

Rapport

Kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand

En gennemgang af danske studier



Susanne Reindahl Rasmussen

Kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand – En gennemgang af danske studier

© VIVE og forfatterne, 2018

e-ISBN: 978-87-7119-562-0

Forsidefoto: Lars Degnbol

Projekt: 11284

VIVE – Viden til Velfærd

Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd

Herluf Trolles Gade 11, 1052 København K

www.vive.dk

VIVE blev etableret den 1. juli 2017 efter en fusion mellem KORA og SFI. Centeret er en uafhængig statslig institution, som skal levere viden, der bidrager til at udvikle velfærdssamfundet og den offentlige sektor. VIVE beskæftiger sig med de samme emneområder og typer af opgaver som de to hidtidige organisationer.

VIVEs publikationer kan frit citeres med tydelig kildeangivelse.

Forord

I denne udgivelse er der foretaget en gennemgang af studier, som har undersøgt danskernes kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand.

Det overordnede formål har været at vinde indsigt i kulturen og holdningerne til kørsel i påvirket og svækket tilstand, idet det vil kunne bidrage til vidensgrundlaget for undervisning på ANT-kurser (Alkohol-, Narko- og Trafikkursus). Kurserne er obligatoriske for bilister, der ønsker at generhverve eller bevare kørekortet efter en frakendelse grundet spirituskørsel, narkokørsel eller kørsel i anden form for svækket tilstand, fx som følge af påvirkning af medicin, træthed eller sygdom.

Styregruppen for ANT-kurser har ønsket en evaluering af ANT-kurserne med henblik på at få et grundlag for at iværksætte arbejdet med at revidere undervisningsplanen for ANT-kurserne. Nærværende litteraturgennemgang er foretaget af VIVE – Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd (tidligere KORA) som en del af VIVEs samlede evaluering af ANT-kurserne.

Rapporten Evaluering af kurser i alkohol, narko og trafik (ANT-kurser) kan læses ved at klikke [HER](#).

Notatet er udarbejdet af seniorprojektleder Susanne Reindahl Rasmussen, ph.d., MPH. Forsknings- og analysechef Pia Kürstein Kjellberg, ph.d., cand.scient.adm. har forestået den interne kvalitets-sikring i VIVE.

Pia Kürstein Kjellberg
Forsknings- og analysechef
VIVE Sundhed
2018

Indhold

Resumé	5
Ordliste og forklaring.....	6
1 Kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand	7
1.1 Baggrund og formål	7
1.2 Indledning	7
1.3 Læsevejledning.....	12
2 Metode og datagrundlag.....	14
3 Resultater	16
3.1 Oversigt over inkluderede studier	16
3.2 Holdninger.....	19
3.3 Kultur.....	22
4 Sammenfatning på tværs.....	28
4.1 Diskussion af resultater.....	28
4.2 Konklusion	29
Litteratur	30
Bilag 1 Litteratursøgning	32

Resumé

VIVE (det tidligere KORA) har gennemgået en række studier om danskernes kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand.

Af litteraturgennemgangen fremgår det, at det er blevet mere uacceptabelt at køre spirituskørsel, ca. 99 % af danskerne finder det således uacceptabelt at køre i påvirket og/eller svækket tilstand. Næsten tre fjerdedele af danskerne angiver i overensstemmelse hermed, at de slet ikke drikker alkohol eller kun tillader sig at indtage én genstand, når de skal ud at køre.

Danskernes holdning til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand er imidlertid ikke i alle tilfælde i overensstemmelse med deres oplyste adfærd. Det er således mere end hver tiende, som angiver, at de ind imellem eller sjældnere har kørt spirituskørsel henholdsvis har kørt efter indtag af medicin med advarsel om at køre. Mere end halvdelen erkender, at de egentlig har været for trætte til at køre.

Dømte spiritusbilisters adfærd og holdninger til kørsel i påvirket tilstand beskrives gennem forskellige kulturer differentieret efter i) hyppighed af alkohol- og/eller stofindtag henholdsvis ii) kontrol af indtaget. Der synes at være en stærk sammenhæng mellem oplevelsen af spænding og spirituskørsel blandt unge dømte spiritusbilister.

Ordliste og forklaring

Anvendte forkortelser, termer og begreber	Forklaring
ANT-kursus (AT-kursus)	Kursus i alkohol, narko og trafik jf. §60 i Bekendtgørelse af færdselsloven (1). I 2014 blev kurser i alkohol og trafik (AT-kursus) suppleret med undervisning om narkotika, herefter ANT-kursus.
Dømte spiritusbilister	Fælles betegnelse for personer, som har modtaget dom for at have ført et motordrevet køretøj jf. bestemmelserne i §§ 53 og 54 (stk. 1-2) i Bekendtgørelse af færdselsloven (1).
Holdning	Personlig opfattelse eller vurdering af en bestemt sag eller sammenhæng jf. Den Danske Ordbog.
Kultur	Forestillingsverden, der kendetegner en bestemt befolkningsgruppe i en bestemt periode jf. Den Danske Ordbog.
Kørsel	At være fører af (køre) et motordrevet køretøj.
Kørsel i påvirket tilstand	Kørsel under påvirkning af spiritus og/eller bevidsthedsudvidende stoffer, som jf. bestemmelserne i §§ 53 (stk. 1-2) og 54 (stk. 1) i Bekendtgørelse af færdselsloven er strafbar (1).
Kørsel i svækket tilstand	Kørsel, hvor chaufføren er under indflydelse af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller medicin (opstemmende eller bedøvende midler) eller lignende årsager i en sådan grad, at det ikke er tilladt at føre et motordrevet køretøj jf. § 54 (stk. 2) i Bekendtgørelse af færdselsloven (1).
Spirituskørsel	Ved spirituskørsel forstår vi i denne rapport kørsel under påvirkning af spiritus, som jf. bestemmelserne i §§ 53 (stk. 1-2) i Bekendtgørelse af færdselsloven er strafbar (1).

1 Kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand

1.1 Baggrund og formål

I forbindelse med en forestående revision af undervisningsplanen for ANT-kurserne (alkohol-, narko- og trafikkurser) kan der være behov for at optimere kursusindhold og -materiale til kursets målgruppe samt kursets holdnings- og adfærdsændrende sigte.

Det overordnede formål med denne delundersøgelse er at vinde indsigt i danskernes kultur og holdninger til kørsel i påvirket og svækket tilstand¹, hvilket bl.a. vil kunne bidrage til vidensgrundlaget for undervisning på ANT-kurserne.

1.2 Indledning

Med henblik på at give et grundlag for forståelse af de inkluderede studier i litteraturgennemgangen beskriver vi indledningsvis i dette afsnit det lovmæssige grundlag for at tale om kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand samt betingelserne for krav om deltagelse i et ANT-kursus. Herefter følger en kortfattet beskrivelse af i) danskernes viden om risikoen ved kørsel i påvirket tilstand, ii) antal trafikuheld henholdsvis antal dræbte og tilskadekomne, som kan tilskrives kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand samt iii) antal fældende afgørelser for at køre spiritus-, narkotika- og medicinkørsel.

Lovgrundlag

I Danmark har det siden 1998 været forbudt at føre et motordrevet køretøj, når alkoholkoncentrationen i blodet overstiger 0,50 promille. Af gældende færdselslov fremgår det også, at det er forbudt at føre/forsøge at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at føreren ikke er i stand til at køre på betryggende måde. Det fremgår yderligere, at det ikke er tilladt at køre under påvirkning af bevidsthedsudvidende stoffer som er farlige for færdselssikkerheden. Det er endvidere ikke tilladt at køre, hvis man som følge af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller indtagelse af medicin eller af lignende årsager ikke kan føre køretøjet på fuldt betryggende måde (§§ 53-54, stk. 1-2 i Bekendtgørelse af færdselsloven (1)).

Bilister, der på grund af kørsel i påvirket eller svækket tilstand har fået kørselsforbud eller betinget eller ubetinget frakendelse af kørekortet efter overtrædelse af § 53 og/eller § 54, stk. 1 eller 2, skal gennemgå et ANT-kursus (jf. § 60 i Bekendtgørelse af færdselsloven) (1), før de kan generhverve deres kørekort. Formålet med kurset er, jf. Rigspolitiets pjece om kurset, at skabe bedre vaner, så kørsel i påvirket eller svækket tilstand undgås (2).

Risikovurdering

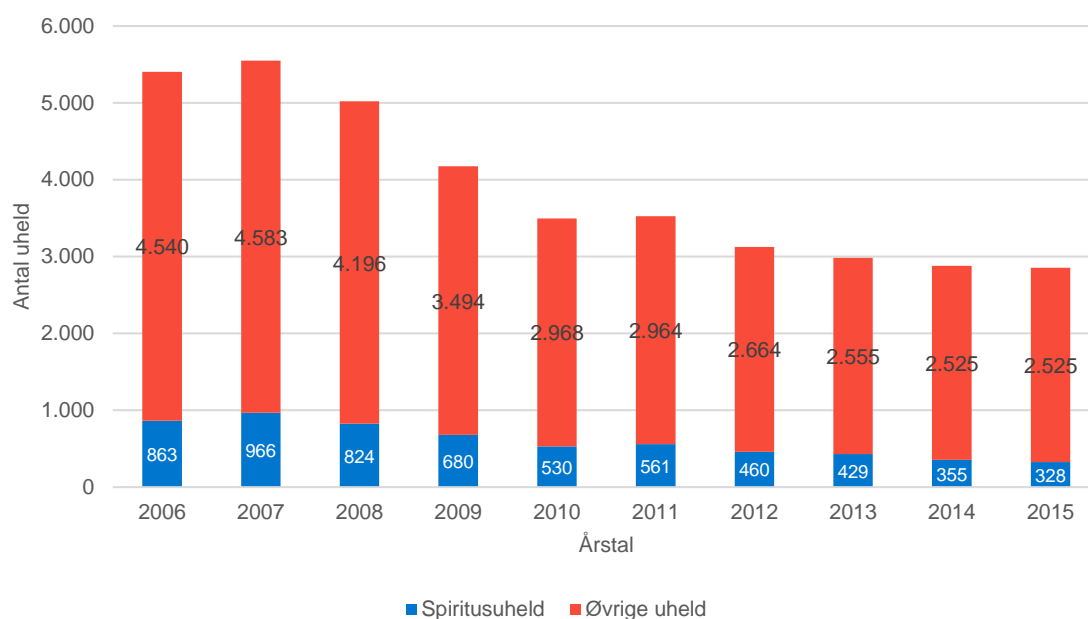
De fleste danskere kender promillegrænsen (3) samt er vidende om, at der er risiko forbundet med at køre i påvirket tilstand. Det fremgår således af en spørgeskemaundersøgelse fra 2015, at 86 % af de danske respondenter er enige i, at kørsel under indflydelse af alkohol henholdsvis stoffer øger risikoen for en ulykke, og samme andel er enige i, at det er vanskeligt at reagere hensigtsmæssigt i en farlig situation, hvis man er under påvirkning af alkohol (4).

¹ Anvendte termer og forklaring heraf fremgår indledningsvis i kapitel **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.** om metode- og daggrundlag.

Antal ulykker samt antal dræbte og tilskadekomne

I Danmark er der statistisk set mest bevågenhed på den del af trafikadfærden, som vedrører kørsel under påvirkning af spiritus. Det fremgår således af de årlige opgørelser i Danmarks Statistik, at antallet af spiritusulykker, som er kommet til politiets kendskab, er faldet med 69 % i perioden 2007-2016 (2007: 966 spiritusuheld; 2016: 303 spiritusuheld), mens det samlede antal færdselsuheld er faldet med 48 % i samme periode (2007: 5.549 uheld; 2016: 2.882 uheld) (se evt. Figur 1.1). Det betyder, at spiritusuheldenes andel af det samlede antal trafikuheld i denne tiårige periode er faldet fra 17 % til 11 % (5).

Figur 1.1 Antal trafikuheld fordelt på uhedsart og år



Note: * I opgørelserne indgår der det antal uheld, som er kommet til politiets kendskab.

Kilde: Statistikbanken, UHELDK7 (5).

Det fremgår yderligere, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i spiritusuheld er for nedadgående, samtidig med at antallet falder kraftigere end antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken generelt. Således udgjorde antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i spiritusuheld i 2007 19 % af samtlige dræbte og alvorligt tilskadekomne versus 10 % i 2016 (6).

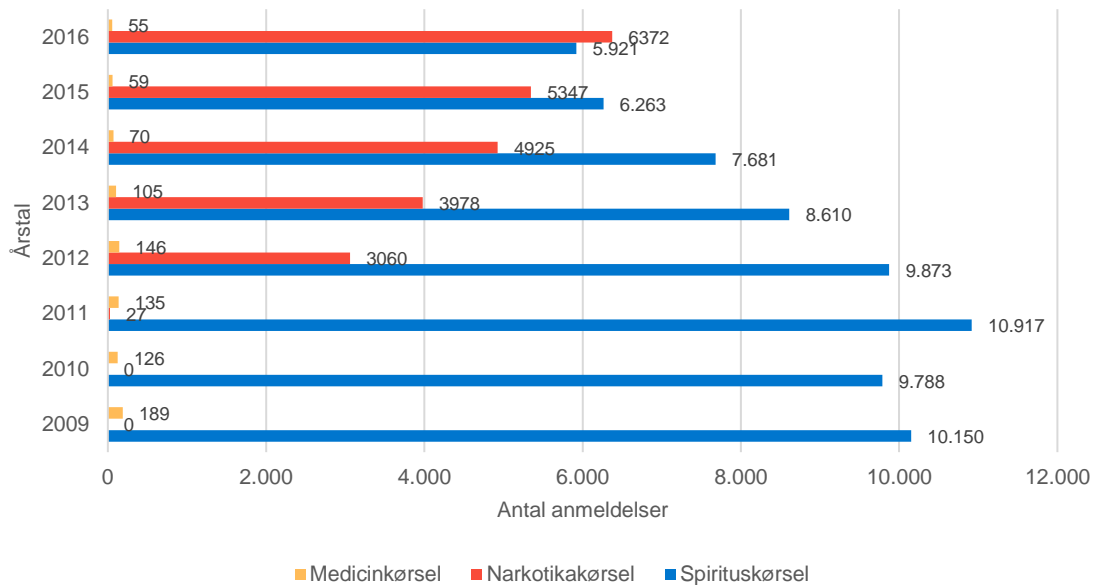
Vi har ikke kendskab til tilsvarende opgørelser af antal trafikuheld og dødsfald i trafikken, som kan tilskrives indtagelse af narkotika, medicin m.m. Det fremgår dog af Færdselskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020, at det samlet set vurderes, at 25 % af alle dødsulykker i 2010-2011 er sket under påvirkning af alkohol, mens tallene for narkotika og medicin er meget små (7).

Antal anmeldelser og fældende afgørelser

Det er ikke muligt at opgøre forekomsten af kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand. Af politiets opgørelser af i) antal anmeldelser henholdsvis ii) antal fældende afgørelser for spiritus-, narkotika- og medicinkørsel kan man dog få et indblik i, hvor mange der er sigtet henholdsvis blevet dømt for disse forseelser.

I den efterfølgende Figur 1.2 ses antallet af anmeldelser (sigtelser) for kørsel i påvirket eller svækket tilstand fordelt på år.

Figur 1.2 Antal anmeldelser af spiritus-, narkotika- og medicinkørsel fordelt på år (2009-2016)



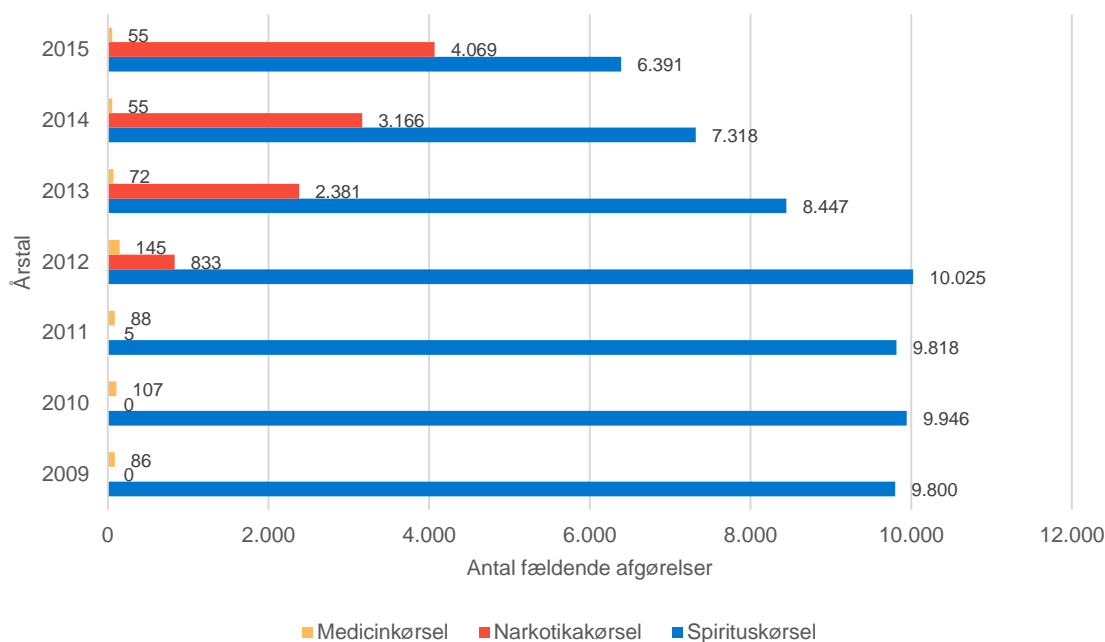
Kilde: Politiets nationalstrategiske analyse fra 2017 (8).

Det fremgår af Figur 1.2, at antallet af sigtelser for kørsel under påvirkning af narkotika er steget til mere end det dobbelte i perioden 2012-2016 (2012: 3.060 anmeldelser; 2016: 6.372 anmeldelser). Ifølge politiets beskrivelse afspejler det øgede antal sigtelser til en vis grad politiets adgang til bedre redskaber (narkometre)² og dermed mere effektiv kontrolindsats (8, 10). Det fremgår yderligere af beregninger baseret på Figur 1.2, at antallet af anmeldelser for spirituskørsel er faldet med 46 % i perioden 2011-2016 (2011: 10.917 anmeldelser; 2016: 5.921 anmeldelser). Desuden fremgår det, at antallet af anmeldelser for narkotikakørsel i 2016 er på niveau med antallet af anmeldelser for spirituskørsel.

I den efterfølgende Figur 1.3 ses antallet af fældende afgørelser for kørsel i påvirket eller svækket tilstand fordelt på år.

² Narkometret gør det muligt for politiet at foretage en screening for narkotika på stedet. I 2007 blev loven om nultolerance ved kørsel med euforiserende stoffer vedtaget (9). I 2011 kom narkometret på prøve i dansk politi og er siden udbredt til alle politikredse (10).

Figur 1.3 Antal fældende afgørelser for spiritus-, narkotika- og medicinkørsel fordelt på år.



Kilde: Figur 30 i politiets strategiske analyse fra 2016 (10).

Af Figur 1.3 fremgår det, at antallet af fældende afgørelser for narkotikakørsel er steget betydeligt i perioden 2009-2015 (2009: 0 fældende afgørelser for narkotikakørsel versus 4.069 afgørelser i 2015), hvorimod antallet af fældende afgørelser for spirituskørsel er faldet i samme periode (2009: 9.800 fældende afgørelser for spirituskørsel versus 6.391 afgørelser i 2015). Det betyder, at andelen af fældende afgørelser for narkotikakørsel i 2015 udgjorde knap 40 % af alle fældende afgørelser, idet antallet af fældende afgørelser for medicinkørsel er ubetydeligt i denne sammenhæng (i alt 55 afgørelser i 2015) (10).

Der skal gøres opmærksom på, at det – på det foreliggende grundlag – ikke er muligt at afgøre, om det faldende antal afgørelser for spirituskørsel er udtryk for en mindsket forekomst af spirituskørsler eller en reduceret indsats fra færdselspolitiet.

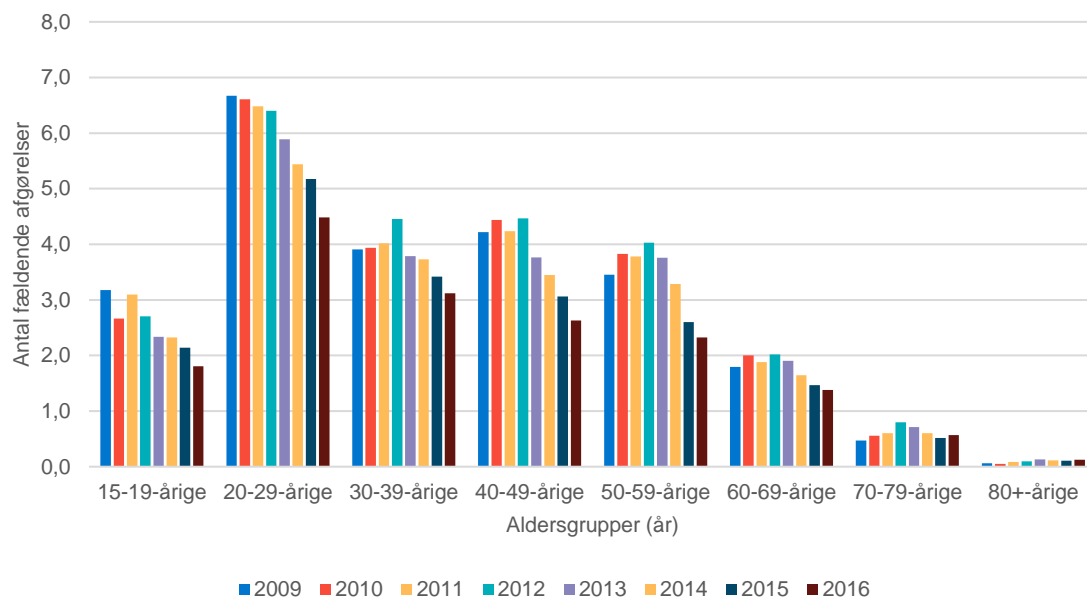
Køns- og aldersfordeling

På basis af udtræk fra Danmarks Statistik fremgår det, at antallet af fældende afgørelser for spirituskørsel i 90-91 % af tilfældene forekommer blandt mænd i perioden 2009-2016 (5.670-8.407 fældende afgørelser blandt mænd versus 588-819 afgørelser blandt kvinder). Det kan endvidere beregnes, at knap en tredjedel af alle fældende afgørelser for spirituskørsel i 2016 forekom blandt mænd i gruppen af 20-29-årige³ (11).

I den efterfølgende Figur 1.4 er antal fældende afgørelser for spirituskørsel blandt mænd opgjort pr. 1.000 indbyggere for perioden 2009-2016. Dette giver en mulighed for at sammenligne hyppigheden af afgørelser på tværs af aldersgrupper og årstal, idet der er taget hensyn til antallet af mænd i aldersgrupperne i de givne år.

³ Det er ikke muligt at foretage tilsvarende opgørelser ift. narkokørsel og medicinkørsel på de foreliggende datagrundlag i Danmarks Statistik.

Figur 1.4 Antal fældende afgørelser for spirituskørsel blandt mænd – opgjort pr. 1.000 indbyggere i perioden 2009-2016 fordelt på aldersgrupper

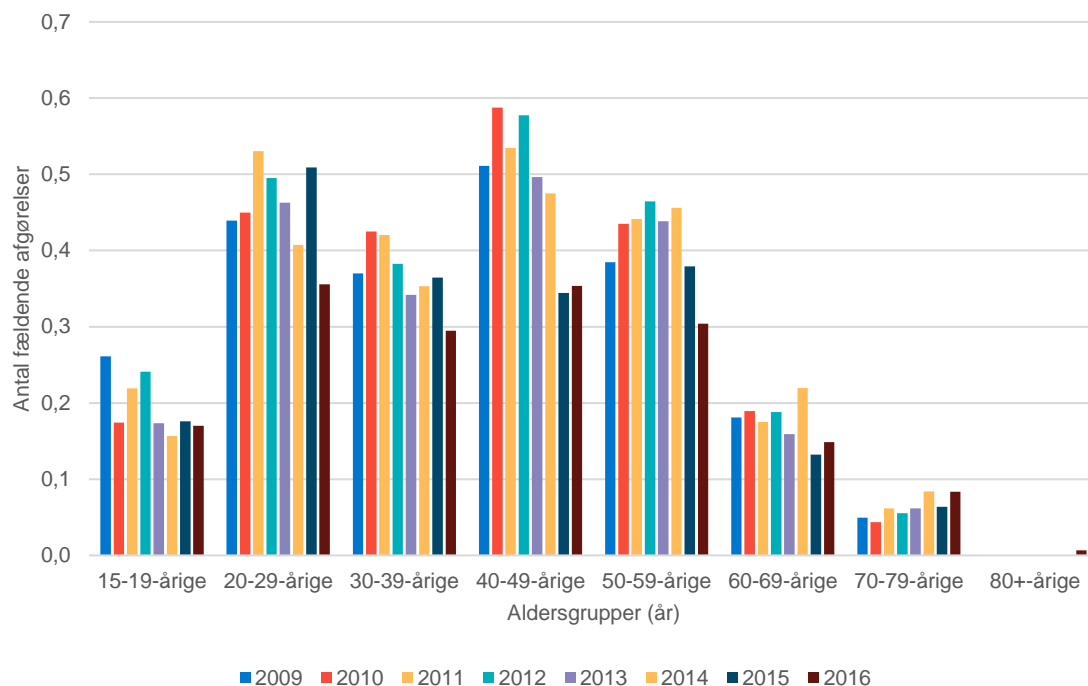


Kilde: VIVEs opgørelse baseret på STRAF40, Statistikbanken (11) og FOLK1A (3. kvartal i givne år), Statistikbanken (12).

Det fremgår af Figur 1.4, at antallet af fældende afgørelser pr. 1.000 indbyggere i alle årene (2009-2016) er højest blandt de 20-29-årige mænd. Det fremgår yderligere, at der er sket et fald i perioden i alle aldersgrupper fra de 15-19-årige til de 60-69-årige. Et sådant fald genfindes ikke blandt de to ældste aldersgrupper (de 70-79-årige og de 80+-årige), men her er antallet af fældende afgørelser pr. 1.000 indbyggere væsentlig mindre end i de yngre aldersgrupper.

I den efterfølgende Figur 1.5 ses en tilsvarende opgørelse af antal fældende afgørelser for spirituskørsel blandt kvinder opgjort pr. 1.000 indbyggere i perioden 2009-2016. Der skal gøres opmærksom på, at der er anvendt en anden enhed på y-aksen end for mændene. Dette skyldes det relativt lave antal fældende afgørelser blandt kvinder.

Figur 1.5 Antal fældende afgørelser for spirituskørsel blandt kvinder – opgjort pr. 1.000 indbyggere i perioden 2009-2016 fordelt på aldersgrupper



Kilde: VIVEs opgørelse baseret på STRAF40, Statistikbanken (11) og FOLK1A (3. kvartal i givne år), Statistikbanken (12).

Det fremgår af Figur 1.5, at det største antal fældende afgørelser pr. 1.000 indbyggere samler sig i fire aldersgrupper: de 20-29-årige, 30-39-årige, 40-49-årige og de 50-59-årige kvinder. Det fremgår yderligere, at der også er sket et fald for kvinderne i alle aldersgrupper fra de 15-19-årige til de 60-69-årige. Et sådant fald genfindes heller ikke blandt de to ældste aldersgrupper hos kvinderne (de 70-79-årige og de 80+-årige) – igen er antallet af fældende afgørelser pr. 1.000 indbyggere væsentligt lavere end i de yngre aldersgrupper, og antallet af fældende afgørelser blandt de 80+-årige kvinder er ligefrem negligeabelt i denne sammenligning.

1.3 Læsevejledning

Litteraturgennemgangen af kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand er struktureret i fire kapitler. I det første kapitel er der i afsnit 1.1 redegjort for baggrund for og formål med denne delundersøgelse i den samlede afrapportering. I afsnit 1.2 er der givet en introduktion til området mht. danskeres risikovurdering, antal ulykker forårsaget af kørsel i påvirket tilstand, antal dræbte og tilskadekomne som følge af kørsel under påvirkning af spiritus samt antal anmeldelser og fældende afgørelser.

I kapitel **Fejl! Henvissningskilde ikke fundet.** er den anvendte metode og data beskrevet. Det er også her, at anvendte begreber og termer, som er benyttet i dette litteraturstudie, er forklaret – de kan dog også findes i rapportens indledende forklaring af forkortelser og begreber. I kapitel **Fejl! Henvissningskilde ikke fundet.** præsenteres resultaterne. I afsnit 3.1 er der *først* en oversigt over de inkluderede studier – *herefter* formidles undersøgelsesresultater, som vedrører holdninger henholdsvis kulturen – blandt danskere generelt – og specifikt blandt dømte spiritusbilister. Endelig

følger der i kapitel 4 en tværgående sammenfatning af resultaterne samt diskussion af resultater og en konklusion.

2 Metode og datagrundlag

VIVE har i denne delundersøgelse foretaget en gennemgang af publicerede studier, som belyser kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand i Danmark.

I dette kapitel beskrives litteraturstudiets i) afgrænsning og fokus, herunder anvendte termer i afrapporteringen, ii) den gennemførte litteratursøgning og iii) den efterfølgende screening og inklusion af relevante undersøgelser.

Afgrænsning og fokus

Vi har foretaget en række afgrænsninger, der vedrører anvendelse af begreberne 'kultur', 'holdninger' og 'kørsel' og 'påvirket tilstand'. Vores forståelse af begreberne er som følger:

- *Kultur*: Forestillingsverden, der kendetegner en bestemt befolkningsgruppe i en bestemt periode jf. Den Danske Ordbog.
- *Holdninger*: Personlig opfattelse eller vurdering af en bestemt sag eller sammenhæng jf. Den Danske Ordbog.
- *Kørsel*: At være fører af (køre) et motordrevet køretøj.
- *Kørsel i påvirket tilstand*: Kørsel under påvirkning af spiritus og/eller bevidsthedsudvidende stoffer, som jf. bestemmelserne i §§ 53 (stk. 1-2) og 54 (stk. 1) i Bekendtgørelse af færdselsloven er strafbar (1).
- *Kørsel i svækket tilstand*: Kørsel, hvor chaufføren er under indflydelse af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller medicin (opstemmende eller bedøvende midler) eller lignende årsager i en sådan grad, at det ikke er tilladt at føre et motordrevet køretøj, som jf. § 54 (stk. 2) i Bekendtgørelse af færdselsloven (1).
- *Spirituskørsel*: Kørsel under påvirkning af spiritus, som jf. bestemmelserne i §§ 53 (stk. 1-2) i Bekendtgørelse af færdselsloven er strafbar (1).
- *Dømte spiritusbilister*: Fælles betegnelse for personer, som har modtaget dom for at have ført et motordrevet køretøj jf. bestemmelserne i §§ 53 og 54 (stk. 1-2) i Bekendtgørelse af færdselsloven (1).

Litteraturstudiet er således afgrænset til studier, der på forskellig vis berører eller mere udførligt beskriver og/eller analyserer kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand i Danmark. Vi har således ikke medtaget studier, hvor hovedformålet er at beskrive eller undersøge den generelle alkohol- og stofkultur i Danmark. Vi har også afgrænset os fra studier, hvor hovedformålet er at belyse den generelle trafikadfærd med fx høj hastighed og aggressiv kørsel etc.

Litteratursøgning

Der er indledningsvis foretaget en systematisk litteratursøgning i relevante danske og internationale databaser for videnskabelig litteratur. Med henblik på at indfange den grå litteratur på området er der efterfølgende suppleret med søgninger på relevante hjemmesider henholdsvis foretaget søgninger med søgemaskinen Google. Centrale aktører, som er blevet interviewet om krav og forventninger til ANT-kurserne, er yderligere blevet bedt om at udpege studier, der kan belyse ændringer af holdninger over tid i Danmark.

Søgningerne er baseret på anvendelse af såvel kontrollerede emneord (overvejende anvendt i fag-databaser) samt fritekst. Den søgte litteratur er tidsafgrænset til perioden 1. januar 2006 til primo

marts 2017 (søgningen er foretaget i perioden 27. februar – 3. marts 2017). Søgningerne med hensyn til historik, søgeord og afgrænsning er beskrevet nærmere i 0.

Screening for relevante referencer

Alle potentielt relevante referencer fra litteratursøgningen (72 i alt) er lagt i 'RefWorks' (referencehåndteringsværktøj). Referencerne er efterfølgende gennemlæst i 'full view' (titel og abstract) af forfatteren til litteraturstudiet. Ved gennemlæsning af titler og abstract er ikke-relevant materiale frasortet (58 referencer). De resterende 14 referencer er udskrevet med henblik på nærmere gennemlæsning og screening for relevans. På basis heraf er der yderligere frasortet 9 referencer. Der indgår således i alt 5 referencer fra litteratursøgningen. Der er yderligere fundet 2 referencer ved interview af en fagperson henholdsvis 2 referencer ved læsning af referencerne fra litteratursøgningen/sneboldsøgning.

3 Resultater

I dette kapitel er der indledningsvis en oversigt og præsentation af de inkluderede studier (afsnit 3.1). Herefter følger to afsnit med præsentation af studierne resultater vedrørende i) holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand (afsnit 3.2) henholdsvis ii) alkoholkulturen i den danske befolkning og blandt dømte spiritusbilister (afsnit 3.3). Endelig følger en tværgående sammenfatning, diskussion af resultaterne og en konklusion på litteraturstudiet (afsnit 4).

3.1 Oversigt over inkluderede studier

Vi har inkluderet ni referencer dækkende over seks studier, som på forskellig vis og i forskelligt omfang beskriver og/eller analyserer kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand i Danmark. I tre af referencerne er der afrapporteret holdninger (4, 13, 14), mens seks af referencerne har afrapporteret kulturen i forbindelse med kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand (15-20).

I boksene 3.1-3.5 giver vi en oversigt over de inkluderede studier, som på et givet tidspunkt har undersøgt kultur og holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand i Danmark. Vi giver her oplysninger om titlen på referencerne, forfattere, udgivelsesår, studiets formål og design, anvendte data i nærværende litteraturstudie samt studiets samarbejdspartnere. Boksene er ordnet efter emneområderne holdninger henholdsvis kultur.

3.1.1 Studier, der belyser holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand

Boks 3.1 Titel: Trafiksikkerhed ifølge danskerne – 5 paradokser om sprit og fart i trafikken v/Mandag Morgen (ID nr. 1)

Forfattere: Jensen KJ, Frydkjær T, Fisker L.

Udgivelsesår: 2011.

Formål: At undersøge danskernes holdning til trafiksikkerhed med henblik på at skabe debat om trafiksikkerhed og sætte emnet på dagordenen.

Design: Fokusgruppeinterview* samt et websurvey. Data er indsamlet i oktober 2010 via internettet via Userneeds' Danmarkspanel. Der indgår i alt 3.064 18-65-årige personer i surveyet (2.747 har kørekort til bil). Data er vægtet med køn, alder, uddannelse og religion med henblik på at opnå repræsentativitet for befolkningen i relation til disse dimensioner**.

Anvendte data: Projektets surveydata om danskernes holdning til spirituskørsel samt vurderingen af egen og andres adfærd samt citater fra den kvalitative del af undersøgelsen.

Samarbejdspartnere: Rapporten er udarbejdet af Mandag Morgen. Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført af Userneeds, mens Rådgivende Sociologer har afholdt fokusgrupperne. Rapporten er udgivet af TrygFonden og Mandag Morgen.

Note: * Fokusgruppeinterviewene var et af udgangspunkterne for at udforme spørgsmålene i surveyet.

** Formentlig som følge heraf anvendes betegnelsen 'danskere' i rapportens præsentation af data.

Kilde: Baseret på Jensen (13).

Boks 3.2 Titler:

- 1) Kørsel under indflydelse af alkohol og stoffer* – ESRA** tematisk rapport nr. 2 (ID nr. 2)
- 2) Distraction og træthed* – ESRA tematisk rapport nr. 3* (ID nr. 3) – begge v/ESRA***

Forfattere: Stürmer YA (ID nr. 2) henholdsvis Trigoso J, Areal A & Pires C (ID nr. 3)

Udgivelsesår: 2016 henholdsvis 2016.

Formål: At beskrive holdninger og meninger om trafikanters kørsel med nedsat køreevne****.

Design: Der er i 2015 gennemført et online-survey (computer-assisteret webinterview) i 17 europæiske lande med indsamling af sammenlignelige nationale data. I den danske del af undersøgelse indgår der i alt 1.077 18+-årige respondenter. Aldersfordeling: 20 % 18-34-årige, 36 % 35-54-årige henholdsvis 44 % 55+-årige. Kønsfordeling: 55 % mænd og 45 % kvinder. 76 % af respondenterne er regelmæssigt bilister (har kørekort + kørt minimum 1.500 km inden for de seneste seks måneder).

Anvendte data: Projektets surveydata fra de danske respondenter holdninger til usikker trafikadfærd og selvoplyst kørsel i påvirket tilstand.

Samarbejdspartnere: Projektet blev initieret af det belgiske 'Road Safety Institute' i 2015. Rådet for Sikker Trafik indgår bl.a. i det fælles europæiske partnerskab ved Jesper Sølund. Projektet er finansieret af partnernes egne midler.

Note: * Titlerne er oversat fra engelsk.

** European Survey of Road Users' Safety Attitude.

*** Rapporterne har forskellige forfattere, men udgives under den fælles betegnelse ESRA-projektet.

**** Efter indtagelse af alkohol, narkotika eller medicin med advarsel om kørsel.

Kilde: Baseret på Stürmer (4) henholdsvis Trigoso (14).

3.1.2 Studier, der belyser kulturen i forbindelse med kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand

Boks 3.3 Titel: Rusmidler i Danmark – forbrug, holdninger og livstil v/Danmarks Statistik (ID nr. 4)

Forfattere: Danmarks Statistik

Udgivelsesår: 2013

Formål: At undersøge danskernes forbrug af og holdninger til rusmidler samt den tilknyttede livsstil.

Design: Undersøgelsen er gennemført som en kombination af webbaseret survey og telefoninterview. Den samlede undersøgelsespopulation bestod af 8.004 personer, som tilfældigt blev udtrukket blandt danskere i alderen 15-79 år. Data er indsamlet i september/oktober 2011. Der indgår i alt 5.133 personer i undersøgelsen, svarende til en svarprocent på 64. Data er vejret på plads, så den svarer til den danske befolkning på basis af oplysninger som køn, alder, indkomst, uddannelse, etnicitet, familietype og flytteoplysninger.

Anvendte data: Undersøgelsens surveydata om respondenternes selvrapporterede adfærd i forbindelse med at være passagerer i en bil, hvor chaufføren har haft et for højt alkoholindtag til bilkørsel.

Samarbejdspartnere: Danmarks Statistik har gennemført undersøgelsen, som er finansieret af Center for Rusmiddelforskning, School og Business and Social Science, Aarhus Universitet.

Kilde: Baseret på Danmarks Statistik (15).

Boks 3.4 Titler:

- 1) **Evaluering af spritkampagnen 2008-2015 (ID nr. 5)**
- 2) **Evaluering af spritkampagnen 2016 (ID nr. 6) – begge v/Epinion**

Forfattere: Epinion

Udgivelsesår: 2015 henholdsvis 2016

Formål: At evaluere spritkampagnerne 2008-2015 henholdsvis 2016.

Design: Surveyet i 2015 henholdsvis 2016 er udført blandt ca. 2.000 danskere i alderen 15-60 år. Data er indsamlet i perioden 29. juni-10. juli 2015 henholdsvis 30. juni-17. juli 2016. Svarprocenten er 70 % i 2015 henholdsvis 80 % i 2016. Respondenter, som tidligere har svaret på spørgsmål i relation til spritkampagnerne, er frasorteret. For begge undersøgelser gør det sig gældende, at 64 % af respondenterne kører bil mindst 2-3 dage om ugen, mens 10 % ikke har kørekort. Data er vejet på plads, således at resultaterne er repræsentative på køn, alder og region.

Anvendte data: Projektets surveydata om respondenternes selvrapporterede adfærd i forbindelse usikkerhed om eventuelt for højt alkoholindtag til bilkørsel.

Samarbejdspartnere: Analyse- og rådgivningsvirksomheden Epinion har evalueret spritkampagnerne for Rådet for Sikker Trafik.

Kilde: Baseret på Epinion (16,17).

Boks 3.5 Titler:

- 1) **De bedste chauffører i verden – spirituskørsel og risikovurdering* (ID nr. 7)**
- 2) **Selvstyring, kontrol og tab af kontrol blandt spiritusbilister* (ID nr. 8)**
- 3) **Risiko, kontrol og egen identitet: Unge spiritusbilisters oplevelser med kørsel under påvirkning af alkohol og stoffer* (ID nr. 9) – alle v/SFI og Sociologisk Institut, Københavns Universitet**

Forfattere: 1) Fynbo L. og Järvinen M (ID nr. 7), 2) Järvinen M og Fynbo L (ID nr. 8), 3) Fynbo L (ID nr. 9).

Udgivelsesår: 1) 2011, 2) 2011 henholdsvis 3) 2014.

Formål: 1) At analysere risikoadfærden blandt en gruppe af dømte spiritusbilister**, som har kørt i påvirket tilstand. 2) At analysere kørsel under påvirkning af alkohol og stoffer fra et styringsmæssigt perspektiv, 3) At undersøge, hvordan unge danske spiritusbilister forholder sig til risikoen ved kørsel i påvirket tilstand.

Design: Studiet er baseret på kvalitative interview af 25 personer, der er dømt for at køre i påvirket tilstand. De var alle deltagere i et obligatorisk kursus i alkohol- og trafik (A/T-kursus) på tidspunktet for interview. Deltagerne kommer fra tre forskellige kursuslokaliteter inden for den samme region. Studiet er gennemført i 2010.

Anvendte data: Resultater og sammenfatninger af de kvalitative interview.

Samarbejdspartnere: Studiet er gennemført af SFI og Sociologisk Institut på Københavns universitet.

Note: * Titlen er oversat fra engelsk.

** Fælles betegnelse for personer, som har modtaget dom for at have ført et motordrevet køretøj, jf. bestemmelserne i §§ 53 og 54 (stk. 1-2) i Bekendtgørelse af færdselsloven (1).

Kilde: Baseret på Fynbo og Järvinen (18), Järvinen og Fynbo (19) henholdsvis Fynbo (20).

Det fremgår af boksene 3.1-3.5, at der i kortlægningen af danskernes holdning til kørsel i påvirket eller svækket tilstand både er gjort brug af surveys (ID nr. 2-3) eller en kombination af kvalitative og

kvantitative metoder (fokusgruppeinterview og survey) (ID nr. 1). Kulturen blandt danskere generelt – og unge spiritusbilister specifikt – er undersøgt med henholdsvis surveys (ID nr. 4-6) henholdsvis kvalitative interview (ID nr. 7-9).

Overordnet set bidrager studierne i større eller mindre grad med viden inden for et eller flere af følgende områder:

1. Accept af kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand (ID nr. 1-3)
2. Egen adfærd og vurderinger af andres adfærd efter indtagelse af alkohol, narkotika eller medicin med advarsel om kørsel (ID nr. 1-3)
3. Kulturen generelt blandt danskere og specifikt blandt dømte spiritusbilister (ID nr. 4-9).

3.2 Holdninger

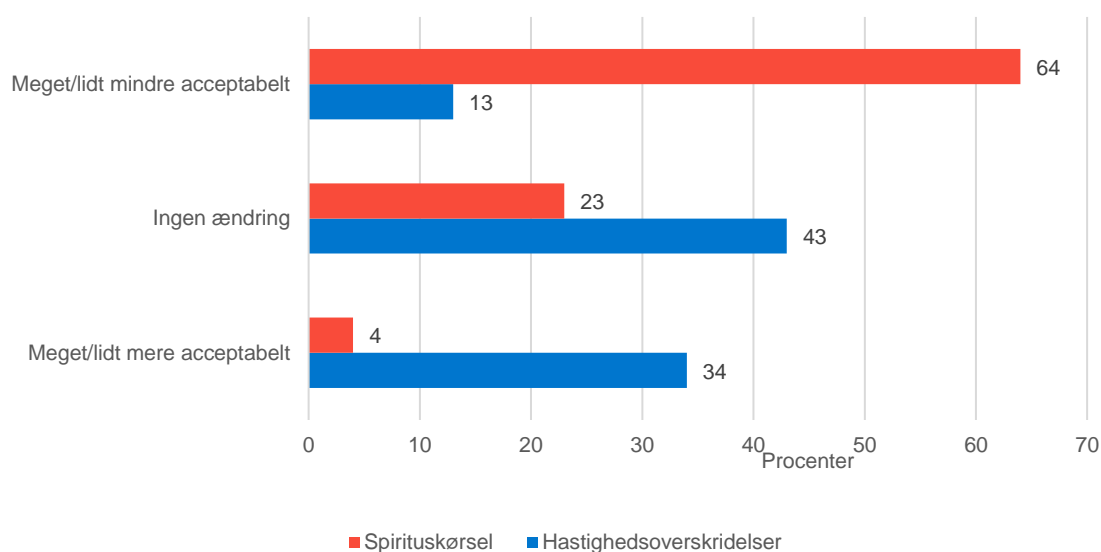
I dette afsnit beskriver vi studierne resultater i forhold til i) accepten af at køre i påvirket eller svækket tilstand henholdsvis ii) egen adfærd og/eller egne vurderinger af andres adfærd efter indtagelse af alkohol, narkotika eller medicin med advarsel om kørsel, som det fremgår af studierne fra Mandag Morgen (13) henholdsvis ESRA (4,14).

3.2.1 Mandag Morgens undersøgelse

Accept af kørsel i påvirket tilstand

Af Mandag Morgens survey fremgår det, at spirituskørsel (hvis man har drukket mere alkohol end tilladt) i stigende grad falder uden for de fælles normer for acceptabel adfærd i trafikken i Danmark (13). I Figur 3.1 ses danskernes vurderinger af, hvorvidt spirituskørsel er blevet mere eller mindre acceptabelt – resultaterne er sammenholdt med accepten af hastighedsoverskridelser.

Figur 3.1 Er sprit og fart blevet mere eller mindre* acceptabelt fordelt på forseelsestype? (procenter). 2011.



Note: * I resultatformidlingen er der ikke angivet et specifikt tidspunkt for, hvor lang tid tilbage i tiden respondenterne skal tænke ved angivelsen af 'mere eller mindre' acceptabelt.

Kilde: Jensen et al. (13).

Det fremgår af Figur 3.1, at næsten to tredjedele af danskerne er af den opfattelse, at det er blevet mindre acceptabelt at køre bil, hvis man har drukket mere alkohol end tilladt. Til sammenligning er det kun 13 %, der mener, at det er blevet mindre acceptabelt at køre for stærkt.

Det fremgår yderligere af to citater, som er taget fra de kvalitative data i Mandag Morgens undersøgelse, at spirituskørsel kan virke stigmatiserende:

Bare det at stille en bilist spørgsmålet: "Hvor meget har du drukket?" inden vedkommende sætter sig ind bag rattet, får ham selv til at tænke over det. Man har jo ikke lyst til at blive udstødt, fordi man kører spritkørsel. (Kvinde, 20 år, København). (13).

Jeg kender et par stykker, der godt kunne finde på at sætte sig fulde ind i en bil, og så får de godt nok også tørt på ... Folk har slet ikke lyst til at være venner med den person mere. (Kvinde, 20 år, København). (13).

Egen adfærd og vurdering af andres adfærd

Af Mandag Morgens undersøgelsesresultater fremgår det, at 15 % af danskerne tilsyneladende 'indimellem eller sjældnere' kører spirituskørsel (11 % af respondenterne angiver, at de 'meget sjældent' kører spirituskørsel). Det er tilsyneladende oftest en mand, der sidder bag rattet, når der køres spirituskørsel, idet der er 22 % af mændene henholdsvis 10 % af kvinderne, som angiver, at de har kørt spirituskørsel.

Det fremgår yderligere af undersøgelsen, at der er relativt stor forskel på, hvorledes danskerne vurderer den øvrige befolknings henholdsvis deres venners adfærd i forbindelse med indtagelse af spiritus og efterfølgende kørsel. En fjerdedel (24 %) af danskerne mener, at den gennemsnitlige bilist ofte kører spirituskørsel⁴, mens kun 3 % mener, at vennerne gør det – og ingen angiver, at de selv 'ofte eller meget ofte' kører spirituskørsel (13).

3.2.2 ESRA-projektet

Accept af kørsel i påvirket tilstand

Det fremgår af de danske undersøgelsesresultater fra ESRA-projektet, at respondenterne vurderer, at andre mennesker er mere villige til at acceptere spirituskørsel⁵ samt kombineret spiritus- og narkokørsel henholdsvis kørsel ved træthed⁶, end de selv er.

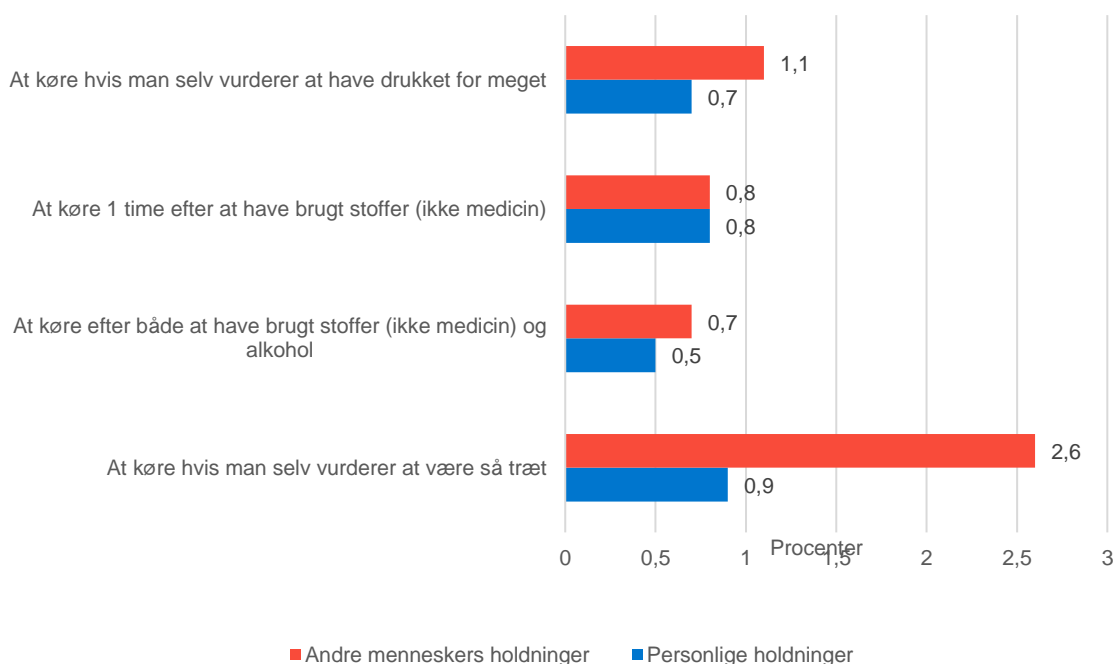
I Figur 3.2 ses respondenternes accept af at køre i påvirket tilstand i Danmark fordelt på alkoholkørsel og/eller narkokørsel samt kørsel, når man er træt.

⁴ Af Epinions survey fra 2015 fremgår det ligeledes, at 24 % kender en eller flere i deres omgangskreds, som de tror/ved, jævnligt kører spritkørsel (16).

⁵ I ESRA bruges termen 'drink-driving' om det at køre, hvis der er indtaget for meget alkohol. Dette har vi oversat til 'spirituskørsel'.

⁶ Herved forstås, at chaufføren er så træt, at vedkommende har svært ved at holde øjnene åbne.

Figur 3.2 Accept af spirituskørsel og/eller narkokørsel samt kørsel ved træthed* fordelt på andre menneskers og personlige holdninger (procenter). Danmark (2015).



Kilde: De tre første items er baseret på Stürmer, Y (4,14), mens det fjerde item er baseret på Trigoso et al (14).

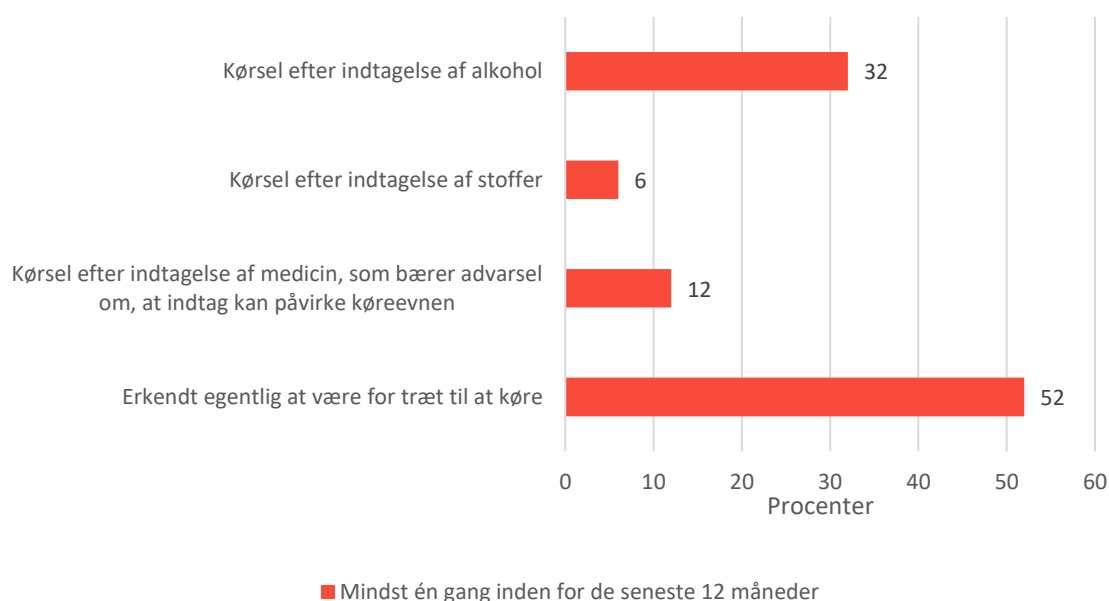
Af Figur 3.2 fremgår det, at det for 0,7 % af respondenterne er acceptabelt at køre alkohol-kørsel, mens respondenterne vurderer, at det er acceptabelt blandt 1,1 % af andre mennesker. Tilsvarende gør det sig gældende, at for 0,5 % af respondenterne er det acceptabelt at køre kombineret alkohol- og narkokørsel, mens de vurderer, at det er accepteret af 0,7 % af andre mennesker. Der ses ingen forskel imellem den personlig holdning og vurdering af andre menneskers holdning til at køre bil 1 time efter at have brugt stoffer. Der er imidlertid lidt større forskel på, hvor accepteret det er at køre, hvis man har svært ved at holde sig vågen. Det er således 0,9 % af respondenterne, der er af den personlige holdning, at det er acceptabelt at køre, selvom man er så træt, at det er svært at holde øjnene åbne, mens de vurderer, at det er acceptabelt for 2,6 % af andre mennesker.

Egen adfærd

Det fremgår også af resultaterne fra den danske del af ESRA-undersøgelsen, at det næsten er en tredjedel af respondenterne, som oplyser, at de har kørt efter indtagelse af alkohol, mens 5 % angiver, at de mindst én gang i de seneste 30 dage kan have overskredet den lovlige grænse for kørsel efter alkoholindtag. Det er dog mere end halvdelen af respondenterne, som angav, at de egentlig havde været for trætte til at køre.

I Figur 3.3 ses andelen af respondenter, som inden for de seneste 12 måneder har kørt efter indtagelse af henholdsvis alkohol, stoffer og medicin, som kan påvirke køreevnen, samt har kørt på trods af en erkendelse at være for trætte hertil.

Figur 3.3 Selvoplyst adfærd i forbindelse med indtagelse af alkohol, stoffer, medicin med advarsel om at køre samt træthed (procenter). Danmark (2015).



Kilde: Baseret på Stürmer (4) og Trigosó et al. (14).

Det fremgår af Figur 3.3, at den selvoplyste kørsel efter indtag af alkohol er større end efter indtag af stoffer (32 % versus 6 %). Mens andelen, som inden for de seneste 12 måneder har kørt efter indtag af medicin, som kan reducere køreevnen, ligger midt imellem (12 %) (4). Der er dog flest, som oplyser, at de har erkendt, at de egentlig var for trætte til at køre (52 %). Det fremgår yderligere af undersøgelsesresultaterne, at der var 74 %, som angav, at de var stoppet med at køre og havde taget en pause mindst én gang i samme periode, fordi de havde erkendt, at de var for trætte til at kunne køre (fremgår ikke af Figur 3.3) (14).

3.3 Kultur

I dette afsnit beskriver vi i) kulturen i den danske befolkning i forbindelse med eget og andres indtag af alkohol forud for eventuel efterfølgende kørsel og ii) kulturen blandt dømte spiritusbilister og deres opfattelse af kørsel i påvirket tilstand, som det fremgår af Danmarks Statistiks survey (15), Epinions survey (16, 17) henholdsvis studiet fra SFI/Sociologisk Institut på Københavns Universitet (18-20).

3.3.1 Danmarks Statistiks survey

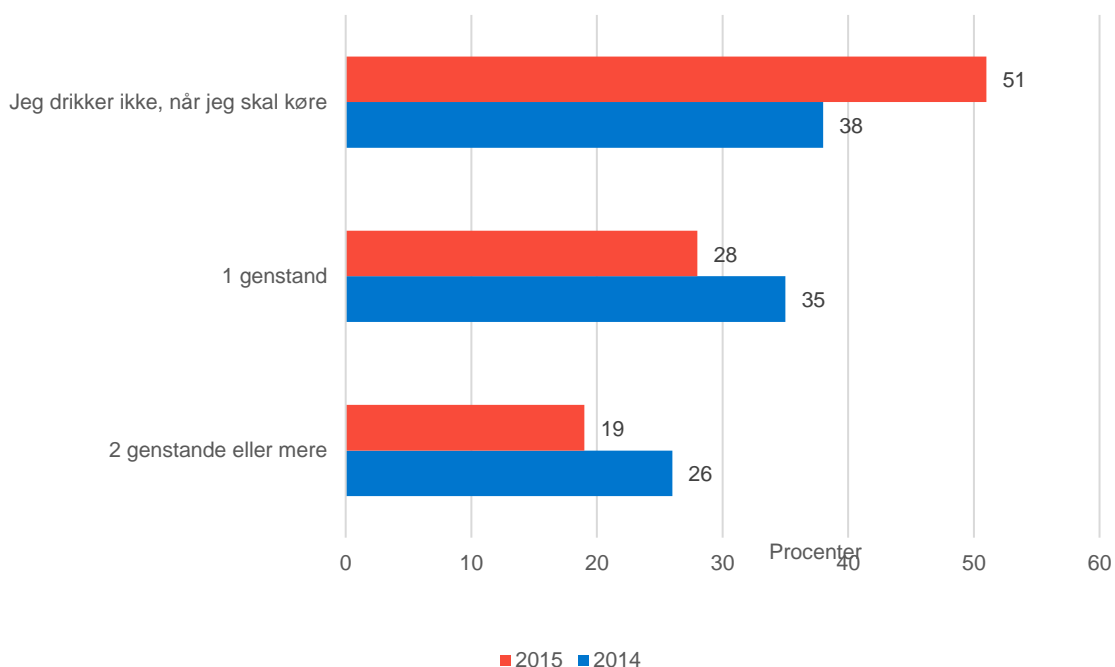
Af Danmarks Statistiks survey fra 2011 fremgår det, at der er danskere, som er passagerer i biler, hvor de er vidende om, at respondenterne har drukket for meget alkohol til at køre bil. Der er således 19 % af respondenterne, som rapporterer, at de har været passager i en bil, hvor chaufføren havde drukket for meget alkohol. Flere mænd (22 %) end kvinder (15 %) og flere i den yngre aldersgruppe har oplevet dette (15-29-årige: 24 % versus 30-45-årige: 21 %; 46-64-årige: 15 % henholdsvis 65+-årige: 15 %). Af de respondenter, der rapporterer at have været passager i en bil, hvor chaufføren havde drukket for meget alkohol, har 23 % oplevet dette inden for det seneste år (svarer til ca. 4 % af alle respondenter). Det gør sig især gældende blandt de yngste respondenter (15-29-årige: 51 % versus 30-45-årige: 16 %; 46-64-årige: 9 % henholdsvis 65+-årige: 6 %) samt blandt respondenter

med lavt uddannelsesniveau⁷ (lavt uddannelsesniveau: 35 % versus mellem uddannelsesniveau: 21 % henholdsvis højt uddannelsesniveau: 17 %) (15).

3.3.2 Epinions surveys

Det fremgår af Epinions survey fra 2015, at der blandt størstedelen af danskerne har udviklet sig en kultur, der indbefatter ikke at drikke alkohol eller at nøjes med en enkelt genstand, når de skal køre bil. I Figur 3.4 ses antallet af genstande, som man typisk tillader sig at indtage, når der skal køres hjem fra en sammenkomst.

Figur 3.4 Antal genstande, som danskerne typisk indtager, når der skal køres hjem fra en sammenkomst (procenter). Danmark (2014 og 2015).



Note: Det fremgår ikke af undersøgelsen, hvor lang tid forud for kørslen indtaget af alkohol finder sted.

Kilde: Epinion for Rådet for Sikker Trafik (2015) (16).

Af Figur 3.4 kan det beregnes, at der i 2015 er ca. 79 % af danskerne, som angiver, at de slet ikke drikker eller kun indtager én genstand, når de skal køre hjem. Det fremgår også, at der i 2015 er flere, som angiver, at de slet ikke drikker, når de skal køre, sammenlignet med 2014 (2015: 51 % versus 2014: 38 %). Det fremgår yderligere af figuren, at andelen, som indtager to eller flere genstande, når de skal køre, er reduceret fra 26 % i 2014 til 19 % i 2015 (16).

Af Epinions surveys fremgår det desuden, at nogle danskere kører bil og/eller er passagerer til trods for, at de er i tvivl om, hvorvidt der er drukket mere end tilladt – eller undlader at handle over for andre, som måske er for berusede til at køre bil:

- 12 % (n=1.535) angiver i 2016 at have kørt bil inden for det senest år, selvom de var i tvivl om, hvorvidt de havde drukket mere alkohol end tilladt (16 % af mændene henholdsvis 7 % af kvinderne) (17).

⁷ Ifølge rapporten: 'Lavt uddannelsesniveau: Op til 11 års skolegang', 'mellem uddannelsesniveau: Gymnasial-, erhvervsfaglig- eller kort videregående uddannelse'; 'højt uddannelsesniveau: Mellemlang- eller lang videregående uddannelse'.

- 18 % (n=1.535) angiver i 2016 at have kørt bil dagen efter en 'våd aften' inden for det seneste år, selvom de var i tvivl om, hvorvidt de stadig havde for meget alkohol i blodet til at køre (22 % af mændene henholdsvis 15 % af kvinderne; henholdsvis 9 % af de 56-65 årige versus 18-24 % i de øvrige aldersgrupper) (17).
- 11 % (n=2.000) angiver i 2016 at have været passager i en bil inden for det senest år, hvor de var tvivl om, hvorvidt føreren havde drukket mere end tilladt (17).

Af surveyet fra 2015 fremgår det, at 24 % af den danske befolkning har oplevet, at en person ville køre bil, selvom vedkommende muligvis havde drukket for meget til at køre (16). Resultaterne fra 2016 viser, at i de tilfælde, hvor respondenterne har været i tvivl om, hvorvidt en person havde drukket for meget til at køre bil efter et socialt arrangement (julefrokost, julehygge med gløgg eller lignende, juleaften og nytårsaften⁸), handler størstedelen forsvarligt. Der er dog 12 % (n=498), som angiver, at de ingenting gjorde i situationen, fordi de ikke syntes, at det var deres anliggende at blande sig (17).

3.3.3 SFI og Sociologisk Instituts studie af kulturen blandt dømte spiritusbilister

I dette afsnit belyser vi tre områder af kulturen blandt dømte spiritusbilister: i) deres forklaringer på og beskrivelser af risiko ved egen kørsel, ii) deres vurderinger af egen adfærd set i lyset af hyppighed og kontrol over eget forbrug af alkohol/stoffer og iii) den tætte sammenhæng mellem spænding og kørsel i påvirket tilstand blandt unge spiritusbilister.

Forklaringer og risikovurderinger af spirituskørsel

Blandt dømte spiritusbilisters synes der på tværs af aldersgrupperne at være en kultur, hvor der forud for indtag af spiritus ikke nødvendigvis gøres overvejelser over, *hvordan* spirituskørsel undgås. En eventuel risikovurdering ved egen spirituskørsel afholder øjensynligt heller ikke de dømte spiritusbilister fra at køre, idet de anser sig selv for at være sikre billister – selv når de er fulde.

På tværs af en gruppe på 25 dømte spiritusbilister, som via interview er blevet bedt om at reflektere over egen spirituskørsel og den dermed forbundne risiko ved denne adfærd, fremkommer der således fire typer af opfattelser/forklaringer på egen og/eller andres adfærd:

- En meget almindelig forklaring på spirituskørsel er: I situationen er spirituskørsel ikke en bevidst handling, og den er uden tanker for eventuelle konsekvenser, da vedkommende er for fuld til at gøre sig den form for overvejelser.
- En anden forklaring fremkommer ud af interviewene – undertiden fra de samme personer, som har givet den første forklaring: Spirituskørsel kan være forbundet med en bevidst og omhyggeligt planlagt handling med henblik på at styre risikoen ved spirituskørsel – typisk risikoen for at blive stoppet af politiet. I sådanne tilfælde er der strategier for, *hvordan* man skal køre (fx mere omhyggeligt og ikke alt for langsomt), *hvornår* og *hvor* man skal køre (fx ikke køre i weekenden, om natten eller på små veje) for dermed at minimere risikoen for opdagelse af politiet.
- En tredje opfattelse af egen spirituskørsel er, at de interviewede anser sig selv for at være sikre bilister, som (næsten) aldrig mister kontrollen over deres bil – selv når de er fulde.
- En fjerde opfattelse er, at spirituskørsel er en normal foreteelse, idet de interviewede er af den opfattelse, at det er en forholdsvis normal adfærd i den danske befolkning at køre bil i påvirket tilstand – især i det miljø, de selv kommer fra (18).

⁸ Hvor hyppigt dette samlet set er forekommende i 2016, fremgår ikke af undersøgelsesresultaterne.

Adfærd set i lyset af hyppighed og kontrol over eget forbrug

Det fremgår af andre resultater fra samme studie af 25 dømte spiritusbilister, at de dømte spiritusbilister og deres opfattelse af egen kørsel i påvirket tilstand kan inddeles i fire profiler på basis af to dimensioner: i) *hyppighed/forbrug af alkohol- eller for nogle fås vedkommende stofindtag* (fra dagligt til lejlighedsvis indtag) og ii) *kontrol af indtag* (fra ukontrolleret indtag til kontrolleret indtag i fritiden).

De fire profiler er som følger:

- *1. profil:* Regelmæssige storforbrugere af alkohol (heavy drinkers) eller stofbrugere, som anser sig selv for at være afhængige, hvorfor de opfatter deres kørsel i påvirket tilstand som en konsekvens af deres afhængighed og relaterer deres kørsel i påvirket tilstand til erfaringer med tab af kontrol over forbrug. (*Interview af 7 mænd i alderen 28-59 år – gennemsnitlig alder er 43 år*).
- *2. profil:* Personer, der regelmæssigt drikker, men påstår, at de både har kontrol over deres alkoholforbrug og deres spirituskørsel. For mændenes vedkommende er der tale om et højt alkoholforbrug, og kørsel i påvirket tilstand har stået på regelmæssigt i årevis. Disse mennesker synes at udtrykke modstand mod selv-restriktion, moderat alkoholindtag og sund livsstil i almindelighed. (*Interview af 5 mænd og 2 kvinder i alderen 28-69 år – gennemsnitlig alder er 52 år*).
- *3. profil:* Personer, som lejlighedsvis indtager flere former for stimulanser (multi-substance users) – flere af dem kombinerer et voldsomt episodisk alkoholindtag med illegale stoffer – og associerer deres spirituskørsel med en stærk følelse af tab af kontrol over forbruget. (*Interview af 5 mænd i alderen 27-39 år – gennemsnitlig alder er 27 år*).
- *4. profil:* Personer, som lejlighedsvis drikker/lejlighedsvis tager stoffer og giver udtryk for, at de har kontrol over deres forbrug samt begrænset erfaring med spirituskørsel. (*Interview af 4 mænd og 2 kvinder i alderen 20-41 år – gennemsnitlig alder er 26 år*).

I forhold til en eventuel effekt af alkohol- og trafikurset⁹ konstaterer forfatterne, at nogle deltagere er mere modtagelige end andre for budskabet om at være en ansvarlig bilist, som kan styre eget indtag uden autoriteters indblanding. Personer, som kan karakteriseres ved 2. profil (regelmæssige storforbrugere af alkohol, som fortsætter med at køre i påvirket tilstand), er formentlig dem, der er sværest at omvende gennem et A/T-kursus. For personer fra 3. profil, som har et periodisk voldsomt og ukontrolleret forbrug, vurderer forfatterne, at disse personer skal arbejde hårdt for at opnå selvkontrol og eventuelt om nødvendigt blive afholdende. Mens de vurderer, at midaldrende mænd karakteriseret ved 1. profil synes at være i en proces, der indbefatter ændringer af eget alkoholforbrug og kørsel i påvirket tilstand. Forfatterne ser to veje for personerne med 4. profil: Enten modnes de og ophører med deres risikoadfærd alternativt synes de på sigt at få en profil der ligner alkohol- og stofbrugerne i profil 3 (19).

Kulturen blandt yngre dømte spiritusbilister

Det fremgår af interview af 12 yngre dømte spiritusbilister af de i alt 25 interviewede personer, at de er en del af en kultur, hvor spænding og spirituskørsel er tæt forbundet. I de unges egne øjne reagerer de på urimelige sociale krav ved at skubbe sig selv i retning af en livsstil, hvor risiko er et positivt, selvforstærkende fænomen, og i hvilken konsekvenserne ved at tage en risiko er (i det mindste delvis) adskilt fra individet og hans eller hendes handlinger. Det fremgår yderligere af studiet, at de unge kan inddeles i tre grupper afhængigt af kulturer og holdninger til risikoen ved og

⁹ På tidspunktet for gennemførelsen af dette studie omfattede kurset ikke narkotika – det kom først til i 2014.

konsekvenserne af at køre under påvirkning af alkohol og stoffer¹⁰. Der er efterfølgende givet en kortfattet karakteristik af disse tre gruppers adfærd og holdninger til kørsel i påvirket tilstand.

Gruppe I: Kontrol på kanten

Unge i gruppe I kan karakteriseres ved at tilhøre en løst sammenknyttet social gruppe, i hvilken spirituskørsel, illegale stoffer og biler er dominerende. De unge kører ifølge egne udsagn hovedsagelig i påvirket tilstand i weekenderne mellem vennernes hjem og fester eller for at have det sjovt sammen med vennerne. Kørsel i påvirket tilstand i hverdagene foregår ifølge beskrivelserne i forbindelse med, at de kører til et nærliggende sted i forhold til bopælen for sammen med et par venner at sidde og drikke øl og snakke sammen i bilen.

De unge relaterer kørsel i påvirket tilstand til en umiddelbar og positiv fornemmelse med spænding. En af respondenterne giver udtryk for, at hun udmærket var klar over, at grænsen for lovlig kørsel var overskredet, men fordi hun udmærket 'vidste, hvordan hun skulle styre en bil, når hun var fuld', så valgte hun alligevel at køre efter indtagelse af måske ti drinks til en fest. De unge spiritusbilister bruger ifølge forfatterens analyse det sociale miljø som et fælles rum til at dele ideer og tanker i kombination med risikohandlinger og oplevelser af spænding.

Følelsen af at miste kontrol, som den opleves i forbindelse med arrestationen, er en udfordring for selvopfattelsen, og alle de interviewede giver udtryk for, at de ønsker at ophøre med spirituskørsel efter arrestationen. (*Interview af 3 mænd og 1 kvinde i alderen 20-32 år*).

Gruppe II: På kanten uden konsekvenser

De unge spiritusbilister i gruppe II er karakteriseret ved et stærkere fokus på umiddelbarheden ved 'action' sammenlignet med de yngre interviewpersoner i gruppe I. De unge i gruppe II kommer fra småbyer på landet, som de generelt betragter som kedelige, nedkørte eller rigide.

Retrospektivt ser de kørsel i påvirket tilstand som en måde at opnå et gys af spænding i tider med generelt kedelige og meningsløse sociale omstændigheder samt en måde at få sin vilje, bryde med så mange regler som muligt osv. De omfatter deres opvækst som værende begrænset i forhold til udfoldelsesmuligheder og oplever, at sådanne følelser kan deles med andre gennem indtagelse af alkohol, stoffer og risikohandlinger, som indbefatter kørsel i påvirket tilstand.

De unge i gruppe II kender konsekvenserne ved spirituskørsel. De fastholder dog, at de havde kontrol over situationen, selvom de blev arresteret. De relaterer således ikke deres arrestation til et kontroltab hos dem selv. De vurderer snarere arrestationen som værende betydningsløs – i stedet ser de action som værende det mest meningsfulde – til trods for mistet kørekort, tab af jobmuligheder m.m. De unge i gruppe II associerer således arrestationen med sociale problemer på et mere generelt niveau. De fortsætter derfor ikke blot med at drikke og køre efter arrestationen, men deres trang til at 'komme væk' er også øget. (*Interview af 3 mænd i alderen 26-35 år*).

Gruppe III: Over kanten

De unge spiritusbilister i gruppe III kan karakteriseres ved at udvise et endnu større negligering af de negative konsekvenser, der kan være ved at køre i påvirket tilstand. De er således fortsat med at køre spirituskørsel efter restitution efter de trafikuheld, de har været involveret i – hvoraf nogle har været af livstruende karakter.

¹⁰ Inddelingen er bl.a. inspireret af begrebet 'edgeworkers', som er udviklet af Lyng (21): Således bruger folk, der arbejder på kanten, risiko som et middel til følelsen af at være i kontrol og succesfuldt at opnå en følelse af at være i umiddelbar kontrol. Samtidig producerer folk, der arbejder på kanten, en følelse af selv-realiserende og fx selvbestemmelse.

De unge i denne gruppe tager øjensynligt ansvar for ulykkerne, som de har forårsaget og anser typisk ikke arrestationen som urimelig. De fokuserer imidlertid på, at kørsel i påvirket tilstand er gået godt i mange tilfælde, og erkender ikke, at ulykkerne er eksempler på tab af deres individuelle kontrol. (*Interview af 6 mænd i alderen 20-34 år*) (20).

4 Sammenfatning på tværs

I Danmark gennemføres der ikke årlige og systematiske undersøgelser af holdninger til kørsel i påvirket tilstand, hvorfor det kan være vanskeligt at belyse ændringer over tid. Dog fremgår det af et survey fra 2011, at det blandt danskerne generelt er blevet mindre acceptabelt at køre spirituskørsel og måske endda ligefrem stigmatiserende at køre i påvirket tilstand (13).

Det fremgår yderligere af et survey fra 2015, at ca. 99 % af danskerne finder det uacceptabelt at køre, hvis man har indtaget for meget alkohol henholdsvis kører en time efter indtag af stoffer. Lige så stor en andel er også af den holdning, at det ikke er i orden at køre, hvis man er så træt, at det er svært at holde øjnene åbne (4, 14). Næsten tre fjerdedele af danskerne angiver i overensstemmelse hermed i et tredje survey, at de slet ikke drikker alkohol eller kun tillader sig at indtage 1 genstand, når de skal ud at køre (16).

Der er imidlertid 15 % af danskerne, som angiver, at de indimellem eller sjældnere har kørt spirituskørsel, mens en fjerdedel af danskerne er af den opfattelse, at den gennemsnitlige bilist ofte eller meget ofte kører spirituskørsel (13). Lidt mere end halvdelen erkender, at de egentlig var for trætte til at køre – og mere end hver tiende har angiveligt kørt efter indtagelse af medicin, som var mærket med advarsel mod at køre (4,14).

Det fremgår yderligere af to surveys, at der tilsyneladende også er en kultur i dele af den danske befolkning, hvor man accepterer at være passager til trods for, at man er i tvivl om, hvorvidt der er drukket mere end tilladt – eller undlader at handle over for andre, som måske er for berusede til at køre bil (817). Der er også danskere, som accepterer at være passager i en bil, hvor de ikke er i tvivl om, at chaufføren har indtaget for meget alkohol til at køre (15).

Af kvalitative interview med dømte spiritusbilister fremgår det, at der på tværs af aldersgrupperne synes at være en kultur, hvor der forud for indtag af spiritus ikke nødvendigvis gøres overvejelser over, *hvordan* spirituskørsel undgås, og for nogle ej heller, *om* det bør undgås. Nogle af de dømte spiritusbilister finder det helt i orden at køre under påvirkning af alkohol og/eller stoffer, da de er af den opfattelse, at de har fuldstændig kontrol over deres kørsel. De yngre dømte spiritusbilister er i flere tilfælde del af en kultur, hvor spænding og spirituskørsel er tæt forbundne, og hvor konsekvenserne ved kørsel i påvirket tilstand helt negligeres af nogle.

I studiet af de dømte spiritusbilister gives der flere bud på, hvorledes de dømte forklarer og risikovurderer spirituskørsel. Der gives ligeledes forslag til fire profiler af de dømtes adfærd og mulige ændringer af den fremadrettede adfærd, som er betinget af hyppigheden af indtagelsen af alkohol eller stoffer henholdsvis af kontrol over indtaget (18-20).

4.1 Diskussion af resultater

Resultaterne fra litteraturgennemgangen viser, at der i nogle tilfælde er grundlæggende uoverensstemmelse mellem i) holdninger og egen adfærd henholdsvis mellem ii) egen adfærd og vurderingen af andres adfærd.

Der kan være flere forklaringer på diskrepansen mellem holdninger og den selvrapporterede adfærd. En mulighed er, at danskere grundlæggende finder det moralsk uacceptabelt at køre i påvirket og/eller svækket tilstand og dermed efterfølgende finder det amoralsk, at de rent faktisk har kørt, når de var påvirkede og/eller svækkede (22). En anden mulighed er, at der reelt er for få – som af hensyn

til deres egne normer for moralsk og ansvarlig adfærd – som angiver, at de er villige til at acceptere kørsel i påvirket eller svækket tilstand. Hvad, der gør sig gældende, kan ikke afgøres på det foreliggende grundlag.

Diskrepansen mellem den selvrapporterede spirituskørsel og vurderingen af hyppigheden af andres spirituskørsel kan måske på den ene side tilskrives det forhold, at stigmatiseringen ved spiritusbilisme (at køre bil i stærkt påvirket tilstand) er så stor, at respondenterne end ikke i et spørgeskema tør vedstå, at de kører spirituskørsel. På den anden side kan det være, at omfanget af spiritusbilisme ganske enkelt overvurderes. Det er heller ikke her muligt på basis af de inkluderede studier at afgøre, hvad der er den mest sandsynlige forklaring.

Hertil kommer, at der kan være usikkerhed om den selvrapporterede spirituskørsel, idet det formentlig ikke er helt klart for alle respondenter, hvad de svarer på, når man fx spørger, om de har kørt 'spirituskørsel', henholdsvis om de har 'kørt, når de har drukket for meget'. Der vil være nogle, som svarer 'nej' til sådanne spørgsmål, uagtet de formentlig har kørt med en for høj promille. Grunden hertil er ikke nødvendigvis, at de ikke vil indrømme det, men måske snarere, at de ikke er vidende om, hvor lille et indtag af spiritus der skal til for at få en promille på 0,5.

Hvorvidt studiet af de 25 dømte spiritusbilisters holdninger og vurdering af egne færdigheder og kontrol i forbindelse med spirituskørsel og/eller kørsel under påvirkning af stoffer er repræsentativt for alle dømte spiritusbilister, er vanskeligt at vurdere. Det skal bemærkes, at interviewene er foretaget i samme region. Hvorvidt der er afgørende forskel på spiritusbilisters holdninger og vurderinger fra region til region, er vi ikke vidende om, idet vi ikke har kendskab til lignende studier. Typologiseringen af de dømte spiritusbilister giver imidlertid et indblik i forskellige subkulturer blandt de dømte spiritusbilister.

4.2 Konklusion

Det fremgår at gennemgangen af litteraturen, at danskernes adfærd ikke stemmer overens med deres holdninger til kørsel i påvirket og/eller svækket tilstand. Typologisering af dømte spiritusbilister efter hyppighed af indtagelse af alkohol og stoffer henholdsvis kontrol over indtag giver et indblik i forskellige subkulturer blandt dømte spiritusbilister.

Litteratur

- (1) Transport- Bygnings- og Boligministeriet. Bekendtgørelse af færdselsloven. LBK nr 38 af 05/01/2017. København: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet; 2017. Tilgængelig: <https://www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=185819>.
- (2) Rigspolitiet. Kursus i Alkohol, Narko og Trafik (ANT-kursus) – i forbindelse med generhvervelse af kørekort. København: Rigspolitiet.
- (3) EPINION. Evaluering af spritkampagnen 2008-2010. "Dit spørgsmål kan stoppe en spritbilist". SIKKERTRAFIK.DK; 2010. Tilgængelig: http://sites.sikkertrafik.dk/~media/Images/Kampagner/Sprit%202011/Bilag%201_Evaluering%20af%20spritkampagne%202008-2010.pdf (8. okt. 2018)
- (4) Stürmer YA. Driving Under the Influence of Alcohol and Drugs (ESRA Thematic Report no. 2). Bern: Swiss Council for Accident Prevention; 2016.
- (5) Statistikbanken. UHELD7: Færdselsuheld med personskade efter uheldsart, kommune, by/landområde og uheldssituation. København: Danmarks Statistik.
- (6) Statistikbanken. UHELD10: Tilskadekomne og dræbte i færdselsuheld efter uheldsart, uheldssituation, personskade, transportmiddel og modpart. København: Danmarks Statistik.
- (7) Færdselssikkerhedskommissionen. Hver ulykke er én for meget: et fælles ansvar. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, 2013-2020. København: Færdselssikkerhedskommissionen; 2013.
- (8) Politi. Nationalstrategisk analyse 2017. Kriminalitet, trafiksikkerhed, beredskab.
- (9) Transport- Bygnings- og Boligministeriet. Lov om ændring af færdselsloven (alkoholkoncentration i udåndingsluft, nulgrænse for euforiserende stoffer m.v.). Lov nr 524 af 06/06/2007 (Historisk). København: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet; 2007.
- (10) Politi. Strategisk analyse 2016. Bilag til strategisk analyse 2015.
- (11) Statistikbanken. STRAF40: Strafferetlige afgørelser efter overtrædelsens art, afgørelsestype, alder og køn. Danmarks Statistik.
- (12) Statistikbanken. FOLK1A: Folketal den 1. i kvartalet efter område, køn, alder og civilstand, Danmarks Statistik.
- (13) Jensen AK, Frydkjær T, Fisker L. Trafiksikkerhed ifølge danskerne. 5 paradokser om sprit og fart i trafikken. Trygfonden & Mandag Morgen; 2011.
- (14) Trigo J, Areal A, Pires C. Distraction and fatigue (ESRA thematic report no. 2). Lisbon: Prevenção Rodoviária Portuguesa; 2016.
- (15) Bloomfield K, Elmeland K, Villumsen S. Rusmidler i Danmark. Forbrug, holdninger og livsstil. Aarhus: Center for Rusmiddelforskning, Aarhus Universitet; 2013.
- (16) EPINION. Evaluering af spritkampagnen 2008-2015. Kampagneevaluering. Rådet for Sikker Trafik; 2015.

- (17) EPINION. Evaluering af spritkampagnen 2016. Kampagneevaluering. Rådet for Sikker Trafik; 2016.
- (18) Fynbo L, Jarvinen M. The best drivers in the world': drink-driving and risk assessment. *Br J Criminol* 2011;51(5):773-788.
- (19) Järvinen M, Fynbo L. Self- governance, control and loss of control amongst drink-drivers. *International Journal of Drug Policy* 2011;22(6):437-444.
- (20) Fynbo L. Risk, control and self- identity: Young drunk drivers' experiences with driving under the influence of alcohol and drugs. *Nordic Studies on Alcohol and Drugs* 2014;31(3):229-243.
- (21) Lyng s. Edgeworks: A social psychological analysis of voluntary risk taking. *American Journal of Sociology*, 95(4), 851-886.
- (22) Fynbo L. Immoral, Deviant, or Just Normal: Drunk Drivers' Narratives of Drinking and Drunk Driving. *Contemporary Drug Problems* 2014;41(2):233-260.

Bilag 1 Litteratursøgning

Dette bilag omfatter søgedokumentation samt en beskrivelse af arbejdsgangen med henblik på at finde litteratur, der kan belyse kultur og holdninger til kørsel i påvirket tilstand i Danmark.

I perioden 27. februar-3 marts 2017 er der foretaget søgninger i følgende fem databaser:

- Danbib/Netpunkt
- Den Danske Forskningsdatabase
- PubMed
- SveMed
- Det Administrative Bibliotek/DAB-basen.

Herudover er en række danske, norske, svenske og europæiske hjemmesider gennemset. Endelig er der foretaget søgninger på internettet via søgemaskinen Google.

Søgningen er baseret på anvendelsen af såvel kontrollerede emneord (overvejende anvendt i fag-databaser) samt fritekst.

Søgekriterier

Søgningerne er afgrænset som følger:

- Periode: 1. januar 2006-primus marts 2017
- Sprog: Engelsk, dansk, norsk, svensk
- Dokumenttyper: Alle typer.

I de efterfølgende afsnit dokumenteres de specifikke søgninger. Der er for hver søgning i databaserne angivet det antal fund, som er lagt i den til rapporten oprettede RefWorks-database (referencenhåndteringsværktøj). Fund på internet fra hjemmesider og Google er angivet ved det samlede antal fund sidst i søgedokumentationen. Alle fund herfra er lagt i RefWorks i fuldtekst med mulighed for videre gennemsyn.

Søgning i databaser

Samtlige fund er gennemset og eventuelle relevante lagt i RefWorks til gennemsyn.

DanBib/Netpunkt

#1 Emne (lem=spirituskørsel) og (ma=bå eller ma=ap) og år>2006): 27 fund, **19** til RefWorks

#2 (lem=færdselssikkerhed og år>2006) eller (lem=trafiksikkerhed og år>2006): (665)

#3 (alkohol? eller stofmisbrug? eller rusmid? og år>2006): (5194)

#4 (#2 og #3): 23 fund, **7** til RefWorks

#5 (holdning? og spritkør?) eller (holdning? og spiritusbilis?) eller (holdning? og spritbilis?) og år>2006: 1 fund

#6 (lem=bilkørsel og år>2006) eller (lem=bilister og år>2006) og #3: 4 fund, **1** til RefWorks

Den Danske Forskningsdatabase

#1 Alcohol driving/udgivelsesår: 2006-2017: 46 fund, **4** til RefWorks

#2 Drink-driving OR Drunk-driving/udgivelsesår: 2006-2017: 15 fund, **3** til RefWorks

#3 Drug driving/udgivelsesår: 2006-2017: 113 fund, **1** til RefWorks

#4 (alcohol or drug) and car-driving: 1 fund, ikke relevant

#5 (alcohol or drug) and car: 33 fund, ingen relevante

PubMed

#1 (("Alcohol Drinking"[Mesh]) AND "Automobile Driving"[Mesh]) OR "Driving Under the Influence"[Mesh]

#2 "Attitude"[Mesh]

#3 (#1 AND #2): 167 fund, AND (("Denmark"[Mesh]) OR Danish): 2 fund (haves i forvejen)

SveMed

#1 (exp:"Alcohol" OR exp:"Drugs") AND exp:"Automobile Driving": 73 fund

#2 (#1 AND (exp:"Attitude")): 7 fund, **1** til RefWorks

Det Adm Bibliotek/ DAB-basen

Søgning på forfatter Møller, Mette/årene 2006-2017: 40 fund, **2** til RefWorks (andre findes i forvejen)

Søgning på hjemmesider

Danmark – gennemset:

- ANT-kursus, Regionerne: <http://u13cu81.nixweb09.dandomain.dk/>
- Rådet for Sikker Trafik: <http://www.sikkertrafik.dk/>
- Statens Institut for Folkesundhed, Syddansk Universitet: <http://www.si-folkesundhed.dk/>
- Sundhedsstyrelsen: <https://www.sst.dk/>
- Transport, DTU. Center for Transportforskning: <http://www.transport.dtu.dk/>

Norge – gennemset:

- Folkehelseinstituttet: <https://www.fhi.no/>
- TØI. Nasjonalt senter for samferdselsforskning: <https://www.toi.no/publikasjoner/>

Sverige – gennemset:

- Sveriges Trafikskolors Riksförbund: <http://www.str.se/sv/Nyheter/Rapporter/>
- VTI. Väg- och transportforskningsinstitutet: <https://www.vti.se/sv/>

Norden – gennemset:

- Nordens Vålfärdscenter: <http://www.nordicwelfare.org/Publikationer/>
- Nordic Studies on Alcohol and Drugs: <https://www.degruyter.com/view/j/nsad>

EU/Europa – gennemset:

- DRUID-project: http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Home/home_node.html
- European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction: <http://www.emcdda.europa.eu/>
- European Transport Safety Council: <http://etsc.eu/tag/drink-driving/>

Søgning med Google

Dansk: Holdning(er) + sprit/spiritus/promillekørsel, alkoholpåvirket, narkotika/medicin//stofpåvirket, påvirket af alkohol/stoffer/medicin

Norsk: Holdning(er) + alkohol/narkotika/legemiddel/medisin + bilkjøring

Svensk: Holdninger + alkohol/droger/medicin/fyllekjøring/kjøring i påvirket tilstand/rattfylleri

Fund

Den samlede litteratursøgning omfatter 72 referencer, hvoraf 38 referencer er fundet ved søgning i databaserne henholdsvis 34 ved søgning på hjemmesider og via Google.

**VIDEN I
VELFÆRD**

DET NATIONALE FORSKNINGS-
OG ANALYSECENTER FOR VELFÆRD