hver dag eller flere gange om ugen (97 %), ca. halvdelen med samme hastighed som da de blev standset ved kontrollen, dvs. så meget over hastighedsgrænsen at de ville få bøde eller bøde samt klip i kørekortet, hvis der var politikontrol.

Abstract

About 200 car drivers exceeding the general speed limit on an urban or rural road were interviewed immediately after the police had stopped them and confronted them with their too high speed. 53 percent of the drivers were both fined and given a penalty point in their driving licence for exceeding the local speed limit by more than 30 percent.

The drivers' most frequent reasons for speeding were: "I was not aware of my speed" (38 percent) or "I was in a hurry" (26 percent), while 10 percent found that the road and its surroundings allowed a higher speed than the general speed limit.

Two third of the drivers were aware of speeding when the police stopped them. However, only 10 percent knew their actual speed, while five percent believed that they had observed the local limit.

Although all these drivers had exceeded the general speed limit of 50 km/h on an urban road, 77 percent were of the opinion that the general speed limit of 50 km/h is appropriate.

In contrast, only about one fifth found the general speed limit of 80 km/h on rural roads appropriate.

Men more often than women were aware of speeding.

Both men and women (39 percent in all) – but men to a higher degree than women – found that first and foremost measures such as police control, higher fines or penalty points were necessary measures to prevent them from speeding. 31 percent suggested redesign of the road, for instance humps or dynamic traffic signs to impede speeding.

Two third of the drivers must be characterized as very experienced, holding a driving licence for more than 15 years. 97 percent used their car every day or several times per week, and about fifty percent said they used to travel at the same speed as on the day of this control, i.e. every day they exceed the speed limit so much that, in case of a police control, they would be fined or get a penalty point for speeding.

Indhold

Indledning	1
<i>Baggrund</i>	1
<i>Formål</i>	1
<i>Metode</i>	1
Indsamling af data mv.	2
<i>Tid, sted og medvirkende</i>	2
<i>Fordeling af interviews i byområde og på landevej samt i de enkelte landsdele.</i>	3
<i>Bortfald</i>	3
<i>Interviewskema</i>	4
<i>Bearbejdning af data</i>	4
<i>Undersøgelsens repræsentativitet</i>	4
Resultater – alle interviewede bilister	5
Hvorfor kører de interviewede bilister for hurtigt, og hvad kunne evt. få dem til at lade være?	5
Vurdering af egen hastighed i forhold til den målte hastighed	7
Bøder og klip i kørekortet på bygader og landevej	8
Opfattelse af de generelle hastighedsgrænser på bygader og landvej	9
Hvor meget er det ok at overtræde hastighedsgrænsen, og hvad er en uansvarlig høj hastighed i byer og på landevej?	9
Kan en fartpilot hjælpe bilisterne med at overholde hastighedsgrænserne?	12
Kørselskarakteristika – alle interviewede bilister	13
<i>Næsten alle kører jævnlige på strækningen</i>	13
<i>Godt halvdelen plejer at overtræde hastighedsgrænsen</i>	13
<i>Flest kører privat</i>	13
<i>Flest kører alene</i>	13
<i>Flest rutinerede bilister</i>	13
Sammenfattende bemærkninger	15
Holdninger blandt 25-49-årige mænd kontra øvrige bilister	17
Hvorfor kører de 25-49-årige mænd for hurtigt?	17
Hvad kan få de 25-49-årige mænd til at overholde hastighedsgrænsen?	17
Hastigheder på bygader og landevej	18
Bødestørrelse og sted for udstedelse af bøde/klip i kørekortet	18
Vurdering af egen hastighed i forhold til den målte hastighed	18
Opfattelse af de generelle hastighedsgrænser på bygader og landevej	19
Holdning til fartalarm	19
Kørselskarakteristika	19
Sociale karakteristika	20
Sammenfattende bemærkninger	21
Forskelle og ligheder mellem mænd og kvinder	23
Fordeling af bøder og klip i kørekortet blandt mænd og kvinder	23
Mænd og kvinders vurdering af egen hastighed	23
Mænd og kvinders indstilling til hastighedsgrænser	24
Mænd og kvinders holdning til fartalarm	25

Mænd og kvinders begrundelser for at køre for hurtigt og deres bud på, hvad der kunne få dem til at lade være.....	25
Kørselskarakteristika for mænd og kvinder	27
<i>Kørselserfaring</i>	<i>27</i>
<i>Selebrug</i>	<i>27</i>
<i>Sociale karakteristika</i>	<i>27</i>
Sammenfattende bemærkninger	28
Forskelle og ligheder mellem bilister, der har fået bøde og bilister, der både har fået bøde og klip i kørekortet.....	29
Hvorfor overholder bilisterne i disse to grupper ikke hastighedsgrænsen?	29
Hvad kan få bilisterne i disse to grupper til at overholde hastighedsgrænsen?.....	30
Vurdering af egen hastighed i forhold til den målte hastighed	30
Opfattelse af de generelle hastighedsgrænser på bygader og landevej	30
Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen i byområder?	31
Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen på landevej?.....	31
Bilisternes hastighed i byområder og på landevej	32
Kørselskarakteristika.....	32
Sociale karakteristika	33
Sammenfattende bemærkninger	33
Hastighed – forskelle og ligheder fra egn til egn.....	34
Holdning til de generelle hastighedsgrænser	34
Gennemsnitshastighed på bygade og landevej.....	35
Kendskab til egen hastighed	36
Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen i byer?	36
Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen på landevej?.....	38
Hvad er en uansvarlig hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t?.....	38
Hvad er en uansvarlig hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t?.....	38
Sammenfattende bemærkninger	40
Sammenfatning og konklusion	41
Diskussion af undersøgelsens resultater.....	46
<i>Hvem er de interviewede bilister?.....</i>	<i>46</i>
<i>Kan interviewstederne have påvirket bilisternes svar?.....</i>	<i>46</i>
<i>Er det muligt at påvirke bilisternes holdning og hastighed?.....</i>	<i>47</i>
Referencer	48
Bilag 1 Interviewskema.....	49
Bilag 2 Spørgeguide.....	52
Bilag 3 Oversigt over interviewsteder	56
Bilag 4 Tabeller vedrørende kapitlet: Resultater – alle interviewede bilister.....	58
Bilag 5 Liste over de bilmærker som bilisterne kørte i ved kontrollen.....	63

Indledning

Baggrund

For hver 4. dræbte og tilskadekomne er høj hastighed en medvirkende årsag til, at der sker en ulykke. Beregninger for året 2005 har vist, at hvis alle bilister havde overholdt hastighedsgrænserne, ville der have været sparet ca. 40 dræbte og 600 kvæstede. (6, 8)

Disse alvorlige konsekvenser af for høj hastighed har været baggrunden for Rådet for Større Færdselssikkerheds flerårige indsats for at ændre bilisternes holdning til fart, bl.a. i form af "Fart gør ondt værre" kampagnerne i 2003, 2004, 2005 og 2006. (7)

Fart som ulykkes- og skadesfaktor er en af de største udfordringer i trafiksikkerhedsarbejdet. Derfor indgår det med høj prioritet i den nye nationale handlingsplan "Hver ulykke er én for meget – trafiksikkerhed begynder med dig" – mod nye mål 2001-2012 (8)

I perioden 2000-2006 har politiet hvert år registreret mellem ca. 200.000 og 300.000 bilister for at overtræde hastighedsgrænserne. I 2000 tegnede kvinderne sig for 23 % af overtrædelserne, mens deres andel i 2006 var steget til 30 %, hvilket tyder på, at kvinder i stigende grad også kører for hurtigt. (5)

I 2006 registrerede politiet lidt over 200.000 bilister for at overtræde hastighedsgrænserne, heraf fik 78 % bøde og 22 % fik såvel bøde som klip i kørekortet, dvs. 1/5 af bilisterne overskred hastighedsgrænsen med mere end 30 %.(5)

For bedst muligt at kunne udvikle og målrette kampagneindsatsen i de kommende år, blev det i starten af 2007 besluttet at iværksætte en undersøgelse blandt bilister, der var blevet stoppet af politiet for at have overtrådt hastighedsgrænsen på en bygade eller landevej.

Formål

Formålet med undersøgelsen var:

1) at få mere viden om, hvorfor nogle bilister overtræder hastighedsgrænserne samt afdække hvilke tiltag, der evt. ville kunne afholde dem fra at køre med en højere hastighed end den tilladte – på landevej eller i byområder.

2: at få mere viden om, hvorfor nogle bilister med for høj hastighed kører uden sele.

Metode

Interview af ca. 5 minutters varighed med bilister, som politiet havde standset ved hastighedskontrol og forelagt bøde på grund af for høj hastighed.

Indsamling af data mv.

Alle data i denne undersøgelse er fremkommet ved interview af bilister, som blev standset af politiet, fordi de overtrådte hastighedsgrænsen på kontrolstrækningen.

Interviewene blev udført i vejsiden fx ved rastepåds, indkørsel eller lign. umiddelbart efter, at bilisterne var blevet gjort bekendt med, hvor hurtigt de havde kørt.

Tid, sted og medvirkende

Alle interviews blev udført i løbet af marts 2007. De allerfleste på kontrolstedet. Nogle bilister (26) havde ikke lige tid på stedet, men ville gerne medvirke i et telefoninterview senere. Af disse 26 lykkedes det at få kontakt og senere at gennemføre interview med 8 bilister.

Interviewene blev udført i Jylland, på Fyn og på Sjælland. Færdselspolitiet fra følgende politikredse deltog:

- Ålborg Politi, Nordjyllands Politi, Politikreds 1,
- Randers og Århus Politi, Østjyllands Politi, Politikreds 2
- Esbjerg og Haderslev Politi, Syd- og Sønderjyllands Politi, Politikreds 5
- Fyns Politi, Politikreds 6
- Roskilde Politi, Midt- og Vestsjællands Politi, Politikreds 8
- Hørsholm Politi, Nordsjællands Politi, Politikreds 9
- Gladsaxe Politi, Københavns Vestegns Politi, Politikreds 10.

I alt blev der udført 213 interviews. Blandt de interviewede fik 47 % (100) bøde og 53 % (113) fik både bøde og klip i kørekortet, jf. nedenstående oversigt, der også viser antallet af interview pr. færdselsafdeling.

Oversigt over antal interviews samt fordeling af bøder og bøder samt klip i kørekortet i de deltagende færdselsafdelinger.

Politi-afd.	Total	Bøde	Bøde + klip	Total
Esbjerg	42	25	17	42
Gladsaxe	20	9	11	20
Haderslev	16	7	9	16
Hørsholm	15	7	8	15
Odense	45	22	23	45
Randers	21	4	17	21
Roskilde	15	7	8	15
Ålborg	22	9	13	22
Århus	17	10	7	17
I alt	213	100 (47 %)	113 (53 %)	213

De 213 interviewede bilister fordeler sig på 151 (71 %) mænd og 62 (29 %) kvinder. Aldersmæssigt fordeler de interviewede mænd og kvinder sig på følgende aldersgrupper:

Oversigt over fordeling af bilisterne på køn og alder:

18 – 24 år		25-49 år		50 år og derover	
mænd	kvinder	mænd	kvinder	mænd	kvinder
20 (13 %)	7 (11 %)	87 (58 %)	35 (56 %)	44 (29 %)	20 (32 %)

Som det ses, er der ikke nævneværdig forskel i aldersfordelingen blandt mænd og kvinder. Imidlertid ser det ud til, at der er interviewet lidt flere kvinder end mænd på 50 år og derover. Det kan ikke vurderes, om dette er tegn på, at flere kvinder end mænd i denne aldersgruppe har kørt for hurtigt. Forskellen kan evt. også skyldes, at lidt færre mænd end kvinder i aldersgruppen har indvilget i at deltage i et interview.

Fordeling af interviews i byområde og på landevej samt i de enkelte landsdele.

Der blev alene udført interview på bygader med generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t og på landevej med hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Alle interviews blev udført på hverdage i dagtimerne. Målet var at interviewe ca. 100 bilister i Jylland, ca. 50 på Fyn og ca. 50 på Sjælland, fordelt således, at ca. 2/3 skulle udføres på landevej og ca. 1/3 på bygader. Som nedenstående oversigt viser, lykkedes at opnå denne fordeling i alle tre landsdele.

Oversigt over fordeling af interviews på landsdele og vejtype

by-land	Fyn	%	Jylland	%	Sjælland	%	I alt	%
By	17	38	45	38	18	36	78	37
Land	28	62	73	62	32	64	133	62
I alt	45	100	118	100	50	100	213	100

En liste over alle kontrol- og interviewstederne indgår som **bilag 3**.

Bortfald

Ikke alle de standsede bilister lykkedes det at interviewe. Der blev registreret hastighed og begrundelse for ikke at medvirke for 98 bilister, dvs. ca. 1/3 af de standsede blev ikke interviewet. Det kan ikke udelukkes, at enkelte bilister blev standset uden at blive interviewet, fx fordi der i enkelte situationer var flere standsede bilister end det af tidsmæssige årsager var muligt at kontakte og interviewe, eller fordi bilisten først standsede et stykke efter interviewstedet.

Halvdelen af de 98 bilister, der ikke blev interviewet, angav som begrundelse for ikke at medvirke, at de ikke havde tid, 1/3 ønskede ikke at medvirke, 8 % talte ikke dansk, 5 % blev af forskellige årsager ikke kontaktet. Endelig kørte 2 bilister fra kontrolstedet, uden at det lykkedes politiet at få kontakt til dem.

Blandt de ikke-interviewede fik 32 % bøde og 64 % såvel bøde som klip i kørekortet. Hermed tyder det på, at der blandt "nægterne", var lidt flere end blandt de interviewede, der kørte så hurtigt, at de både fik bøde og klip i kørekortet, dvs. overtrådte hastighedsgrænsen med mere end 30 %.

Interviewskema

Ved interviewet blev benyttet et interviewskema med mulighed for at notere eller afkrydse bilistens svar. Bortset fra enkelte spørgsmål blev der ved interviewet langt vægt på ikke at lægge svar i munden på bilisten, men afvente bilistens umiddelbare svar på spørgsmålet. Interviewskema og spørgeguide er vist i **bilag 1 og 2**.

Bearbejdning af data

Alle data blev kodet, indtastet og bearbejdet ved brug af Excel.

Undersøgelsens repræsentativitet

Undersøgelsens resultater bør ses som en stikprøve blandt bilister, der har overtrådt hastighedsgrænsen på bygade eller landevej. Antallet af interviews er for spinkelt til at kunne påvise sikre forskelle, fx når antallet af interviews splittes op på køn, alder og landsdele.

Som nævnt blev i alt 213 bilister interviewet: 151 mænd (71 %) og 62 kvinder (29 %) kvinder.

I perioden 2000 til og med 2006 har i alt 1.720.089 bilister overtrådt hastighedsgrænserne i Danmark. Heraf var 72 % mænd og 28 % kvinder. Andelen af kvinder, der har fået bøde for at køre for hurtigt har været stigende gennem årene. I 2006 var kvindernes andel af hastigheds-overtrædelserne nået op på 30 %. Hermed stemmer andelen af kvinder, der er interviewet i denne undersøgelse, godt overens med politiets nyeste registreringer. (5)

Hvis man ser på fordelingen af antal kørte kilometer blandt mænd og kvinder, tegner mændene sig for 66 % og kvinderne sig for 34 % af det samlede antal kørte kilometer i person- og varebil. Hvis fordelingen af hastigheds-overtrædelser blandt mænd og kvinder sættes i relation til deres årlige kørsel, tyder det på, at lidt flere mænd end kvinder får bøde eller bøde samt klip i kørekortet for at køre for hurtigt set i forhold til deres kørsel. (3)

I 2006 fik på landsplan 22 % af bilisterne såvel bøde som klip i kørekortet for at overtræde hastighedsgrænserne. I denne undersøgelse drejer det sig om 53 %, dvs. der er i denne undersøgelse en markant overrepræsentation af ”meget-hurtige” bilister blandt de her interviewede i forhold til det generelle billede.

Bilisterne blev ikke bedt om at oplyse deres årlige indkomst, men alene deres uddannelse. I forhold til befolkningens generelle fordeling på uddannelse, ses en overrepræsentation i denne undersøgelse af bilister med erhvervsuddannelser (41 i forhold til 30 %) og med universitetsuddannelser (8 i forhold til 5 %), mens der er underrepræsentation af bilister med 7.-10 års skolegang (16 i forhold til 33 %). (2)

Ca. 1/3 af bilisterne kørte i biler, som var helt nye eller 1-2 år gamle. Sammenholdt med den generelle fordeling af bilparkens alder, er der i denne undersøgelse en overrepræsentation af nye biler, idet 1-2 år gamle biler kun udgør 14 % af bilparken. (4). Flere detaljer om bilalder og mærke indgår i kapitlet ”Resultater – alle interviewede bilister”

Hermed tegner der sig et billede af de interviewede bilister i retning af overrepræsentation af bilister med erhvervs- eller højere uddannelser, formentlig ret velstillede i og med de i langt højere grad kører i nyere, større og dyrere biler end befolkningen som helhed. Flere detaljer om bilisternes uddannelse indgår i kapitlet ”Resultater – alle interviewede bilister”

Resultater – alle interviewede bilister

Hvorfor kører de interviewede bilister for hurtigt, og hvad kunne evt. få dem til at lade være?

Bilisterne blev bedt om med egne ord at fortælle, hvad der var den vigtigste årsag til at, de havde kørt for hurtigt.

Den helt dominerende årsag til at køre for hurtigt var ”jeg tænkte ikke over min hastighed” - 38 % - eller ”jeg havde travlt” - 26 %.

Svarene er grupperet efter bilisternes umiddelbare begrundelser, men mange havde supplerende bemærkninger eller undskyldninger for at køre for hurtigt.

Svaret: ”jeg tænkte ikke over min hastighed” kunne fx være efterfulgt af bemærkninger som:

- ”Vi sad og snakkede” – kørte 67 km/t, bygade, Jylland
- ”jeg talte i telefon” – kørte 99 km/t på landevej, Jylland
- ”jeg hørte musik” – kørte 68 km/t på bygade, Jylland
- ”jeg glemmer min hastighed” – kørte 105 km/t, landevej, Jylland
- ”jeg sad i mine egne tanker” – kørte 66 km/t, bygade Sjælland
- ”jeg er lige blevet smidt ud af køresten” – kørte 98 km/t på landevej, Sjælland
- ”det var bare dumt” – kørte 65 km/t, bygade, Fyn

Tilsvarende blev svaret ”jeg havde travlt” ofte efterfulgt af bemærkninger som fx:

- ”jeg er for sent på den – har en aftale med læge” – kørte 104, landevej, Fyn
- ”jeg er bagud med arbejdet” – kørte 104 km/t på landevej, Jylland
- ”jeg skulle nå banken” – kørte 107 km/t på landevej, Fyn
- ”jeg er vant til at køre stærkt og vil blive ved med at køre stærkt” – kørte 76 km/t på bygade, Fyn

En del bilister – 10 % - pegede på, at vejen indbød til at køre hurtigere end den generelle grænse:

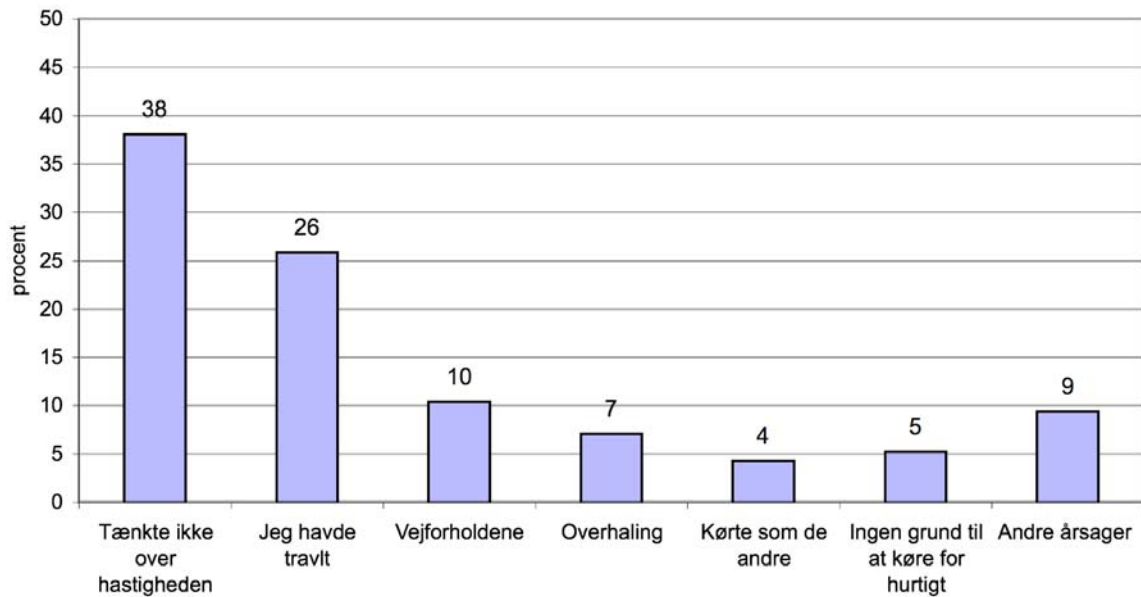
- ”vejen indbyder til at køre hurtigere, så det gør vi altid, hvis der ikke er meget trafik, så er det ikke til fare for nogen” – kørte 101 km/t landevej, Sjælland
- ”jeg plejer at køre sådan her” – kørte 100 km/t på landevej, Jylland
- ”jeg følger bare trafikken – kører her hver dag” – kørte 105 km/t, landevej Fyn
- ”troede grænsen var 80 km/t her” – kørte 74 km/t på bygade, Fyn
-

”Jeg havde ingen grund til at køre for hurtigt” blev nævnt af 5 %. Dette svar kunne fx være fulgt af bemærkningen:

- ”kører normalt sådan” - kørte 100 km/t på landevej, Sjælland
- ”jeg havde ingen grund til at køre for hurtigt, men det er ok at køre 100 km/t her” – kørte 104 km/t, landevej i Jylland
- ”ingen årsag – kører tit for hurtigt” – kørte 108 km/t på landevej, Fyn
- ”jeg plejer at køre så hurtigt” – kørte 116 på landevej, Jylland

Figur1 samt tabel 1 i bilag 4 viser blisternes begrundelser for at køre for hurtigt.

Begrundelser for at køre for hurtigt



Figur 1. Bilisternes begrundelser for at køre for hurtigt.

Bilisternes svar på spørgsmålet: Hvad kunne få dig til at overholde hastighedsgrænsen her eller på lign. strækninger? viser med stor tydelighed, at politikontrol (20 %) bøder (12 %) eller klip i kørekortet (7 %) er det der efter disse bilisters mening skal til for at få dem til at overholde hastighedsgrænsen. Dvs. i alt 39 % af de interviewede bilister er af den opfattelse, at kontrol, bøder, klip i kørekortet er helt afgørende for at få dem til at køre langsommere. Bilisternes forskellige forslag til, hvad de tror kunne få dem til at køre langsommere er vist i **figur 2 samt i tabel 2, bilag 4.**

Også til dette spørgsmål kom der mange supplerende bemærkninger, som fx:

- ”bøde + klip skal der nok til”
- ”Automatisk trafikkontrol”
- ”klip i kørekortet er godt”
- ”mere politi på vejene, de kan gøre mere, der køres for stærkt her daglig”
- ”klip i kørekortet – betinget frakendelse”
- ”en bøde kunne hjælpe”
- ”hvis der var mere politikontrol – og man oplyste om det”
- ”klip i kørekortet – har ikke flere klip tilbage”
- ”korte kørselsforbud”

Ca. 1/3 har peget på, at vejens udformning eller skiltningen skulle ændres, så den i højere grad får bilisterne til at afpasse hastigheden til stedets hastighedsgrænse, fx ved at anlægge bump eller opsætte ”Din fart skilte” udtrykt som fx

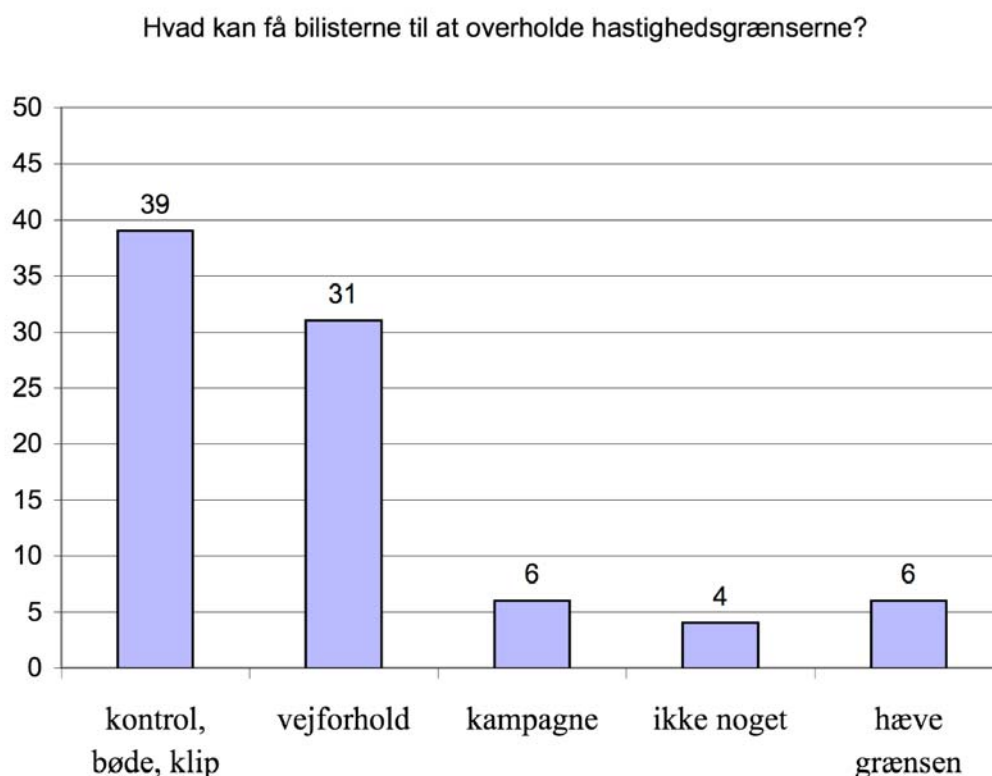
- ”skilte der blinker”
- ”anden vejudformning – bump”
- ”smallere vej – tror ikke på effekt af kontrol”

6 % mener, at kampagner eller information ville få dem til at tænke mere over deres hastighed, mens 4 % har givet udtryk for, at der nok ikke er noget, der kunne få dem til at køre langsommere, ligesom 6 % synes, at man burde hæve hastighedsgrænsen.

Supplerende bemærkninger hertil kunne fx være:

- ”skræmmekampagner”
- ”skilte på vejen om at fart dræber”
- ”kampagne kunne hjælpe på de dårlige manerer”
- ”ikke noget – jeg vil nok køre som jeg plejer”
- ”90 km/t fartgrænse skulle der være her”

3 % har oplyst, at de normalt overholder hastighedsgrænsen og 1 % tror, at en fartpilot eller – som en bilist sagde - ”en speederklods” ville hjælpe, **Tabel 2 i bilag 4** viser antal svar og fordeling af alle svar fra de 213 bilister.



Figur 2. Bilisternes bud på hvad der skal til for at få dem til at køre langsommere. (figuren illustrerer kun 86 % af svarene).

Vurdering af egen hastighed i forhold til den målte hastighed

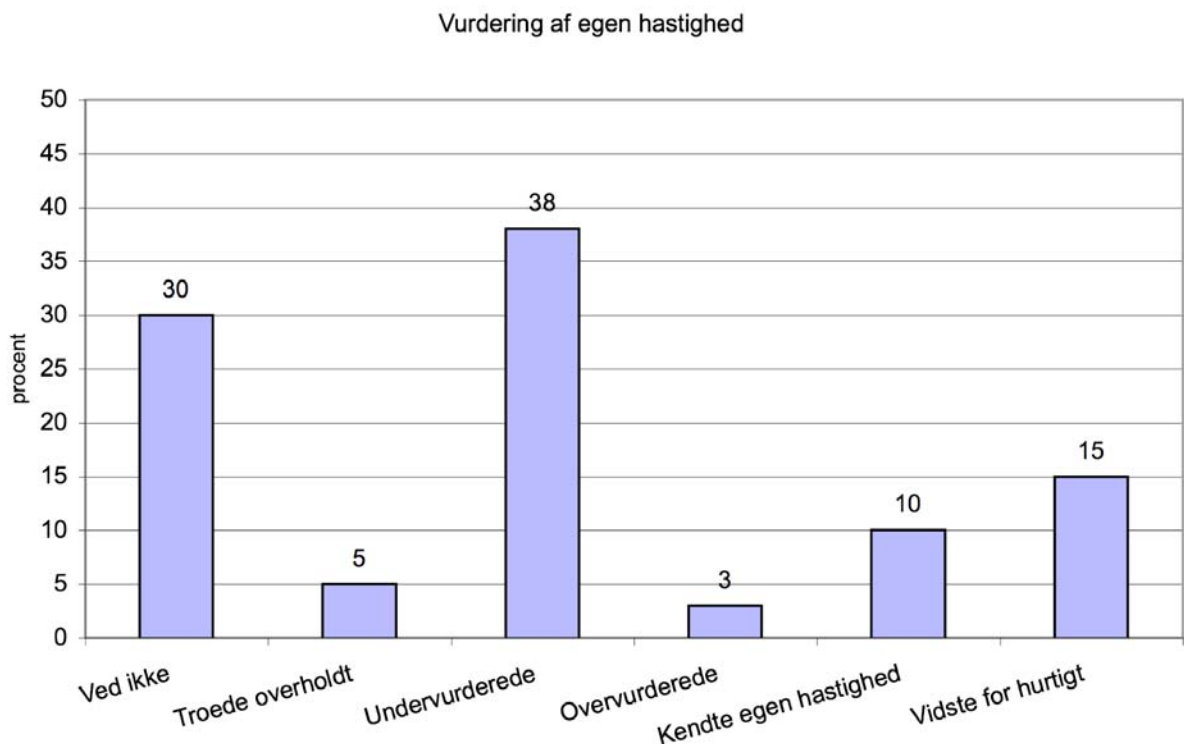
I forbindelse med standsning og kontrol af kørekort, oplyste politiet straks bilisterne om deres hastighed.

Ved det efterfølgende interview blev bilisterne som det første spurgt om, hvor hurtigt de selv troede de havde kørt. Svarene viser, at 2/3 af de interviewede bilister var klar over, at de havde kørt for hurtigt, da politiet standsede dem. 38 % troede de havde kørt langsommere end

den hastighed, som politiet havde målt dem til, 10 % kendte deres hastighed, 15 % vidste, at de havde kørt for hurtigt, men ikke lige hvor meget for hurtigt, mens 3 % faktisk troede, at de havde kørt hurtigere.

30 % oplyste, at de slet ikke vidste, hvor hurtigt de havde kørt, mens 5 % troede, at de havde overholdt hastighedsgrænsen på strækningen.

Figur 3 illustrerer bilisternes svar ligesom **tabel 3 i bilag 4** viser antal og fordeling af bilisternes svar på spørgsmålet: Hvor hurtigt troede du selv du kørte?



Figur 3. Bilisternes vurdering af deres hastighed i forhold til den hastighed, politiet havde målt.

Bøder og klip i kørekortet på bygader og landevej

Blandt de bilister, der blev interviewet på bygade, fik de fleste - 68 % - både bøde og klip i kørekortet for at køre for hurtigt, dvs. de kørte mere end 30 % for stærkt, idet deres hastighed var 66 km/t eller mere. Gennemsnitshastigheden blandt disse var 71 km/t. Den højeste hastighed på bygade var 86 km/t, dvs. den hastighed, som bilisten blev sigtet for at køre med efter fradrag for måleusikkerhed.

Blandt de, der blev interviewet på landevej, fik under halvdelen – 44 % - (dvs. færre end på bygade) både bøde og klip i kørekortet, dvs. de kørte med en hastighed på under 105 km/t og kom således ikke op over en overskridelse på 30 %.

Gennemsnitshastigheden blandt bilisterne på landevej var 106 km/t. Den højest målte hastighed på landevej var 135 km/t, igen minus fradrag for måleusikkerhed. Fordeling af bøder samt bøder og klip for de 213 interviewede bilister er vist i nedenstående oversigt.

Oversigt over fordeling af bøder og klip på bygader og landevej

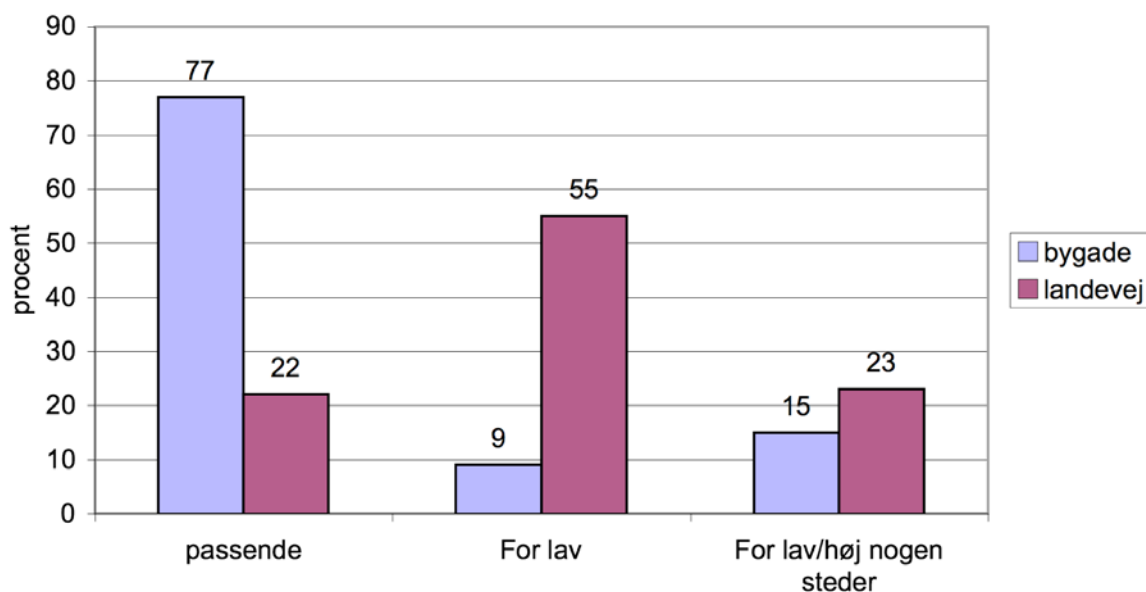
	bygade		gennemsnits- landevej		gennemsnits- I alt bøde/klip		Procent
	antal	(%)	hastighed	antal	(%)	hastighed	bøde/klip
bøde	26	(32)	64 km/t	74	(56)	99 km/t	100
bøde plus klip	55	(68)	71 km/t	58	(44)	112 km/t	113
I alt	81		68 km/t	132		106 km/t	213

Opfattelse af de generelle hastighedsgrænser på bygader og landvej

På trods af at 68 % af de interviewede bilister både fik bøde og klip i kørekortet for at køre for hurtigt på en bygade, er der stor opbakning til den generelle hastighedsgrænse på bygader – hele 77 % af bilisterne er af den opfattelse, at grænsen på 50 km/t er passende. 9 % finder, at den er for lav, mens 15 % efterlyser en mere differentieret grænse, idet grænsen kan være passende nogen steder, men andre steder enten for lav eller for høj.

Indstillingen til hastighedsgrænsen på landevej er i klar kontrast hertil – alene 22 % af bilisterne finder, at hastighedsgrænsen på landevej er passende. Over halvdelen – 55 % - af bilisterne har direkte givet udtryk for, at grænsen er for lav, mens 23 % synes, grænsen nogen steder kan være enten for lav eller for høj. Bilisternes vurdering af den generelle hastighedsgrænse på bygader og landevej er illustreret i **figur 4** og kan ses i **tabel 4** og **5** i **bilag 4**.

Vurdering af de generelle hastighedsgrænser



Figur 4. Bilisternes vurdering af de generelle hastighedsgrænser.

Hvor meget er det ok at overtræde hastighedsgrænsen, og hvad er en uansvarlig høj hastighed i byer og på landevej?

Disse spørgsmål havde mange bilister lidt svært ved at forstå, og besvarelsene er muligvis præget heraf eller af, at de netop var blevet standset af politiet for at køre for hurtigt.

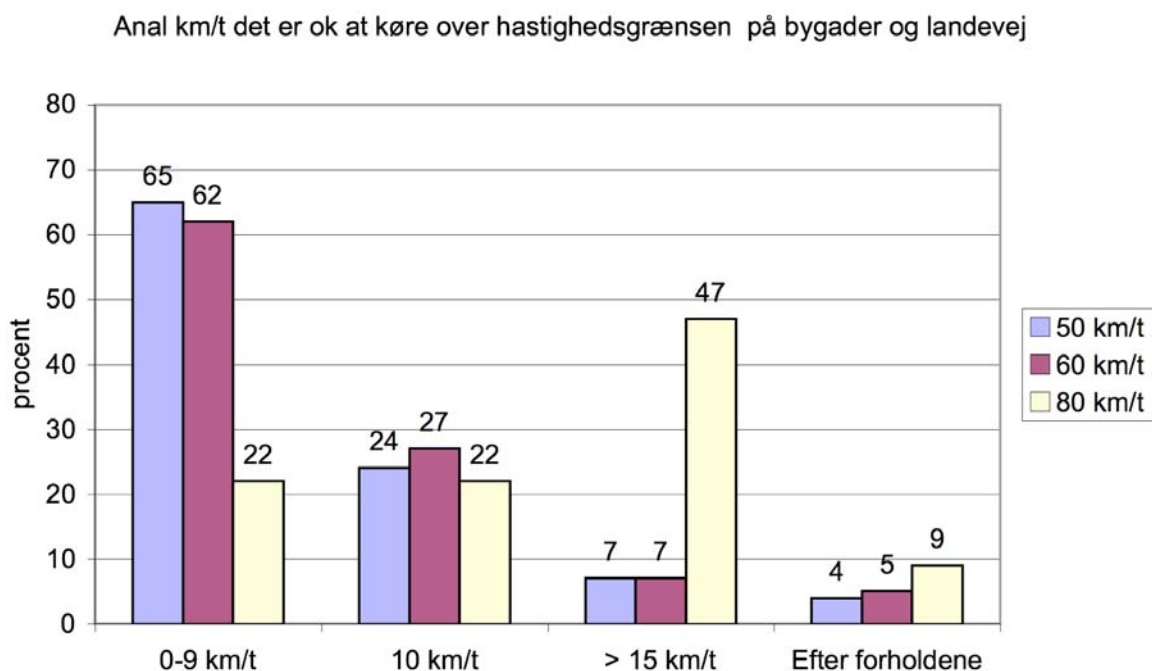
Bygader

En høj andel – over 60 % - af bilisterne mener således, at man i byområder med hastighedsgrænse på 50 eller 60 km/t slet ikke bør overtræde hastighedsgrænsen - eller i hvert fald kun ganske lidt: med under 10 km/t. Godt ¼ mener, at det er ok at køre 10 km/t over grænsen, mens kun ganske få (7 %) synes, at det er ok at overtræde grænsen med 15 km/t eller mere. Ca. 5 % mener, at man bør afpasse hastigheden efter forholdene.

Bilisternes svar på spørgsmålet: Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 50/60 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen? kan ses i **figur 5 samt tabel 6 og 7 i bilag 4**.

Bilisterne blev efterfølgende bedt om at angive, hvad de ville betegne som en uansvarlig høj hastighed i byområde. Ca. 15 % synes, at selv ret små overtrædelser – under 60 og 70 km/t - i 50 og 60 km/t-områder er uansvarligt, og ca. 20 % synes, at hhv. 60 og 70 km/t er uansvarligt (dvs. 10 km/t over grænsen).

På 50 km/t-veje betegnes en hastighed på 65-80 km/t som uansvarlig af 39 %, og på 60 km/t-veje, betegnes en hastighed på 80 km/t eller mere som uansvarlig af 40 %. Bilisternes svar på spørgsmålet: Hvad er en uansvarlig høj hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 50/60 km/t? kan ses i **tabel 9 og 10 i bilag 4, mens figur 5** illustrerer, hvad bilisterne betegner som uansvarlig hastighed på bygade, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t.



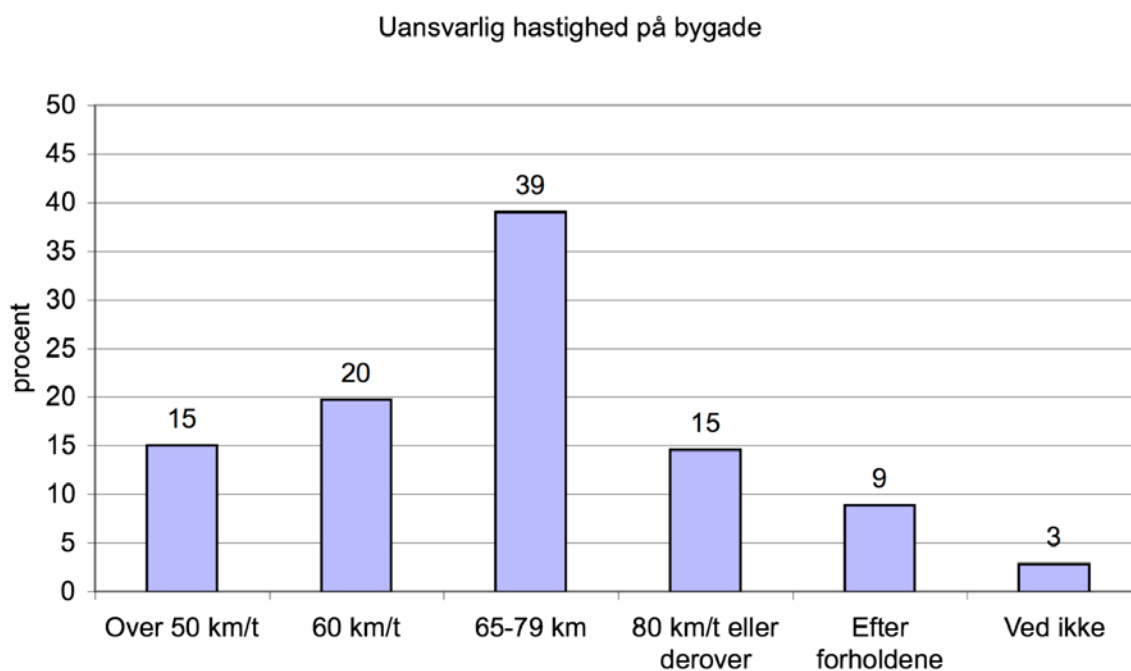
Figur 5. Besvarelse af spørgsmålene: Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 50-60-80 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen?

Hvis man ser på besvarelserne af de to spørgsmål under ét, tyder det på, at der også blandt bilister - der netop har fået bøde for at køre for hurtigt – er en ret udbredt forståelse for, at også relativt små overtrædelser af hastighedsgrænsen i byområder har stor betydning for trafikikkerheden i byerne.

Landevej

Når man ser på bilisternes svar på de tilsvarende spørgsmål under kørsel på landevej, tegner der sig et noget anderledes mønster. Mens det fx i byområde kun er 7 %, der synes det er ok at køre 15 km/t eller mere over hastighedsgrænsen, er det på landevej 47 %, jf. figur 5

Der er imidlertid også en del - 22 %, der finder, at man slet ikke bør køre hurtigere end de 80 km/t eller kun nogle få km over. Andre 22 % synes, at det er ok at køre 10 km/t mere, mens 9 % finder, at man blot bør afpasse hastigheden efter forholdene, se **figur 5**.

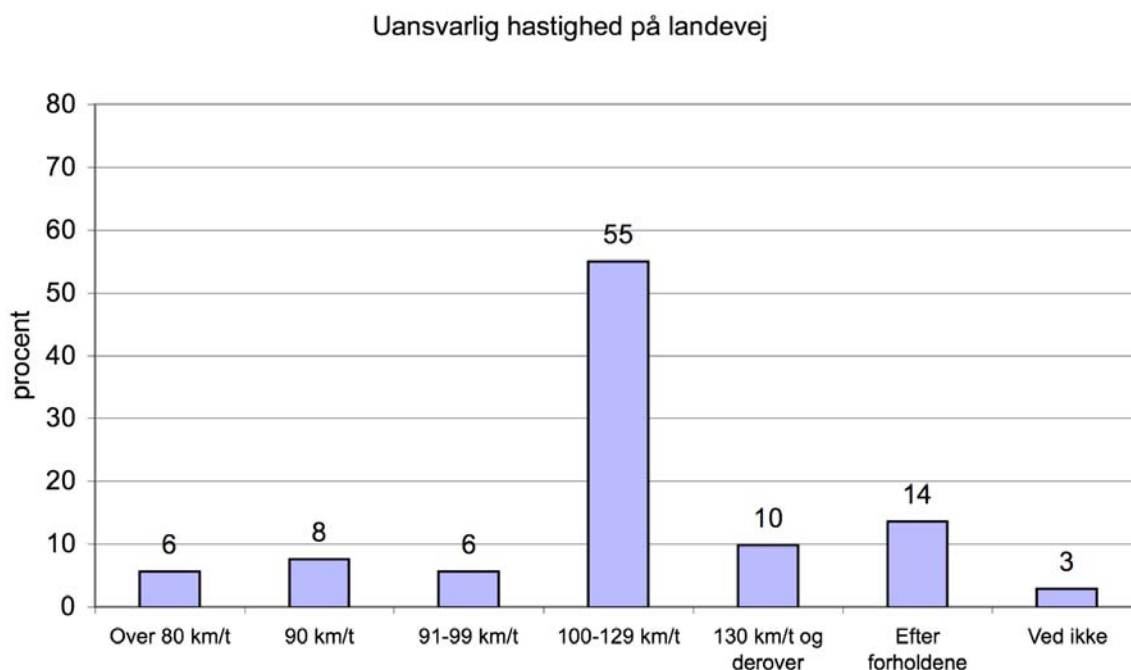


Figur 6. Bilisternes svar på spørgsmålet: Hvad er en uansvarlig hastighed, hvor man må køre 50 km/t. (Bilisternes gennemsnitshastighed på bygade var 68 km/t)

Således har i alt 14 % givet udtryk for, at det er uansvarligt at overtræde 80 km/t grænsen lidt eller køre med 90 km/t. En hastighed fra 100 til 130 km/t betegnes af godt halvdelen (55 %) som uansvarlig, mens 10 % mener, at det først er ved hastigheder fra 130 og opefter, at det bliver uansvarligt. Bilisternes svar på spørgsmålene om landevejshastighed kan ses i **tabel 8 og 11 i bilag 4**.

Nedenstående **figur 7** illustrerer, hvad bilisternes holdning til, hvad der er uansvarlig hurtigt at køre på landevej.

Hvis man igen ser samlet på besvarelserne af de to spørgsmål, tyder det på, at der også blandt de bilister - der netop har fået bøde for at køre for hurtigt på landevej – er nogle med forståelse for, at også relativt små overtrædelser af hastighedsgrænsen på landevej har stor betydning for trafiksikkerheden – om end denne andel er mindre (14 %) end andelen på bygade (35 %).



Figur 7. Bilisternes svar på spørgsmålet: Hvad er en uansvarlig hastighed, hvor man må køre 80 km/t. (Bilisternes gennemsnitshastighed på landevej var 106 km/t)

Kan en fartpilot hjælpe bilisterne med at overholde hastighedsgrænserne?

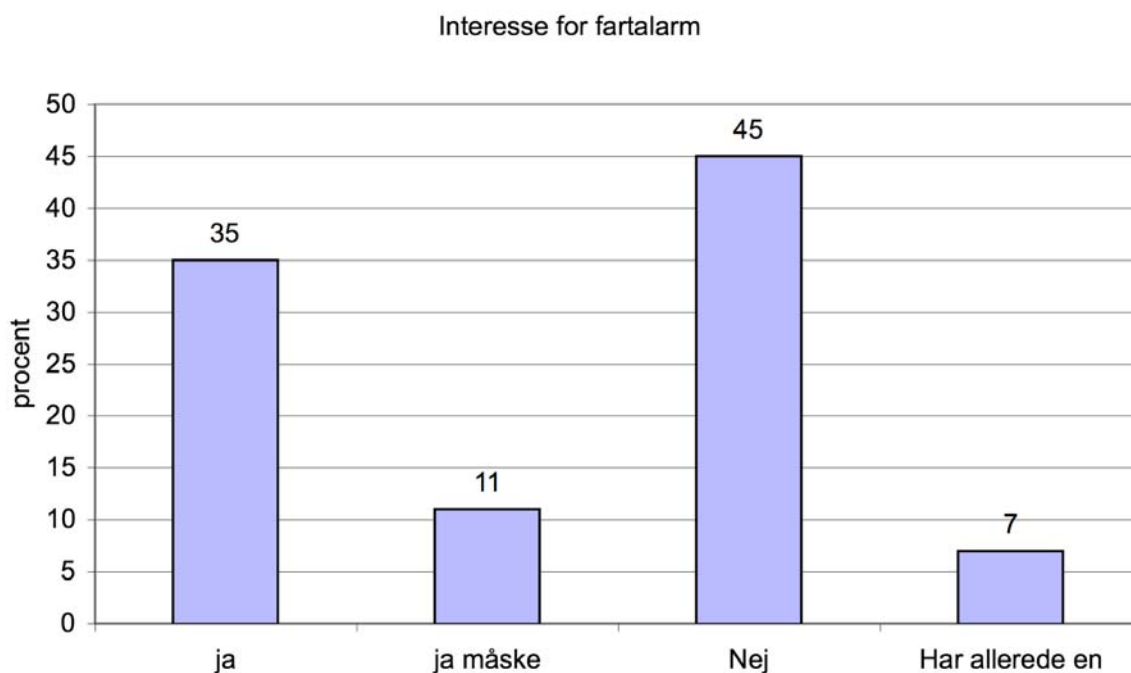
Bilisterne blev spurgt, om de kunne tænke sig at få installeret en fartalarm eller fartpilot for at undgå at få bøder? Besvarelsene viser, at det kunne godt 1/3 af bilisterne. Begrundelsen kunne fx være ”ja, det ville være genialt”, ”ja, hvis forsikringen blev billigere”, ”ja, selv om det ville være irriterende”, ”ja, det er jeg nok nødt til, har ikke flere klip”.

11 % har svaret: måske, suppleret med en bemærkning som fx: ”hvis jeg får flere bøder, kan det være en god idé”.

Knap halvdelen – 45 % - svarede, at de ikke var interesseret i en fartalarm, eksempelvis fordi ”det er ikke nødvendigt”, ”det er ikke nødvendigt, jeg overholder normalt hastighedsgrænsen”

7 % oplyste, at de allerede har en, men at de ikke havde tændt for den, fordi det var for besværligt, eller ”fordi det giver farlige situationer, når man ikke kan accelerere”.

Bilisternes svar er illustreret i **figur 8**, ligesom antal og fordeling af bilisternes svar kan ses i **tabel 12 i bilag 4**.



Figur 8. Besvarelse af spørgsmålet: Kunne du tænke dig at få installeret en fart-alarm for at undgå bøder?

Kørselskarakteristika – alle interviewede bilister

Næsten alle kører jævnlige på strækningen

De allerfleste (97 %) af de standsede bilister kører bil hver dag eller flere gange om ugen, ligesom ca. $\frac{3}{4}$ ofte kører på den strækning, hvor de blev standset, jf. **tabel 13 og tabel 14 i bilag 4.**

Godt halvdelen plejer at overtræde hastighedsgrænsen

Af de bilister (77 %) der ofte kører på strækningen, har ca. halvdelen oplyst, at de plejer at køre med samme hastighed – dvs. så meget over hastighedsgrænsen, at de ville få bøde eller bøde plus klip i kørekortet – og 3 % har oplyst, at de plejer at køre hurtigere. En del bilister (44 %) mente, at de nok plejede at køre langsommere eller lidt langsommere end de gjorde lige netop den dag, da politiet standsede dem, jf. **tabel 15 i bilag 4.**

Flest kører privat

Knap $\frac{2}{3}$ kørte privat, mens ca. $\frac{1}{3}$ kørte i erhvervsmæssigt øjemed, jf. **tabel 16 i bilag 4.**

Flest kører alene

$\frac{3}{4}$ af de standsede bilister var alene i bilen, da de blev standset af politiet, 20 % havde én passager, mens 5 % havde flere passagerer, jf. **tabel 17 i bilag 4.**

Flest rutinerede bilister

Såvel bilister, der har haft kørekort i ganske kort tid som bilister, der har haft kørekort i rigtig mange år, er repræsenteret i undersøgelsen. – med udsving fra 3 måneder til 55 år. De meget rutinerede bilister er i overtal, idet 67 % har haft kørekort i 15 år eller mere. Blandt de reste-

rende har 17 % haft kørekort fra 7-14 år, mens 15 % har kørt bil mindre end 7 år, jf. **tabel 18 i bilag 4**.

De fleste bruger sele

91 % af de standsede bilister kørte med sele, og mange gav spontant udtryk for, at de altid kører med sele, jf. **tabel 19 i bilag 4**. Dermed tyder denne undersøgelse på, at de bilister, der har overtrådt de generelle hastighedsgrænser ved disse kontroller, har samme selebrug som bilisterne ved den seneste tælling af brug af sikkerhedssele, hvor den gennemsnitlige selebrug for førere af personbil lå på 91 %. (1)

Af de 9 % (20 bilister) der kørte uden sele, svarede 8, at de aldrig kører med sele, 4 havde glemt at tage sele på, 2 var fritaget for at bruge sele, 5 havde forskellige forklaringer: ”jeg er gravid, selen er i stykker, jeg skal hele tiden ud og ind, jeg har været ude for en ulykke, så jeg vil ikke bruge sele”. En bilist svarede ved interviewet, at han havde haft sele på, på trods af, at såvel han som hans kone fik bøde for at køre uden.

På spørgsmålet: Hvad kunne få dig til at køre med sele? Svarede 4: ikke noget, jeg vil ikke, 4 mente, at en selealarm/selelås ville hjælpe dem, 3 mente at bøder/klip ville påvirke dem, mens 1 (den gravide sagde), at hun normalt brugte sele, og hun ville se at få købt en ”mama-sele”. Endelig mente 1 bilist, at hans familie nok ville kunne påvirke ham til at tage sele på.

Bilalder og bilmærke

For 191 af de 213 interviewede bilister foreligger oplysning om bilens alder.

Ca. 1/3 af bilisterne kørte i biler, som var helt nye eller et par år gamle (årgang 2005 eller 2006), mens ¼ kørte i biler, som var fra 2000-2004, dvs. noget over halvdelen af bilisterne kørte i temmelig nye biler, jf. **tabel 20 i bilag 4**. Hvis dette sammenlignes med personbilverkens alder, udgør årgang 2005 og 2006 14 % af bilparken i 2007, dvs. langt flere af de standsede bilister kørte i nyere biler end befolkningen som helhed. Årgangene 2000-2004 udgør i 2007 25 % af personbilverkens, dvs. der er ingen overrepræsentation af biler fra disse årgange.

15 % af de interviewede kørte i varebil, herunder firhjulstrækkere.

Et bredt udvalg af alle bilmærker er repræsenteret, fra de største og dyreste, fx Alfa Romeo, Audi, BMW, Chevrolet, Lexus, Mercedes, Range Rover til de mindste og billigste, fx Fiat Panda, Ford Fiesta, VW Polo.

”Godt” repræsenteret er følgende mærker: VW (28 bilister), Toyota (22 bilister) Opel (21 bilister) Ford (19 bilister) og Peugeot (19 bilister). En liste over de enkelte bilmærker kan ses i **bilag 5**.

De her repræsenterede bilmærker er forsøgsvis sammenholdt med fordelingen af bilmærker i 2006. Inden for hvert bilmærke er der som bekendt såvel store som små biler. Antallet af biler i denne undersøgelse er så beskedent, at der ikke kan foretages en egentlig sammenligning mellem de her repræsenterede og hele den danske bilpark.

Imidlertid ser det ud til, at bilmærker som Alfa Romeo, Audi, Mercedes, Opel og VW er overrepræsenteret, mens bilmærker som Fiat, Mazda og Nissan er underrepræsenteret. Det skønnes, at der blandt de interviewede er flere bilister, der kører i store end i små biler. Det er ikke

ved hvert eneste interview lykkedes at få oplyst såvel bilmærke som navn. Enkelte bilister vidste det ikke, men antallet af interview, hvor bilmærket er uoplyst er kun 14 (6 %).

Familieforhold

Godt $\frac{3}{4}$ af de interviewede er gift eller i parforhold og lidt over halvdelen har børn under 18 år, jf. **tabel 21 og 22.**

Uddannelse

Markant er andelen af bilister med erhvervsuddannelse – 41 % - men også bilister med kort eller lang skoleuddannelse udgør en stor gruppe – i alt 28 %. Se nedenstående oversigt.

Oversigt over bilisternes uddannelsesmæssige baggrund

	Antal bilister	Andel bilister	Andel generelt
7.-10.klasse/real	34	16	33
Studentereksamen/HF/HH/HTX	19	9	9
Erhvervsuddannelser/HG/EFG/mesterlære mv.	88	41	30
Videregående uddannelse (2-4 års varighed)	43	20	21
Universitetsuddannelse eller tilsvarende, min.5 års varighed	18	8	5
Anden uddannelse	8	4	0
Uoplyst/vil ikke oplyse	3	1	3
I alt	213	100	100

Opgørelsen er baseret på spørgsmålet: Hvad er din højeste eller igangværende uddannelse? Dvs. de samme grupperinger, som normalt benyttes i spørgeskemaundersøgelser.

Hvis man ser på uddannelsen hos de her interviewede bilister i forhold til den generelle fordeling af uddannelser i befolkningen, ser det ud til, at der blandt de bilister, der her er interviewet, er en overrepræsentation af bilister med erhvervsuddannelser og universitetsuddannelse, mens der er en underrepræsentation af bilister med 7-10 års skolegang. (Danmarks Statistik:

Sammenfattende bemærkninger

De 213 bilister, der i denne undersøgelse er blevet interviewet efter at have fået bøde eller bøde samt klip i kørekortet for at køre for hurtigt kan karakteriseres som:

- rutinerede bilister med kørekort i 15 år eller mere (67 %)
- de allerfleste kører bil hver dag (97 %)
- $\frac{3}{4}$ også på den strækning, hvor de blev standset
- de allerfleste bruger sele (91 %)
- en stor andel har erhvervsuddannelse (41 %) eller kort videregående uddannelse (20%)
- $\frac{3}{4}$ er gift eller i parforhold, ca. halvdelen med børn under 18 år
- $\frac{3}{4}$ mener hastighedsgrænsen i byområde er passende, mens bare
- $\frac{1}{5}$ mener hastighedsgrænsen på landevej er passende, imidlertid synes
- ca. $\frac{3}{4}$ mener det er ok at køre ca. 10 km/t mere, hvor grænsen er 50 km/t
- knap halvdelen mener, det er ok at køre 15 km/t eller mere, hvor grænsen er 80 km/t
- $\frac{2}{3}$ vidste de kørte for hurtigt, da de blev standset, men
- 38 % tænkte ikke over deres hastighed
- $\frac{1}{4}$ kørte for hurtigt, fordi de havde travlt

- politikontrol, bøder, klip i kørekortet er det flest peger på som middel til at få dem til at køre langsommere (39 %)

Alt i alt må de her interviewede nok betegnes som bilister, der er vant til at bruge bilen i deres hverdag. De fleste er så vant til at køre, at det formentlig er blevet en vane for dem at køre en del over hastighedsgrænserne – uden at de tænker over det – såvel på bygader som på landevej, selv om en stor del af dem ved nærmere eftertanke betegner en hastighed, som den de selv kørte med, som uansvarlig.

Holdninger blandt 25-49-årige mænd kontra øvrige bilister

I denne delanalyse fokuseres alene på svar fra mænd i alderen 25-49 år i forhold til svar fra alle de øvrige interviewede bilister. Antallet af mænd i aldersgruppen 25-49 år er 87 svarende til 41 % af samtlige interviewede. De øvrige bilister – kontrolgruppen - udgøres af 126 bilister, 62 kvinder og 64 mænd.

Hvorfor kører de 25-49-årige mænd for hurtigt?

Alle bilister blev bedt om at fortælle, hvad der var den vigtigste årsag til, at de kørte for hurtigt. De 25-49-årige mænd havde følgende begrundelser. Fordelingen af kontrolgruppens svar er anført i parentes.

- 30 % jeg havde travlt (29 %)
- 30 % jeg tænkte ikke over min hastighed (54 %)
- 14 % vejen indbød til at køre hurtigere end den generelle hastighedsgrænse (10 %)
- 8 % jeg fulgte trafikken og kørte som de andre (2 %)
- 3 % jeg overhalede (10 %)
- 5 % jeg havde ingen grund til at køre for hurtigt (7 %)

Blandt de resterende begrundelser i begge grupper er bl.a. nævnt: ”jeg troede ikke der var kontrol, jeg plejer at køre for hurtigt, det gik for langsomt, jeg troede hastighedsgrænsen var højere.”

Bortset fra svarene ”tænkte ikke over min hastighed” og ”jeg overhalede” ser der ikke ud til at være nogen større forskelle i besvarelsene fra de to grupper. Disse forskelle kan muligvis henføres til, at kvinderne i ringere grad end mændene tænker over deres hastighed, ligesom ”overhaling” nævnes af flere kvinder end mænd. Se evt. kapitlet: Forskelle og ligheder mellem mænd og kvinder.

Hvad kan få de 25-49-årige mænd til at overholde hastighedsgrænsen?

Svarene på dette spørgsmål vedrører både interviews på bygade med hastighedsbegrænsning på 50 km/t og landevej med 80 km/t.

Besvarelsen af spørgsmålet viser, at 41 % af de 25-49-årige mænd mener, at bøde (højere bøder) politikontrol, klip i kørekortet, betinget frakendelse eller øjeblikkeligt kørselsforbud ville kunne få dem til at sænke hastigheden og overholde den generelle grænse. I kontrolgruppen er der 37 %, der mener dette.

26 % af mændene peger på, at man burde ændre skiltning eller vejudformning for tydeligere at minde bilisterne om hastighedsgrænsen, mens 35 % i kontrolgruppen peger på denne løsning.

8 % (4 % i kontrolgruppen) har givet udtryk for, at information eller kampagner ville appellere til dem.

8 % (4 % i kontrolgruppen) svarede, at der nok ikke er noget, der kan få dem til at køre langsommere, og andre 8 % (4 % i kontrolgruppen) mener, at man burde hæve den generelle hastighedsgrænse.

5 % af mændene (2 % i kontrolgruppen) angav, at de normalt overholdt hastighedsgrænsen.

I begge grupper havde enkelte bilister forskellige andre forslag: fx ”jeg skulle nok før hjemmefra” eller ”jeg skulle nok have en langsommere bil”.

Som det ses, mener bilisterne i begge grupper, at det primært er kontrol, bøder og klip i kørekortet, der skal til for at få dem til at overholde hastighedsgrænserne. Og blandt de 25-49-årige mænd er der lidt flere, der har peget på dette.

Lidt bemærkelsesværdigt er det, at dobbelt så mange af de 25-49-årige mænd som af bilisterne i kontrolgruppen – 8 % i forhold til 4 % - har foreslået, at kampagner kunne få dem at køre langsommere, samtidig med at dobbelt så mange af de 25-49-årige – igen 8 % i forhold til 4 % - tror, at der nok ikke er noget, der kan få dem til at køre langsommere.

Svarene fra de to grupper indikerer muligvis, at der blandt de 25-49-årige er flere, der er mere bevidste om deres hastighed og kan lide at køre hurtigt, fx er der flere der ønsker hastighedsgrænsen sat op, ligesom der er flere, der mener, at der nok ikke er noget, der kan få dem til at køre langsommere.

Hastigheder på bygader og landevej

Blandt de 25-49-årige mænd (32), der blev interviewet på bygade var gennemsnitshastigheden 70 km/t og den højst målte hastighed 95 km/t. I kontrolgruppen var såvel gennemsnitshastighed og højst målte hastighed lidt lavere: hhv. 68 og 86 km/t på bygade.

Blandt de 25-49-årige mænd (55), der blev interviewet på landevej, var gennemsnitshastigheden 106 km/t og den højst målte hastighed 135 km/t. I kontrolgruppen var de tilsvarende hastigheder: 106 og 134 km/t, dvs. de 25-49-årige mænd og kontrolgruppen ser ud til at køre med samme høje hastighed på landevej.

Bødestørrelse og sted for udstedelse af bøde/klip i kørekortet.

Knap halvdelen (48 %) af de 25-49-årige mænd kørte med en hastighed, så de fik bøde og lidt over halvdelen (52 %) overtrådte hastighedsgrænsen så meget, at de både fik bøde og klip i kørekortet.

Fordelingen af bøde og bøde samt klip i kørekortet fordeler sig fuldstændig på samme måde blandt de 25-49-årige som i kontrolgruppen. Selv om gennemsnitshastigheden i kontrolgruppen var lidt lavere på bygader, var den dog ikke så meget lavere, at det havde betydning for fordelingen af udstedelse af bøder og bøder samt klip i kørekortet.

Vurdering af egen hastighed i forhold til den målte hastighed

70 % af de 25-49-årige mænd vidste, at de havde overtrådt hastighedsgrænsen. 38 % (45 % i kontrolgruppen) troede, de havde kørt langsommere end den hastighed, som politiet havde målt. 15 % (18 % i kontrolgruppen) kendte ikke lige deres hastighed, men var klar over, at de havde kørt for hurtigt, 14 % (8 % i kontrolgruppen) kendte deres hastighed, og 3 % (samme andel i kontrolgruppen) troede, at de faktisk havde kørt hurtigere den målte hastighed.

30 % (29 % i kontrolgruppen) sagde, at de ikke vidste, hvor hurtigt de havde kørt, da de blev standset.

Igen antyder besvarelsene, at de 25-49-årige måske i højere grad end kontrolgruppen er bevidste om deres hastighed – flere var fx helt klar over deres hastighed – selv om ca. 1/3 i begge grupper ikke vidste, hvor hurtigt de havde kørt.

Opfattelse af de generelle hastighedsgrænser på bygader og landevej

76 % af de 25-49-årige mænd (77 % i kontrolgruppen) mener, at *hastighedsgrænsen i byområder* er passende, 11 % (8 % i kontrolgruppen) synes den er for lav, og de resterende (15 % i begge grupper) mener, at grænsen i by nogen steder er for lav og andre steder for høj. Hermed ser det ud til, at der i begge grupper er stor tilslutning til den eksisterende generelle hastighedsgrænse i byområder.

Når det drejer sig om *hastighedsgrænsen på landevej*, mener langt færre – 18 % af de 25-49-årige mænd (24 % i kontrolgruppen) – at hastighedsgrænsen er passende. 51 % af mændene (men 58 % i kontrolgruppen) giver direkte udtryk for, at den generelt er for lav, mens næsten dobbelt så mange (31 %) af de 25-49 i forhold til 17 % i kontrolgruppen siger, at den er hhv. for lav eller høj nogen steder.

Hermed ser det ud til, at der i begge grupper er en udbredt opfattelse af, at den generelle hastighedsgrænse på landevej er for lav, men at der blandt de 25-49-årige mænd ser ud til at være et langt større ønske om mere differentierede hastighedsgrænser på landevej.

Holdning til fartalarm

Spørgsmålet: Kunne du tænke dig at få installeret en fartalarm for at undgå bøder? blev ikke stillet til samtlige bilister, men dog til de allerfleste - 198 af de 213 interviewede.

Besvarelsene viser, at de 25-49-årige mænd ikke synes specielt interesseret i at blive mindet om deres hastighed – 49 % i forhold til 43 % i kontrolgruppen har svaret ”nej” på spørgsmålet. 12 % (10 % i kontrolgruppen) har svaret ”måske”, mens 8 % af mændene og 7 % i kontrolgruppen har oplyst, at de allerede har en, men at den ikke var i brug den dag, de blev standset.

Igen peger besvarelsene i retning af, at de 25-49-årige mænd synes, at de selv vil styre farten.

Kørselskarakteristika

Alle de interviewede 25-49-årige mænd (96 % i kontrolgruppen) kører bil hver dag eller flere gange om ugen, og hovedparten (83 % imod 72 % i kontrolgruppen) kører hver dag på den strækning, hvor de blev standset.

57 % af de 25-49-årige mænd (43 % i kontrolgruppen) har oplyst, at de plejer at køre med samme hastighed, og 4 % (2 % i kontrolgruppen) sagde, at de plejer at køre hurtigere, end da de blev standset

38 % af de 25-49-årige mænd (49 % i kontrolgruppen) sagde, at de plejer at køre langsommere – eller lidt langsommere - på den pågældende strækning.

Lidt over halvdelen – 53 % - (67 % i kontrolgruppen) kørte privat, mens 47 % (33 % i kontrolgruppen) har oplyst, at de kørte erhvervsmæssigt.

Disse besvarelser antyder, at der blandt de 25-49-årige mænd ikke bare er flere end i kontrolgruppen, der kører hver dag, flere der kører erhvervsmæssigt, men også flere, der formentlig almindeligvis kører med samme høje hastighed – eller hurtigere – end den dag de blev standset af politiet.

Selebrug

87 % (92 % i kontrolgruppen) oplyste, at de kørte med sele. Hermed tyder undersøgelsen på, at der blandt de 25-49-årige mænd, der har overtrådt hastighedsgrænserne, er flere der kører uden sele end i kontrolgruppen.

Af de 25-49-årige mænd, der kørte uden sele, var én fritaget for selebrug, 5 oplyste, at de aldrig kører med sele, og 5 havde forskellige undskyldninger for ikke at have haft sele på: ”jeg skal hurtigt ud og ind af bilen, glemte det, impliceret i ulykke, hvor selebrug ville have skadet.”

I kontrolgruppen var der ligeledes én, der var fritaget for at køre med sele, 3 oplyste, at de aldrig brugte sele, og 6 havde forskellige undskyldninger for ikke at have sele på: 3 svarede ”glemt det”, en var gravid, en havde en defekt sele, ligesom en mente, ”det ville ikke være godt at have sele på, hvis der skete en ulykke, og man ikke kunne komme ud.”

Kørselserfaring

70 % af de 25-49-årige mænd (64 % i kontrolgruppen) har haft kørekort i 15 år eller mere. 25 % (12 % i kontrolgruppen) har haft kørekort i 7-14 år og 5 % (6 %) har haft kørekort under 7 år.

Disse svar tyder på, at bilisterne i begge grupper for hovedpartens vedkommende har mange års køreerfaring, om end færre i kontrolgruppen har haft kørekort i 15 år eller mere eller fra 7-14 år, hvorimod andelen, der har haft kørekort under 7 år, er den samme i begge grupper.

Sociale karakteristika

Uddannelsesmæssigt kan de 25-49-årige mænd deles i to store grupper:

- mænd med erhvervsuddannelser (44 % - kontrolgruppe: 40 %) og
- mænd med videregående uddannelser (17 % - kontrolgruppe: 22 %) eller
- mænd med universitetsuddannelser eller lign. (14 % - kontrolgruppe: 5 %).

11 % af de 25-49-årige mænd (19 % i kontrolgruppen) har 7-10. års skolegang, og 8 % (9 % i kontrolgruppen) studentereksamen/HF/HH/ HTX. Enkelte 25-49-årige bilister havde ikke lyst til at oplyse noget om deres skolegang, ligesom nogle (5 % i kontrolgruppen) oplyste andre former for uddannelse.

Denne opgørelse antyder, at der såvel blandt de 25-49-årige mænd som i kontrolgruppen er en høj andel af bilister med erhvervsuddannelser, men bemærkelsesværdigt er tillige, at der næsten er tre gange så mange af de 25-49-årige mænd med universitetsuddannelse som i kontrolgruppen.

Dette kunne tyde på, at overtrædelse af hastighedsgrænser ikke nødvendigvis er specielt knyttet til uddannelse, men formentlig også hænger sammen med en række andre faktorer.

Hovedparten – 83 % af de 25-49-årige mænd er gift eller i parforhold (75 % i kontrolgruppen), og 70 % har børn under 18 år (28 % i kontrolgruppen). Denne forskel i familiære forhold må henføres til forskellen i alder og køn for de to grupper.

Sammenfattende bemærkninger

De interviewede mænd i alderen 25-49 år, der i denne undersøgelse har fået bøde eller bøde samt klip i kørekortet for at køre for hurtigt, kan karakteriseres som

- rutinerede bilister med kørekort i mange år, de kører bil hver dag og mange på den samme strækning, som de blev standset
- med erhvervs-, videregående eller længerevarende uddannelse
- de fleste gift eller i parforhold med børn under 18 år
- ca. $\frac{3}{4}$ mener, at den generelle hastighedsgrænse i byområder er passende, mens alene
- knap $\frac{1}{5}$ mener, at hastighedsgrænsen på landevej er passende
- knap $\frac{3}{4}$ vidste, at de havde kørt for hurtigt, da politiet standsede dem
- ca. 40 % sagde, at de ikke tænkte over deres hastighed (fulgte trafikken og havde ikke nogen grund til at køre for hurtigt), mens 30 % som begrundelse angav: travlhed.
- Godt 40 % gav udtryk for, at politikontrol, bøder eller klip i kørekortet ville kunne få dem til at overholde hastighedsgrænsen, ca. $\frac{1}{4}$ pegede på ændret vejudformning/skiltning, 8 % sagde, at der nok ikke er noget der kan få dem til at køre langsommere, og andre 8 % troede at kampagner/information om fart ville kunne påvirke deres hastighed.

Hvis man sammenligner svarene fra de 25-49-årige mænd med svarene fra bilisterne i kontrolgruppen, er der mange fællestræk - dvs. svar der peger i fuldstændig samme retning - men hvor procentandelene i besvarelserne fra mændene varierer lidt i forhold til besvarelserne fra bilisterne i kontrolgruppen, som fx

- lidt flere af de 25-49-årige mænd kører bil hver dag end bilisterne i kontrolgruppen
- lidt flere af de 25-49-årige mænd kørte erhvervsmæssigt end bilisterne i kontrolgruppen
- lidt flere af de 25-49-årige mænd sagde, at de kørte med samme høje hastighed – dvs. over hastighedsgrænsen – end bilisterne i kontrolgruppen
- lidt flere af de 25-49-årige mænd foreslog bøde, kontrol, klip i kørekortet end bilisterne i kontrolgruppen som middel mod overtrædelse af hastighedsgrænsen
- lidt flere af de 25-49-årige mænd kendte deres egen hastighed end bilisterne i kontrolgruppen
- lidt flere af de 25-49-årige mænd foreslog at hæve hastighedsgrænsen end bilisterne i kontrolgruppen
- lidt *færre* af de 25-49-årige mænd er interesseret i en fartalarm end bilisterne i kontrolgruppen
- lidt *færre* af de 25-49-årige mænd brugte sele end af bilisterne i kontrolgruppen

Til trods herfor sagde

- lidt flere af de 25-49-årige mænd, at de plejer at overholde hastighedsgrænsen end bilisterne i kontrolgruppen
- lidt flere af de 25-49-årige mænd foreslog kampagner som middel mod for høj hastighed end bilisterne i kontrolgruppen.

Hermed tyder denne analyse på, at der formentlig i en indsats mod for høj hastighed primært bør fokuseres på kontrol og straf. Kampagner og information om høj fart vil formentlig også nå nogle af de 25-49-årige, om end der formentlig kun er tale om en mindre del af gruppen.

Forskelle og ligheder mellem mænd og kvinder

Dette kapitel belyser mænd og kvinders svar på en række spørgsmål som fx: Hvor hurtigt troede du kørte, da du blev standset af politiet? Hvordan opfatter du generelt hastighedsgrænserne i Danmark? Hvad var den vigtigste grund til, at du kørte for hurtigt, og hvad kunne få dig til at overholde hastighedsgrænserne?

Spørgsmålene er besvaret af 151 mænd (71 %) og 62 kvinder (29 %).

Fordeling af bøder og klip i kørekortet blandt mænd og kvinder

Såvel ved kørsel i by som på landevej kørte mændene lidt hurtigere end kvinderne. For kvinderne var gennemsnitshastigheden *i by* 67 km/t, mens den for mændene var 70 km/t. Også den højst målte hastighed i by var højere blandt mændene – 86 km/t i forhold til 74 km/t blandt kvinderne.

For kvinderne var gennemsnitshastigheden på *landevej* 104 km/t, mens den for mændene var 106 km/t. Den højst målte hastighed for mændene var på landevej 135 km/t i forhold til 116 km/t blandt kvinderne.

Flere mænd (75 %) end kvinder (62 %) fik både bøde og klip i kørekortet for at overtræde hastighedsgrænsen i bykørsel, mens stort set lige mange mænd (46 %) og kvinder (45 %) fik bøde samt klip i kørekortet for at køre for hurtigt på landevej.

Mænd og kvinders vurdering af egen hastighed

Mænd og kvinders svar på det første spørgsmål: Hvor hurtigt troede du selv du kørte? Viser, at langt færre kvinder end mænd kendte deres hastighed. Således kendte kun 8 % af kvinderne men 11 % af mændene deres hastighed, ligesom færre kvinder end mænd var klar over, at de kørte for hurtigt.

Der var dog nogenlunde lige mange mænd og kvinder, der undervurderede deres hastighed – lidt over 40 %. Se **tabel 23**.

Tabel 23. Vurdering af egen hastighed

	Kvinder	Procent	Mænd	Procent	Total
Ved ikke	22	35	41	27	63
Overvurderede	2	3	5	3	7
Kendte hastighed	5	8	17	11	22
Undervurderede	27	44	63	42	90
Vidste for hurtigt	6	1	25	17	31
I alt	62	100	151	100	213

Blandt de 163 bilister, der plejede at køre på den strækning, hvor de blev standset, har flere mænd (51 %) end kvinder (43 %) svaret, at de plejer at køre med den samme – dvs. ulovlige hastighed – som den dag de blev standset og interviewet, ligesom der er flere kvinder der har oplyst, at de plejer at køre langsommere, jf. **tabel 24**.

Som det fremgår af tabellen har 3 mænd givet andre svar: 1) jeg plejer at køre som de andre, 2) jeg kører efter forholdene, 3) jeg blev presset til at køre hurtigere af bagfra kommende bilist.

Tabel 24. Svar på spørgsmålet: Hvis du plejer at køre her, kører du så normalt med samme hastighed, langsommere eller hurtigere end du gjorde i dag?

	Kvinder	<i>Procent</i>	Mænd	Procent	Total
Hurtigere	1	2	4	3	5
Langsommere	23	50	49	42	72
Samme hastighed	20	43	60	51	80
Uoplyst	1	2	0	0	1
Ved ikke	1	2	1	1	2
Som de andre	0	0	1	1	1
Efter forholdene	0	0	1	1	1
Pres fra andre	0	0	1	1	1
I alt	46	100	117	100	163

Kun svar fra de 77 % af bilisterne, der plejer at køre på strækningen.

Mænd og kvinders indstilling til hastighedsgrænser

Ca. 2/3 af både mænd og kvinder synes, at hastighedsgrænsen på 50 km/t er passende i byområder. Der er dog flere kvinder (15 %) end mænd (7 %), der synes grænsen er for lav.

Dobbelt så mange kvinder (34 %) som mænd (17 %) synes, at en hastighedsgrænse på 80 km/t på landevej er passende, mens 16 % af kvinderne og 23 % af mændene peger på, at den er hhv. for lav eller høj nogle steder. Se **tabel 25**.

Tabel 25. Mænd og kvinders indstilling til de generelle hastighedsgrænser på landevej og i by

	Kvinder				Mænd			
	Land	<i>Procent</i>	By	<i>Procent</i>	Land	<i>Procent</i>	By	<i>Procent</i>
Passende	21	34	46	74	25	17	117	77
For lav	30	48	9	15	87	58	10	7
For høj	0	0	0	0	1	1	1	1
For lav/høj	10	16	7	11	38	25	23	15
Ved ikke	1	2	0	0	0	0	0	0
I alt	62	100	62	100	151	100	151	100

Mænd og kvinders indstilling til fartalarm

På spørgsmålet: Kunne du tænke dig at få installeret en fartalarm for at undgå bøder? har langt flere kvinder (50 %) end mænd (28 %) svaret ja. Lige mange mænd og kvinder (ca. 10 %) har svaret ”måske.” En større del af mændene (8 %) end kvinderne ((3 %) kørte i biler, som allerede var udstyret med en eller anden form for alarm, fx forbundet til et navigationssystem.

Spontant svarede en del kvinder ved interviewet: ”ja en alarm ville huske mig på at overholde hastighedsgrænsen”, mens en del mænd spontant svarede: ”nej, det er ikke nødvendigt”. Disse forskellige holdninger til denne form for teknik i bilen, kunne tyde på, at kvinder i højere grad end mænd gerne vil ”have hjælp”, mens mænd i højere grad selv vil styre farten. Spørgsmålet blev stillet til i alt 198 bilister. Fordelingen af mænd og kvinders svar er vist i **tabel 26**.

Tabel 26. Mænd og kvinders indstilling til fartalarm

	Kvinder	Procent	Mænd	Procent	Total
Har allerede en	2	3	11	8	13
Ja	29	50	39	28	68
Måske	6	10	15	11	21
Nej	19	33	70	50	89
Andet	2	3	5	4	7
I alt	58	100	140	100	198

Mænd og kvinders begrundelser for at køre for hurtigt og deres bud på, hvad der kunne få dem til at lade være

Både blandt mænd og kvinder er det hyppigste svar på spørgsmålet: Hvad var den vigtigste årsag til, at du kørte for hurtigt på denne strækning? ”jeg tænkte ikke over hastigheden”. Der er dog betydeligt flere kvinder (47 %) end mænd (34 %), der har givet denne begrundelse.

Flere mænd (28 %) end kvinder (19 %) svarede, at de havde travlt. Der er dog nogenlunde lige mange mænd og kvinder – 5-6 % - der har svaret, at de ikke havde nogen grund til at køre for hurtigt.

Dobbelt så mange mænd (12 %) som kvinder (6 %) mener, at forholdene på vejen tillader at køre hurtigere end hastighedsgrænsen. Svarfordelingen er vist i **tabel 27**.

Endelig har lidt flere kvinder (10 %) end mænd (6 %) svaret, at deres for høje hastighed skyldtes overhaling – et lidt overraskende resultat ud fra en antagelse om, at kvinder i højere grad end mænd kører mere risikobevist. Resultatet skal naturligvis tages med et vist forbehold, idet der her er tale om et meget beskedent antal kvinder og mænd.

Tabel 27. Mænd og kvinders svar på spørgsmålet: Hvad var den vigtigste årsag til, at du kørte for hurtigt her på strækningen?

	Kvinder	Procent	Mænd	Procent	Total
Tænkte ikke over hastigheden	29	47	52	34	81
Jeg havde travlt	12	19	43	28	55
Vejforholdene	4	6	18	12	22
Overhaling	6	10	9	6	15
Kørte som de andre	0	0	9	6	9
Ingen grund	4	6	7	5	11
Andre årsager	7	11	13	9	20
I alt	62	100	151	100	213

Besvarelsen af spørgsmålet: Hvad kunne få dig til at overholde hastighedsgrænsen her eller på lign. strækninger? viser, at både mænd og kvinder – hhv. 19 og 21 % - primært mener, at der skal mere politikontrol til for at få dem til at overholde hastighedsgrænserne. Samlet set er der dog langt flere mænd (44 %) end kvinder (27 %), der har peget på, at sanktioner i form af politikontrol, højere bøder eller klip i kørekortet er de midler, der skal til for at få dem til at køre langsommere.

Modsat mener langt flere kvinder (44 %) end mænd (27 %), at en ændret vejudformning eller skiltning er midler, der bør tages i anvendelse, for at få dem til at overholde de generelle hastighedsgrænser i byer og på landeveje.

Næsten lige mange mænd og kvinder, hhv. 4 og 5 % har svaret, at der ikke er noget, der kan få dem til at køre langsommere, ligesom næsten lige mange mænd og kvinder, hhv. 2 og 3 %, på dette spørgsmål har svaret, at de normalt overholder hastighedsgrænserne.

Svarene fra både mænd og kvinder antyder, at hovedparten af de her interviewede bilister formentlig i vid udstrækning har vænnet sig til at køre med en hastighed, der ligger noget over de gældende hastighedsgrænser såvel i byer som på landevej, selv om en stor del af dem har givet udtryk for, at den generelle hastighedsgrænse primært i byer er passende.

Kampagner eller information er kun nævnt af én kvinde (2 %), men af 12 mænd (8 %) som et middel til at få hastigheden ned. En kvinde nævnte spontant, at kampagner ikke nytter, kontrol og bøder er nødvendige for at få overholdt hastighedsgrænserne. Der er her tale om meget få besvarelser, men svarene kan dog antyde, at fartkampagner også et middel, der appellerer til nogle mænd og minder dem om at sænke hastigheden.

Se svarfordelingen på dette spørgsmål blandt mænd og kvinder i **tabel 28**.

Tabel 28. Mænd og kvinders svar på spørgsmålet: Hvad kunne få dig til at overholde hastighedsgrænsen her eller på lign. strækninger?

	Kvinder	Procent	Mænd	Procent	Total
Politikontrol	12	19	31	21	43
Bøde/Højere bøde	2	3	23	15	25
Klip i kørekort	3	5	12	8	15
Ændret vejudformning	13	21	30	20	43
Ændret skiltning	14	23	10	7	24
Kampagne/info	1	2	12	8	13
Hæve fartgrænsen	2	3	10	7	12
Ikke noget	3	5	6	4	9
Fartalarm/speederklods	2	3	1	1	3
Overholder normalt	1	2	5	3	6
Ved ikke	8	13	8	5	16
Andet	1	2	3	2	4
I alt	62	100	151	100	213

Kørselskarakteristika for mænd og kvinder

Langt hovedparten af både mænd (98 %) og kvinder (95 %) kører bil hver dag eller flere gange om ugen, selv om lidt flere kvinder end mænd kun kører en eller flere gange om måneden.

Langt flere mænd (46 %) end kvinder (19 %) kørte erhvervsmæssigt, dvs. ca. 80 % af kvinderne men kun godt halvdelen af mændene kørte privat, da de blev standset.

Lige mange mænd og kvinder – ca. 3/4 – var alene i bilen.

Kørselserfaring

Ca. 2/3 af både mænd (68 %) og kvinder (64 %) har haft kørekort i 15 år eller mere. Lidt flere mænd (17 %) end kvinder (11 %) har haft kørekort under 7 år, dvs. lidt flere mænd end kvinder med kørekort under 7 år blev stoppet for at køre for hurtigt.

Selebrug

89 % af mændene og 92 % af kvinderne havde sele på, dvs. lidt flere mænd end kvinder kørte uden sele, dvs. antagelsen om at bilister, der kører for hurtigt, også ofte kører uden sele, gælder ikke de her interviewede kvinder, hvorimod selebrugen blandt de interviewede mænd er lidt lavere end den gennemsnitlige selebrug på 91 % blandt bilister i 2006 (1).

Sociale karakteristika

Uddannelsesmæssigt er andelen med erhvervsuddannelser størst både blandt mænd (44 %) og kvinder (35 %) om end lidt højere blandt mændene.

Lidt flere kvinder (26 %) end mænd (18 %) har en kort videregående uddannelse.

Dobbelt så mange mænd (10 %) end kvinder (5 %) har en lang videregående uddannelse.

23 % af kvinderne og 13 % af mændene har 7-10 års skolegang.

6 % af kvinderne og 10 % af mændene har en studenter-/HF/HH/HTX eksamen

Stort set lige mange mænd (77 %) som kvinder (79 %) er gift eller i parforhold og har børn under 18 år (mænd: 47 %, kvinder: 40 %).

Sammenfattende bemærkninger

Hvis man sammenligner svarene fra mænd og kvinder, peger mange besvarelser i samme retning, men for flere af spørgsmålene er der også markante forskelle i mænd og kvinders svar som fx

- flere mænd end kvinder kendte deres hastighed, eller vidste de kørte for hurtigt
- flere kvinder end mænd har svaret, at de plejer at køre langsommere
- dobbelt så mange kvinder som mænd finder hastighedsgrænsen på landevej passende
- ca. 2/3 af både mænd og kvinder finder hastighedsgrænsen i byer passende, men dobbelt så mange kvinder som mænd synes, den er for lav
- både blandt mænd og kvinder er den hyppigste årsag til at køre for hurtigt ”tænkte ikke over min hastighed” – men langt flere kvinder end mænd har angivet denne grundelse
- og langt flere kvinder end mænd har givet udtryk for, at de godt kunne tænke sig en fartalarm for at undgå bøder
- lige mange mænd og kvinder peger på politikontrol som det mest effektive middel til at få overholdt hastighedsgrænserne, men samlet set har flere mænd end kvinder peget på sanktioner i form af politikontrol, bøder eller klip som midler til at få dem til at køre langsommere
- lidt flere kvinder end mænd peger på fx bump eller ændret skiltning for at få hastigheden ned
- de fleste både mænd og kvinder er rutinerede bilister – ca. 2/3 har haft kørekort i 15 år eller mere, men der blev interviewet lidt flere mænd end kvinder med kørekort under 7 år
- de fleste både mænd og kvinder kører bil hver dag – om end lidt færre kvinder kører hver dag
- lidt flere mænd end kvinder kørte uden sele
- både blandt mænd og kvinder er andelen med erhvervsuddannelser høj, om end den er lidt højere blandt mændene. Dobbelt så mange mænd som kvinder har en lang videregående uddannelse, næsten dobbelt så mange kvinder som mænd har 7-10 års skolegang.

Hermed tyder denne analyse på, at politikontrol er et af de vigtigste midler til at få såvel mænd som kvinder til at køre langsommere, men nogle af mændene har også peget på, at fartkampagner kan være et middel til at få hastigheden ned.

Forskelle og ligheder mellem bilister, der har fået bøde og bilister, der både har fået bøde og klip i kørekortet

Svarene fra de to grupper er baseret på interview med 100 bilister, der kørte med en hastighed, så de fik bøde, og 113 bilister, der kørte så hurtigt, at de både fik bøde og klip i kørekortet.

I analysen indgår både svar fra mænd og kvinder, ligesom der ikke er sondret mellem svar fra bilister standset på bygade eller på landevej.

Hvorfor overholder bilisterne i disse to grupper ikke hastighedsgrænsen?

De to gruppers besvarelse af spørgsmålet: Hvad var den vigtigste årsag til, at du kørte for hurtigt på denne strækning? Grupperer sig således:

”bøde” bilister

- 38 % tænke ikke over min hastighed
- 23 % travlhed
- 13 % vejudformning
- 5 % kørte som de andre
- 6 % ingen grund
- 4 % overhalede

”bøde-plus-klip” bilister

- 37 % tænke ikke over min hastighed
- 27 % travlhed
- 8 % vejudformning
- 4 % kørte som de andre
- 4 % ingen grund
- 10 % overhalede.

Som det ses, er der ingen større forskelle i svarene fra de to grupper, med undtagelse af, at over dobbelt så mange ”bøde-plus-klip” bilister som ”bøde” bilister har angivet ”overhaling” som begrundelse.

Godt 1/3 af bilisterne i begge grupper siger således, at den primære årsag til, at de kørte for hurtigt ganske enkelt var, at de ikke tænkte over deres hastighed, og ca. 1/4 i begge grupper havde travlt.

At bilisterne ikke tænkte over deres hastighed, kunne have forskellige årsager: ”jeg sad og hørte musik, spiste is, talte med passagerer eller i telefon, solen skinnede og det gik bare godt derudad”.

Også vejens udformning spiller for begge grupper en vis rolle: 13 % af ”bøde” bilisterne og 8 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne kørte for hurtigt, fordi de mente, at vejen var udformet, så den indbød til at køre mere end den generelle hastighedsgrænse.

Ca. 1/3 af ”bøde” bilisterne og ca. halvdelen af ”bøde-plus-klip” bilisterne gav umiddelbart mere end én begrundelse og supplerede fx deres svar med ”jeg skulle på arbejde, jeg skulle bare hjem fra arbejde, jeg havde en aftale på sygehuset, jeg skulle til syn med bilen”.

Blandt de resterende begrundelser kan bl.a. nævnes: ”jeg troede hastighedsgrænsen var højere her, jeg troede ikke der var kontrol, jeg plejer at køre for hurtigt, jeg satte farten op, fordi jeg blev chikaneret af en anden bilist”.

Hvad kan få bilisterne i disse to grupper til at overholde hastighedsgrænsen?

De to gruppers svar på spørgsmålet: Hvad kunne få dig til at overholde hastighedsgrænsen her eller på lign. strækninger? varierer ikke væsentligt med hensyn til, hvad der ville kunne få dem til at overholde den generelle hastighedsgrænse.

Som det ses af nedenstående, mener ca. 40 % af bilisterne i begge grupper mener, at bøde (højere bøder) politikontrol, klip i kørekortet, betinget frakendelse ville kunne få dem til at sænke hastigheden og overholde den generelle grænse. Der er dog en anelse flere blandt ”bøde-plus-klip” bilisterne, at mener, der skal sanktioner til for at få hastigheden ned.

”bøde” bilister

39 % bøde, klip, politikontrol
29 % ændret vejudformning
12 % bedre skiltning
5 % kampagne, info
12 % ikke noget, hæve grænsen

”bøde-plus-klip” bilister

41 % bøde, klip, politikontrol
23 % ændret vejudformning
10 % bedre skiltning
6 % kampagne, info
9 % ikke noget, hæve grænsen

Ca. ¼ peger på, at man burde ændre vejudformningen fx med bump, rumleriller eller vejindsnævringer for at få bilisterne til at sænke hastigheden.

Ca. 10 % mener, at bedre skiltning, fx ”din fart skilte” eller markering på kørebanen ville hjælpe dem til at overholde hastighedsgrænsen.

5-6 % har peget på, at information eller kampagner ville appellere til dem.

Ca. 10 % i begge grupper hører nok til den ”hårde kerne” der har svaret, at der nok ikke er noget, der kan få dem til at køre langsommere: man burde hæve den generelle hastighedsgrænse.

Vurdering af egen hastighed i forhold til den målte hastighed

Knap 1/3 i begge grupper (”bøde” bilister 31 %, ”bøde-plus-klip” bilister 28 %) har umiddelbart svaret, at de ikke vidste, hvor hurtigt de kørte, da de blev standset.

Dvs. ca. 70 % var godt klar over, at de havde overtrådt hastighedsgrænsen. Blandt ”bøde-klip” bilisterne er der dog næsten dobbelt så mange (19 %) som blandt ”bøde” bilisterne (10 %), der har oplyst, at de var klar over, at de kørte for hurtigt

Imidlertid er der nogenlunde lige mange i begge grupper, der troede de havde kørt langsommere end den hastighed, som politiet havde målt dem til at køre (”bøde” bilister 41 %, ”bøde-plus-klip” 43 %).

Opfattelse af de generelle hastighedsgrænser på bygader og landevej

Hvad angår den generelle *hastighedsgrænse i byområder* og på *landevej* er der ikke synderlig forskel i holdningen blandt ”bøde” bilister og ”bøde-plus-klip” bilister.

Ca. ¾ i begge grupper (hhv. 75 og 78 %) mener, at *hastighedsgrænsen i byområder* er passende.

10 % af ”bøde” bilisterne og 13 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne synes den er for lav eller for lav nogen steder, mens 12-13 % finder, at grænsen bør være mere differentieret, idet den nogle steder er enten for høj eller for lav.

Når det drejer sig om *hastighedsgrænsen på landevej*, mener langt færre – ca. 1/5 – igen i begge grupper, at hastighedsgrænsen er passende. Ca. 2/3 i begge grupper har direkte givet udtryk for, at den generelle hastighedsgrænse på landevej er for lav eller for lav nogen steder. Og 13 % i begge grupper mener, at den nogle steder er hhv. for høj eller for lav til den pågældende vejstrækning..

Hermed ser det ud til, at blandt de bilister i begge grupper, der er interviewet i denne undersøgelse lige efter at de har fået en bøde, er udbredt accept af hastighedsgrænsen i byområder, mens dette kun gør sig gældende for ca. 1/5, når det drejer sig om at overholde de 80 km/t på landevej.

Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen i byområder?

I begge grupper mener størsteparten, at det ikke er ok at køre over de 50 km/t eller i hvert fald meget lidt over (0-5 km/t): 70 % af ”bøde” bilisterne og 61 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne har svaret dette.

Dette på trods af, at 27 % af ”bøde” bilisterne og 49 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne netop har kørt så hurtigt på en bygade, at de blev standset af politiet. Dette indikerer, at de fleste af bilisterne i begge grupper har ”den rigtige” holdning og egentlig mener, at man kun bør køre 50 km/t eller ganske lidt mere i byområder, men at de glemmer at checke deres hastighed i den konkrete situation.

”bøde” bilister

70 % 0-5 km over 50
22 % 10 km over 50
4 % 15-20 km over 50
4% efter forholdene/ved ikke

”bøde-plus-klip” bilister

61 % 0-5 km over 50
27 % 10 km over 50
9 % 15-30 km over 50
5 % efter forholdene/ved ikke

Men besvarelsen af dette spørgsmål antyder samtidig, at der er en holdningsforskel på de to grupper, når det drejer sig om, hvor meget over de 50 km/t det er ok at køre. Som det fremgår af ovenstående opstilling, er der væsentligt flere ”bøde-plus-klip” bilister (9 %) end ”bøde” bilister (4 %), der mener, at det er ok at køre 15-30 km over de 50 km/t.

Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen på landevej?

Bilisternes indstilling til hastighedsgrænsen på landevej afspejles tydeligt i deres vurderinger af, hvor meget det er ok at køre over grænsen.

”bøde” bilister

24 % 0-5 km over 80 km/t
26 % 10 km over 80 km/t
40 % 15-20 km over 80 km/t
3 % mere end 20 km over
7 % efter forholdene/ved ikke

”bøde-plus-klip” bilister

21 % 0-5 km over 80 km/t
18 % 10 km over 80 km/t
39 % 15-20 km over 80 km/t
11 % mere end 20 km over
11 % efter forholdene

Ca. 40 % i begge grupper mener, at det er ok at køre 15-20 km mere end de tilladte 80 km/t, men næsten 4 gange så mange af ”bøde-plus-klip” bilisterne (11 %) som ”bøde” bilisterne (3 %) synes, det er ok at overtræde grænsen med 20 km eller mere.

Hvis disse holdninger sættes i relation til, hvor bilisterne blev standset af politiet, ser det ud til, at ”bøde” bilisters holdning i ringere grad end ”bøde-plus-klip” bilisters afspejles i deres adfærd.

Således blev 73 % af ”bøde” bilisterne standset på landevej, selv om kun ca. halvdelen mener, at det er ok at overtræde grænsen med 15 km eller derover. Blandt ”bøde-plus-klip” bilisterne fik 51 % deres bøde på landevej, hvilket i højere grad (som ovenfor vist) afspejler deres indstilling til, hvor meget over hastighedsgrænsen de synes, man kan tillade sig at køre.

Bilisters hastighed i byområder og på landevej

For ”bøde” bilisterne var den gennemsnitlige hastighed i byområder 66 km/t, mens den for bøde-plus-klip bilisterne lå på 72 km/t.

På landevej lå middelhastighederne på hhv. 99 og 111 km/t.

Kørselskarakteristika

Næsten alle de interviewede bilister - både de der har fået bøde (96 %) og de, der har fået såvel bøde som klip (98 %) - kører bil hver dag eller næsten hver dag.

Blandt ”bøde-bilisterne” kører 4 % bil en eller flere gange om måneden, mens dette kun gør sig gældende for 2 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne.

Ca. $\frac{3}{4}$ af såvel ”bøde-bilisterne” som ”bøde-plus-klip” bilisterne har oplyst, at de ofte eller hver dag kører på den strækning, hvor de blev standset, de fleste af ”bøde” bilisterne (63 %), men færre ”bøde-plus-klip” bilister (38 %) med samme hastighed. Dette antyder, at der i begge grupper er mange, der har tillagt hastighedsvaner, så de hver dag overtræder hastighedsgrænsen – lidt eller meget.

”bøde” bilister

63 % med samme hastighed
33 % langsommere (lidt langsommere)
4 % hurtigere

”bøde-plus-klip” bilister

38 % med samme hastighed
54 % langsommere (lidt langsommere)
2 % hurtigere (disse kørt jo også meget over hastighedsgrænsen).

40 % af ”bøde-bilisterne” og 37 % af ”bøde-plus-klip” har oplyst, at de kørte erhvervs-mæssigt, mens hhv. 60 og 63 % kørte privat., dvs. lidt flere ”bøde-plus-klip” bilister kørte privat, da de blev standset.

Blandt ”bøde” bilisterne er der tale om rutinerede bilister: 66 % har haft kørekort i 15 år eller mere, 20 % har haft kørekort i 7-14 år, og 14 % har kørt bil i under 7 år.

Også de fleste ”bøde-plus-klip” bilister er rutinerede: 68 % har haft kørekort i 15 år eller mere, 15 % har haft kørekort i 7-14 år, og 17 % har haft kørekort fra 3 måneder til 6 år.

Sociale karakteristika

Uddannelsesmæssigt dominerer bilister med erhvervsuddannelse i begge grupper (ca. 40 %). Blandt ”bøde” bilisterne ses flere med kort eller lang videregående uddannelse (tilsammen 35 %) end blandt ”bøde-plus-klip” bilisterne (23 %).

”bøde” bilister

13 %	7.-10. klasse/real
8 %	studentereksamen/HF/HH/HTX
40 %	Erhvervsuddannelser/HF/EFG mv.
27 %	kort videregående uddannelse.
8 %	lang videregående uddannelse.
4 %	andet (selvstændig, uoplyst)

”bøde-plus-klip” bilister

19 %	7.-10. klasse/real
10 %	studentereksamen/HF/HH/HTX
42 %	Erhvervsuddannelser/HF/EFG mv.
14 %	kort videregående uddannelse.
9 %	lang videregående uddannelse.
6 %	andet (pension, højskole, uoplyst)

De fleste i begge grupper – 82 % af ”bøde” bilisterne og 74 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne er gift eller i parforhold. Blandt ”bøde” bilisterne har 35 % børn under 18 år, mens dette gør sig gældende for 54 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne.

Sammenfattende bemærkninger

Svarene fra bilisterne i de to grupper ligner hinanden meget, men der er også små nuancer som for eksempel:

- Der er tale om rutinerede bilister med kørekort i mange år, der kører bil hver dag, mange på den samme strækning, som de blev standset
- Blandt ”bøde-plus-klip” bilisterne var flere klar over de kørte for hurtigt
- Bilister med erhvervsuddannelser er dominerende i begge grupper (ca. 40 %)
- de fleste i begge grupper er gift eller i parforhold, blandt bøde-plus-klip bilisterne er der færre med børn under 18 år
- ca. $\frac{3}{4}$ i begge grupper mener, at den generelle hastighedsgrænse i byområder er passende, mens alene knap $\frac{1}{5}$ mener, at hastighedsgrænsen på landevej er passende
- blandt ”bøde-plus-klip” bilisterne mener flere, at det er ok at køre noget mere over hastighedsgrænsen end blandt ”bøde” bilisterne – både i byområder og på landevej.
- knap 40 % i begge grupper sagde, at de ikke tænkte over deres hastighed, der var dog dobbelt så mange ”bøde-plus-klip” bilister, der sagde, at deres hastighedsovertrædelse skyldtes overhaling.
- Ca. 40 % i begge grupper gav udtryk for, at politikontrol, bøder eller klip i kørekortet ville kunne få dem til at overholde hastighedsgrænsen, mens ca. 10 % i begge grupper gav udtryk for, at der nok ikke er noget der kan få dem til at køre langsommere, så man burde hæve hastighedsgrænsen. Ca. 5 % - igen i begge grupper tror, at kampagner/information om fart ville kunne påvirke deres hastighed.

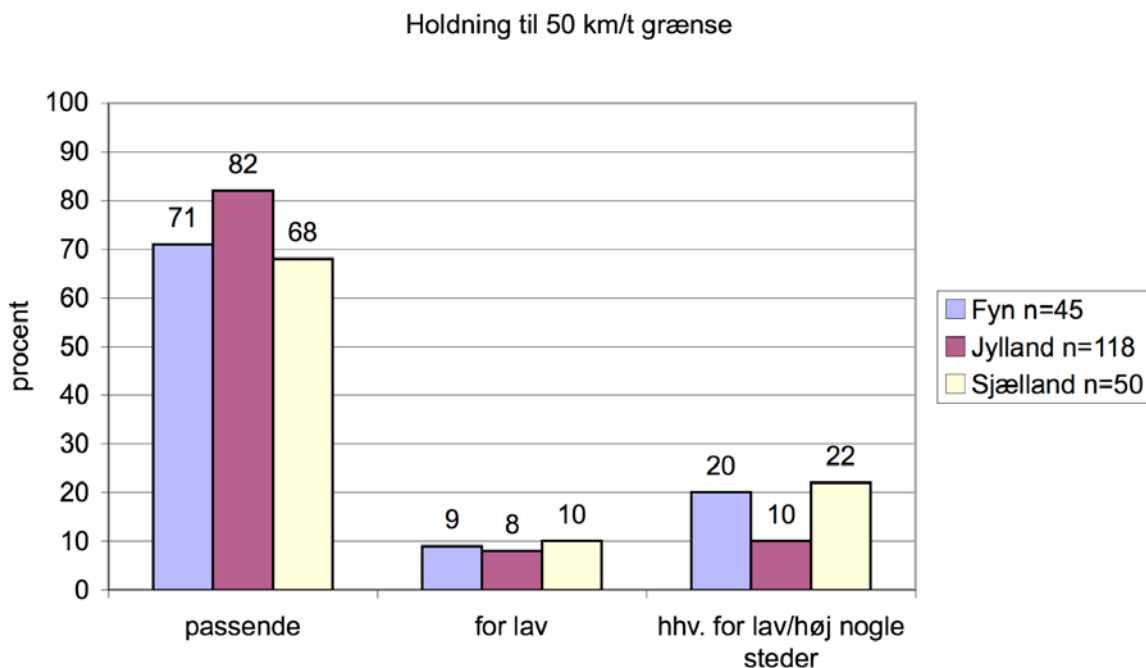
Denne analyse tyder på, at der i begge grupper er ”den rigtige” holdning, når det drejer sig om at overholde hastighedsgrænsen i byområder, ligesom der i begge grupper er en udbredt modvilje mod at overholde hastighedsgrænsen på landevej.

Hastighed – forskelle og ligheder fra egn til egn

I dette kapitel fokuseres på enkelte spørgsmål om hastighed for at afklare, om fynske, jyske og sjællandske bilister skulle have forskellige holdninger til hastighed. I og med at antallet af interviewede bilister er væsentligt større i Jylland end på Fyn og Sjælland, kan det ikke udelukkes, at besvarelsene fra Fyn og Sjælland ville have tegnet et andet billede, såfremt der også her havde foreligget svar fra ca. 100 bilister. Antallet af interview blev imidlertid planlagt ud fra befolkningstallet i de tre landdele, ud fra et ønske om at få en passende fordeling. Antallet af interviewede bilister på Fyn var 45, på Sjælland 50 og i Jylland 118.

Holdning til de generelle hastighedsgrænser

På spørgsmålet: Hvordan opfatter du generelt hastighedsgrænserne i Danmark? Ser der ud til at være flere jyske (82 %) end fynske (71 %) og sjællandske (68 %) bilister, som synes, at hastighedsgrænsen på 50 km/t i byområder er passende. Således har kun halvt så mange jyder givet udtryk for, at grænsen i byområder enten er for lav eller for høj afhængig af stedet, dvs. peget på et behov for mere differentierede grænser i byområder. Bilisterne blev ikke bedt om at tage stilling til hastighedsgrænserne på motorvej, men enkelte gav spontant udtryk for, at ”110 på motorvej er latterligt”. Bilisternes svar på spørgsmålet om hastighedsgrænsen i byer er illustreret i **figur 9**.

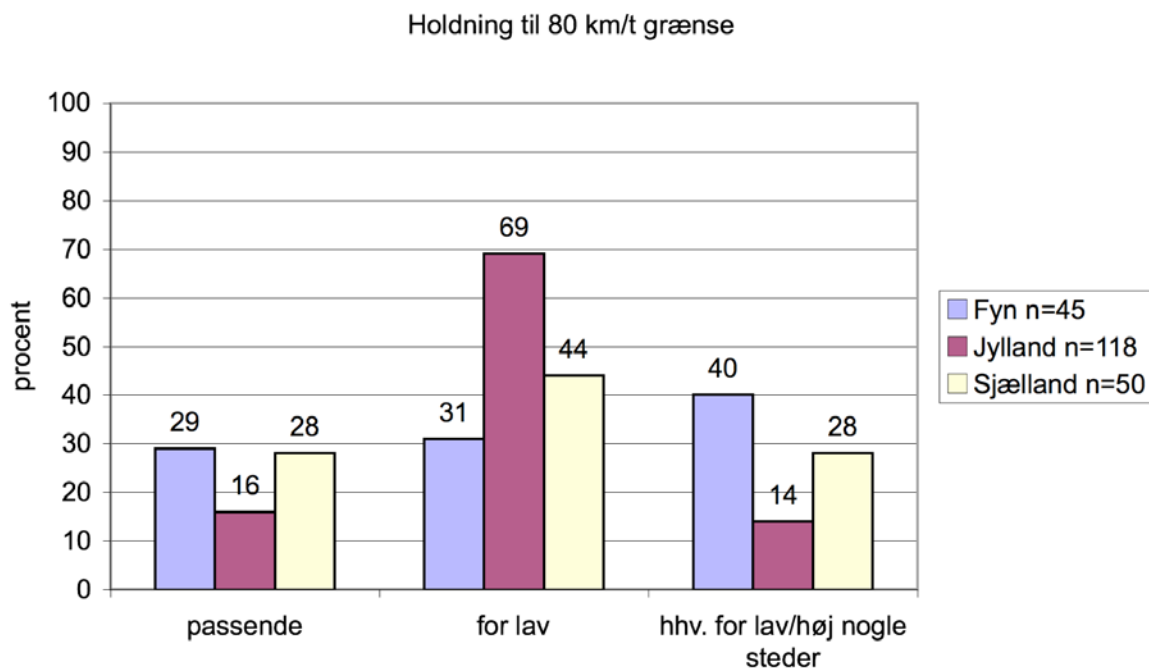


Figur 9. Fynske, jyske og sjællandske bilisters indstilling til den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t i byområder.

Hvis man ser på bilisternes indstilling til den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t på landevej, tegner der sig ret markante forskelle mellem landsdelene. Her springer det i øjnene, at de jyske bilister er mest ”utilfredse” med den eksisterende grænse, idet hele 69 % mener, grænsen er for lav, mens dette alene gør sig gældende for 44 % af de sjællandske og 31 % af de fynske bilister.

En anden bemærkelsesværdig forskel er, at der blandt de fynske bilister ser ud til at være et mere udtalt ønske om at differentiere hastighedsgrænserne på landevej afhængig af vejens

beskaffenhed, end der er blandt de jyske og sjællandske bilister. Blandt de fynske bilister har hele 40 % svaret, at de finder, at den generelle grænse på 80 km/t er hhv. for lav eller for høj nogle steder. Blisternes svar er illustreret i **figur 10**.



Figur 10. Fynske, jyske og sjællandske bilisters indstilling til den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t på landevej.

Hvorvidt disse forskelle i indstilling til den generelle hastighedsgrænse på landevej blandt bilisterne i de enkelte landsdele afspejler forskelle i vejenes udformning og forløb i Jylland, på Fyn og Sjælland er det ikke muligt at vurdere, men det kunne tænkes at hænge sammen med, at fx landevejene på Fyn og Sjælland måske generelt er smallere og mere krogene end de er i Jylland.

Gennemsnitshastighed på bygade og landevej

Hvis man ser på bilisternes gennemsnitshastighed på hhv. bygade og landevej, er der ikke synderlig store udsving mellem fynske, jyske og sjællandske bilister, som nedenstående oversigt viser. På bygader har de jyske bilister lidt lavere gennemsnitshastighed – 68 km/t end på Sjælland (69 km/t) og Fyn (70 km/t). På landevej har fynske og jyske bilister samme gennemsnitshastighed (106 km/t), mens gennemsnitshastigheden for de sjællandske bilister er 105 km/t.

Oversigt over gennemsnitshastighed på bygader og landevej på Fyn, i Jylland samt Sjælland

Gennemsnitshastighed	Fyn	Jylland	Sjælland
Bygader	70 km/t	68 km/t	69 km/t
Landevej	106 km/t	106 km/t	105 km/t

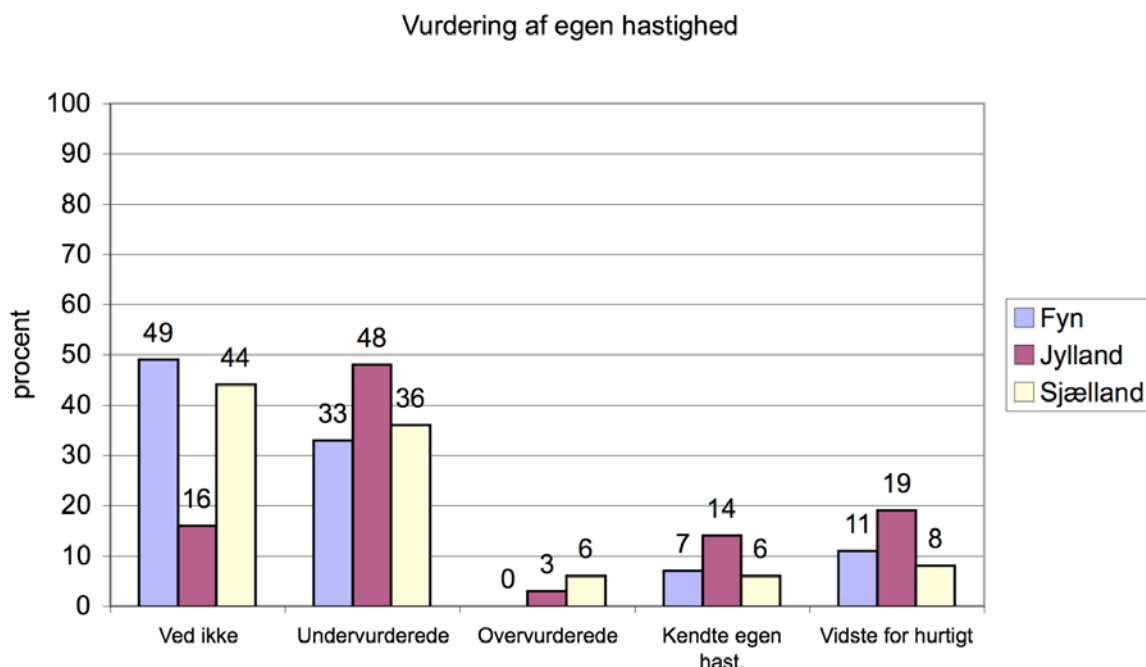
Bilisterne blev ikke spurgt om, hvad de synes hastighedsgrænsen på landevej efter deres mening skulle være, men en del nævnte spontant, at grænsen nok skulle op på 90 km/t.

Hvis dette forslag kobles til bilisternes målte gennemsnitshastighed på landevej, ser det imidlertid ikke ud til, at ret mange af de her interviewede bilister – hverken på Fyn, i Jylland eller på Sjælland – ville respektere en grænse på 90 km/t – når man ser på den hastighed, de valgte at køre med, den dag de blev interviewet.

Kendskab til egen hastighed

En sammenligning af bilisternes målte hastighed med deres egen vurdering af, hvor hurtigt de troede, de kørte, viser med stor tydelighed, at de jyske bilister er anderledes i deres besvarelser end de fynske og sjællandske bilister. Langt flere jyske – 48 % i forhold til ca. 1/3 af de fynske og sjællandske bilister – troede de kørte langsommere, end den hastighed politiet havde målt dem til.

Samtidig var langt flere af de jyske bilister klar over deres aktuelle hastighed, eller vidste at de kørte for hurtigt – i alt 33 % i forhold til i alt af 18 % af de fynske og i alt 14 % af de sjællandske. Bilisternes svar er illustreret i **figur 11**.

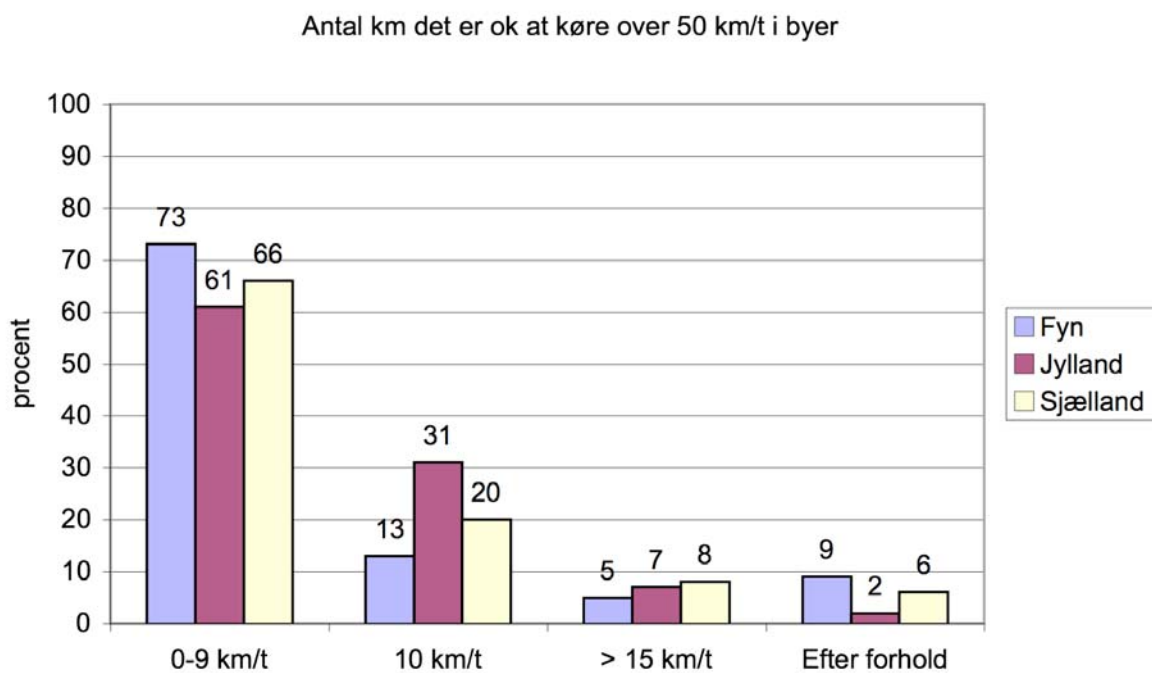


Figur 11. Fynske, jyske og sjællandske bilisters vurdering af deres hastighed.

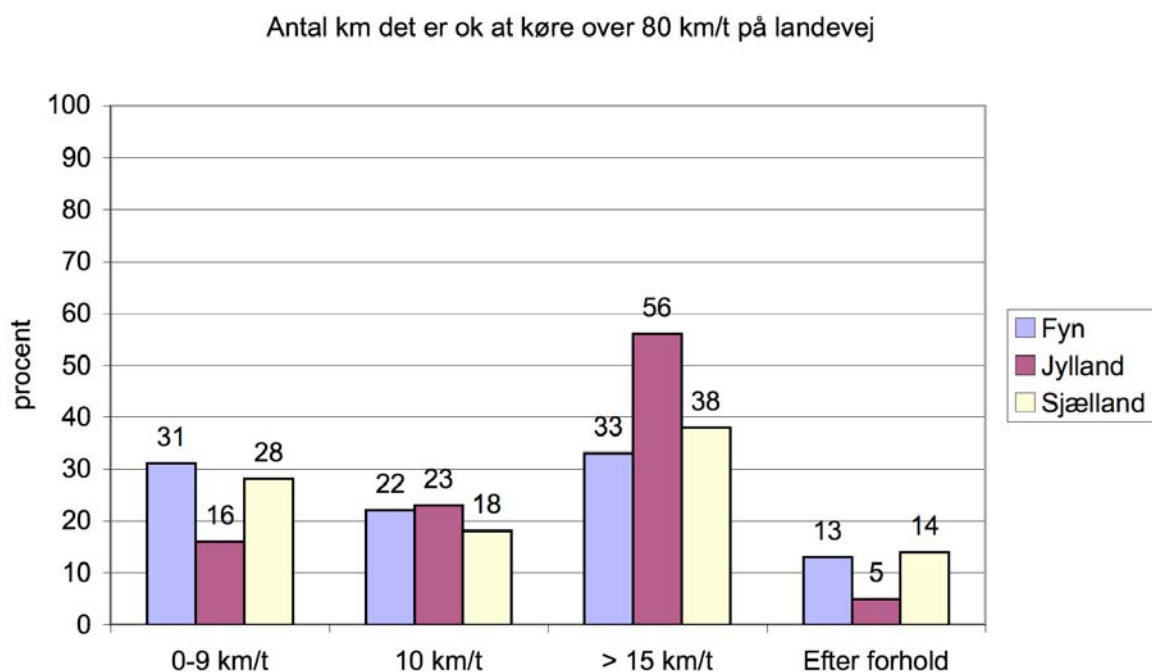
Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen i byer?

Besvarelsen af dette spørgsmål viser, at specielt de fynske bilister (73 %) mener, at man bør overholde hastighedsgrænsen på 50 km/t i byer, mens det er 66 % af de sjællandske og 61 % af de jyske, dvs. man bør kun køre 50 km/t eller nogle få km over de 50 km/t.

De jyske bilister ser hermed ud til i højere grad end de fynske og sjællandske at være ”positive” over for en lille eller mindre hastighedsovertrædelse, idet ca. 1/3 af de jyske, men bare 1/5 af de sjællandske og lidt over 1/10 af de fynske synes, at en overtrædelse på 10 km/t i byer er ok. Se **figur 12**.



Figur 12. Fynske, jyske og sjællandske bilisters svar på spørgsmålet: Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen?



Figur 13. Fynske, jyske og sjællandske bilisters svar på spørgsmålet: Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen?

Hvor meget er det ok at køre over hastighedsgrænsen på landevej?

Igen er det jyderne, der adskiller sig fra de fynske og sjællandske bilister ved at være lidt mere "fartglade".

Blandt jyderne er der ikke bare lidt flere, der synes det er ok at køre 10 km/t over hastighedsgrænsen, men mange flere jyske bilister – 56 % i forhold til 33 % af de fynske og 38 % af de sjællandske – finder, det er ok at køre med en hastighed på 15 km/t eller derover på landevej.

Igen synes flere fynske og sjællandske bilister, at man bør afpasse hastigheden efter forholdene. se **figur 13**.

Hvad er en uansvarlig hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t?

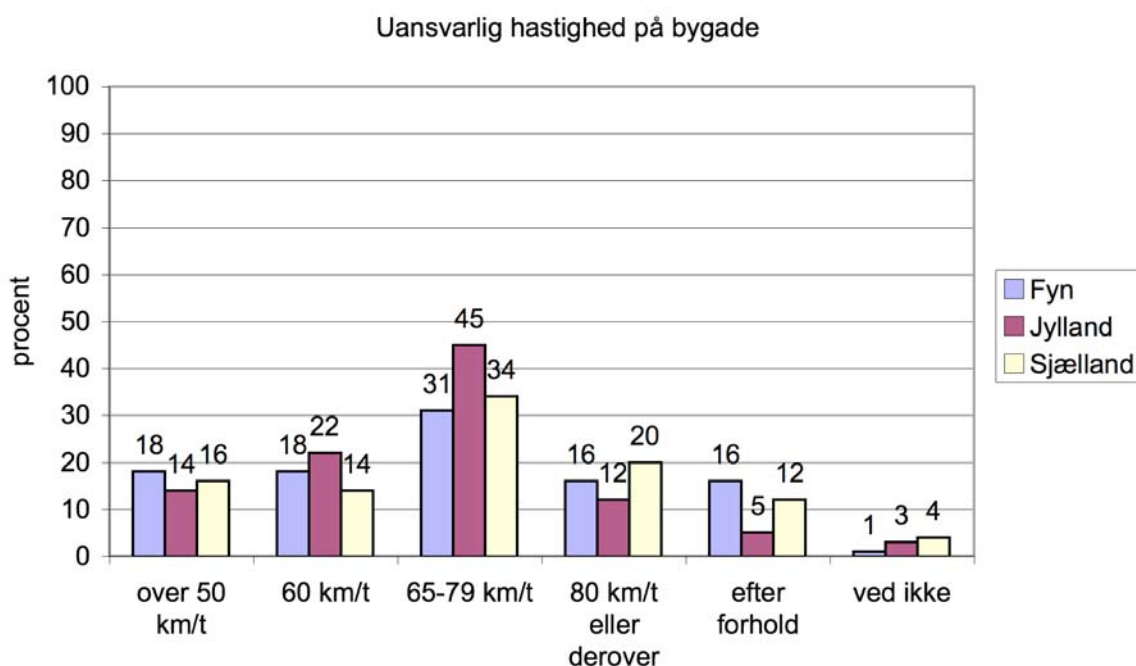
Ca. 1/3 af bilisterne i alle tre landsdele mener, at det er uansvarligt hurtigt at køre 60 km/t eller lidt over 50 km/t på en bygade. En anden 1/3 af de fynske og sjællandske, men 45 % af de jyske bilister mener, at en hastighed fra 65 km/t og op til 80 km/t er uansvarlig hurtigt på en bygade. Se **figur 14**.

På trods af at en meget stor del af bilisterne såvel i Jylland, på Fyn som på Sjælland synes, at en hastighed på 65 op til 80 km/t er uansvarlig hurtigt på en bygade, var gennemsnitshastigheden på bygader på Fyn 70 km/t, i Jylland 68 km/t og på Sjælland 69 km/t.

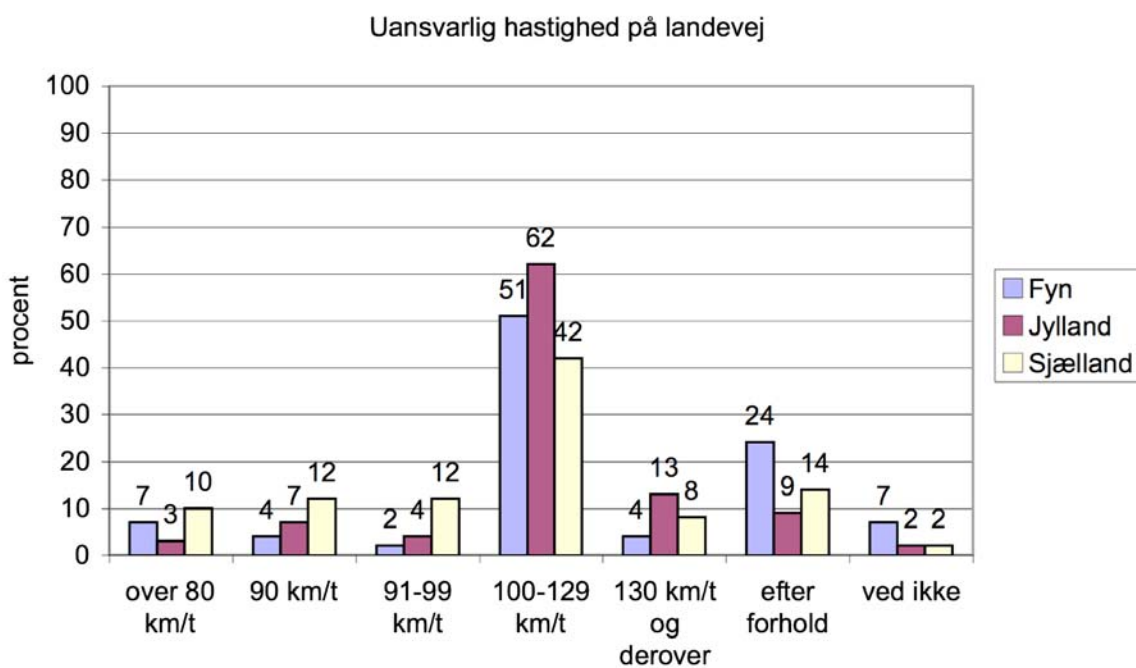
Hvad er en uansvarlig hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t?

En uansvarlig hastighed på landevej betegnes af en stor del af bilisterne såvel fynske, jyske som sjællandske - som hastigheder fra 100 og op til 130 km/t. Men bemærk, at man efter mange af de jyske bilisters mening (62 %) i forhold til de fynske (51 %) og sjællandske (42 %) skal højere op i hastighed, førend de vil betegne hastigheden som uansvarlig. Flere jyske (13 %) end fynske (4 %) og sjællandske (8 %) synes således, at det først er hastigheder på 130 km/t og derover, som er uansvarlige.

De sjællandske bilisters udsagn tyder på, at disse (22 %) i højere grad end fynske (11 %) og jyske bilister (12 %) betegner mindre hastighedsovertrædelser - over 80 km/t op over 90 km/t som en uansvarlig hastighed på landevej. Se **figur 15**.



Figur 14. Fynske, jyske og sjællandske bilisters angivelse af uansvarlig hastighed i byer. (Gennemsnitshastighed på bygader: Fyn: 70 km/t, Jylland 68 km/t, Sjælland 69 km/t)



Figur 15. Fynske, jyske og sjællandske bilisters angivelse af uansvarlig hastighed på landevej. (Gennemsnitshastighed på landevej: Fyn: 106 km/t, Jylland 106 km/t, Sjælland 105 km/t)

Sammenfattende bemærkninger

De fynske, jyske og sjællandske bilisters indstilling til hastighed og hastighedsgrænser i byer og på landevej peger i samme retning, men er også på enkelte områder ret forskellig, som fx

- lidt flere jyske end fynske og sjællandske bilister synes hastighedsgrænsen i byer er passende
- men langt flere jyske end fynske og sjællandske bilister synes hastighedsgrænsen på landevej er for lav
- flere fynske end jyske og sjællandske bilister synes hastighedsgrænsen på landevej enten er for lav eller for høj nogen steder
- flere jyske end sjællandske og fynske bilister undervurderede deres hastighed
- men flere jyske end fynske og sjællandske bilister kendte deres hastighed eller vidste de kørte for hurtigt
- flere fynske end sjællandske og jyske bilister mener, at man i byerne kun bør køre km/t eller kun nogle få km over
- flere jyske end fynske og sjællandske bilister mener, det er ok at køre 15 km/t eller mere på en landevej

Hermed tyder denne analyse på, at de fynske bilister er positive over for hastighedsgrænsen på 50 km/t i byer, men i højere grad end jyder og sjællændere efterlyser mere differentierede hastighedsgrænser på landevej.

De jyske bilister er også positive over for hastighedsgrænsen på 50 km/t i byer, men giver i højere grad end fynske og sjællandske bilister udtryk for, at hastighedsgrænsen på landevej er for lav.

Også de sjællandske bilister er positive over for hastighedsgrænsen på 50 km/t i byer, men deler for en dels vedkommende jydernes opfattelse af, at hastighedsgrænsen på landevej er for lav eller fynboernes mening: at grænsen på 80 km/t nogen steder kan være enten for lav eller for høj afhængig af forholdene på stedet.

Sammenfatning og konklusion

Denne rapport belyser, hvorfor nogle bilister overtræder den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t i byer og 80 km/t på landevej og giver bilisternes egne bud på, hvad der kunne få dem til at køre langsommere og overholde hastighedsgrænserne.

Desuden giver undersøgelsen indsigt i bilisternes holdning til de generelle hastighedsgrænser og tegner et mere bredt billede af dem som bilister og privat.

Undersøgelsens resultater er baseret på interviews på 10 bygader og 18 landevejsstrækninger rundt omkring i landet med ca. 200 bilister, der blev udspurgt i vejsiden umiddelbart efter, at politiet havde gjort dem bekendt med, at de havde kørt for hurtigt.

Hovedresultater – svar fra alle interviewede

Hvorfor kører bilisterne for hurtigt?

De hyppigste svar på spørgsmålet: Hvad er den vigtigste årsag til, at du kørte for hurtigt på denne strækning? var: ”jeg tænkte ikke over min hastighed” (38 %) og ”jeg havde travlt” (26 %). Disse svar dækker formentlig over, at de fleste er så vant til at køre bil – og for en dels vedkommende med en hastighed noget over hastighedsgrænsen – at det er blevet en vane for dem at køre for hurtigt. 5 % svarede således, at der ikke var nogen grund til at de kørte for hurtigt, efterfulgt af udsagn som fx ”det plejer jeg bare”.

Hvad kan få bilisterne til at overholde hastighedsgrænserne?

Politikontrol, bøder eller klip i kørekortet var bilisternes hyppigste bud på, hvad der kunne få dem til at køre langsommere (39 %). Ændrede vejforhold var det næst hyppigste svar (31 %), fx med forslag om at anlægge bump, indsnævringer eller mere iøjnefaldende skiltning, fx ”skilte som blinker”. 6 % mener, at kampagner eller information ville kunne få dem til at tænke mere over deres hastighed, mens 4 % gav udtryk for, at der nok ikke var noget, der kunne få dem til at køre langsommere.

Vurdering af egen hastighed

De fleste – 2/3 - af bilisterne var klar over, at de havde kørt for hurtigt, da politiet standsede dem. Det var dog kun 10 %, der kendte deres nøjagtige hastighed, og 5 % troede de havde overholdt hastighedsgrænsen på strækningen. 38 % troede de havde kørt langsommere, mens 3 % troede de havde kørt hurtigere, end den hastighed, politiet oplyste dem om, at de havde kørt. Endelig var 15 % klar over, at de havde kørt for hurtigt, blot ikke lige hvor meget for hurtigt.

Holdning til hastighedsgrænser og hastighed

Stor tilslutning til hastighedsgrænsen i byer men ikke på landevej

På trods af at alle de her interviewede bilister havde fået bøde eller klip i kørekortet for at køre for hurtigt på en bygade, er der stor opbakning til den generelle grænse i byer – 77 % af bilisterne mener, at grænsen på 50 km/t er passende. 9 % fandt den for lav, mens 15 % mente, grænsen er hhv. for lav eller for høj nogen steder.

Derimod er det alene 22 % af de adspurgte, der finder hastighedsgrænsen på 80 km/t på landevej for passende. Over halvdelen af bilisterne gav udtryk for, at grænsen er for lav, og 23 % fandt, at 80 km/t er hhv. for lidt eller for meget nogen steder.

Uansvarlig hastighed på bygade eller på en landevej

På spørgsmålet: Hvad er en uansvarlig hastighed på en bygade? svarede ca. 1/3 af bilisterne, at selv ret små overtrædelser - fra 0-9 km/t (dvs. under 60 km/t) eller 60 km/t - er uansvarligt på en bygade. 39 % mener, at man skal op på 65-79 km/t, førend det er uansvarligt, mens 15 % har svaret 80 km/t eller derover.

På det tilsvarende spørgsmål for landevej mener langt færre - 14 %, at selv ret små overtrædelser - fra 0-9 (dvs. under 90 km/t) eller 90 km/t - er uansvarligt. 6 % mener, at man skal op på 95-99 km/t førend det er uansvarligt, mens over halvdelen - 55 % - synes, at 100-129 km/t er uansvarligt, ligesom 10 % synes, det først er uansvarlig hurtigt ved en hastighed på 130 km/t og derover.

Kørselserfaring og uddannelse

Kørselskarakteristika

De allerfleste (97 %) af de interviewede kører bil hver dag eller flere gange om ugen. I undersøgelsen indgår bilister, der har haft kørekort fra 3 måneder til 55 år. 2/3 må betegnes som meget erfarne bilister med kørekort i 15 år eller mere.

Ca. halvdelen oplyste, at de plejer at køre med samme hastighed - 3 % lidt hurtigere - på den strækning, hvor de blev standset - dvs. så meget over hastighedsgrænsen, at de ville få bøde eller bøde samt klip i kørekortet, hvis der var politikontrol.

2/3 kørte privat - de fleste (3/4) var alene i bilen, da de blev standset.

Ca. 1/3 kørte i helt nye eller 1-2 år gamle biler, dvs. nyere og for en dels vedkommende også dyrere biler end befolkningen som helhed.

91 % af de interviewede kørte med sele, dvs. samme andel som blandt bilisterne generelt. Mange gav spontant udtryk for, at de altid kører med sele.

Familie og uddannelse

Ca. 3/4 af de interviewede er gift eller i parforhold, og lidt over halvdelen har børn under 18 år.

I forhold til det generelle uddannelsesmønster i befolkningen, er der blandt de interviewede flere med erhvervsuddannelser og universitetsuddannelser eller lign., mens der er færre med 7.-10 års skolegang.

Forskelle og ligheder mellem 25-49-årige mænd og øvrige bilister

Svarene fra 25-49-årige mænd i forhold til alle de øvrige bilister har været genstand for en særlig analyse. Antallet af mænd i aldersgruppen er 87 svarende til 41 % af samtlige interviewede. Kontrolgruppen udgøres af 62 kvinder og 64 mænd.

Hvis man sammenligner svarene fra de 25-49-årige mænd med svarene fra bilisterne i kontrolgruppen, er der mange fællestræk, men også små nuancer i besvareelserne fra de to grupper, som for eksempel:

- Alle de 25-49-årige mænd kører bil hver dag i forhold til 96 % i kontrolgruppen.
- 57 % af de 25-49-årige mænd plejer at køre med samme – dvs. for høje hastighed – i forhold til 43 % i kontrolgruppen.
- 47 % af de 25-49-årige mænd kørte erhvervsmæssigt i forhold til 33 % i kontrolgruppen.
- 87 % af de 25-49-årige mænd brugte sele i forhold til 92 % i kontrolgruppen.
- 14 % af de 25-49-årige mænd kendte deres hastighed i forhold til 8 % i kontrolgruppen.
- 8 % af de 25-49-årige mænd mente, man burde hæve hastighedsgrænsen i forhold til 4 % i kontrolgruppen
- 41 % af de 25-49-årige mænd pegede på kontrol, bøder eller klip i kørekortet som middel til at få overholdt hastighedsgrænserne i forhold til 37 % i kontrolgruppen.
- 49 % af de 25-49-årige mænd har svaret, at de ikke er interesseret i en fartalarm i forhold til 43 % i kontrolgruppen.

Hermed viser denne delanalyse bl.a., at hastigheden blandt de 25-49-årige mænd såvel på bygader som på landevej var lidt højere end i kontrolgruppen, ligesom der er tegn på, at de 25-49-årige mænd er mere bevidste om deres hastighed.

Forskelle og ligheder mellem mænd og kvinder

Hvis man sammenligner besvareelserne fra mænd og kvinder, peger mange svar i samme retning, men for flere af spørgsmålene er der også markante forskelle, som for eksempel:

- Flere kvinder (47 %) end mænd (34 %) svarede, at de ikke tænkte over deres hastighed.
- Mændenes gennemsnitshastighed var lidt højere end kvindernes, såvel i bykørsel som på landevej.
- Flere mænd (28 %) end kvinder (9 %) kendte deres hastighed eller vidste, de kørte for hurtigt.
- Flere mænd (44 %) end kvinder (27 %) har peget på sanktioner i form af politikontrol, bøder eller klip i kørekortet som midler til at få dem til at køre langsommere.
- Dobbelt så mange kvinder (34 %) som mænd (17 %) gav udtryk for, at hastighedsgrænsen på 80 km/t på landevej er passende.
- Langt flere kvinder (50 %) end mænd (28 %) kunne tænke sig at få installeret en fartalarm.
- Stort set lige mange mænd (2 %) og kvinder (3 %) har svaret, at de normalt overholder hastighedsgrænserne.
- Lidt flere kvinder (92 %) end mænd (89 %) kørte med sele.
- Lidt flere mænd (98 %) end kvinder (95 %) kører bil hverdag eller flere gange om ugen.
- Langt flere mænd (46 %) end kvinder (19 %) kørte erhvervsmæssigt.

Hermed viser denne delanalyse bl.a., at mænd kører lidt hurtigere end kvinder, og at flere mænd end kvinder er bevidste om deres hastighed og selv mener at kunne styre farten.

Forskelle og ligheder mellem bilister der har fået bøde og bilister, der har fået både og klip i kørekortet

Svarene fra de to grupper er baseret på interview med 100 bilister, som fik bøde, og 113 bilister, der kørte mere end 30 % over hastighedsgrænsen, så de både fik bøde og klip i kørekortet.

Svarene fra de to grupper ligner hinanden meget, men der er dog også små nuanceforskelle i besvareelserne som for eksempel:

- Flere ”bøde-plus-klip” bilister (19 %) end ”bøde” bilister (10 %) vidste de kørte for hurtigt.
- Flere ”bøde-plus-klip” end ”bøde” bilister mente, det var ok at overtræde hastighedsgrænsen noget mere – både i byområder og på landevej.
- Ca. $\frac{3}{4}$ i begge grupper finder hastighedsgrænsen i byer passende. Der er dog lidt flere ”bøde-plus-klip” bilister (13 %) end ”bøde” bilister (10 %), der synes, den er for lav.
- Ca. $\frac{2}{3}$ i begge grupper har direkte givet udtryk for, at hastighedsgrænsen på landevej er for lav eller for lav nogen steder.
- Flere ”bøde-plus-klip” bilister (10 %) end ”bøde” bilister (4 %) begrundede deres for høje hastighed med overhaling.
- Næsten lige mange, men lidt flere af ”bøde-plus-klip” (41 %) end af ”bøde” bilisterne (39 %) pegede på kontrol, bøder eller klip i kørekortet som det, der skulle til for at få dem til at overholde hastighedsgrænserne.
- $\frac{3}{4}$ i begge grupper kører ofte eller hver dag på den strækning, hvor de blev standset.
- 63 % af ”bøde” bilisterne og 38 % af ”bøde-plus-klip” bilisterne svarede, at de plejede at køre med samme, dvs. ulovlige hastighed, som den dag de blev standset.

Hermed antyder denne analyse bl.a., at der i begge grupper er en del, der har tillagt sig hastighedsvaner, så de hver dag overtræder hastighedsgrænsen på bygader eller landevej – lidt eller meget – på trods af at ca. $\frac{3}{4}$ i begge grupper finder hastighedsgrænsen passende, om ikke på landevej så i byområder.

Forskelle og ligheder fra egn til egn

Der blev interviewet 118 bilister i Jylland, 45 på Fyn og 50 på Sjælland. Bilisternes indstilling til hastighed og hastighedsgrænser er på mange måder den samme, men afspejler alligevel nogle markante forskelle, som for eksempel:

- Lidt flere jyske (82 %) end fynske (71 %) og sjællandske (68 %) bilister synes hastighedsgrænsen i byer er passende.
- Men langt flere jyske (69 %) end sjællandske (44 %) og fynske (31 %) bilister synes hastighedsgrænsen på landevej er for lav.
- Flere jyske (48 %) end sjællandske (36 %) og fynske (33 %) bilister undervurderede deres hastighed.
- Men flere jyske (33 %) end fynske (18 %) og sjællandske (14 %) bilister kendte deres hastighed eller var klar over, at de kørte for hurtigt.
- Ca. $\frac{1}{3}$ i alle tre landsdele mener, at det er uansvarligt at køre lidt over 50 km/t eller 60 km/t i byområde.
- Flere jyske (56 %) end fynske (33 %) og sjællandske (38 %) bilister finder, at det er ok at køre 15 km/t eller mere på en landevej.

Hermed viser denne delanalyse bl.a., at der blandt såvel fynske, jyske som sjællandske bilister er stor tilslutning til hastighedsgrænsen på 50 km/t, hvorimod færre jyske end fynske og sjællandske bilister finder hastighedsgrænsen på landevej passende, ligesom flere jyske end fynske og sjællandske bilister synes, at det først er hastigheder på langt over 100 km/t, der er uansvarligt hurtigt.

Konklusion

Alt i alt tyder denne undersøgelse på, at en stor del af de her interviewede bilister – både mænd og kvinder – kørte for hurtigt, fordi de ikke tænkte over deres hastighed, bl.a. fordi de plejer at køre med en hastighed noget over hastighedsgrænserne. De fleste er meget rutinerede bilister, der næsten alle kører bil hver dag. De kører i nyere og for en dels vedkommende også dyrere biler end gennemsnittet af befolkningen - men med samme høje selebrug som bilister i øvrigt.

Selv om alle bilisterne kørte for hurtigt, mener over 60 %, at man slet ikke - eller kun med nogle få km - bør overtræde hastighedsgrænsen på en bygade, mens alene 22 % mener, at man slet ikke eller kun med nogle få km bør overtræde hastighedsgrænsen på en landevej

Mænd er mere bevidste om deres hastighed og ønsker i højere grad end kvinder selv at styre farten. Fx ønsker kvinder i højere grad end mænd teknik i bilen i form af en fartpilot, der kan hjælpe dem med at overholde hastighedsgrænserne.

Både mænd og kvinder, men mænd i højere grad end kvinder, peger på politikontrol, højere bøder eller klip i kørekortet som de midler, der primært skal til for at få dem til at overholde hastighedsgrænserne.

Diskussion af undersøgelsens resultater

Denne undersøgelses formål var at få nogle bilisters svar på, hvorfor de overskred hastighedsgrænsen på en bygade eller landevej og få deres forslag til, hvad der kunne få dem til at køre langsommere.

Bilisterne blev interviewet umiddelbart efter, at politiet havde fortalt dem, hvor hurtigt de havde kørt. Interviewene blev udført så tilpas langt væk fra kontrolstedet, at de oplysninger, som bilisten gav intervieweren ikke kunne høres af politiet. Det kan dog ikke udelukkes, at selve kontrol- og bødesituation kan have påvirket bilisternes svar.

Hvem er de interviewede bilister?

I alt 213 bilister blev interviewet. Yderligere 98 bilister blev standset, men blev af forskellige årsager ikke interviewet. Halvdelen sagde, de ikke havde tid, og ca. 1/3 ønskede ikke at medvirke. Dette bortfald på ca. 1/3 af de standsede kan have betydet, at færre af de ”meget hurtige” bilister ikke blev interviewet, idet flere i bortfalds-gruppen (64 %) end i interview-gruppen (53 %) fik såvel bøde som klip i kørekortet.

Andelen af bilister, der i denne undersøgelse fik klip i kørekortet for at køre for hurtigt, adskiller sig i øvrigt ved at være langt større end det var på landsplan i 2006, hvor andelen der fik klip for at overtræde hastighedsgrænserne var 22 %. Selv om denne andel vedrører overtrædelser på alle vejtyper, og de 53 % alene vedrører bygader og landeveje, er forskellen så markant, at det kunne tyde på, at vi i denne undersøgelse har at gøre med en del ”hard-core” overtrædere af de generelle hastighedsgrænser i byer og på landevej.

Undersøgelsen er for spinkel til at foretage en egentlig sammenligning af bilalder, bilmærke og bilstørrelse blandt de interviewede i forhold til bilparken generelt. Men det er påfaldende, at en stor del af de interviewede bilister kører i nyere, større og dyrere biler end gennemsnittet af befolkningen, fx ses i undersøgelsen uforholdsmæssigt flere Alfa Romeo, Audi, Mercedes, Opel og VW. Ca. 1/3 af bilisterne kørte erhvervsmæssigt, men da der ikke blev spurgt til bilejerskab, kan det ikke vurderes, hvor mange der kørte i firmabiler, og hvor mange der kørte i private biler.

De her interviewede bilister kan karakteriseres som: meget rutinerede med kørekort i 15 år eller mere (67 %), de allerfleste kører bil hver dag (97 %), 3/4 også på den strækning, hvor de blev standset og ca. halvdelen med samme for høje hastighed. En stor del har en erhvervsuddannelse (41 %) eller kort videregående uddannelse (20 %). Da denne undersøgelse imidlertid alene er baseret på svar fra lidt over 200 bilister, kan det ikke udelukkes, at et større antal interviews kunne have tegnet et anderledes mønster med hensyn til fx uddannelse, kørsels erfaring og bilmærke og -størrelse.

Kan interviewstederne have påvirket bilisternes svar?

Interviewene blev udført på 10 bygader og 18 landevejsstrækninger rundt omkring i landet. Det enkelte kontrolsted blev udvalgt på basis af politiets kendskab og erfaringer med hastighedsniveauet de enkelte steder, som alle var omfattet af enten den generelle grænse på 50 km/t eller 80 km/t.

Som led i undersøgelsen er det ikke forsøgt at beskrive det enkelte kontrolsted fx med hensyn til vejens bredde, vejens omgivelser mv. Flere af kontrolstederne i byområder lå fx på villaveje med en eller flere institutioner (skole, børnehave) men med en del gennemkørende trafik. Med hensyn til kontrolstederne på landevej lå flere fx, hvor vejen var relativt smal (to spor) med vejkryds og ud/indkørsler til landejendomme.

Som begrundelse for at køre for hurtigt har 10 % af bilisterne svaret, at vejen indbød til at køre hurtigere end den generelle hastighedsgrænse på stedet. De helt dominerende årsager til at køre for hurtigt var dog ”jeg tænkte ikke over min hastighed” eller ”jeg havde travlt”. Det kan naturligvis ikke udelukkes, at man måske lettere kommer til at køre for hurtigt, hvis vejen er bred og trafikken sparsom, men de fleste (2/3) vidste de kørte for hurtigt og valgte formentlig mere eller mindre bevidst deres hastighed. Udsagn som fx ”jeg plejer at køre sådan her” eller ”jeg havde ingen grund til at køre for hurtigt – kører normalt sådan” er meget sigende for nogle bilisters vurdering af, hvad de synes er en passende hastighed.

Vejmyndighedernes og politiets mere nøgterne vurdering af, hvad der er ”rigtig” eller ”forkert” hastighed for det enkelte kontrolsted er ikke her undersøgt nærmere.

Imidlertid giver undersøgelsens resultater indblik i såvel fynske, jyske som sjællandske bilisters holdninger til hastighed ud fra kontrol på en række lokaliteter.

Er det muligt at påvirke bilisternes holdning og hastighed?

Ca. $\frac{3}{4}$ af bilisterne mener, at den generelle hastighedsgrænse i byer er passende, mens dette kun gør sig gældende for ca. $\frac{1}{5}$ af bilisterne, når det drejer sig om den generelle grænse på landevej.

Denne forskellige holdning til hastighed på bygader og landevej udmøntes fx konkret i bilisternes adfærd og deres svar på spørgsmålet: ”Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 50 eller 80 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen? En høj andel – over 65 % - af bilisterne mener, at man i byområder slet ikke bør overtræde hastighedsgrænsen – eller i hvert fald kun ganske lidt: med under 10 km/t, mens kun 22 % af bilisterne deler denne opfattelse, når det drejer sig om landevej.

Rådet for Større Færdselssikkerheds hastighedskampaner i 2003, 2004, 2005 og 2006 har primært haft fokus på, at en overtrædelse af hastighedsgrænsen i byer på bare 10 km/t kan betyde forskellen på liv eller død for fx en fodgænger, der bliver ramt af en bil. Denne undersøgelse antyder, at en del – også af disse bilister, der efter eget udsagn ofte overtræder hastighedsgrænsen såvel i byer og på landevej – mener, at man ikke bør overtræde hastighedsgrænsen i byer. Derimod synes de fleste tilsyneladende, at det er ok at køre en del over hastighedsgrænsen på landevej.

Hvis denne holdning til hastighed på landevej skal ændres, mener de her interviewede bilister, at der skal politikontrol, bøder og klip i kørekortet til for at få dem til at køre langsommere.

Alene 6 % af bilisterne har peget på, at kampaner om fart kunne få dem til at tænke over deres hastighed. Det ser således ud til, at der i de kommende år skal sættes massivt ind med fartkampaner suppleret af politikontrol, hvis det skal lykkes at ændre bilisternes holdning og hastighedsadfærd på landevejene.

Referencer

Behrendiorff, Inge: Brug af sikkerhedssele i personbiler, varebiler og taxaer i 2006. Rådet for Større Færdselssikkerhed 2006. (1)

Danmarks Statistik: Statistikbanken, KRHFU1 pr. 17.4.2007. (2)

Danmarks TransportForskning: Transportvaneundersøgelsen 1998-2003, specialudtræk af data (3)

De Danske Bilimportører: Bilismen i Danmark 2007 (4)

Rigspolitichefen, Færdselsafdelingen, administration/statistik: Udtræk af data om hastigheds-overtrædelser 2000-2006 (5)

Rådet for Større Færdselssikkerhed: www.sikkertrafik.dk: Fart og konsekvens (6)

Rådet for Større Færdselssikkerhed: www.sikkertrafik.dk: Hastighedsstrategi 2003-2007 (7)

Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan: Mod nye mål. 2001-2012 - "Hver ulykke er én for meget - trafikikkerhed begynder med dig" Revision af strategier og indsatser, 7. maj 2007. (8)

Bilag 1 Interviewskema

Lb. Nr. xxx (skal ikke udfyldes)

Dato _____

Interviewskema: Bilister med lille stor fartovertrædelse (skal ikke udfyldes)

Goddag, jeg hedder nn og kommer fra Rådet for Større Færdselssikkerhed. Tak fordi du vil hjælpe os med at svare på nogle spørgsmål. Det tager kun ca. 5 minutter.

Spørgsmål 1. Hvor hurtigt kørte du, da du blev standset? _____ km/t (skriv hastighed)

Spørgsmål 2. Hvor hurtigt troede du selv du kørte? ved ikke _____ km/t (skriv hastighed)

Spørgsmål 3. Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen? (spørg derefter hvad der er ok ved 60 og 80 km/t)

50 km/t? 10 km/t 15 km/t 20 km/t over 20 km/t _____ (hastighed) ved ikke

60 km/t? 10 km/t 15 km/t 20 km/t over 20 km/t _____ (hastighed) ved ikke

80 km/t? 10 km/t 15 km/t 20 km/t over 20 km/t _____ (hastighed) ved ikke

(sæt kryds i hver linje eller skriv hastighed, hvis svaret ikke kan indpasses)

Spørgsmål 4. Hvad er en uansvarlig høj hastighed, hvor hastighedsgrænsen er

50 km/t? 55 km/t 60 km/t 65 km/t over 70 km/t _____ (hastighed) ved ikke

60 km/t? 65 km/t 70 km/t 75 km/t over 80 km/t _____ (hastighed) ved ikke

80 km/t? 90 km/t 95 km/t 100 km/t over 100 km/t _____ (hastighed) ved ikke

(sæt kryds i hver linje eller skriv hastighed, hvis svaret ikke kan indpasses)

Spørgsmål 5. Hvad er den vigtigste årsag til, at du kørte for hurtigt her på denne strækning?

Jeg havde travlt

Jeg kørte bare ligesom alle de andre

Jeg tænkte ikke på, at jeg kørte for hurtigt

Vejen indbød til at køre hurtigere end hastighedsgrænsen her (bred, lige vej)

Jeg kørte efter forholdene (ingen trafik, godt vejr)

Jeg troede ikke, at der var politikontrol

Andre årsager _____

Spørgsmål 6. Hvis du plejer at køre her, kører du så normalt: (læs svarmuligheder op) med samme hastighed langsommere eller hurtigere end du gjorde i dag.

kører normalt ikke her

Spørgsmål 7. *Hvad kunne få dig til at overholde hastighedsgrænsen her eller på lign. strækninger. Nævn den vigtigste begrundelse*

Hvis bøden var højere

Hvis der var mere politikontrol

Hvis vejen ikke indbød til at køre for hurtigt

kampagne om risikoen ved at køre for hurtigt

Ikke noget, jeg vil nok blive ved med at overtræde hastighedsgrænsen

Andre begrundelser _____

Spørgsmål 8. *Kunne du tænke dig at få installeret en fart-alarm for at undgå bøder?*

ja

nej

måske

afhænger af prisen

har allerede en

Evt. bemærkninger _____

Spørgsmål 9. *Hvordan opfatter du generelt hastighedsgrænserne i Danmark? (læs svarmuligheder)*

Er grænsen i byområder for lav passende for høj

Er grænsen på landevej for lav passende for høj

Evt. bemærkninger _____

Spørgsmål 10. *Havde du sele på?* Ja hvis ja, gå til spørgsmål 13 nej

Tillægsspørgsmål til *Bilister uden sele*

Spørgsmål 11. *Hvad er den vigtigste årsag til, at du ikke havde sele på?*

Jeg havde glemt det

Jeg kører aldrig med sele

Jeg vil hurtigt ud af bilen, hvis der sker en ulykke

Jeg har airbag - sele er ikke nødvendig

Andre årsager _____

Spørgsmål 12. *Hvad kunne få dig til køre med sele. Nævn den vigtigste begrundelse*

Hvis bøden var højere

Hvis der var mere politikontrol

Hvis jeg fik klip i kørekortet

En sele-alarm i bilen ville hjælpe mig til at huske selen

Kampagne om risikoen ved at køre uden sele

Ikke noget, jeg vil ikke køre med sele

Andre begrundelser _____

Spørgsmål 13. *Havde du passagerer i bilen, da du blev standset i dag?*

ja 1,

ja 2,

ja 3,

ja 4

nej

Spørgsmål 14. *Kørte du som privatperson eller erhvervsmæssigt*

Spørgsmål 15: *Hvor ofte kører du? (læs svarmuligheder op)*

en eller flere gange om ugen

en eller flere gange om måneden

sjældnere

Socialstatus mv.

mand

kvinde

Hvornår er du født:

_____ (skriv årstal)

Hvornår fik du kørekort

_____ (skriv årstal)

Bilmærke: _____ **årgang** (*skriv årstal*) _____ **varebil**

Er du _____ **gift/i parforhold** _____ **enlig**

Har du børn _____ **under 18 år:** ja _____ nej _____

Hvad er din højeste gennemførte eller igangværende uddannelse? (sæt ring – brug svar-kort)

- 1 7.-10. klasse/real
- 2 Studentereksamen/HF/HH/HTX
- 3 Erhvervsuddannelser/HG/EFG/mesterlære, mv.
- 4 Videregående uddannelse (2-4 års varighed, herunder bachelorgrad)
- 5 Universitetsuddannelse eller tilsvarende (min. 5 års varighed)
- 6 Anden uddannelse
- 7 Vil ikke oplyse

Mange tak for hjælpen.

Må vi evt. kontakte dig igen for at stille endnu et par spørgsmål: ja _____ nej _____

Navn _____ Tlf. nr. _____

E-mail: _____ Mobil _____

Landsdel

Jylland: by _____ land _____ Fyn: by _____ land _____ Sjælland: by _____ land _____

Interviewsted: _____ **Dato** _____

Interviewer: _____ **Evt. kommentarer til interviewet** (fx bemærkninger om hastighed og uheldsrisiko eller lign., skriv på skemaet eller separat papir)

Bilag 2 Spørgeguide

Spørgeguide og udfyldelse af interviewskema vedrørende interviews med bilister, der har overtrådt hastighedsgrænsen og fået bøde og/eller klip i kørekortet.

Bilister der ikke ønsker at medvirke

Erfaringerne fra pilotinterviewene viste, at politiet beder bilisten om at være med til interview, dvs. det vil normalt ikke være muligt eller hensigtsmæssigt at kontakte vedkommende.

Men for at få en ide om, hvor mange og hvem, der siger nej, samler vi nogle få oplysninger om nægttere på en separat liste fra hvert enkelt kontrolsted.

På listen noteres køn og bilmærke. Hvis bilmærket ikke lige kan ses, så skriv lille, mellemstor eller stor bil.

Den målte hastighed fås fra politiet og også gerne begrundelse for ikke at medvirke. Det aftales ved hvert interviewsted, hvem der fører listen.

Første kontakt til interview-personen

Præsenter dig som medarbejder fra Rådet for Større Færdselssikkerhed og sig dit navn. Fortæl at Rådet er i gang med en undersøgelse blandt bilister, der har kørt for hurtigt, og at vi har brug for din hjælp til at besvare nogle spørgsmål om hastighed.

Brug De eller du som det passer bedst i situationen. Fortæl at vi giver lidt chokolade som tak for ulejligheden – og at alt hvad der fortælles naturligvis er helt fortroligt..

Bilister der gerne vil være med, men som ikke har tid lige nu

Spørg om vi må kontakte ham/hende en anden dag. Bed om navn og telefonnummer og noter det på et interviewskema.

Afkryds rubrikken: landsdel, by/land og notér interviewsted, dato samt eget navn.

Afslut kontakten med ”farvel og god tur videre”

Generelt vedr. udfyldes af interviewskemaet

Overskriften: ”Bilister med lille/stor fartovertrædelse og lb.nr.”: *skal ikke udfyldes*

Ad spørgsmål 1 og 2:

Skriv den hastighed, som bilisten oplyser eller afkryds rubrikken ”ved ikke”.

Generelt vedr. udfyldelse af spørgsmål 3-15.

Læs spørgsmålet op for bilisten, men *ikke* svarmuligheder, undtagen i spørgsmål 6, 9. og 15. Det er vigtigt ikke at lægge svar i munden på bilisten, så afvent bilistens umiddelbare svar og afkryds svarkategori, hvis svaret kan indpasses.

Hvis svaret *ikke passer* til nogen af kategorierne, så skriv svaret på linjen. Det kunne fx være ”ved ikke”.

Hvis bilisten ikke kan svare, kan der evt. benyttes svarkort i forbindelse med spørgsmål 5 og 7 samt 11 og 12. Sæt et kryds ud for spørgsmålet, hvis du har benyttet svarkortet.

Ad spørgsmål 13

Hvis bilisten kører alene, så afkryds rubrikken ”nej”. Hvis der er passagerer i bilen, så afkryds relevant rubrik for antal passagerer.

Hvis du kan se ind i bilen, er det ikke nødvendigt at spørge.

Spørgsmål om socialstatus mv.

Afkryds bilistens køn, spørg om alder og hvornår bilisten fik kørekort: skriv årstal.

Spørg om bilens mærke. Helst hele navnet, ikke kun fx VW men helst VW Passat og årgang

Spørg og afkryds rubrikkerne om familieforhold.

Spørg om uddannelse og sæt *ring* om nummeret – brug svarkort.

Afslutning af interviewet

Spørg om vi evt. må kontakte bilisten senere for at stille endnu nogle spørgsmål. I givet fald, bed da bilisten oplyse navn, telefonnummer og e-mail adresse, (hvis bilisten har e-mail).

Husk som afslutning på interviewet at sige tak for hjælpen og give bilisten chokolade.

Efter interviewet

Afkryds rubrikken: landsdel, by/land og notér interviewsted, dato samt eget navn.

Skriv også gerne kommentarer til interviewet nederst på skemaet. Det kunne fx være bemærkninger fra bilisten undervejs eller i forbindelse med afslutning af interviewet.

Kontakt:

Inge Behrendorff,

Rådet for større Færdselssikkerhed, tlf. 39 16 39 21 (direkte) ellers 39 16 39 39.

E-mail: inb@sikkertrafik.dk

PS: info: ”Bilister med lille/stor fartovertrædelse”, se også bilag.

”*lille fartovertrædelse*” – giver kun bødestraf og betyder her:

under 66 km/t hvor der er 50 km

under 79 km/t hvor der er 60 km

under 105 km/t hvor der er 80 km

”*stor fartovertrædelse*”- giver både bøde og klip i kørekortet hvis hastigheden er

mellem 66 – 80 km/t hvor der er 50 km

mellem 79 – 96 km/t hvor der er 60 km

mellem 105- 125 km/t hvor der er 80 km

Bilag: Udtræk fra www.sikkertrafik.dk med diverse oplysninger om hastighed og hastighedens betydning i forbindelse med trafikulykker.

Bilag til spørgeguide vedr. pilotinterviews

Fart og konsekvens

Hjerneskillen kan højst klare et stød på 30 km/t. Langt de fleste hastigheder i trafikken er langt højere.

Når du bliver ramt med 50 km/t, svarer det til at falde ned fra 3. sal. Ved 70 km/t svarer det til at falde fra 6. sal.

Risikoen for en ulykke i byen med personskader til følge fordobles, hver gang man øger hastigheden med 5 km/t, når man kører over 60 km/t.

For hver 4. dræbte og tilskadekomne er høj hastighed en medvirkende årsag til ulykken.

At overtræde en byhastighedsgrænse på 60 km/t med 5 km/t giver samme ulykkesrisiko som at køre med en promille på 0,5.

Mænd har en højere ulykkesrisiko pr. kørt kilometer end kvinder. De er oftere involveret i de ulykker, som forbindes med for høj fart - det vil sige overhalingsulykker og ulykker i sving.

Hvis fartgrænserne blev overholdt, ville vi kunne undgå mindst 100 dræbte og 1500 kvæstede om året.

Den lille hastighedsoverskridelses betydning

Man tænker måske ikke lige over det, når man træder lidt på speederen. 10 km for meget i timen gør jo ingen forskel - slet ikke ved de lavere fartgrænser. Men faktum er, at det kan være forskellen på at slå ihjel og slå i stykker. Rammer du f.eks. en fodgænger med 50 km/t er risikoen for, at personen dør 4 ud af 10. Kører du bare 10 km stærkere, dvs. 60 km/t bliver risikoen væsentligt forøget. 7 ud af 10 vil dø. For at blive ramt med 60 km/t svarer faktisk til at hoppe direkte ned fra 5 sal.

Standselængden forøges væsentligt

Men også din standselængde forøges voldsomt ved små hastighedsoverskridelser. Det gamle udtryk 10 er lige med 44 er et udtryk for dette:

En bil kører med 50 km/t, men når at standse, da et barn løber ud på kørebanen. I nøjagtig samme situation vil den samme bil, der nu kører 60 km/t, ramme barnet med 44 km/t.

I situationer hvor der f.eks. sker noget uforudset, kan selv små hastighedsoverskridelser altså betyde forskellen på liv eller død.

Overskridelse af hastighedsgrænsen med over 30 %

Du får et klip, hvis du kører mere end 30 % for stærkt. Bødens størrelse afhænger af hastigheden. **Hastighed og klip – Almindelig personbil:**

Hastighedsgrænse	Du får et klip, hvis du kører
50 km/t	66 – 80 km/t
60 km/t	79 – 96 km/t
70 km/t	92 – 112 km/t
80 km/t	105 – 128 km/t
90 km/t	118 – 144 km/t
100 km/t	131 – 159 km/t
110 km/t	144 km/t – 159 km/t
130 km/t	Hvis du kører mere end 30 % for stærkt på en motorvej med hastighedsbegrænsning på 130 km/t, har du overskredet frakendelsesgrænsen på 160 km/t, og får frakendt kørekortet betinget.

Kører du mere end 60 % for stærkt eller 160 km/t og derover i almindelig personbil mv., får du frakendt kørekortet betinget

Bøder og straffe ved for høj fart

Du kan få en bøde for at køre for stærkt. Størrelsen af bøden afhænger af, hvor mange procent du har overskredet hastighedsgrænsen med, og på hvilken type vej du kører.

Klip i Kørekortet

Fra 1. september 2005 giver det et klip i kørekortet at køre over 30% for stærkt. Foruden klippet får du også en bøde.

For motorveje med hastighedsgrænse på 100 km/t eller derover:

Kører du mere end 140 km/t på motorvejene, bliver der lagt et højhastighedstillæg oveni din bøde. Højhastighedstillæggets størrelse afhænger af hastighedsoverskridelsen.

Kører du 160 km/t eller derover, får du en betinget frakendelse af kørekortet - uanset om du kører på en 110 km/t eller en 130 km/t strækning.

På andre veje end motorveje

Overskrider du hastighedsgrænsen med mere end 30 %, kan du få en særlig skærpet bøde. Kører du mere end 60 % stærkere end det du må, får du en betinget frakendelse af dit kørekort.

Bilag 3 Oversigt over interviewsteder

Kontrolsted	hastighed	interviewsted
Esbjerg Politi		
Parkvej 28	50 km/t	i indkørsel
Ribevej i Hviddinge	50 km/t	i vejsiden
Ribe landevej ved 9,2 km	80 km/t	i indkørsel
Ringkøbingvej 52,5 km	80 km/t	v/rasteplads
Lunde Hovedvej ved 15,4 km	80 km/t	v/bondegård
Koldingvej ved Plougstrup Møllevej	80 km/t	v/bondegård
Tingvejen ved 17,1 km	80 km/t	i vejsiden
Gladsaxe politi		
Ring 3, ved Vestforbrænding	80 km/t	v/rasteplads
Gladsaxevej v/Mars Alle	50 km/t	i vejsiden
Roskildevej v/Baldersbuen	80 km/t	v/busstop
Haderslev Politi		
Christianfeldvej of. Nr. 46	50 km/t	v/sportshal
Ribevej v/Rødebro	80 km/t	v/Vendersvold
Hørsholm politi		
Frederikssundsvej v/Kongshøjg.	80 km/t	ved busstop
Bistrupvej 38, Birkerød	50 km/t	i vejsiden
Københavnsvej 30,2, Hillerød	80 km/t	v/rasteplads
Odense Politi		
Ottetupvej ved 6,8 km	80 km/t	i vejsiden
Volderslevvej 75	50 km/t	i indkørsel
Søndersø skov	80 km/t	v/rasteplads
Assensvej	80 km/t	v/markvej
Randers Politi		
Viborgvej 339	80 km/t	i vejsiden
Dronningb. Boulevard nr. 70	50 km/t	v/T-kryds
Roskilde politi		
Frederiksborgvej ved 4,8 km	80 km/t	v/rasteplads
Ringstedvej 71 A	50 km/t	i vejsiden
Køgevej ved Skalstrup	80 km/t	v/vejkryds

Ålborg Politi	hastighed	interviewsted
Thisted landevej ved 9,1 km	80 km/t	i vejsiden
Hobrovej v/Ærtebjerg	80 km/t	v/indkørsel
Hadsundvej 150	50 km/t	i vejsiden

Århus Politi	hastighed	interviewsted
Viborgvej nr. 22/Århus Universitet	50 km/t	v/sidevej
Grenåvej, rute 15 v/3 km	80 km/t	i vejsiden

Bilag 4 Tabeller vedrørende kapitlet: Resultater – alle interviewede bilister

Tabel 1. Bilisternes svar på spørgsmålet: Hvad var den vigtigste årsag til, at du kørte for hurtigt?

	Antal	Procent
Tænkte ikke over hastigheden	81	38
Jeg havde travlt	55	26
Vejforholdene	22	10
Overhaling	15	7
Kørte som de andre	9	4
Ingen grund til at køre for hurtigt	11	5
Andre årsager	20	9
I alt	213	100

Tabel 2. Bilisternes svar på spørgsmålet: Hvad kunne få dig til at overholde hastighedsgrænsen her eller på lign. strækninger?

	Antal	Procent
Politikontrol	43	20
Bøde/højere bøde	25	12
Klip i kørekort	15	7
Ændret vejudformning	43	20
Ændret skiltning	24	11
Kampagne/info	13	6
Hæve grænsen	12	6
Ikke noget	9	4
Fartalarm/speederklods	3	1
Overholder normalt	6	3
Ved ikke	16	8
Andet	4	2
I alt	213	100

Tabel 3. Vurdering af egen hastighed

	Antal	Procent
Ved ikke	63	30
Overvurderede	7	3
Kendte egen hastighed	22	10
Troede de overholdt hastighedsgrænsen	10	5
Undervurderede	80	38
Vidste de kørte for hurtigt	31	15
I alt	213	101

Tabel 4. Bilisternes vurdering af den generelle hastighedsgrænse i byområder

	Antal	Procent
Passende	163	77
For lav	19	9
For lav/høj nogen steder	31	15
I alt	213	100

Tabel 5. Bilisternes vurdering af den generelle hastighedsgrænse på landevej

	Antal	Procent
Passende	46	22
For lav	117	55
For høj	1	0
For lav/høj nogen steder	48	23
Ved ikke	1	0
I alt	213	100

Tabel 6. Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen?

	Antal	Procent
0-9 km/t	138	65
10 km/t	52	24
Mere end 15 km/t	14	7
Efter forholdene	9	4
I alt	213	100

Tabel 7. Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen?

	Antal	Procent
0-9 km/t	131	62
10 km/t	57	27
Mere end 15 km/t	14	7
Efter forholdene	11	5
I alt	213	100

Tabel 8. Hvis du kører, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t, hvor meget er det så ok at køre over grænsen?

	Antal	Procent
0-9 km/t	47	22
10 km/t	46	22
Mere end 15 km/t	100	47
Efter forholdene	19	9
Ved ikke	1	0
I alt	213	100

Tabel 9. Hvad er en uansvarlig høj hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t?

	Antal	Procent
Over 50 km/t	32	15
60 km/t	42	20
65-79 km	83	39
80 km/t eller derover	31	15
Efter forholdene	19	9
Ved ikke	6	3
I alt	213	100

Tabel 10. Hvad er en uansvarlig høj hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t?

	Antal	Procent
Over 60 km/t	36	17
70 km/t	43	20
75-79 km	23	11
80 km/t eller derover	85	40
Efter forholdene	20	9
Ved ikke	6	3
I alt	213	100

Tabel 11. Hvad er en uansvarlig høj hastighed, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t?

	Antal	Procent
Over 80 km/t	12	6
90 km/t	16	8
92-99 km/t	12	6
100-129 km/t	117	55
130 km/t og derover	21	10
Efter forholdene	29	14
Ved ikke	6	3
I alt	213	100

Tabel 12. Kunne du tænke dig at få installeret en fartalarm for at undgå bøder?

	Antal	Procent
Ja	69	35
Nej	89	45
Måske	22	11
Har allerede en	14	7
Uoplyst/ved ikke	4	2
I alt	198	100

* 15 bilister fik ikke stillet spørgsmålet

Tabel 13. Svar på spørgsmålet: Hvor ofte kører du?

	Total	Procent
en eller flere gange om ugen	5	2
en eller flere gange om måneden	207	97
uopl	1	1
I alt	213	100

Tabel 14. Kører normalt/ikke normalt på kontrolstrækningen

	Antal	Procent
kører normalt ikke her	50	23
kører dagligt/ofte her	163	77
I alt	213	100

Tabel 15. Svar på spørgsmålet: Hvis du plejer at køre her, kører du så normalt med samme hastighed, langsommere eller hurtigere end du gjorde i dag?

	Antal	Procent
efter forholdene	1	0
hurtigere	5	3
langsommere/lidt langsommere	72	44
pres fra andre presser farten op	1	1
samme	80	49
kører som de andre	1	1
uopl	1	1
ved ikke	2	1
I alt	163	99

dvs. kun svar fra de 77 % der plejer at køre på kontrolstrækningen

Tabel 16. Svar på spørgsmålet: Kørte du som privatperson eller erhvervsmæssigt?

	Antal	Procent
erhvervsmæssigt	82	38
privat	131	62
I alt	213	100

Tabel 17. Svar på spørgsmålet: Havde du passagerer i bilen, da du blev standset?

	Antal	Procent
ja en passager	43	20
ja to passagerer	8	4
ja fire passagerer	2	1
nej	160	75
I alt	213	100

Tabel 18. Svar på spørgsmålet: Hvor længe har du haft kørekort?

antal år	Antal	Procent
under 7 år	33	15
7-14 år	37	17
15 år og derover	142	67
uoplyst	1	0
I alt	213	100

Tabel 19. Svar på spørgsmålet: Havde du sele på, da du blev standset?

	Total	Procent
ja	193	91
nej	20	9
I alt	213	100

Tabel 20. Hvor gammel er den bil du kører i?

Årgang	Antal	Procent
1982-89	11	6
1990-99	73	38
2000-04	47	25
2005-07	60	31
I alt	191	100

Tabel 21. De interviewede bilisters civilstand

	Antal	Procent
enlig	46	22
gift/i parforhold	166	78
uopl	1	0
I alt	213	100

Tabel 22. De interviewede bilisters familief forhold

børn	Total	Procent
ja	96	45
nej	116	54
uopl	1	0
I alt	213	100

Bilag 5 Liste over de bilmærker som bilisterne kørte i ved kontrollen

Bilmærke	Antal	Total	Procent	Andel af bilmærke i 2006 (4)
Alfa Romeo	1			
Alfa Romeo 156	2	3	1,4	0,6
Audi	3			
Audi 03	1			
Audi 80	1			
Audi A3	2			
Audi A4	2			
Audi A4 2006	1	10	4,7	2,3
BMW	3			
BMW 520	1	4	1,9	1,7
Cherolet Matisse	1	1	0,5	0,1
Chrysler Voyer	1	1	0,5	0,2
Citroen	6			
Citroen 2x	1			
Citroen Berlingo	3			
Citroen C4	2			
Citroen C5	1			
Citroen Jumper	1			
Citroen Saxo	1			
Citroen Zantia	1	16	7,5	6,4
Daewoo Lanos	1	1	0,5	
Fiat Dukato	1			
Fiat Panda	1	2	0,9	4,5
Ford Escort	4			
Ford Fiesta	2			
Ford Mondeo	11			
Ford S max	1			
Ford Transit	1	19	8,9	8,8
Honda Civic	2			
Honda Schuttle	1	3	1,4	1
Hyundai Sonata	1			
Hyuandai	1	2	0,9	2,5
Jeep stor,dyr	1	1	0,5	0,03
Kia Carnival	1			
Kia Picanto	1			
Kia Sportage	1	3	1,4	1,1
Lexus	1	1	0,5	0,2
Mazda	2			
Mazda 3	1	3	1,4	4,8

Bilmærke	Antal	Total	Procent	Andel af bilmærke i 2006 (4)
Mercedes 190	1			
Mercedes C180	1			
Mercedes Off-roader	1			
Mercedes Sprinter	1			
Mercedes varebil	1			
Mercedes Vito	2	7	3,3	2,3
Mitshubitshi	1			
Mitsubishi Carisma	1			
Mitsubichi 1,6	1	3	1,4	2,0
Nissan	1			
Nissan Off-roader	1			
Nissan Primastar	1			
Nissan Primera	1	4	1,9	3,0
Opel	2			
Opel Astra	6			
Opel Astra stationcar	1			
Opel Caldbra	1			
Opel Corsa	2			
Opel Escort	1			
Opel Kadet	2			
Opel Omega	1			
Opel Sport	1			
Opel Vectra	3			
Opel Zafira	1	21	9,9	8,8
Pegeout 306	1			
Pegeout 405	1			
Peugeot	4			
Peugeot 206	2			
Peugeot 306	3			
Peugeot 307	1			
Peugeot 406	2			
Peugeot 407	2			
Peugeot 607	1			
Peugeot Boxa	1			
Peugeot Partner	1	19	8,9	9,8
Range Rover 2000	1	1	0,5	0,2
Reaunault Megane	1			
Renault	1			
Renault kassevogn	1			
Renault tulingo	1			
Renualt Clio	1	5	2,3	3,0
Ssang Yong Rexton	1			
Sanyong off-roader	1	2	0,9	0,02
Seat	1			
Seat Altea	1	2	0,9	1,3

Bilmærke	Antal	Total	Procent	Andel af bilmærke i 2006 (4)
Skoda Fabia	2			
Skoda Felicia	1			
Skoda Octavia	3	6	2,8	3,9
Suzuki	1			
Suzuki	1			
Suzuki Grand	1			
Suzuki Grand Votarra	1			
Suzuki Swift	1	5	2,3	3,4
Saab	1	1	0,5	0,9
Toyota	5			
Toyota	1			
Toyota Avensis	3			
Toyota Carina	3			
Toyota Corolla	5			
Toyota Hiace	2			
Toyota Sportigan	1			
Toyota Sportsvan	2	22	10,3	10
Volvo 570	1			
Volvo 580 TC	1			
Volvo stationcar	1	3	1,4	3,1
VW	1			
VW Bora	1			
VW Golf	6			
VW Golf stationcar	1			
VW Golf TDI	2			
Golf diesel	1			
VW kassebil	1			
VW LT 35	1			
VW Passat	4			
VW Polo	2			
VW Sharan	1			
VW Tourant	1			
VW Tourant	1			
VW transporter	4			
VW Vento	1	28	13,1	12
ved ikke	2			
lille lastbil	1			
lille lastbil	1			
lækker bil	1			
kassebil	1			
Uoplyst	8	14	6,6	
I alt	213	213	100	