

## **Udvikling i spritkørsel i Danmark – hvordan får vi knækket kurven igen?**

Af seniorforsker Tove Hels ([ths@transport.dtu.dk](mailto:ths@transport.dtu.dk)), tidl. forskningschef Søren Rude ([sru@ebst.dk](mailto:sru@ebst.dk)) og seniorforsker Inger Marie Bernhoft ([imb@transport.dtu.dk](mailto:imb@transport.dtu.dk)), DTU Transport, Bygningstorvet 116 V, 2800 Lyngby.

### **Abstract**

Denne artikel omfatter analyse af personskadeuheld med spirituspåvirkede motorførere i årene 1968-2004 og analyse af kriminalstatistikens afgørelser for motorføreres spirituskørsel i 1993-2004.

Ca. 11.000 motorførere blev dømt for spirituskørsel om året. 90 % af de dømte førere var mænd. Antallet af spiritusuheld steg jævnt hen over ugen, og flest uheld skete natterne mellem fredag og lørdag og mellem lørdag og søndag. Den typiske fører dømt for spiritusuheld er håndværker eller har 9. klasse som højest fuldførte uddannelse. En lille, men relativt konstant fraktion af spirituspåvirkede førere uden kørekort kommer i uheld.

Per capita uheldsraten for unge spirituspåvirkede førere var højere end for voksne gennem hele perioden, men den faldt kraftigere, hvorfor kurverne nærmer sig hinanden. Per capitaraten af afgørelser for unge spiritusførere er imidlertid i stigning. Per capitaraten for ældre aldersgrupper har tilsyneladende nået et nogenlunde konstant niveau.

### **Indledning**

Alkohol og bilkørsel er ikke nogen god kombination. Alkohol påvirker førerens køreegenskaber og øger uheldsrisikoen som dokumenteret blandt andet i Borkenstein m. fl. (1974). Desuden øger alkohol alvorlighedsgraden af uheld (Traynor 2005).

I begyndelsen af 1970'erne toppede antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i Danmark og i mange andre vesteuropæiske lande (se fx [www.irtad.net](http://www.irtad.net)). Siden dengang er både antallet af trafikuheld og antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken faldet. I Danmark har vi – som i andre vestlige lande – indført mange tiltag for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. Blandt de meget effektive kan nævnes øget passiv sikkerhed i biler (af norske forskere estimeret til at betyde en reduktion af risikoen for at blive dræbt i en ulykke i bil med 90 % over en 20-årig periode (Sakshaug og Moe 2006)), øget selebrug, stramninger af færdselsloven og forbedring af infrastrukturen (Orozova-Bekkevold m. fl. 2008). Når de tiltag, vi af erfaring ved er de mest effektive, er blevet implementeret, bliver det tiltagende vanskeligt at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken yderligere.

En af måderne at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i spiritusuheld kan være at karakterisere spiritusbilisterne mere præcist for at kunne ramme mere præcist med forebyggings- og lovgivningsmæssige tiltag mod spiritusbilisme. Dette har været søgt af blandt andre Simpson og Mayhew (1991) og Simpson m. fl. (2004), som dokumenterede to grupper af spritbilister. Disse var henholdsvis 'social drinkers' og 'hard core drinkers'. Væz og Laflamme (2005) inddelte uheldsinvolverede spritbilister i grupper efter alder og socioøkonomiske karakteristika, og Abdel-Aty og Abdelwahab (2000) inddelte samme i grupper efter alder, race, køn og statsligt tilhørsforhold.

Formålet med denne artikel er at karakterisere de danske spiritusbilister. Dette gøres på to måder, nemlig ved at klarlægge sammenhænge mellem på den ene side spirituspåvirkede føreres uheldsrate og motorførere dømt for spirituskørsel og på den anden side førernes alder, køn og sociodemografiske karakteristika. Derudover beskriver artiklen tendenserne i antallet af spirituspåvirkede føreres uheldsrate i perioden 1968-2004. Endelig antydes mulige metoder til at nedbringe antallet af spiritusuheld.

Denne artikel er i hovedsagen en del af en rapport, som Danmarks TransportForskning udgav i 2007 på opdrag af Justitsministeriet (Bernhoft m.fl. 2007).

## Metode

Antallet af spirituspåvirkede førere, det vil sige motorførere med en alkoholkoncentration i blodet på mere end 0.5 ‰, som har været involveret i politiregistrerede personskadeuheld, er blevet analyseret for perioden 1968-2004. Disse data stammer fra politiets uheldsindberetninger. Derudover er antallet af motorførere, som har fået en afgørelse for spirituskørsel i perioden 1993-2004, blevet analyseret. Som motorførere tæller i denne sammenhæng alle førere over 15 år af et køretøj, hvortil der kræves kørekort.

Antallet af førere, som har fået en afgørelse for spirituskørsel, stammer fra kriminalregisteret og er koblet sammen med sociodemografiske oplysninger, der gør det muligt at karakterisere de personer, der har fået en afgørelse for spirituskørsel. Formålet med karakteristikken var at identificere undergrupper, hvor problemet med spirituskørsel er særlig stort samt at klarlægge, om spiritusbilisternes karakteristika ændrer sig over årene. Hvis sådanne undergrupper kan udpeges, kan der lettere sættes ind med direkte og specifikke tiltag over for de enkelte grupper. Afgørelser for motorførere over 15 år er registreret.

Begge de nævnte datatyper repræsenterer indirekte mål for størrelsen af problemet med spirituskørsel. Ingen af datatyperne kan sidestilles med det samlede antal af spiritusbilister, men det antages, at begge datatyper er brugbare som indirekte mål for problemets størrelse. Herunder antages det, at sandsynligheden for at komme i

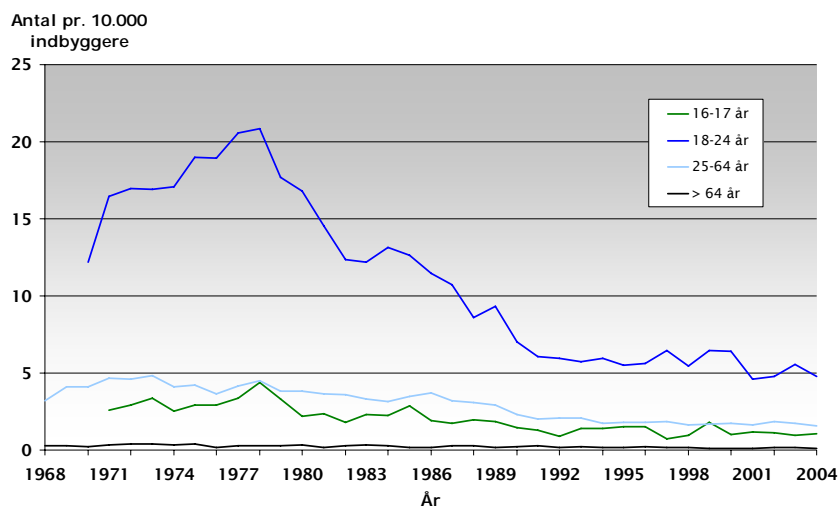
uheld er den samme hen over årene ved den samme koncentration af alkohol i blodet, og at sandsynligheden for at blive kontrolleret af politiet og efterfølgende sigtet for spirituskørsel er den samme hen over årene. Mens den første antagelse forekommer rimelig, er den anden formentlig længere fra at dække virkeligheden. Det må antages konservativt, at politiets kontrolindsats ikke kan siges at være konstant hen over årene. Desuden har sænkningen af promillegrænsen i 1998 betydet flere afgørelser, og derfor skal resultaterne angående antallet af afgørelser for spirituskørsel fortolkes med forsigtighed.

På mange af diagrammerne er brugt uheldsrater i stedet for antal uheld. Dette er gjort, fordi grupperne for eksempel ved aldersopdeling ikke er lige store, og derved vil der naturligt være flere uheld i den ene gruppe frem for de andre. Ved i stedet at afbilde antal spiritusuheld per 10.000 indbyggere (per capita uheldsraten) i den pågældende aldersgruppe kan kurverne sammenlignes direkte. Dette rummer den indbyggede fejkilde, at ikke alle aldersgrupper kører lige meget. Vi arbejder på at kunne afbilde antal uheld per million kørte kilometer, idet det er et bedre eksponeringsmål end per capita uheldsraten.

## Resultater og diskussion

Hvilke førere kommer i spiritusuheld?

### Alder

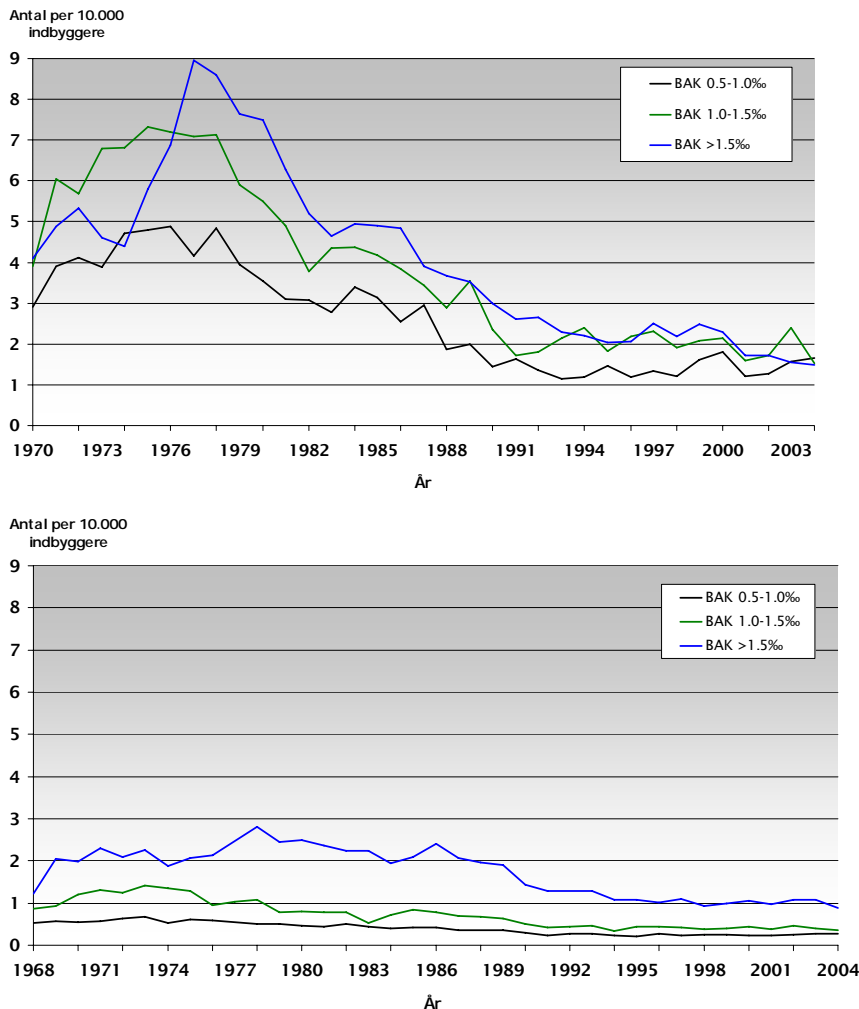


Figur 1. Raten af spirituspåvirkede motorførere, som kom i personskadeuheld i perioden 1968-2004. Raten er udpeget som antallet af spirituspåvirkede motorførere i uheld i forhold til 10.000 personer i den pågældende aldersgruppe pr. 1. januar hvert år.

Raten af spiritusførere i personskadeuheld var meget forskellig i de forskellige aldersgrupper (Fig. 1). Uheldsraten var højere over hele perioden for unge (18-24 årige) end for andre aldersgrupper. Til gengæld faldt uheldsraten for de unge spritførere ganske kraftigt mellem midten af 1970'erne og begyndelsen af 1990'erne. Raten faldt så meget, at den i det nye årtusinde har nærmet sig uheldsraten for de andre aldersgrupper. Dette kunne være tegn på, at de mange kampagner, man har gennemført over for de unges spritkørsel, har båret frugt.

### Promiller

Samme mønster som beskrevet ovenfor kan ses, når uheldsraten for henholdsvis unge førere (18-24 årige) og voksne førere (25-64 årige) beskrives ved forskellige grader af påvirkning af alkohol (Fig. 2).



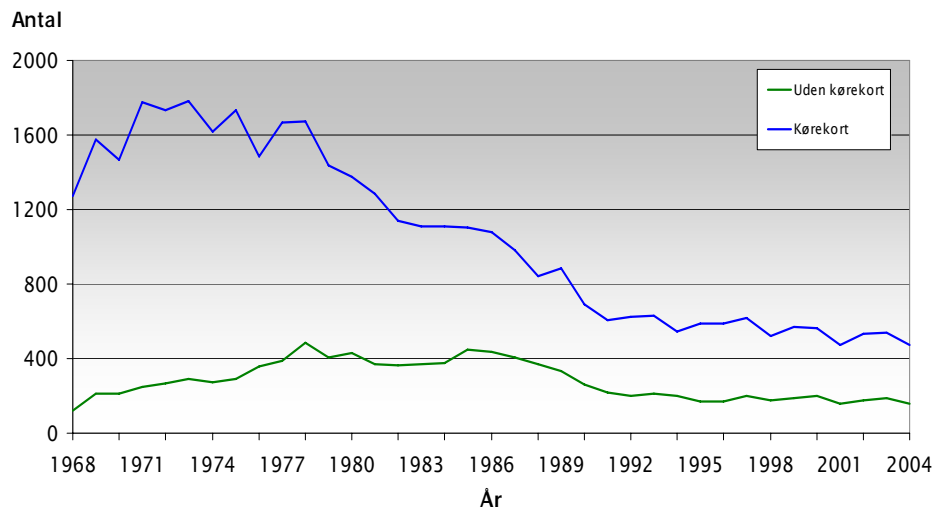
Figur 2. Raten af spirituspåvirkede motorførere i personskadeuheld fordelt på tre forskellige promilleniveauer. Unge førere (18-24 år) øverst, voksne førere (25-64 år) nederst. Raten er udregnet som antal spirituspåvirkede motorførere i uheld i forhold til 10.000 personer i den pågældende aldersgruppe pr. 1. januar hvert år. BAK: Blodalkoholkoncentration.

Uheldsraten for de unge førere faldt markant ved alle grader af påvirkning af alkohol gennem perioden, mens dette langt fra i samme grad gælder for de voksne førere. Desuden gælder det både unge og voksne førere, at antallet af spiritusuheld med de højeste promiller faldt mest, mens antallet af spiritusuheld med lavere promiller faldt mindre. Eftersom uheldsrisikoen ved at køre under påvirkning af de forskellige promiller kan antages at være ens gennem hele perioden, er dette et tegn på, at antallet af førere med meget høje promiller i trafikken er for nedadgående. Dette er

et godt tegn, da uheldsrisikoen naturligvis er meget større ved påvirkning af de høje promiller end ved påvirkning af de lave.

### Kørekort

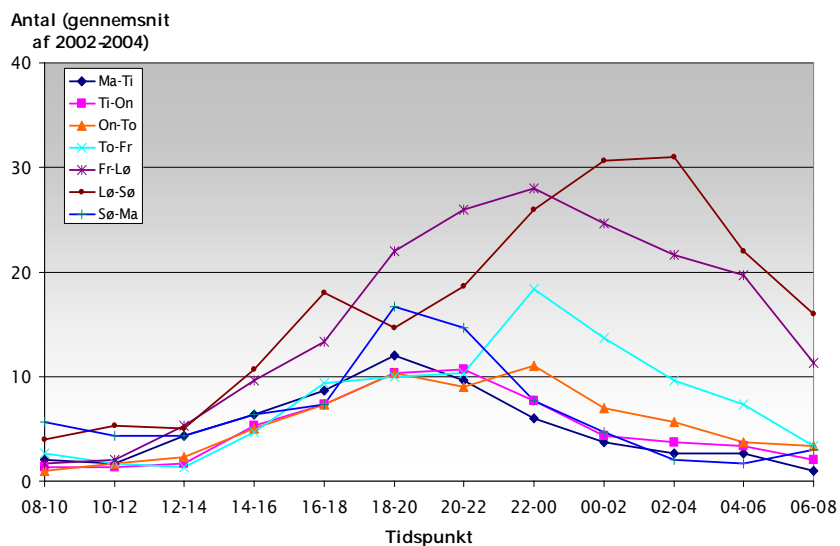
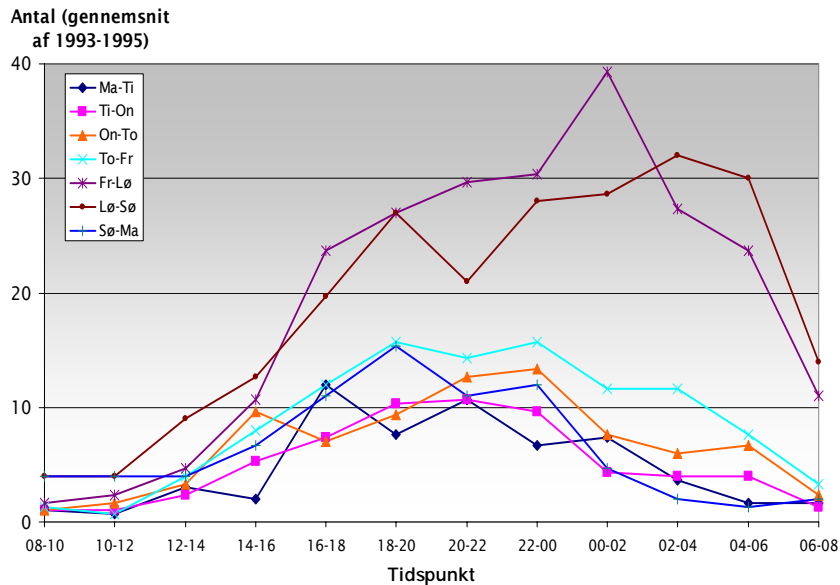
Det er tydeligt, at mens antallet af sprituheld med førere med kørekort faldt ganske voldsomt gennem perioden, var antallet af spiritusuheld med førere uden kørekort – blandt andre de 16-17 årige – lavere, men konstant (Fig. 3).



Figur 3. Antal mandlige spirituspåvirkede motorførere med og uden kørekort i personskadeuheld. Det tilsvarende antal kvinder er lille og derfor ikke vist. Diagrammet dækker mænd over 15 år.

Dette tyder på, at der findes en forholdsvis lille og muligvis konstant fraktion af mandlige førere, som kører spirituskørsel uden kørekort og på denne måde unddrager sig regelefterlevelse på mere end ét punkt. Andre dele af undersøgelsen, som ikke præsenteres her, bekræfter, at ganske mange gengangere bliver dømt for spirituskørsel – ikke sjældent i den periode, hvor de allerede har fået frakendt kørekortet på grund af spirituskørsel. Over for denne gruppe kan det være relevant at overveje fysiske forhindringer så som installering af alkoholås i deres bil for at forhindre dem i at køre bil under påvirkning af alkohol.

## Tidspunkt



Figur 4. Antal motorførere i personskadeuheld på forskellige tidspunkter af døgnet og ugen. Gennemsnit af antallet i 1993-1995 øverst, af 2002-2004 nederst. Diagrammerne dækker alle motorførere over 15 år.

Antallet af motorførere, der kom i personskadeuheld, varierede ganske meget hen over ugen (Fig. 4). På figuren er afbildet det gennemsnitlige antal spiritusuheld i to-timers intervaller for hver af ugens dage startende kl. 08.00, hvor der er færrest uheld, fra årene 1993-1995 (øverst) og fra årene 2002-2004 (nederst). På begge diagrammer er det tydeligt at se, at antallet af uheld steg jævnt hen over ugen, og at der skete flest spiritusuheld natterne mellem fredag og lørdag og mellem lørdag og søndag. Mellem midten af halvfemserne og først i det nye årtusinde har tendenserne ændret sig en smule: Først i det nye årtusinde skete der flest uheld lidt tidligere på natten mellem fredag og lørdag. Her toppede antallet af uheld før midnat, mens de midt i halvfemserne toppede efter midnat. Natten mellem og lørdag og søndag toppede antallet af uheld midt i halvfemserne mellem midnat og klokken 06, mens antallet af uheld samme nat først i det nye årtusinde toppede mellem klokken 22 og

04. Samtidig skete der flere uheld først i det nye årtusinde torsdag aften mellem kl. 22 og midnat. Konsekvenserne af denne viden kunne være, at etablere flere politikontroller på de nævnte tidspunkter.

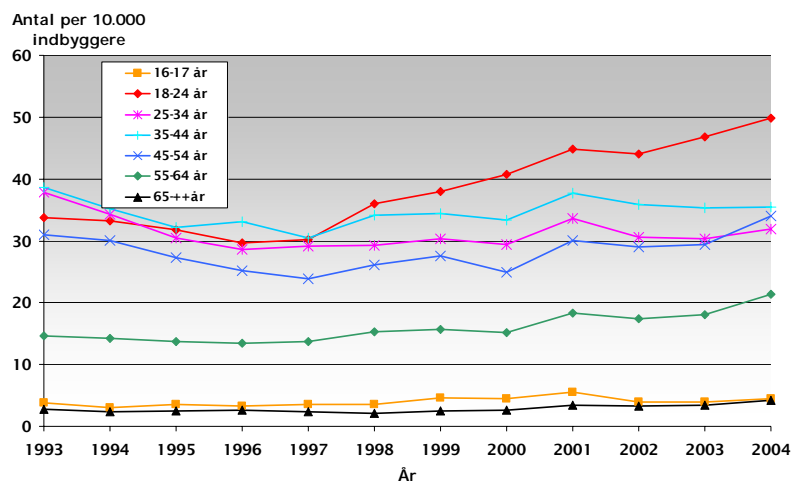
### Hvem er spiritusbilisterne?

Kvinder udgør en meget lille del af det totale antal bilister, der bliver dømt for spirituskørsel. Faktisk udgør kvinder ret konstant 10 % af samtlige bilister, der bliver dømt for spirituskørsel hen over årene.

Det samlede antal af spiritusbilister, der får en afgørelse for spirituskørsel, svinger noget hen over årene og lå i begyndelsen af det nye årtusinde på omkring 11.000 motorførere om året. Antallet af afgørelser stiger i 1998 og fremad. En del af denne stigning skyldes, at promillegrænsen blev sat ned 1. marts 1998 fra 0,8 ‰ til 0,5 ‰. Dermed blev de førere, der kørte med en promille på mellem 0,5 og 0,8, kriminaliseret, og dette førte til, at det samlede antal afgørelser steg.

### Alder

Niveauet for raten af per capita-afgørelser for spirituskørsel fordelt på aldersgrupper er meget forskelligt hen over årene (Fig. 5). Generelt lå niveauet for de unge ret højt gennem hele perioden, mens de ældre (55-64 år og 65+ år) lå lavt. Undtagelsen herfra er aldersgruppen 16-17 år, som er en speciel gruppe, da de slet ikke har kørekort. Det typiske forløb for de forholdsvis få helt unge 16-17 årige, som er repræsenteret i denne statistik, er sandsynligvis, at de drikker alkohol og derefter låner/stjæler en bil.

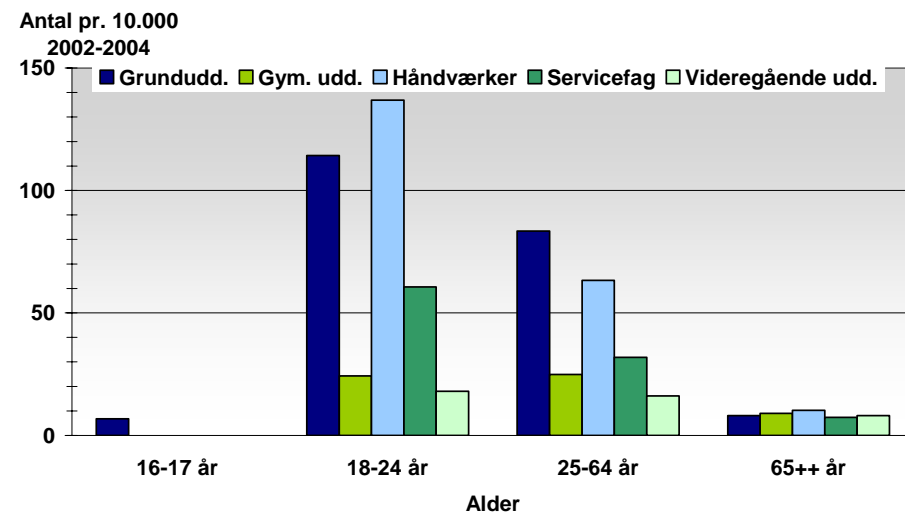
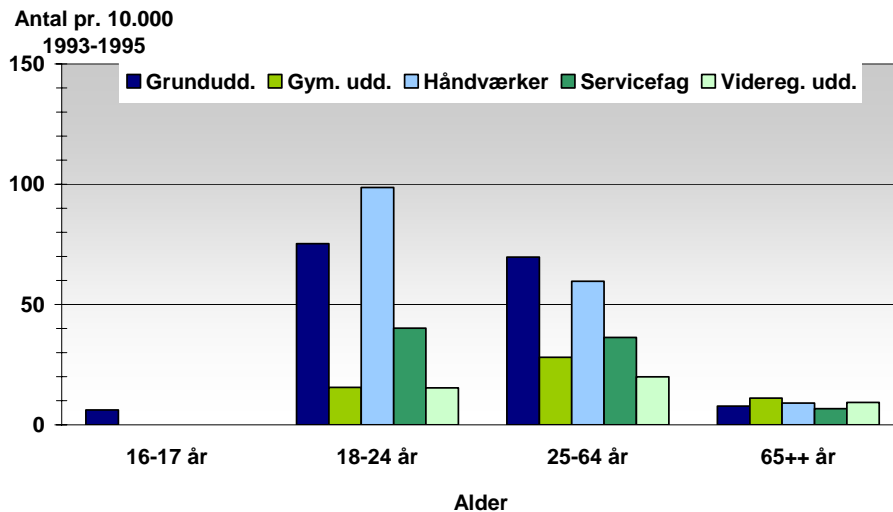


Figur 5. Udvikling i antal afgørelser for spirituskørsel i forskellige aldersgrupper i forhold til 10.000 indbyggere i de pågældende aldersgrupper pr. 1. januar hvert år.

I flere af grupperne var et fald i per capita raten af afgørelser i årene efter 1993. Dette gælder aldersgrupperne 18-24 år, 25-34 år, 35-44 år og 45-54 år. Efter 1997 steg per capita raten af afgørelser i de fleste grupper igen, hvilket formentlig skyldes omtalte nedsætning af promillegrænsen. Mens alle andre aldersgrupper

tilsyneladende har nået et nogenlunde konstant niveau, er per capita raten af afgørelser for de 18-24 årige blevet ved med at stige. Dette er meget bekymrende, ikke mindst fordi selve antallet af unge i denne aldersgruppe også vil stige i de kommende år. Her har vi altså at gøre med to forhold, der begge to vil øge problemet med spirituskørsel, og det er en rigtig god grund til at holde godt øje med de 18-24 årige i trafikken i de kommende år.

### Uddannelse



Figur 6. Rate for afgørelser for spirituskørsel for motorførere over 15 år fordelt efter højeste fuldførte uddannelse og alder. Antal pr. 10.000 indbyggere i den pågældende uddannelsesgruppe. Gennemsnit af 1993-1995 øverst, af 2002-2004 nederst.

Afgørelser fordelt på uddannelse: Antallet af afgørelser i de fleste alderskategorier domineres af personer, der har folkeskolens grunduddannelse eller en



håndværksmæssig uddannelse som højst fuldførte uddannelse. Dette gælder i begge undersøgte perioder. I forhold til, hvordan befolkningen fordeler sig på alder og uddannelse holder dette mønster: I gruppen af 18-24 årige mænd, som har fået en afgang, er personer med en håndværksmæssig uddannelse dominerende. I gruppen af 25-64 årige mænd med en afgang er personer, der som den højeste uddannelse har folkeskolens grunduddannelse, dominerende. For de øvrige aldersgrupper og for kvinder er der ingen klare tendenser.

Antallet af 18-24 årige spiritusbilister med gymnasial uddannelse som højeste fuldførte uddannelse steg fra 316 i 1993-1995 til 445 i 2002-2004. Denne stigning er reel, også når antallet af afgørelser sættes i forhold til antal personer i denne alderskategori i de to perioder (fig. 6). Stigningen er dog ikke særlig stor, og antallet af afgørelser blandt 18-24 årige med denne uddannelse er stadig væsentligt underrepræsenteret i forhold til antal afgørelser i samme gruppe med andre uddannelser.

### **Hvor skal fokus ligge i bekæmpelse af spiritusbilisme?**

Raten af unge spiritusbilister er gået kraftigere ned de senere år end raten af voksne spiritusbilister (Fig. 1 og 2). Dette tyder på, at de unge er mere påvirkelige over for spritkampanjer og bevægelser i samfundet i øvrigt, mens der er en ret konstant del af de voksne førere, der bliver ved med at køre spirituskørsel med høj promille. Derfor er det vigtigt med en langsigtet strategi for indsatsen mod de unge, inden de låser sig fast i dårlige vaner. Raten af afgørelser for unge spiritusførere er imidlertid i stigning, og det er en god grund til at holde et vågent øje med de unge i trafikken, specielt fordi denne gruppe vokser i antal i de kommende år. Da de unge tydeligvis opfører sig anderledes end de midaldrende førere, bør der i indsatsen skelnes mellem unge og midaldrende.

Politiets kontrolindsats over for de unge bør koncentrerer i weekenderne og torsdag aften. Der bør især gøres en indsats over for unge mænd og unge, der alene har folkeskolens grunduddannelse eller en håndværksmæssig uddannelse. Herudover synes der at være en stigning på vej hos den del af de unge, der som højeste fuldførte uddannelse har en gymnasial uddannelse, og denne stigning bør observeres nøje i de kommende år.

I undersøgelsen fandt vi, at antallet af spiritusbilister med kørekort i personskadeuheld er faldet ganske kraftigt hen over årene, men antallet af spiritusbilister uden kørekort i personskadeuheld har været lavere, men stort set konstant. Samtidig viste undersøgelsen, at mange af de førere, der fik en afgørelse for spirituskørsel, havde begået anden kriminalitet. Desuden var der blandt førere med mere end én afgørelse for spirituskørsel en stor overvægt af personer, der også havde afgørelser for anden kriminalitet.

Resultaterne tyder på, at straffen for spirituskørsel for den del, der har anden kriminalitet, ikke har en tilstrækkelig præventiv effekt med henblik på at forhindre en gentagelse. Resultaterne kan desuden indikere, at der er tale om en gruppe førere med et egentligt alkoholproblem, for hvem problemet ikke løses blot ved at blive straffet. For denne gruppe kunne brugen af alkoholås være relevant. Alkoholås bruges systematisk i Sverige og andre lande, og her er erfaringerne gode (Bjerre 2005 og referencer heri).

Uddannelse: 25-64 årige alene med folkeskolens grunduddannelse eller en håndværksmæssig uddannelse er overrepræsenterede i gruppen, der har fået en afgørelse for spirituskørsel. Denne overrepræsentation er blevet mere markant inden for den seneste tiårs periode. Der bør derfor gøres en kontrolmæssig indsats over for denne befolkningsgruppe.

## Litteraturliste

- Abdel-Aty MA, Abdelwahab HT. 2000: Exploring the relationship between alcohol and the driver characteristics in motor vehicle accidents. *Accident Analysis and Prevention* 32: 473-482.
- Bernhoft, I.M., Hels, T., Rendsvig, T.L., Orozova-Bekkevold, I. 2007: Karakteristik af spiritusbilisten. Danmarks TransportForskning. 150 pp.
- Bjerre, B. 2005: Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcoholock device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis and Prevention*, 37: 1145-1152.
- Orozova-Bekkevold I, Hels T, Bernhoft I.M. 2008: Road accidents and road fatalities in Denmark from 1968 to 2004. p. 209-225 in de Smet, A. (ed.): *Transportation Accident Analysis and Prevention*. 260 pp.
- Sakshaug, K. og Moe, D. 2006: TS-tiltak frem mot 2020: Nye biler redder liv! *Samferdsel* 1: 12-13.
- Simpson H M, Mayhew DR. 1991: *The Hardcore Drinking Driver*. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Ontario.
- Simpson HM, Beirness DJ, Robertson RD, Mayhew DR, Hedlund JH.(2004: *Hard Core Drinking Drivers*. *Traffic Injury Prevention*, 5: 261-269.
- Vaez M, Laflamme L. 2005: Impaired driving and motor vehicle crashes among Swedish youth: An investigation into drivers' socio-demographic characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 37: 605-611.