

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)

# Hersker konsensus i dansk hastighedspolitik? En interviewanalyse

Af Claus Hedegaard Sørensen ([chs@transport.dtu.dk](mailto:chs@transport.dtu.dk)) og Anu Siren ([aks@transport.dtu.dk](mailto:aks@transport.dtu.dk))

DTU Transport.

## Abstrakt

Hastighed betegnes ofte som det største problem for at forbedre trafiksikkerheden. Derfor er fokus i dette paper på dansk national hastighedspolitik. Spørgsmålet er i hvilket omfang hastighedspolitikken i dag er præget af enighed eller uenighed blandt de politiske partier i Folketinget. For at besvare spørgsmålet er semistrukturerede, kvalitative forskningsinterviews gennemført med en repræsentant for hvert parti i Folketinget. Analysen viser, at der hersker relativt stor aktuel konsensus om såvel mål og værdier som midler i hastighedspolitikken, om end nogle uenigheder består. Det gælder den rette kombination og prioritering af sikkerhed, fremkommelighed og miljø som mål og værdier for hastighedspolitikken, og det gælder i lidt større grad hastighedsgrænserne, mens der er ret stor konsensus om kontrol og sanktioner. Samlet set er hastighedspolitikken karakteriseret ved relativ stærk konsensus.

## 1. Introduktion og formål

Fokus i dette paper er på hastighed, og vi er her interesserede i hastighedspolitikken. Hvad er da hastighedspolitik? Ved "politik" forstår vi her offentlig politik defineret som såvel en eller flere forbundne beslutninger som positioner, der (ind)tages af en politisk aktør (Hoqwood & Gunn, 1990). Hastighedspolitik er dermed sådanne beslutninger og positioner, som vedrører hastighed. Vi har her afgrænset os til *ationale* politiske aktører og til *bilers* hastighed på *vejene*.

Politik består både af indhold og processer, hvor det politiske indhold refererer til idegrundlag, mål/værdier og konkrete virkemidler, mens de politiske processer drejer sig om politikdannelse og implementering i

praksis (Hogwood & Gunn, 1990), hvilket vi imidlertid ikke kommer ind på i dette paper. Hastighedspolitikens mulige mål og værdier har vi i denne sammenhæng på forhånd defineret som trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø/energi, hvilket stemmer overens med resultatet fra en historisk analyse af dansk hastighedspolitik (Siren et al., 2012). Disse – og andre – mål og værdier kan reflektere et bestemt idegrundlag. Hastighedspolitikken indeholder mange mulige, konkrete virkemidler. De vigtigste er hastighedsgrænser og -kontrol, sanktioner, vejudformning, -indretning og -teknik, kampagner/undervisning og køretøjsteknik (Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 18). Anvendelse af disse virkemidler kræver ressourcer og dermed prioriteringer. Blandt virkemidlerne vil vi her alene analysere hastighedsgrænser, kontrol og sanktioner. Hastighedsgrænser er historisk det mest stabile og centrale omdrejningspunkt for hastighedspolitikken (Siren et al., 2012), og det kan være relevant at skelne mellem den generelle hastighedsbegrænsning (fastsat i færdselsloven), den skilte hastighed (som vejmyndigheden fastsætter), tilladt hastighed (en af de to ovennævnte) samt hastighed efter forholdene, som er den hastighed, som kan anvendes på forsvarlig vis under hensyntagen til vejens geometri, omgivelser, føre og øvrige trafikanter (Vejdirektoratet 2011a).

For dette paper er det centrale omdrejningspunkt spørgsmålet om konsensus. Fokus er på, i hvilket omfang hastighedspolitik i dag er præget af enighed eller uenighed blandt de politiske partier i Folketinget. Hastighedspolitikens tilknytning til netop trafiksikkerhed kan antyde et felt præget af konsensus (Hoppe, 2002: 309; Irwin, 1985: 104). Omvendt kan uenigheder tænkes markerede, fordi netop vejhastighed og restriktioner på den ofte associeres med forskellige politiske ideologier. Teori peger på, at omfang og karakter af konsensus kan spille en væsentlig rolle for, hvordan feltet kan håndteres, bl.a. hvordan de politiske processer forløber og hvilken rolle viden kan forventes at spille. Det centrale forskningsspørgsmål i nærværende paper er således: I hvor høj grad er dansk, national hastighedspolitik – som den aktuelt kommer til udtryk i interviews med en repræsentant fra hver af Folketingets partier – kendetegnet ved konsensus?

Begrebet om konsensus i et politisk felt kan nuanceres<sup>1</sup>. I litteraturen skelnes således bl.a. mellem konsensus om politiske mål/værdier og midler (Hisschemöller & Hoppe, 2001; Hoppe, 2002; Thompson & Tuden, 1987).

Empirien bag nærværende paper er interviews med en repræsentant fra hvert parti i Folketinget. I udgangspunktet tilstræbte vi at interviewe politikere, som er medlemmer af Færdselssikkerhedskommissionen. Folketingsvalget i september 2011 kom imidlertid i vejen, så kun to politikere er interviewet (før valget), mens de endnu var medlemmer af Færdselssikkerhedskommissionen, fire er interviewet (umiddelbart efter valget) i deres egenskab af forhenværende kommissionsmedlemmer, mens de sidste to ikke havde erfaringer fra kommissionen, men enten har været eller er trafikpolitiske ordførere. Fem af otte politikere i den Færdselssikkerhedskommission, som blev nedsat efter valget er blandt de interviewede. Alle interviews er gennemført i efteråret 2011.

Interviewene er semi-strukturerede, kvalitative forskningsinterviews. Det er interviewpersonernes individuelle synspunkter, som kommer til udtryk i interviewene, hvilket betyder, at andre partirepræsentanter kunne have svaret anderledes. Da det i hovedsagen er *trafiksikkerhedspolitikere* og endog medlemmer af Færdselssikkerhedskommissionen, vi har interviewet om hastighed, kan det betyde, at sikkerhed tillægges større vægt, end det ville gøre, hvis andre trafikpolitikere var interviewet. Interviewene har typisk taget omkring 45 minutter, de er optaget elektronisk og transkriberet. Hver af de interviewede har modtaget et udkast til dette paper og i hvert enkelt tilfælde godkendt den måde vi har anvendt interviewet på.

---

<sup>1</sup> Konsensus i netop det danske folketing er belyst bl.a. i Knudsen, 2000: 46-47, og Wittrup, 1994.

I det følgende afsnit 2 vil vi først analysere interviewpersonernes syn på hastighedspolitikens mål og midler. I afsnittet ser vi først på mål og værdier og på politikernes syn på sammenhængen mellem vejhastighed og trafiksikkerhed, for derefter at gå mere detaljeret til værks hvad angår hastighedsgrænser, hastighedskontrol og hastighedssanktioner. De efterfølgende afsnit 3 og 4 indeholder henholdsvis analyse og konklusioner. Her analyseres graden og karakteren af konsensus i hastighedspolitikken, og vi betegner på den baggrund dansk hastighedspolitik som præget af relativ stærk konsensus.

## 2. Mål og midler i hastighedspolitikken

### 2.1. Hastighedspolitikens mål og værdier

Når de otte interviewede folketingspolitikere formulerer sig om mål for hastighedspolitikken gælder det for dem alle, at hastighedspolitikken begrundes i hensyn uden for hastighedspolitikken selv. For alle otte interviewpersoner udgøres hastighedspolitikens mål af en kombination af hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø. Men der er nogen uoverensstemmelse om, hvordan de tre forskellige hensyn skal vægtes.

Halvdelen af politikerne peger på sikkerhed som det vigtigste mål for hastighedspolitikken, men flere af disse understreger imidlertid, at der er og skal være en grænse for hensynet til trafiksikkerheden. En siger fx, at "sikkerhed, det lægger jeg helt klart som det højeste, men altså det har jo også sin grænse. Fordi sikkerheden, den ville jo være væsentlig højere, hvis vi plomberede alle biler ved 30 kilometer i timen, som knallerterne må køre. Så det skal jo ligesom have en samklang".

Der er imidlertid også en politiker, som trækker fremkommelighed frem som det vigtigste hensyn. Og en anden trækker tilsvarende miljøhensynet frem som det vigtigste mål ved hastighedspolitikken. "For mig at se, så er miljø det absolut vigtigste", siger han, "altså det at begrænse ressourceforbruget og begrænse forureningen, det er det centrale". Begge disse politikere, som ikke sætter trafiksikkerheden som det vigtigste hensyn og mål for hastighedspolitikken, understreger imidlertid, at der ikke er modsætninger mellem det hensyn, som de prioriterer højt (hvh. fremkommelighed og miljø) og så trafiksikkerhed. Om sammenhængen mellem fremkommelighed og trafiksikkerhed siger den pågældende politiker, at "du kan ikke sige, at vi bare skal skrotte sikkerheden og så bare få noget fremkommelighed. Men jeg mener egentlig, at de to ting supplerer hinanden meget godt. Fordi hvis du har en ordentlig fremkommelighed, så øger du egentlig også trafiksikkerheden. Den værste faktor det er jo, hvis der er dårlig fremkommelighed, folk kører tæt og bliver blændet af solen, og så ikke lige lagde mærke til, at der var kommet en kø. Så en ordentlig fremkommelighed, det er jo også med til at øge trafiksikkerheden". Om sammenhængen mellem miljø og trafiksikkerhed siger den anden politiker, at "det jo heldigvis ikke er nogen modsætning", selvom man måske skal "køre lidt langsommere af hensyn til trafiksikkerheden end man skal af hensyn til miljøet". De to politikeres påpegnelse af overensstemmelse mellem deres foretrukne mål i hastighedspolitikken og hensynet til trafiksikkerhed, kan måske ses som udtryk for, at det altid er nødvendigt også at inddrage trafiksikkerhedshensynet i formuleringen af mål og værdier for hastighedspolitikken, og at det ikke er muligt at argumentere for udelukkende miljø eller udelukkende fremkommelighed som tilstrækkeligt mål for og dermed legitimation af hastighedspolitikken.

Sammenhængen mellem de tre hensyn understreges også af to politikere, som slet ikke ser det muligt at prioritere mellem sikkerhed, fremkommelighed og miljø. En af dem udtrykker sig sådan: "I et moderne samfund, der skal man kunne bevæge sig og mobiliteten den er voldsomt forøget i forhold til, da jeg var barn.

Så det er nok en integreret del af et moderne samfund. Så vi skal sørge for, at fremkommeligheden er til stede. Men vi skal også sørge for, at folk ikke får smadret deres liv. Hvis vi så også kan overbevise mennesker om, at hvis man kører for hurtigt, så ødelægger man også miljøet, og i øvrigt så er det dyrt med et højt benzinforbrug, så hænger det jo sammen”.

Sammenfattende fremstår trafiksikkerhed som det vigtigste mål i hastighedspolitikken. Alle nævner trafiksikkerhed, selvom to politikere trækker hhv. fremkommelighed og miljø frem som vigtigere hensyn, og to andre politikere finder, at man slet ikke kan prioritere mellem hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø.

## 2.2. Hastighed og trafiksikkerhed

Udgør hastighed et problem for trafiksikkerheden? Alle de interviewede politikere finder, at hastighed i hvert fald på nogle typer af veje og når hastigheden er særlig høj udgør et problem for trafiksikkerheden. Men der er alligevel forskelle i tilgangen. En gruppe af politikere mener, at høj hastighed i en række situationer ikke udgør en fare for trafiksikkerheden, og at hastighedens rolle for trafiksikkerheden ofte er overdrevet, mens andre politikere finder, at hastighed generelt udgør et problem for trafiksikkerheden.

Politikere i den første gruppe lægger vægt på, at der ofte er andre årsager til ulykker end netop hastighed, men at hastigheden gør ondt værre. Ræsonnementet er, at en ulykke fx sker på grund af, at føreren sms'er eller taler i mobiltelefon, men når ulykken sker, så er konsekvenserne større ved høj hastighed. Synspunktet begrundes med, at der ikke findes dokumentation for sammenhængen mellem hastighed og ulykker. Fx siger én om hastighed på netop motorvejene, at ”der ikke rigtig er dokumentation for, at det skulle give færre dræbte at sænke hastigheden på motorvejene”, og en anden mener, at de data, der foreligger, ikke er troværdige. Nogle politikere i denne gruppe opfatter sig som nogen, der ”går mod strømmen”. De interviewede politikere i denne gruppe repræsenterer Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Venstre.

På den anden side står en række politikere, som alle finder, at hastighed udgør et problem for trafiksikkerhed, og næsten entydigt betragter hastighed som det *største* problem for trafiksikkerhed. I flere tilfælde definerer denne gruppe sig ideologisk som en modsætning til de førnævnte politikere og partier. Flere lægger vægt på ansvaret for fællesskabet: ”kollektivets ønske om færrest muligt ulykker og udgifter” og ”at der også er nogle andre mennesker omkring os”, hvilket de sætter i modsætning til ”de individuelle muligheder i trafikken” og ”den hurtige fremkommelighed”. ”Vi mener ikke, at man bare skal køre hurtigt”, som det udtrykkes af en eksponent for denne gruppe. I denne gruppe af politikere findes repræsentanter for Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og – noget mere usikkert - Socialdemokraterne.

I mellem disse to grupper findes en politiker fra Det Konservative Folkeparti, som efter eget udsagn over en årrække har søgt at bygge bro mellem de forskellige tilgange. Vedkommende finder det dokumenteret, at jo højere hastighed desto større risiko for at skaden opstår. Sammen med politikere i den første gruppe fastholder han imidlertid, at hastighed ”ikke nødvendigvis i sig selv udløser færdselsuheld, men fart gør helt sikkert ondt værre, når uheldet sker”, og forespurgt finder han ikke, at hastighed i sig selv nødvendigvis er det største problem, alt efter hvor meget hurtigere, man kører naturligvis. Han ser i stedet uopmærksomhed som den største udfordring, især hvis den kombineres med for høj hastighed. Han finder, at der fra en meget polariseret debat i 90'erne opstod en vis konsensus om hans holdning, og han ser i dag ikke nogen videre uenighed i forståelsen af sammenhængen mellem hastighed og trafiksikkerhed.

Noget tyder på, at politikerne over de sidste 10 år har nærmet sig hinanden i synet på hastighed. Imidlertid giver interviewanalysen ikke opbakning til en konklusion om konsensus i forståelse af sammenhængen mellem hastighed og trafiksikkerhed. Yderligere to politikere oplever formentlig stor grad af konsensus om tilgangen til hastighed, men de øvrige politikere ser uenighed i synet på hastighed og definerer i et vist omfang deres egne synspunkter i modsætning til andres.

### 2.3. Hastighedsgrænser

Én ting er hastighedens betydning for ulykker og trafiksikkerhed, noget andet de *virkemidler*, som kan tages i anvendelse for at håndtere hastigheden. Et muligt virkemiddel er hastighedsgrænser på vejnettet. Alle de interviewede politikere ønsker hastighedsgrænser, med undtagelse af én, som er i tvivl. Denne politiker er ikke nødvendigvis *imod* hastighedsgrænser, men *spekulerer* på, om hastighedsgrænser burde afskaffes. Generelt ser han behov for trafikregler: "Det er i hvert fald godt at have regler om, at man kører i hver sin vejside", men netop hvad angår regler for hastigheden er han i tvivl: "Ideelt set burde det være den trafikant, som kører, som har ansvar for at køre fornuftigt", dvs. ansvar for at sikre en "hastighed afpasset efter forholdene burde i bund og grund være ens eget ansvar". Han finder, at langt de fleste ville køre fornuftigt, selvom der ikke var bestemte tilladte hastigheder, og at grænserne alligevel ikke fungerer efter hensigten for de, som kører ekstremt hurtigt.

Men i øvrigt falder politikerne i tre grupper med noget overlap, hvad angår synet på hastighedsgrænser på vejnettet. En lille gruppe af politikere, som også den ovennævnte politiker tilhører, er fortalere for at øge den tilladte hastighed. En interviewperson siger således, at man "dybest set godt kunne køre 90 på mange landevejstrækninger og 130 på motorvejene i stedet for 110 på motorvejen". Han argumenterer med, at "vi jo også skal rundt", og at det handler om "at få nogle fartgrænser, som folk respekterer". Politikere i denne gruppe repræsenterer Liberal Alliance og Dansk Folkeparti.

En stor gruppe af politikere, som kommer fra Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne og Socialistisk Folkeparti er varme fortalere for differentierede hastigheder, således som det i dag findes på motorvejene med skilte på hhv. 110 og 130 km/t (Transportministeriet, 2011) og som der aktuelt gøres forsøg med på visse landevejsstrækninger (Vejdirektoratet, 2011b). Nogle politikere mener også, at man i byerne kan variere hastighederne. Visse steder kan den skiltede hastighed sættes op og andre steder ned, sammenlignet med den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje, landeveje og byveje. For flere politikere drejer det sig om at skabe respekt om den tilladte hastighed. En politiker siger fx: "Hvis du kører på en landevej, hvor der er 80 kilometers hastighedsbegrænsning, og vejen samtidig indbyder til at køre 90, og både bilen, føreren, vejen og føret er til det, så bliver mange fristet til at køre hurtigere end det tilladte, fordi man ikke synes den generelle hastighedsbegrænsning er rimelig. Men i stedet for, at trafikanterne tager loven i egen hånd, fordi hastighedsbegrænsningen syntes urimelig lav, er det bedre med differentierede hastigheder, så hastighederne rent faktisk matcher det, der kan lade sig gøre. For selvom jeg sidder i min bil med al min sikkerhed og al min kørekomfort, der gør, at jeg føler stor trykthed, så vil en skiltet differentieret hastighed give større respekt, for så vil jeg i den situation instinktivt have respekt for det, der står på tavlerne, fordi jeg ved, at der er nogen, som meget nøje på netop dette stykke vej har vurderet, om man kan køre 70, 80 eller 90. Det, at den enkelte trafikant har respekt for hastighedsgrænserne, forudsætter, at de er mere differentierede".

Endelig findes en lille gruppe af politikere, som primært lægger vægt på, at den tilladte hastighed flere steder burde sænkes. Til denne gruppe hører medlemmer valgt for Det Radikale Venstre og Enhedslisten. En

repræsentant finder således, at "hastighedsbegrænsning burde være en kombination af det miljømæssigt og trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige". Han lægger dog vægt på, at nedsættelse af hastighedsgrænserne ikke er et centralt tema i partiets politik og tilkendegiver, at "80 kilometer i timen på landeveje er vel okay, selvom man fra et miljøsynspunkt skulle ned på 70". En anden eksponent for denne gruppe af politikere finder, at der kan opnås gevinster for trafiksikkerheden ved at nedsætte den tilladte hastighed for dermed også at tvinge den faktiske hastighed ned. "For eksempel har jeg det synspunkt, som ikke har været meget inde i debatten, at der er en lang række småveje ude i landet, hvor jeg synes, at man burde overveje en generelt lavere hastighed. Der hvor man sådan set må køre 80, men når man kører der, så kan enhver, der har taget kørekort se, at hvis man kører efter forholdene, så kan man ikke køre 80. Der synes jeg måske, at man burde overveje (fordi det er nemmere at huske for bilisterne), at man havde en lavere max hastighed som for eksempel 70 eller 60. Den type veje er for det første smalle og uden oversigt, og der kører mange landbrugsredskaber og så videre og så videre. Og der sker rent faktisk også mange ulykker".

Politikernes syn på hastighedsgrænser afhænger af deres generelle forståelse af sammenhængen mellem hastighed og ulykker. De politikere, der mener, at der i visse situationer ikke er sammenhæng mellem hastighed og ulykkers omfang og konsekvenser, er mere afvisende overfor hastighedsgrænser eller de ønsker høje grænser på fx motorveje og landeveje, ligesom dette synspunkt på hastighed og trafiksikkerhed også kan føre til, at man ønsker differentierede hastigheder. Differentierede hastigheder kan man imidlertid også tilslutte sig med udgangspunkt i et synspunkt om, at hastighed netop udgør et alvorligt problem for trafiksikkerheden. De politikere lægger vægt på, at differentierede hastigheder vil skabe mere respekt om den tilladte hastighed og den tilladte hastighed i nogle tilfælde nedsættes, så faktisk hastighed reduceres der, hvor det har mest betydning. En del af disse politikere vælger imidlertid i stedet at argumentere for, at hastighedsgrænserne flere steder generelt bør sænkes.

Ligesom de politiske fløje i hastighedspolitikken tilsyneladende har nærmet sig hinanden hvad angår forståelsen af sammenhængen mellem hastighed og trafiksikkerhed, gør det samme sig tilsyneladende gældende hvad angår hastighedsgrænser. Det ses tydeligst i den store opbakning til differentieret hastighedsgrænser. En af de interviewede politikere taler om, at "der er ved at ske en sammensmeltning på hastighederne", mens der til gengæld "ikke var grænser for, hvor stort et skel, der var mellem rød og blå blok, da vi diskuterede motorvejshastighed", som i 2003 blev besluttet forhøjet. Som beskrevet ovenfor, er der dog stadig nogle uenigheder om hastighedsgrænser, som består.

Én ting er selve hastighedsgrænserne, et andet virkemiddel til at sikre overholdelse af dem.

## 2.4. Hastighedskontrol

Kontrol og sanktioner er to forbundne virkemidler til at sikre overholdelse af grænserne. I modsætning til spørgsmålet om hastighedsgrænser, så er der kun ret små uenigheder mellem de interviewede politikere, når det drejer sig om *hastighedskontrol*. På tværs af de grupperinger, vi har skitseret ovenfor, ser næsten alle de interviewede politikere hastighedskontrol som meget væsentligt. Kun den ene politiker, som også er skeptisk overfor behovet for fartgrænser nævner ikke behovet for kontrol. Som svar på et spørgsmål om, hvorvidt han som liberal er kritisk overfor hastighedskontrol svarer han, at "hvis man ikke har nogle øvre hastighedsgrænser, så er der jo ikke noget at kontrollere. Så er det så nemt med det".

Forelagt en række forskellige virkemidler til håndtering af problemet med hastighed, peger alle de øvrige interviewede politikere – og på tværs af forskellige fløje – på kontrol som det vigtigste virkemiddel. En siger

fx: "Folk er jo drønhamrende egoistiske ude i trafikken. De gør stort set hvad der passer dem. Det er kontrol, der skal til", og en anden siger "Altså vi må jo også sige, at især kontrol er godt, når det gælder færdselsloven, og det er jeg lidt ked af at sige, men det er jo et faktum, at mange kører ikke for stærkt, hvis risikoen for at blive opdaget er til stede". En tredje stemmer i, som svar på spørgsmålet om det vigtigste virkemiddel til at reducere hastigheden: "Kontrollen. Det tror jeg. Hvis man enten ved, at man bliver fotograferet eller man ved, at politiet er lige i nærheden. Det er hundrede procent sikkert, at det er noget af det, der flytter". Og endelig siger en fjerde, at det vigtigste for yderligere at få reduceret antallet af dræbte i vejtrafikken er "mere kontrol på vejene, fordi hvis der ingen kontrol er, så kører folk som det passer dem". Med en enkelt undtagelse er opfattelsen på tværs af partiskel, at hastighedskontrol er afgørende, og politisk betragtes det som vigtigere at sikre overholdelse af den tilladte hastighed end at sænke den. En af de to interviewede politikere, som taler for at nedsætte hastighedsgrænserne, siger om hastigheden på landevejene, at "80 km/t er vel okay set ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt hensyn, men så handler jo om at sikre, at de faktisk overholder hastighedsgrænserne".

Der er altså næsten unison tilslutning til behovet for kontrol. Der er større uenighed om, *hvordan* kontrollen skal udøves. En politiker fortæller, at der i spørgsmålet om automatisk trafikkontrol (det såkaldte punkt-ATK<sup>2</sup>) findes en ideologisk begrundet forskel mellem venstre og højre side af Folketinget. Således siger en borgerlig politiker, at "vi var bekymrede i starten, da vi indførte automatisk hastighedskontrol, fordi det var en maskine, der tog billeder i stedet for en levende politimand, der målte og standsede dem, der kørte for stærkt. Vi foretrak, at det var en politimand, der udførte opgaven, fordi det også har en større pædagogisk og præventiv effekt at blive stoppet af en politimand og blive konfronteret med sin forseelse. Men på grund af det store ressourceforbrug ved manuel kontrol, er "vi nød til at bruge den automatiske hastighedskontrol", og han finder også, at "det har en stor effekt, ikke mindst præventivt".

En anden ideologisk begrundet uenighed om ATK består imidlertid, og den drejer sig om det såkaldte stræknings-ATK<sup>3</sup>. Den ovennævnte politiker opfatter det sådan, at venstre fløj generelt er mere positiv overfor stræknings-ATK, "hvor vi fra liberal og borgerlig side siger: Nej, det er vi ikke så glade for, vi vil hellere have punktkontrol, fordi strækningskontrol forudsætter, at alle trafikanter registreres, hvorimod punktkontrol kun registrerer dem, der kører for hurtigt".

Hvor den første ideologisk begrundede uenighed handler om et pædagogisk sigte ved tilstedeværelse af en betjent, handler den anden ideologiske uenighed om selve registreringen, som de borgerlige partier helst undgår, hvis det ikke er nødvendigt.

## 2.5. Hastighedssanktioner

Som i spørgsmålet om kontrol, så er der også stort set konsensus, når det drejer sig om *sanktioner* ved hastighedsovertrædelser. En række stramninger i sanktioner er det seneste årti gået hånd i hånd med højere hastighedsgrænser på motorvejene. En interviewet politiker understreger netop denne pointe: at man har givet lov til mere på hastighedsområdet, men til gengæld er budskabet til befolkningen, at "holder I jer så

<sup>2</sup> Ved punkt-ATK opstilles en enkelt stander eller en serie af standere, og hastigheden bliver målt i et punkt ved hjælp af spoler i vejen, og foto tages ved høj hastighed (Hels et al. 2010).

<sup>3</sup> Stræknings-ATK er kendetegnet ved, at to ATK-standere er opstillet ved begyndelsen og afslutningen af en vejstrækning, og gennemsnitshastigheden på strækningen beregnes for alle køretøjer ved hjælp af en tidsmåling ved begge standere. Kameraerne i begge standere tager fotos af alle forbigående køretøjer (Hels et al., 2010).

ikke inden for det, I har fået lov til, så skal vi komme efter jer”, og en anden interviewperson understreger, at ”kontrol uden sanktioner er jo ikke meget værd”.

I marts 2011 blev bøderne for en række færdselsforseelser besluttet hævet. Det gjaldt bl.a. bøder for almindelige hastighedsoverskridelser (Justitsministeriet, 2010)<sup>4</sup>. I det forgangne tiår har øgede hastigheds-sanktioner ellers været koncentreret om særlig hensynsløs kørsel og det som er blevet benævnt ”vanvidskørsel”, og skærpede sanktioner herom blev i 2004 og 2010 enstemmigt vedtaget (Siren et al., 2012). Interviewene efterlader dog indtryk af, at dette særligt er en problemstilling, som ligger politikerne fra Dansk Folkeparti, Venstre og Det Konservative Folkeparti på sinde, og Dansk Folkeparti opfatter sig selv som et parti, der i særlig grad ønsker hårdere straffe for vanvidskørsel: ”Vi vil gerne have minimumsstraffe for vanvidskørsel for eksempel. Det kan ikke være rimeligt, at det skal koste 12 til 14 måneder at slå et andet menneske ihjel, bare man bruger en bil som mordvåben”, siger repræsentanten.

I mange formuleringer fra disse politikere genfindes et tydeligt skel mellem den *almindelige bilist* og hans mindre hastighedsovertrædelser, overfor *vanvidsbilisten*, som kører ekstremt og hensynsløst. Repræsentanten fra Det Konservative Folkeparti fortæller således, at ”vi er mere optaget af at komme efter vanvidsbilisterne, end efter de næsten lovlydige borgere, og det skal i øvrigt ses i lyset af, at minimumsbøderne er sat op til 1.000,- for selv den mindste hastighedsoverskridelse”.

### 3. Hastighedspolitikens konsensus

Hvilken grad af konsensus eksisterer i hastighedspolitikken? De interviewede politikere er ikke enige i svaret på det spørgsmål. Politikerne har over de sidste 10 år nærmet sig hinanden i forståelsen af sammenhænge mellem hastighed og trafiksikkerhed og i synet på hastighedsgrænser og -kontrol. Mens sanktioner også tidligere har været karakteriseret ved relativ meget konsensus. Nogle af de interviewede finder, at der opstået en (stor grad af) konsensus, men sådan opleves det ikke af de øvrige politikere, som i nogen udstrækning netop definerer deres egne synspunkter i modsætning til andres. Når vi nedenfor besvarer spørgsmålet om konsensus, er det således ikke baseret på politikernes direkte besvarelse af netop det spørgsmål, men udtryk for vores analyser og vurderinger på baggrund af politikernes udtalelser i interviewene.

Hvad angår *mål og værdier* i hastighedspolitikken efterlader interviewene indtryk af, at det overordnede mål for alle politikerne består af en kombination af hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø. Blandt politikerne hersker imidlertid nogen uoverensstemmelse om, hvordan de tre hensyn skal vægtes. De fleste trækker trafiksikkerhed frem som det absolut vigtigste, men det bliver også påpeget, at der er grænser for, hvor højt sikkerhed skal prioriteres. Og for enkelte af de interviewede politikere fremhæves enten fremkommelighed eller miljø som det væsentligste mål – og det som burde styre hastighedspolitikken. De pågældende politikere finder imidlertid, at henholdsvis fremkommelighed og miljø går hånd i hånd med trafiksikkerhed, og at trafiksikkerheden således også fremmes, hvis hastighedspolitikken indrettes med enten fremkommelighed eller miljø som det væsentligste mål. Andre politikere finder, at det slet ikke er

---

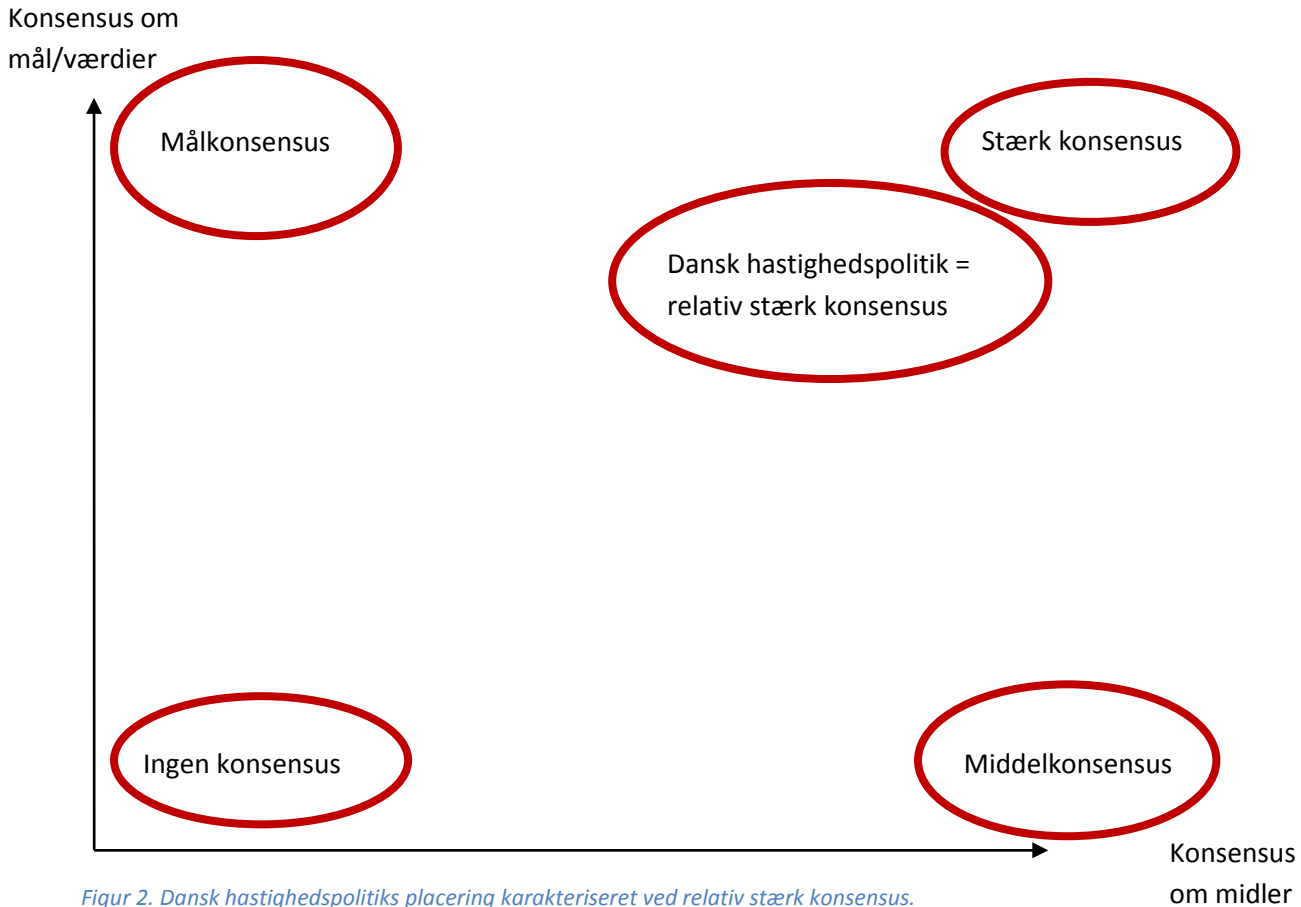
<sup>4</sup> Alle Folketingets partiets stemte for lovforslaget på nær Enhedslisten, som stemt imod og Liberal Alliance, som undlod at stemme. At dømme efter udvalgsbetænkningen (Folketingets Retsudvalg, 2011) og 1. behandlingen af lovforslaget (Folketingets forhandlinger, 2011), så skyldes det ikke de øgede bøder for hastighedsovertrædelser, at de to partier ikke stemte for lovforslaget.



muligt at adskille mål for hastighedspolitikken i hhv. trafikikkerheds-, fremkommeligheds- eller miljøhensyn.

Hvad angår *virkemidler* i hastighedspolitikken har vi her i paperet valgt alene at koncentrere os om tre, nemlig grænser, kontrol og sanktioner. Der forekommer betydelig konsensus blandt de interviewede politikere, når det drejer sig om kontrol og sanktioner. Interviewene efterlader indtryk af, at alle ser disse som afgørende. Det er betegnende, at skærpede sanktioner mod det, som er blevet benævnt vanvidskørsel, blev vedtaget enstemmigt i folketinget (Siren et al., 2012), og i spørgsmålet om kontrol er der – i dag – tilsyneladende kun uenighed om stræknings-ATK. Når det kommer til hastighedsgrænserne er der mere uenighed at spore. Vi har kategoriseret de interviewede politikere i tre grupper: En lille gruppe af politikere, som ønsker at øge den tilladte hastighed; en anden lille gruppe som primært ønsker den tilladte hastighed reduceret; og endelig en stor gruppe af politikere, som er fortalere for differentieret hastighed. Den principielle tilslutning til differentieret hastighed er så stor, så dette instrument tegner et billede af bred enighed. Politikernes syn på hastighedsgrænserne hænger sammen med deres generelle forståelse af sammenhængen mellem hastighed og trafikikkerhed.

Hvordan kan vi på den baggrund karakterisere hastighedspolitikken? I litteraturen skelnes mellem konsensus om politiske mål og midler (Butler, 1991; Hisschemöller & Hoppe, 2001; Hoppe, 2002; Turnhout, 2007). Vi kan iagttage relativt stor aktuel konsensus om såvel mål og værdier som midler, men uenigheder består dog - både om den rette kombination af sikkerhed, fremkommelighed og miljøhensyn for så vidt angår mål og værdier, og om hastighedsgrænser for så vidt angår midler. Ud fra litteraturen kan man skelne mellem stærk konsensus, målkonsensus, middelkonsensus og ingen konsensus, hvilket også indgår i figuren nedenfor. Med det som udgangspunkt vil vi karakterisere dansk national hastighedspolitik ved *relativ stærk konsensus*.



Figur 2. Dansk hastighedspolitikens placering karakteriseret ved relativ stærk konsensus.

På politiske felter karakteriseret ved *relativ stærk konsensus* hersker altså ikke lige så meget konsensus om mål og midler som ved politiske felter med *stærk konsensus*, men samtidig er der kun ret lille forskel på graden af konsensus om mål og midler, modsat tilfældet ved politiske felter karakteriseret ved *målkonsensus* og *middelkonsensus*. Nogle karaktertræk ved politiske felter med *ingen konsensus* vil måske også kunne genfindes al den stund, at felter med *relativ stærk konsensus* hverken er karakteriseret ved fuld konsensus om mål eller midler.

Interviewene efterlader indtryk af, at der over tid er betydelig dynamik i den konsensus som kan iagttages i dansk hastighedspolitik. Flere interviewpersoner peger på stor uenighed om hastighedsgrænser, da Folketinget i 2002 og 2003 drøftede og besluttede ændring af den generelle hastighed på motorveje fra 110 km/t til 130 km/t, mens der i dag ser ud til at være bred tilslutning til differentierede hastigheder. Ligeledes gælder det automatisk hastighedskontrol (ATK), hvor der tidligere herskede betydelig uenighed mellem de politiske partier. Mens der i dag er enighed om punkt-ATK, men fortsat uenighed om strækings-ATK. Der kan måske konstateres en udvikling af det politiske felt fra noget, der minder om målkonsensus (eller tæt på) til dagens relative stærke konsensus i hastighedspolitikken.

#### 4. Konklusioner

I indledningen spurgte vi, i hvor høj grad dansk, national hastighedspolitik – som den aktuelt kommer til udtryk i interviews med en repræsentant fra hvert af Folketingets partier – er kendetegnet ved konsensus.

På baggrund af interviewanalysen er svaret på det spørgsmål, at der kan iagttages relativt stor aktuel konsensus om såvel mål og værdier som midler i hastighedspolitikken, om end nogle uenigheder består. Det gælder både den rette kombination og prioritering af sikkerhed, fremkommelighed og miljø som mål og værdier i hastighedspolitikken, og det gælder hastighedsgrænserne, hvor vi har kategoriseret de interviewede politikere i tre grupper. Samlet set betragter vi dansk hastighedspolitik som karakteriseret ved *relativ stærk konsensus*. Dvs. tæt på at have stærk konsensus, men dog med nogen uenighed hvad angår mål og - i lidt større grad - midler. Politikernes udtalelser i interviewene efterlader ikke indtryk af enighed om, hvor meget konsensus, der eksisterer i hastighedspolitikken er. Nogle politikere oplever større konsensus end andre.

## Tak

Dette paper er udarbejdet i regi af et forskningsprojekt finansieret af TrygFonden. Uden de otte politikeres velvillige deltagelse i interviews, ville det ikke være muligt. Projektets følgegruppe (forskningschef Anders Hede, TrygFonden; professor Jørgen Goul Andersen, Aalborg Universitet; chefkonsulent Sven Krarup Nielsen, Vejdirektoratet; og dokumentationschef Jesper Sølund, Rådet for Sikker Trafik) har øget kvaliteten af paperet ved ivrigt at debattere og kommentere et udkast. Også forsker Silvia Olsen, Transportøkonomisk institutt, har bidraget med værdifulde kommentarer, mens Henrik Gudmundsson, DTU Transport, har kvalitetssikret paperet. Vi takker alle.

## Litteraturliste

Butler, R. (1991): *Designing Organizations: A Decision-making Perspective*. London: Routledge.

EU Kommissionen (2003): *Meddelelse fra Kommissionen. Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerhed. Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave. KOM(2003) 311 endelig*. Kan downloades fra <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0311:FIN:DA:PDF>, 3. januar 2012.

Folketingets forhandlinger (2011): 1. behandling af lovforslag nr. L 101: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, 13.01.2011. Kan downloades fra <http://www.ft.dk/samling/20101/lovforslag/L101/BEH1/forhandling.htm#dok>, 27. april 2012.

Folketingets Retsudvalg (2011): *Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven* (afgivet 10.02.2011). Kan downloades fra [http://www.ft.dk/Rlpdf/samling/20101/lovforslag/l101/20101\\_l101\\_betaenkning.pdf](http://www.ft.dk/Rlpdf/samling/20101/lovforslag/l101/20101_l101_betaenkning.pdf), 20. februar 2012.

Færdselssikkerhedskommissionen (2007): *Hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerhed begynder med dig. Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan*. København: Justitsministeriet. Kan downloades <http://www.faedsselssikkerhedskommissionen.dk/imageblob/image.asp?type=image&objno=77277>, 1. december 2011.

Hels, T.; Kristensen, N.B.; Carstensen, G.; Bernhoft, I.M.; Hakamies-Blomqvist, L. (2010): *Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi*. Lyngby: DTU Transport. Kan downloades fra [http://www.transport.dtu.dk/upload/institutter/dtu%20transport/rapporter/atk\\_20092010\\_samlet.pdf](http://www.transport.dtu.dk/upload/institutter/dtu%20transport/rapporter/atk_20092010_samlet.pdf), 3. januar 2012.

- Hisschemöller, M. & Hoppe, R. (2001): "Coping with Intractable Controversies: The Case for Problem Structuring in Policy Design and Analysis", i Hisschemöller, M.; Hoppe, R.; Dunn, W.N.; Ravetz, J.R. (red.): *Knowledge, Power and Participation in Environmental Policy Analysis*. Policy Studies Review Annual Volume 12. New Brunswick, New Jersey: Transaction Publishers.
- Hogwood, B.W. & Gunn, L.A. (1990): *Policy Analysis for the Real World*. New York: Oxford University Press.
- Hoppe, R. (2002): "Cultures of Public Policy Problems", i *Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice*, 4, pp. 305-326.
- Irwin, A. (1985): *Risk and the control of technology. Public policies for road traffic safety in Britain and the United States*. Manchester, Dover: Manchester University Press.
- Justitsministeriet (2010): *L101. Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Bødeforhøjelser, obligatorisk konfiskation af køretøjer ved kørsel uden førerret, skærpelse af sanktionerne for kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.)*. Kan downloades fra <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=134839>, 20. februar 2012.
- Knudsen, T. (2000): *Regering og embedsmænd. Om magt og demokrati i staten*. Århus: Systime.
- Siren, A.K.; Sørensen, C.H. & Vinsteen, I. (under udgivelse): *Vejhastighedens politiske diskurs – en historisk analyse*. Lyngby: DTU Transport.
- Tholstrup, S., Flyvbjerg, B. & Høj, J. (2003): "'Hitch-hiking' kan sikre CO<sub>2</sub>-reduktioner!", i *Stads- og havneingeniøren*, 12, pp. 34-36.
- Thompson, J.D. & Tuden, A. (1987): "Strategies, Structures, and Processes of Organizational Decision", i Thompson, J.D., Hammond, P.B., Hawkes, R.W., Junker, B.H. & Tuden, A. (red): *Comparative Studies in Administration*. New York, London: Garland Publishing.
- Transportministeriet (2011): "Pressemeddelelse. Nye strækninger med 130 km/t". København: Transportministeriet. Kan downloades fra <http://www.trm.dk/da/nyheder/2011/nye+strækninger+med+130+km/t/>, 2. december 2011.
- Turnhout, E.; Hisschemöller, M.; Eijsackers, H. (2007): "Ecological indicators: Between the two fires of science and policy", i *Ecological Indicators*, 7, pp. 215-228.
- Vejdirektoratet (2010): *Håndbog. Trafiksikkerhed. Effekter af vejtekniske virkemidler*. København: Vejdirektoratet. Kan downloades fra [http://www.vejsektoren.dk/pdf/Trafiksikkerhed\\_2010.pdf](http://www.vejsektoren.dk/pdf/Trafiksikkerhed_2010.pdf), 19. marts 2012.
- Vejdirektoratet (2011a): "Det nye hastighedsbegreb". Kan downloades fra <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?docId=vd-anlaeg-hastighed-full>, 25. april 2012.
- Vejdirektoratet (2011b): "Pressemeddelelse. Første etaper af forsøg med differentierede hastigheder åbner". København: Vejdirektoratet. Kan downloades fra <http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=284680>, 2. december 2011.
- Wittrup, J. (1994): "Konflikt og konsensus i det danske Folketing 1982-92", i *Politica* 26(1), pp. 46-56.