

Kriminologiske perspektiver på hastighedsovertrædelser

Afskrækkelse, ansvarliggørelse og indramning

Møller, Kim Kristian; Møller, Mette; Hels, Tove; Lahrmann, Harry

Creative Commons License
Ikke-specificeret

Publication date:
2021

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Møller, K. K., Møller, M., Hels, T., & Lahrmann, H. (2021). *Kriminologiske perspektiver på hastighedsovertrædelser: Afskrækkelse, ansvarliggørelse og indramning*. Institut for Byggeri, By og Miljø (BUILD), Aalborg Universitet. BUILD Rapport Bind 2021 Nr. 11

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Kriminologiske perspektiver på hastighedsovertrædelser

Afskrækkelse, ansvarliggørelse og indramning

Kim Møller

Mette Møller

Tove Hels

Harry Lahrmann



KOLOFON

Kriminologiske perspektiver på hastigheds-
overtrædelser: Afskrækkelse, ansvarliggø-
relse og indramning
April, 2021

Forfattere

Kim Møller, Aalborg Universitet
Mette Møller, DTU Management
Tove Hels, Rigspolitiet
Harry Lahrmann, AAU BUILD

Udgiver

Trafikforskningsgruppen
Institut for Byggeri, By og Miljø
Aalborg Universitet
Thomas Manns Vej 23
9220 Aalborg Ø, Danmark

BUILD Rapport 2021:11
ISSN: 2597-3118
ISBN: 978-87-563-1990-4

Forord

Hvert år noteres omkring 200.000 bilister af politiets fotovogne og får en fartbøde. I projekt "Intervention mod fartsyndere" udvikles og afprøves et internetbaseret læringsforløb til disse bilister. Hypotesen i dette projekt er, at mange bilister ubevidst kommer til at køre for hurtigt, og at de i højere grad vil overholde hastighedsgrænserne, hvis de har en viden om og er beviste om hastighedens betydning for trafiksikkerheden. Hypotesen afprøves på ca. 40.000 bilister, der har fået en fartbøde. Halvdelen gennemgår læringsforløbet, og halvdelen er i en kontrolgruppe. Effekten bestemmes som forskellen på, hvor mange i de to grupper, der efter et år igen har fået en fartbøde.

Projektet er forankret på Aalborg Universitet i et partnerskab med DTU, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Projektet afrapporteres løbende, blandt andet igennem working papers, som udgives i denne rapportskabelon af AAU BUILD eller DTU Management.

Nedenstående forskere bidrager til projektet:

- Harry Lahrmann, lektor, Trafikforskningsgruppen, AAU BUILD
- Anne Vingaard Olesen, lektor, Trafikforskningsgruppen, AAU BUILD
- Line Røjkjær Rasmussen, ph.d.-studerende, Trafikforskningsgruppen, AAU BUILD
- Tanja Kidholm Osmann Madsen, adjunkt, Trafikforskningsgruppen, AAU BUILD
- Kim Møller, lektor, Institut for Sociologi og Socialt Arbejde, Aalborg Universitet
- Mette Møller, seniorforsker, Division for Transport, DTU Management
- Tove Hels, strategisk analytiker, Nationalt Færdselscenter, Rigspolitiet
- Hanne Stevens, senioranalytiker, Østjyllands Politi
- Jesper Sølund, selvstændig konsulent, tidligere Rådet for Sikker Trafik

Projektet er støttet af TrygFonden.



Harry Lahrmann

Indhold

1	Indledning.....	5
1.1	Arbejdspapirets opbygning og teoretiske ramme.....	5
	DEL 1.....	7
2	Hastighedsovertrædelser i Danmark	8
2.1	Konsekvenser og omfang	8
3	Fartkontrol og sanktioner	9
3.1	Former for afskrækkelse.....	9
3.2	Afskrækkelsens virkning	11
4	Faldende antal hastighedsovertrædelser	13
4.1	Vejfaktorer og trafikantfaktorer.....	15
	DEL 2.....	18
5	Konteksten for den kognitive intervention.....	19
5.1	Udbredt accept af ATK-enhederne	19
6	Rehabiliterende og overtalende tilgange.....	20
6.1	Begrænset rationalitet.....	20
6.2	Vaner	21
6.3	Indramning	22
6.4	Appeller til frygt	23
6.5	Reintegrativ udskamning.....	23
7	Virkning af informationskampagner og interventioner	24
7.1	Kampagner	24
7.2	Interventioner	26
8	Opsamling.....	29
	Referencer	32

1 Indledning

For at reducere antallet af ulykker relateret til overtrædelse af hastighedsgrænsen anvendes en kombination af formel og uformel kontrol. Den formelle kontrol varetages af politiet og består af automatisk trafikkontrol i form af mobile og stationære enheder (henholdsvis fotovogne og stærekasser), samt kontrol med lasermålere og kørende kontrol med videobiler og -motorcykler. Overtrædelser af fastsatte grænser sanktioneres i henhold til forseelsens alvorlighed. De skrappeste sanktioner er konfiskation af køretøjet og fængsel efter straffelovens paragraf om at forvolde fare for andre. Den aktuelle status er, at gennemsnitshastighederne på danske veje er faldende over tid (Vejdirektoratet 2020). Det er en udfordring at reducere hastighederne yderligere. Hovedparten af de hastighedsovertrædelser der sker, er ganske små og er et resultat af ubevidste handlinger og vaner i højere grad end af kalkulerede beslutninger. Udviklingen af moderne biler medfører i øvrigt, at hastighedsovertrædelser ikke opleves på samme måde af blisten som tidligere. Mange bilister bemærker formentlig ikke, at de overtræder hastighedsgrænserne og dermed loven. Disse forhold medfører, at den formelle myndighedskontrol, truslen om straf, er mindre effektiv, end den ville være, hvis det drejede sig om bevidste hastighedsovertrædelser. International forskning har dokumenteret, at kampagner og interventioner der bygger på en mere overtalende tilgang, hvor borgerne ansvarliggøres og opmuntres til at kontrollere hinanden, kan have en effekt på hastighedsovertrædelser. Formålet med dette arbejdsrapport er at redegøre for status på hastighedsovertrædelser i Danmark, og forklare hvordan en kognitiv intervention supplerer den formelle hastighedskontrol.

1.1 Arbejdsrapportens opbygning og teoretiske ramme

Arbejdsrapporten er bygget op efter principperne i realistisk evaluering (Blamey og Mackenzie 2006, Pawson og Tilley 1997). Her forstås processen med at udvikle og evaluere en intervention som et videnskabeligt hjul baseret på fortløbende præcisering af de tre elementer: kontekst, teoretisk mekanisme og virkninger. En realistisk evaluering fremhæver, at konteksten og de teoretiske antagelser, der forklarer regelmæssigheder inden for problemstillingen, er afgørende for at skabe en bedre forståelse af, hvad det er ved interventionen, der virker eller ikke virker. Helt overordnet kan man sige, at interventioner kun virker efter hensigten, når de introducerer passende ideer og muligheder (teoretiske mekanismer) til grupper under passende sociale og kulturelle forhold (kontekst). I dette arbejdsrapport køres to omgange rundt med det videnskabelige hjul. Runden begynder med en beskrivelse af kontekst, mekanismer og virkninger for hastighedsovertrædelser i Danmark.

Del 1 af arbejdsrapporten er den første runde. I del 1 afsnit 2 redegøres for konteksten. Det er den overordnede situation på området, konsekvenser og omfang af hastighedsovertrædelser i Danmark. I afsnit 3 præsenteres den teoretiske mekanisme i afskrækkelse, som er myndighedernes formelle kontrol, retshåndhævelse og sanktioner. Arbejdsrapporten redegør for de forskellige former for afskrækkelse og fremlægger teoretiske argumenter og viden fra international forskning angående virkninger af afskrækkelse i

forskellige former. I det sidste afsnit af del 1, afsnit 4, beskrives virkningerne af kontrollen i form af en status på det faldende antal hastighedsovertrædelser og de mest anvendte forklaringer i form af vejfaktorer og trafikantfaktorer.

Del 2 af arbejdsrapporten udgør anden runde med det videnskabelige hjul. Her specificeres yderligere den kontekst, de mekanismer og de forventede virkninger, som gør sig gældende for den kognitive intervention. Her er der ikke fokus på afskrækkelse, men på mere uformelle rehabiliterende tilgange. I afsnit 5 præsenteres konteksten i form af holdninger til ATK (politiets automatiske hastighedskontrol). I afsnit 6 gennemgås en række begreber, der vedrører spørgsmålet om bilisternes beslutningstagning. Det er de teoretiske mekanismer, der forklarer hvorfor en kognitiv intervention kan bidrage til en selvinitieret adfærdregulering ved at supplere myndighedernes kontrol med en rehabiliterende og overtalende tilgang. Denne mekanisme kan desuden benytte indsigter om beslutningsprocesser med fokus på vanernes magt og følelser. Endelig gennemgås i del 7 en række kampagner og interventioner rettet mod spirituskørsel og hastighedsovertrædelser. Arbejdsrapporten undersøger både mere almene kampagner rettet mod hele befolkningen samt specifikke interventioner rettet mod personer, der har overtrådt hastighedsgrænserne eller kørt spirituskørsel. Afslutningsvis samles trådene i del 8.

DEL 1

2 Hastighedsovertrædelser i Danmark

I dette afsnit beskrives den aktuelle kontekst med hastighedsovertrædelser. Der redegøres kort for sammenhængen mellem hastighed og ulykker samt antallet af ulykker, der er sket i en situation, hvor hastigheden var højere end tilladt eller for høj for omstændighederne. Endelig præsenteres europæiske tal for, hvor mange bilister der selv angiver, at de overtræder hastighedsgrænserne.

2.1 Konsekvenser og omfang

Antallet af dræbte i ulykker på de danske veje er historisk lavt (Vejdirektoratet 2020). Hastighed har betydning for forekomsten og alvorlighedsgraden af trafikulykker: Når man øger hastigheden med en km/t stiger den gennemsnitlige risiko for at køre galt med tre procent. Hvis man fordobler farten, firedobler man risikoen for ulykker med personskade og ottedobler risikoen for alvorlige skader og sekstendobler risikoen for at ulykker involverer et dødsfald (Chaurand, Bossart og Delhomme 2015). Myndighederne i visse lande er forpligtet på det etiske mål om, at menneskeliv og førlighed har højere prioritet end mobilitet og andre hensyn, der karakteriserer transportsektoren (Van Schagen og Machata 2010). Vejsystemet er imidlertid i langt mindre grad end jernbane- og luftfartssektoren designet med udgangspunkt i en nultolerance over for ulykker. Da Færdselssikkerhedskommissionen (2013) udkom med anbefalinger til, hvordan antallet af ulykker kan mindskes, benyttede man ikke en målsætning om, at tallet kan blive nul, da dette ansås for urealistisk. Det samme gælder den kommende handlingsplan, som dækker årene 2021-2030.

Hastighedsovertrædelser er udbredt blandt bilister og forekommer i en bred vifte af kørselssituationer. I en stor tværeuropæiske undersøgelse med en repræsentativ stikprøve på 1.000 bilister fra hvert land svarede 82 procent, at andre bilister ofte eller meget ofte overtræder hastighedsgrænsen. Kun et mindretal af bilisterne, mellem 1 procent og 15 procent afhængig af vejtypen, medgav, at de selv overtræder reglerne ofte eller meget ofte. Til sammenligning har objektive målinger fundet, at mellem 40 og 50 procent af bilister kører over hastighedsgrænsen og mellem 10 og 20 procent overskrider med mere end 10 km/t (Barjonet, Huguenin og Wittink 1994). Bevæggrundene for ikke at respektere hastighedsgrænserne er sammensat af mange og modstridende motivationer. Det er værd at bemærke, at mere end en tredjedel af bilisterne i den europæiske undersøgelse angav, at de nyder at køre for hurtigt. De resterende 60 procent angav, at de ikke finder nydelse ved at køre for hurtigt (Barjonet, Huguenin og Wittink 1994). Det er bemærkelsesværdigt, at andelen af de forskellige europæiske landes bilister, der angav at de nyder at køre for hurtigt, var højest i Danmark, hvor 60 procent svarede dette, mens gennemsnittet for de resterende lande var en tredjedel. Her skal man dog være opmærksom på, at de danske hastighedsgrænser, især på landevej, er lavere end i mange af de øvrige lande, der medvirker i undersøgelsen. Dette medfører, at danske bilister fremstår mere fartglade, end de ellers ville, hvis der var refereret til samme hastighedsgrænser som i de andre lande.

3 Fartkontrol og sanktioner

Et vigtigt redskab myndighederne har til deres rådighed for at reducere hastighedsovertrædelser, er den formelle kontrol i form af forbud, retshåndhævelse, og sanktioner. Den teoretiske mekanisme bag denne kontrol omtales som afskrækkelse (Andenæs 1952, Nagin 2013, Stafford og Warr 1993). Afskrækkelse er defineret som udeladelse eller reduceret seriøsitet af en kriminel gerning af frygt for at modtage en sanktion (Piquero og Paternoster 1998). Man får en bøde, klip i kørekortet, inddragelse af førerretten i en periode eller konfiskation af køretøjet, såfremt man bliver taget i at køre for hurtigt. Jo mere man overtræder hastighedsgrænsen, desto højere straf. Lovgivningen udgør en generelafskrækkelse, mens udstedelsen af sanktioner udgør specielafskrækkelse, i det omfang de forebygger, at personen overtræder loven igen.

Afskrækkelsesteori bygger på en implicit antagelse om, at lovovertrædelser er mindre sandsynlige, når potentielle lovovertrædere vurderer, at der er høj sandsynlighed for at blive opdaget, og at straffen vil være streng og hurtig (Homel 1988, Taxman og Piquero 1998). I et demokratisk samfund skal der være proportionalitet mellem forseelsens seriøsitet og sanktionens tyngde, for at myndighederne kan bevare deres legitimitet i borgernes øjne. Der skal findes en fornuftig balance mellem borgernes selvbestemmelse og befolkningens velbefindende (Møller 2011).

3.1 Former for afskrækkelse

Spørgsmålet om hvordan og hvor meget forskellige former for afskrækkelse kan reducere lovovertrædelser, er centralt inden for kriminologisk forskning. For at koble an til denne litteratur, omtales hastighedsovertrædelser i dette afsnit som lovovertrædelser. Overordnet kan man sige, at den klassiske forståelse af afskrækkelse er, at afskrækkelse påvirker lovovertrædelser på fire konceptuelt separate måder: Inkapacitering, kriminalitetsfremmende, generelafskrækkende og specielafskrækkende (Nagin 2013). Alle fire er relevante for at forstå, hvorfor afskrækkelse virker eller ikke virker i retning af at reducere lovovertrædelser.

Inkapacitering er det mest vidtrækkende tiltag, forbeholdt de mest seriøse overtrædelser. Her forhindres lovovertrædere fysisk i at begå yderligere kriminalitet i en periode. For de mest alvorlige lovovertrædelser i trafikken, for eksempel såkaldt vanvidskørsel, hvor hastighedsgrænsen er overskredet med mere end 100 procent, er straffen fængsel eller fodlænkeordning. Andre inkapaciterende sanktioner på færdselsområdet er inddragelse af førerretten og konfiskation af køretøjet efter færdselslovens § 133a (Justitsministeriet 2020).

Visse forbud og sanktioner kan virke kriminalitetsfremmende. Dette kan forekomme kontraintuitivt, men hvis borgerne opfatter lovgivning og dens håndhævelse på et område som urimelig, kan det i værste fald have en kriminalitetsfremmende virkning (Sherman 1993). Når det gælder hastighedsovertrædelser, er

dette en væsentlig pointe, fordi forholdet understreger, at det er vigtigt at inddrage overvejelser om, hvad borgerne synes om reglernes rimelighed. Afskrækkelse skal forstås i en social kontekst.

Generelafskrækkelse er den indirekte erfaring med straf, mens specielafskrækkelse omhandler egen erfaring med straf. Generelafskrækkelse er rettet mod potentielle lovovertrædere. Det handler om forsøget på at etablere et fælles normsæt i samfundet gennem kriminalisering af bestemte handlinger (Andenæs 1952, Homel 1988, Stringer 2020). I et generelafskrækkende perspektiv har de fastlagte hastighedsgrænser et forebyggende formål, idet de signalerer gældende normer for hensigtsmæssig adfærd. Kampagner for trafiksikkerhed i massemedier har således primært et generelt sigte. Man kan måle den generelle afskrækkelse på det samlede årlige antal sanktioner for hastighedsovertrædelser.

Specielafskrækkelse er rettet mod individer, der er blevet straffet. Målet for specielafskrækkelse er at påvirke enkelte borgers beslutninger om at overtræde loven i konkrete situationer (Andenæs 1952, Homel 1988). Man kan måle specielafskrækkelse på sandsynligheden for, at den enkelte bilist får gentagne sanktioner som bøder, inddragelse af førerretten samt fængsel for hastighedsovertrædelser. Interventioner rettet mod at forebygge at den enkelte bilist gentagne gange overtræder hastighedsgrænserne, har et specialpræventivt sigte.

Stafford og Warr (1993) foreslog at modificere forståelsen af afskrækkelse til at inkludere erfaringer med undvigelse af straf. Specielafskrækkelse bør forstås som de direkte personlige erfaringer med straf og strafundvigelse. Generelafskrækkelse bør forstås som de indirekte erfaringer med straf og indirekte erfaringer med strafundvigelse. Stafford og Warr (1993) udfordrede hermed den klassiske opfattelse af, at general- og specielafskrækkelse gensidigt udelukker hinanden og virker på forskellige personer. Både general- og specielafskrækkelse indvirker på den enkelte person på samme tid gennem viden om strafundvigelse.

Problemet er, at erfaringer med straf og strafundvigelse trækker i hver sin retning. I modsætning til afskrækkelse kan strafundvigelse observeres. Alle har set andre bilister køre hasarderet uden at blive straffet for det, og uden at det kom til myndighedernes kendskab. Bilister har derfor samlet set langt flere erfaringer med strafundvigelse end med strafpådragelse. Deres direkte og indirekte erfaringer med strafundvigelse mindsker opfattelsen af risikoen for at blive straffet for hastighedsovertrædelser (Freeman og Watson 2006). Denne viden kan også komme fra andre personer og massemedier (Picquero og Paternoster 1998). Strafundvigelse kan samlet set have større indvirkning på individernes adfærd end straf, især på områder hvor sandsynligheden for at blive taget ikke er stor (Stafford og Warr 1993, Stringer 2020). Det er derfor særdeles svært for myndighederne at øge den opfattede sandsynlighed for, at den enkelte bilist bliver taget for en hastighedsovertrædelse.

3.2 Afskrækkelsens virkning

Afskrækkelse har en kriminalitetsreducerende virkning, men samlet set er den ikke stor (MacCoun 1993, Nagin 2013). Størrelsen af virkningen varierer alt efter straffens strengthed, sandsynlighed og hurtighed (Becker 1968). Det meste forskning angår virkninger af straffens strengthed og sandsynlighed. Det er en central konklusion fra forskning i den afskrækkende virkning af straffes strengthed, at det er ganske begrænset, hvor meget kriminaliteten mindskes ved at hæve strafniveauet (Nagin 2013). Motivationen for at hæve strafniveauet skal primært findes i den generelpræventive og socialiserende virkning. Ved at hæve strafniveauet for en given lovovertrædelse signalerer myndighederne, at den pågældende adfærd betragtes som relativt mere alvorlig end tidligere. Strafniveauet signalerer samtidig, hvor alvorlig en lovovertrædelse vurderes at være i sammenligning med andre forseelser.

Samlet set finder forskningen, at en højere sandsynlighed for at blive taget i at overtræde loven har mere kriminalitetsreducerende virkning. For de fleste kriminalitetsformer er sandsynligheden for at blive kontrolleret og sanktioneret for den enkelte gerning, ganske lav. Dette gælder i særdeleshed på hastighedsområdet (Taxman og Picquero 1998). Den automatiserede trafikkontrol med ATK-enhederne er godt eksempel på, hvordan myndighederne har øget retshåndhævelsesintensiteten og dermed sandsynligheden for at blive sanktioneret for en færdselsforseelse. Bemærk at sandsynlighed for at blive opdaget her skal forstås som den subjektivt opfattede sandsynlighed og ikke den faktisk forekommende sandsynlighed. Den faktiske sandsynlighed er oftest ukendt for borgerne. Problemet med den subjektivt opfattede sandsynlighed er, at den er upræcis, og at visse bilister har en tendens til at overvurdere sig selv og undervurdere deres sandsynlighed for at blive kontrolleret. Denne optimisme bias ses inden for trafikområdet, hvor det følgerigt er svært at reducere bilisternes fart yderligere. Især unge bilister ser hastighedsovertrædelser som en forseelse af lav alvorlighed med lille sandsynlighed for at blive kontrolleret (Cathcart og Glendon 2016). Endelig er der bilister, der har alkoholproblemer eller tilsvarende, som kører alligevel, bøder eller ej.

Møller og Haustein (2014) undersøgte holdninger og adfærd blandt en tilfældig stikprøve af 2.018 mandlige bilister mellem 18 og 28 år i en standardiseret spørgeskemaundersøgelse. Ulykkesrisikoen for unge mænd var stigende i årene op til deres undersøgelse til trods for forebyggende tiltag og generel forbedring af vejsikkerheden. I Møller og Hausteins analyse kom det frem, at det hovedsagligt er opfattelsen af vennernes hastighedsovertrædelser, som forklarer egne hastighedsovertrædelser blandt de yngre i deres undersøgelse. Andre væsentlige faktorer var negative holdninger til hastighedsgrænserne og vurderingen af sandsynligheden for at køre galt i forbindelse med høj fart. Blandt de yngre bilister i undersøgelsen var det primært gruppepres, der socialiserede dem til at køre for hurtigt, mens gruppepres for de ældre bilister blot retfærdiggjorde deres adfærd. Forfatterne anbefalede, at forebyggelse bør indrettes efter målgruppen. For de yngre bilister er det vigtigere med en tilgang, der bygger på deres omgangskreds, mens det for de ældre bør bygge på en individualiseret tilgang.

I forlængelse heraf har det vist sig, at afskrækkende metoder generelt ikke er særligt velegnede til at mindske gentagen kriminalitet, recidiv (Tyler 2003). Møller, Haustein og Prato (2015) analyserede udbredelsen af spirituskørsel i Danmark og fandt, at der samlet set er 17 procents sandsynlighed for gentagen spirituskørsel over en fem-årig periode. Antallet af gentagne tilfælde falder dog skarpt. 89 procent af dem, der er blevet taget for spirituskørsel, er blevet taget en gang på fem år, mens knap 10 procent er blevet taget to gange, og 1,4 procent tre gange. Gentagen spirituskørsel har større sandsynlighed for at finde sted blandt social marginaliserede personer med lav socio-økonomisk status. Omkring 0,5 procent af danske bilister anslås at køre med en alkoholpromille over det tilladte (Møller, Haustein og Prato 2015), mens et amerikansk estimat er, at en ud af 1.000 spirituskørsler resulterer i, at personen bliver arresteret (Stringer 2020). Udbredelsen af spirituskørsel er generelt faldet fra 1990, men andelen af ulykker, der involverer spirituspåvirkede bilister har været stabil over tid (Møller, Haustein og Prato 2015). Forekomsten af spirituskørsel i Danmark er faldet fra 1,0 procent i midten af 1980'erne (Bernhoft og Behrendorf 1989) til 0,5 procent i 2009 (Hels og Bernhoft 2011) til 0,2 procent i 2019 (Rigspolitiet 2020). Andelen af alvorlige tilskadekomster og trafikdrab med involvering af spiritus er faldet fra knap 20 procent i 2007 til 10 procent i 2016, hvor det har stabiliseret sig siden (Vejman 2020).

Stringer (2020) brugte Stafford og Warrs (1993) rekonceptualisering af afskrækkelsesteori til at analysere selvrapporeret spirituskørsel i en landsdækkende repræsentativ spørgeskemaundersøgelse. Han fandt opbakning til hypoteserne om (1) at erfaring med straf var positivt associeret med opfattelsen af sandsynlighed for straf, og (2) erfaring med at undgå straf var negativt associeret med opfattelsen af sandsynlighed for straf og selvrapporeret spirituskørsel. Freeman og Watson (2006) konkluderede, at egne erfaringer med at undgå straf vejer tungere end viden om andres undvigelse, når det gælder intentioner om at køre i påvirket tilstand fremover.

Straffe bliver ikke uddelt i et socialt vakuum, og andre faktorer end myndighedernes tiltag kan påvirke lovovertrædende adfærd (Freeman og Watson 2006). Typisk vil borgerne være mere tilbøjelige til at overholde regler, som de synes er fornuftige og rimelige. Visse regler er i harmoni med de fremherskende normer, mens der er mindre udbredt opbakning til andre regler. Opbakningen til regler varierer i befolkningen, og i visse segmenter kan der være decideret modstand mod specifikke love. Det mønster gør, paradoksalt nok, at straf og truslen om straf kan være kriminalitetsfremmende. Hvis et forbud opfattes som illegitimt, kan visse borgere agere trodsigt og faktisk udføre flere af de handlinger, som reglerne forsøger at mindske (Sherman 1993). Stringer (2020) fandt således, at en sanktion for spirituskørsel førte til en stigning i de fremtidige intentioner om at køre spirituskørsel igen.

Endelig er det vigtigt at påpege, at effekten af afskrækkelse sjældent er absolut, i den forstand at folk helt holder op med at overtræde loven, eller helt fortsætter deres ulovlige adfærd. Oftest vil der være tale om, at de ændrer deres lovovertrædende adfærd således, at de reducerer sandsynligheden for at blive kontrolleret og strafbarheden af deres handlinger, f.eks. ved at vælge en rute, hvor der ikke er trafikkon-

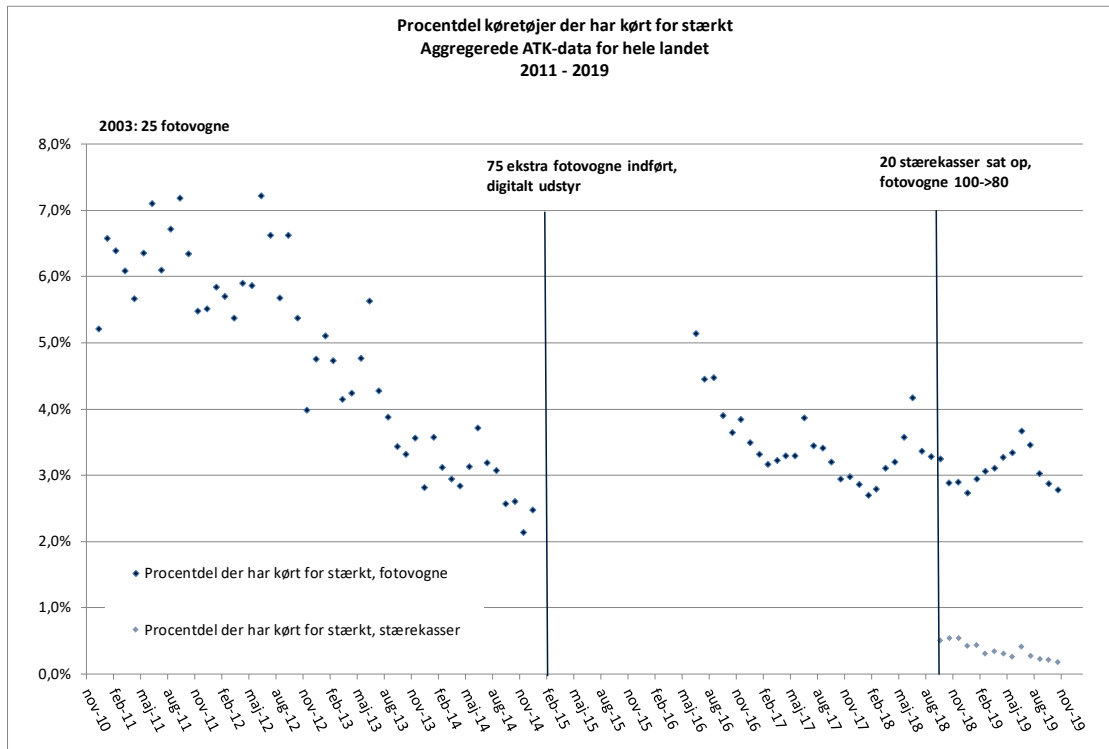
trol, og måske overtræder hastighedsgrænsen med en mindre margin end ellers. Den afskrækkende effekt er begrænset og ikke absolut (Moeller et al. 2016). Når man måler virkningerne af kontrolforanstaltninger, kampagner og interventioner, bør man i henhold hertil retteligt inkludere en mindsket seriøsitet og reduceret frekvens af den lovovertrædende adfærd som succeskriterier.

4 Faldende antal hastighedsovertrædelser

Både sandsynligheden for at blive straffet for hastighedsovertrædelser og strengheden af den påfølgende straf er steget de senere år. ATK-vognene har øget sandsynligheden for at blive opdaget for hastighedsovertrædelser. Strengheden er øget, i og med at forseelser siden 2005 kan medføre klip i kørekortet, betinget frakendelse af førerretten og ubetinget frakendelse af førerretten. Disse sanktioner akkumuleres over tid og kan medføre endnu hårdere sanktioner i tilfælde af gentagelser.

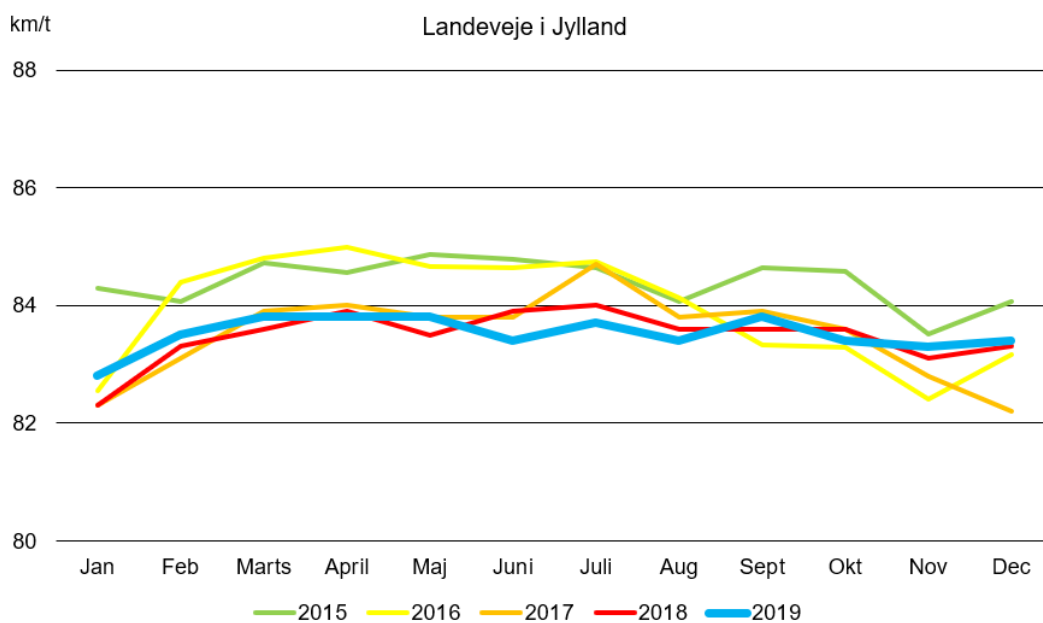
Vejdirektoratet (2019) opstillede i et pilotforsøg 20 stærekasser på 11 lokationer i oktober 2018. Rigspolitiet registrerede efterfølgende over halvandet år (1. oktober 2018 til og med 9. marts 2020), hvor mange hastighedsovertrædelser og bødeindtægter de genererede, og sammenlignede med 82 fotovogne. Stærekasserne genererede samlet set 87.655 bøder; 8.158 klip i kørekortet; og en bødesum på 138,7 millioner kroner. Det svarer til et bødeprovenu per enhed for stærekasser på 6.933.025 kroner i sammenligning med fotovogne, der hver genererede 10.670.518 kroner i den samme periode. Endelig skal det bemærkes, at der var tilfælde af hærværk på 8 ud af 11 lokationer. Figur 4.1 nedenfor viser aggregerede ATK-data for hele landet og illustrerer udviklingen fra 2011 til 2019: Procentdelen af køretøjer, der har kørt for stærkt. Data er opdelt på fotovogne og stærekasser.

Andelen af køretøjer, der har kørt for stærkt forbi ATK-kontrollerne, er faldende gennem årene (Figur 4.1). Det er velkendt, at antallet af bilister, der benytter sig af elektroniske services, der advarer mod fotovogne, er steget de seneste 10 år. Det er dermed ikke muligt at konkludere, om faldet i andelen er et udtryk for faldende gennemsnitshastighed også uden for lokationer med ATK-kontroller.

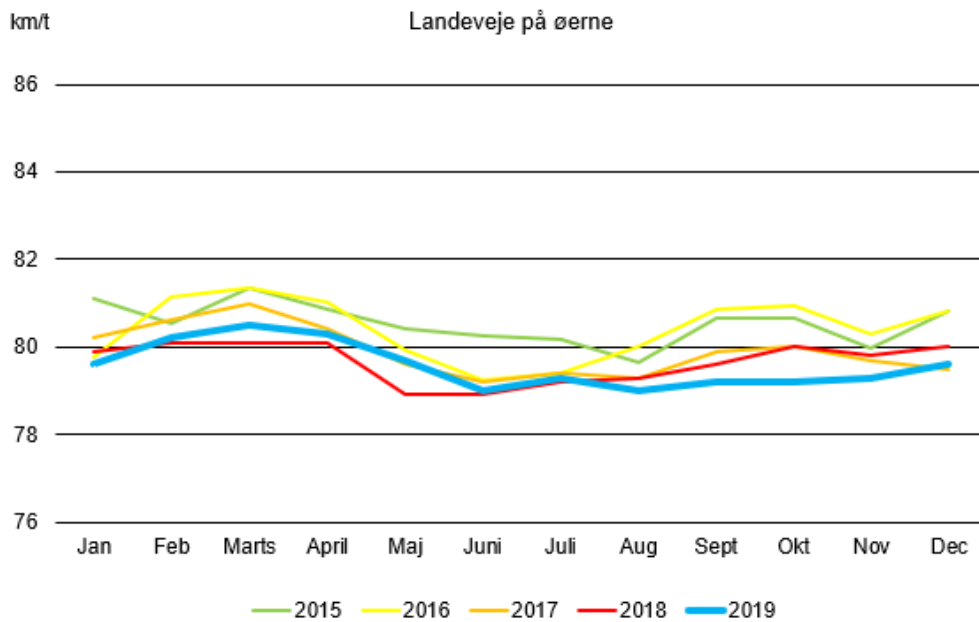


Figur 4.1 | Procentdel køretøjer, der har kørt for stærkt, 2011 – 2019. Kilde: Rigspolitiet.

Data for gennemsnitshastigheder i årene 2015-2019 udspecificeret på landeveje i Jylland og landeveje på øerne dokumenterer faldende gennemsnitshastighed generelt, samt at gennemsnitshastigheden er et par km/t højere på landeveje i Jylland. Figur 4.2 og 4.3 nedenfor viser udviklingen i gennemsnitshastigheden fra 2015-2019 på landeveje fordelt på landsdelene.



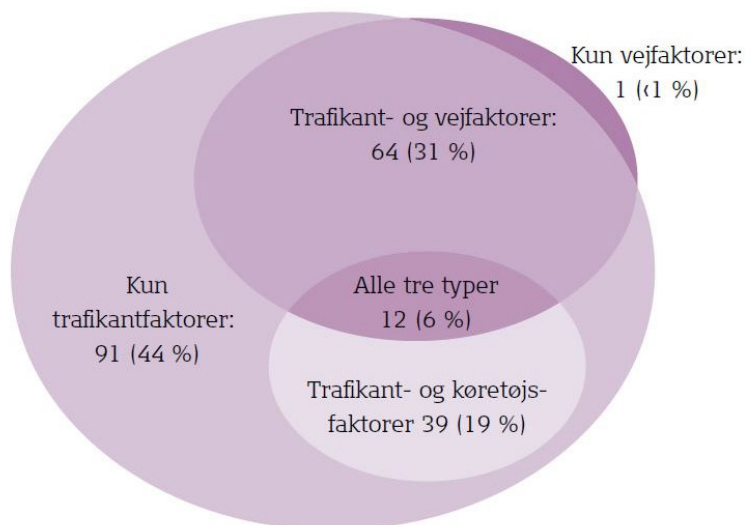
Figur 4.2 | Gennemsnitshastigheder på landeveje i Jylland, 2015-2019. Kilde: Vejdirektoratets hastighedsbarometer.



Figur 4.3 | Gennemsnitshastigheder på landeveje på øerne, 2015-2019. Kilde: Vejdirektoratets hastighedsbarometer.

4.1 Vejfaktorer og trafikantfaktorer

Inden for trafiksikkerhedsforskningen arbejder man med begrebet ”den selvforklarende vej” (Swov 2019). Det rummer blandt andet infrastrukturelle tiltag, hvor man tilstræber at designe vejen, så trafikanterne ud fra vejens tracé, tværprofil og omgivelser naturligt vælger den hastighed, som der fra myndighedernes side anses for sikkerhedsmæssigt forsvarlig på vejen (Herrstedt 2014). Problemet med disse designprincipper er imidlertid, at selv om det lykkes at kommunikere den ønskede hastighed til trafikanterne, vil andre forhold kunne overtrumfe designsignalet. En moderne bil med høj komfort og stor motorkraft medvirker til, at man som bilist ikke oplever farten på samme måde som i en mindre moderne bil (Herrstedt 2014). Havarikommissionen for vejtrafikulykker (2014) analyserede ulykkesfaktorer og registrerede andelen af ulykkerne, der skyldtes henholdsvis trafikant-, køretøjs- og vejfaktorer. Figur 4.4 illustrerer disse tre faktorer relative indflydelse og viser overlappene mellem de forskellige faktorer. Trafikantfaktorer er involveret i 99 procent af alle ulykker. En lignende fordeling er fundet af Rumar (1995) og Broughton (1996).



Figur 4.4 | Ulykkesfaktorer fordelt på trafikant-, køretøjs- og vejfaktorer. Kilde: Havarikommissionen for vejtrafikulykker (2014).

Lahrmann (2002) registrerede holdninger til den GPS-baserede intelligente farttilpasningsteknologi [intelligent speed adaptation (ISA)] og trafiksikkerhed i Danmark generelt med et internet-spørgeskema (n = 1.815) og med 20 testbilister. Blandt de 20 deltagende testbilister faldt gennemsnitshastigheden i løbet af projektperioden med 5–6 km/t, hvilket svarer til en estimeret reduktion i antal ulykker på 25 procent. Det må forventes, at et internet-spørgeskema giver en bias i retning af flere svar fra personer med en negativ holdning til hastighedskontrol, men resultaterne er alligevel foruroligende. Mændene i undersøgelsen prioriterede i højere grad end kvinderne rejsetid. Yngre personer i aldersgruppen 25-39 år prioriterede rejsetid højest. En tredjedel af svarpersonerne var enige i et udsagn om, at bilister, der overholder hastighedsgrænserne, skaber farlige situationer. Knap 47 procent var enige i, at bilister, der overholder hastighedsgrænserne, skaber irritation og køer. Svarpersonerne havde i det hele taget kun mindre grad af respekt for hastighedsgrænserne, men over halvdelen var trods alt helt enige i, at det er vigtigt at overholde hastighedsgrænsen i byer. 18 procent angav, at de meget ofte kørte mere end 10 km/t hurtigere end de tilladte 50 km/t, og kun 3 procent indrømmede, at de meget ofte overskred med 20 km/t. 51 procent af svarpersonerne angav, at de meget ofte overskred hastighedsgrænserne på landeveje med 10 km/t, og 24 procent angav at de meget ofte overskred med 20 km/t. På motorveje var der 63 procent, der angav, at de meget ofte overskred grænsen (dengang på 110 km/t) med 10 km/t, og 40 procent, der meget ofte overskred grænsen med 20 km/t. Et flertal var enige i, at et system med GPS-baseret farttilpasning ville forbedre trafiksikkerheden, men de var også enige i, at dette system ville reducere glæden ved at køre bil.

I Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan (Færdselssikkerhedskommissionen 2013), refereres DTU, HVU og Vejdirektoratet for analyser, der konkluderer, at der grundlæggende findes to typer af bilister, der defineres af, hvor bevidst deres risikoadfærd i trafikken er:

”Den største gruppe trafikanter har en adfærd, hvor de begår fejl, uden at det er hensigten, og lejlighedsvis overtræder reglerne, evt. fordi de tolker loven på deres egen måde, eller ikke kender den. Det kan f.eks. være trafikanter, der er uopmærksomme pga. distraktion, som ikke orienterer sig, eller som ikke reagerer tilstrækkeligt i forhold til situationen. (...) Disse ulykker kan forebygges eller gøres mindre alvorlige ved (bl.a., red.) øget fokus på køreopgaven gennem adfærdskampagner.” (s. 19-20)

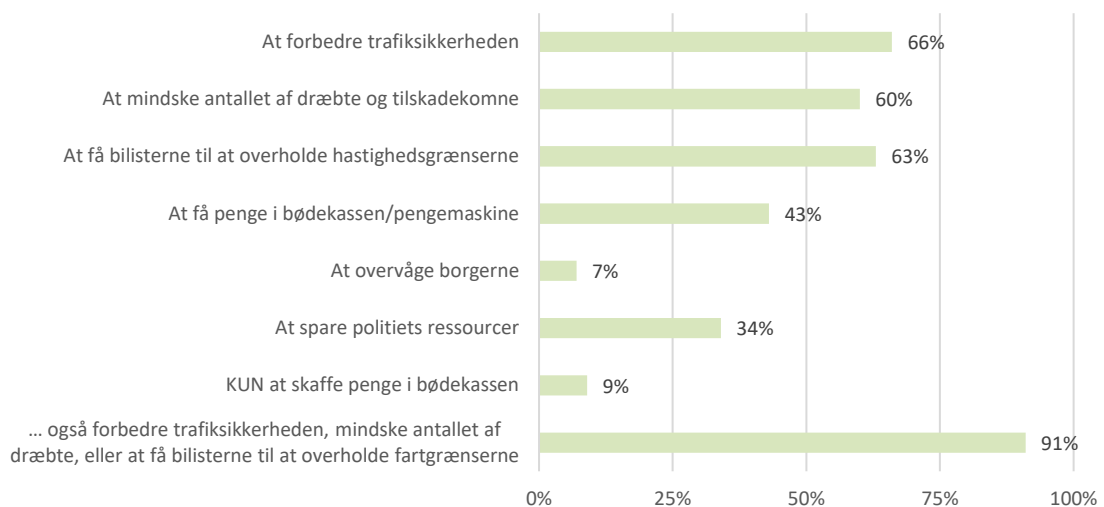
DEL 2

5 Konteksten for den kognitive intervention

I anden del af dette arbejdsrapport beskrives de områder nærmere, som den kognitive intervention forbindes med. Først kontekstualiseres det aspekt af trafikantfaktoren, der omhandler accepten af hastighedskontrol. Herefter uddybes den teoretiske mekanisme, der ligger bag den kognitive intervention, under overskriften rehabiliterende og overtalende tilgange. Her introduceres forskning i kognition og beslutningstagning, der omhandler spørgsmålet om, i hvor høj grad personer foretager rationelle valg. Dette afsæt bruges til at beskrive, hvordan vaner, indramning, og frygtappeller kan påvirke bilisters følelser og adfærd. Herefter beskriver vi den beslægtede teori om reintegrativ udskamning. Disse teoretiske perspektiver forklarer, hvordan den formelle kontrol bør suppleres og sigte på at skabe mere fundamentale ændringer i bilisters beslutningsprocesser, således at også vaner og ubevidste handlingsmønstre forandres. Afslutningsvis gennemgås en række konkrete kampagner og interventioner rettet mod spirituskørsel og hastighedsovertrædelser, der har testet disse teoretiske sammenhænge empirisk.

5.1 Udbredt accept af ATK-enhederne

Trafikkontrol og anden retshåndhævelse kan risikere at kompromittere forholdet mellem myndigheder og borgere. Lovgivning, der opfattes som urimelig, og kontrol, der opfattes som uforholdsmæssigt streng eller vilkårlig, kan føre til en lavere grad af frivillig efterlevelse (Sherman 1993; Van Schagen og Machata 2010). Hvor myndighedernes regulering opfattes som legitim, vil den oftere blive frivilligt efterlevet (Mancini 2002). Konkret i forhold til hastighedskontrollen har Rådet for Sikker Trafik (2015) gennemført repræsentative målinger af bilisters vurdering af formålet med ATK-enhederne. Resultaterne fremgår af Figur 5.1.



Figur 5.1 | Opfattelse af formålet med automatisk fartkontrol. Kilde: Rådet for Sikker Trafik.

Respondenterne har mulighed for at anvende flere svarmuligheder. Flere end 60 procent af respondenterne svarer, at formål med ATK-kontrollen, som relaterer sig til trafiksikkerhedsformål, er udgør (en del af) formålet med ATK-indsatsen. Hele 43 procent peger dog også på, at det handler om at få penge i myndighedernes bødekasen. Men fokuserer man på dem, som peger på, at kontrollen alene drejer sig om at få penge i bødekasen, så er det blot ni procent. Sammenlagt mener 91 procent af de adspurgte, at formålet med ATK-vognene er relateret til trafiksikkerhed. Blandt de adspurgte mener flertallet således, at formålet med ATK blandt andet er relateret til trafiksikkerhed.

6 Rehabiliterende og overtalende tilgange

Samfundets regulering af uønskede handlinger består af en blanding af formelle kontrollerende elementer og mere uformelle rehabiliterende og overtalende elementer. Lovgivning og retshåndhævelse suppleres af fremherskende normer om vigtigheden af at efterleve reglerne. På et område som hastighedsovertrædelser i Danmark, hvor meget allerede er opnået, er teorien, at man måske kan opnå yderligere efterlevelse ved at supplere de formelle sanktionsmekanismer med rehabiliterende og overtalende elementer (Mascini 2012). Målet er frivillig efterlevelse af reglerne, som er forankret i ændrede normer, frem for en efterlevelse der følger af ønsket om ikke at få en bøde. Formålet med dette afsnit er at beskrive den teoretiske mekanisme bag disse rehabiliterende og overtalende elementer. Udgangspunktet er en nuancering af den formelle sanktionerings implicitte antagelse om, at bilister træffer rationelle valg angående deres kørsel, fordi de vil undgå straf. I praksis er disse valg begrænsede af manglende viden om de relative fordele og ulemper samt indgroede vaner, følelser og normer. Dette uddybes i afsnittet nedenfor.

6.1 Begrænset rationalitet

Trafikkontrollen og det øvrige retssystem hviler på en implicit antagelse om, at borgerne er rationelle beslutningstagere, der forholder sig gevinster og sanktioner (Becker 1968, Møller 2013). At trafikanterne anses som rationelle beslutningstagere, henviser til, at de vælger mellem alternative handlingsmuligheder baseret på en afvejning af fordele og ulemper. De vil vælge det alternativ, der har flest fordele og færrest ulemper. Transporttid over for trafiksikkerhed. Det er den mest primitive fremstilling af den teoretiske mekanisme bag det rationelle valg. I forskning og praksis anerkendes det selvfølgelig, at mange andre forhold påvirker vores beslutningsprocesser. Her tager man ofte afsæt i Simons (1972) koncept om begrænset rationalitet. Begrænset rationalitet er en deskriptiv beslutningsmodel, som beskriver, hvordan der faktisk træffes beslutninger i konkrete situationer.

Mennesker laver uundgåeligt fejl og overtræder regler, så det er vigtigt at have en forståelse for, at der ligger en mangelfuld beslutningstagning bag bilisternes valg, når man forsøger at mindske trafikuheld (Høekstra og Wegman 2011). Wortley (2013) beskriver, hvordan folk er tilstræbt rationelle, men ikke altid træffer optimale beslutninger, fordi de ikke kender de faktiske risici ved deres handling, og desuden er

følelsesmæssigt påvirkede i situationen. Et væsentligt problem ved at regulere hastighedsovertrædelser er, at billister har en illusorisk fornemmelse af kontrol over deres egen kørsel. Overvurderingen af egne evner er en betydningsfuld faktor i kørselsforseelser generelt og hastighedsovertrædelser især (Stead et al. 2004). Når det gælder om at træffe rationelle beslutninger angående en passende hastighed, undervurderer bilister de risici, der er forbundet med at køre for hurtigt, og overvurderer derfor den relative gevinst. Hastighedsovertrædere har tendens til at undervurdere de negative konsekvenser ved deres kørsel. De betragter ulykker som mindre sandsynlige og mindre alvorlige, end de faktisk er. Samtidig ser de større fordele, både på det instrumentelle niveau (komme hurtigere frem) og på det emotionelle niveau (fedt at køre hurtigt) (Stead et al. 2004). Heri består et såkaldt trafikikkerhedsparadoks, nemlig at den enkelte bilist kan køre i gennemsnit otte millioner kilometer, inden vedkommende kommer ud for en ulykke med tilskadekomne i bilen. Det er først på det samlede samfunds niveau, at antallet af ulykker og de forbundne omkostninger er uacceptable (Sørensen 2006).

Vi træffer i praksis beslutninger ud fra en selvforståelse, der bygger på vores repræsentation af tidligere adfærd og erfaringer. Disse repræsentationer indeholder indlærte informationer om bestemte emner eller områder samt antagelser og forventninger til den sociale verden (Wortley 2013). Tilsammen påvirker informationer, antagelser og forventninger vores fortolkningen af praktiske erfaringer (Leclerc 2013). Dette kan for eksempel være, at man ikke kører galt, bare fordi man kører for hurtigt. Der findes fire typer skemaer, der karakteriserer denne proces. Skemaer er kognitive strukturer, som organiserer vores beslutninger (Leclerc 2013, vores oversættelse): (1) Selv-skemaer er den viden, vi har om os selv. (2) Personlighedsskemaer er de typer af personlighed, som vi tilskriver andre. (3) Rolle-skemaer er den forventede adfærd, som vi tillægger forskellige arbejdsfunktioner i samfundet. (4) Begivenheds-skemaer er den sekvens af handlinger, som vi følger i en kontekst, vi kender godt. Særligt selv-skemaet og begivenheds-skemaet er relevante i forbindelse med at ændre adfærd, såsom hastighedsovertrædelser. Disse processer angår individets selvforståelse og beslutningsproces og kan påvirkes ved at fremhæve normer, der for eksempel legitimerer respekt for hastighedsgrænser som en normativ majoritetsadfærd.

6.2 Vaner

Ud over at vi er begrænsede i vores rationalitet, træffer vi ofte ubevidste valg på baggrund af vores tidligere handlinger, vaner. Vaner er automatiseret adfærd udviklet gennem tidligere erfaringer, hvilket indebærer, at de kan modarbejde vores intentioner. Hastighedsovertrædelser udføres på tværs af mange forskellige kontekster og er ofte automatiserede (Brewster et al. 2015). En gentagen adfærd i bestemte situationer lærer en person at associere disse situationer med udfaldet af denne adfærd. Det er vaner, der udgør sammenhængen mellem situationer og respons. Vaner gør det svært at videreføre motivation til handling. Problemet med at påvirke vaner ses som regel som en svaghed i retning af at indføre effektive interventioner, men det åbner faktisk også for muligheder for at påvirke adfærd, for eksempel gennem distraktioner der kan bryde vaner.

Vanernes indflydelse på beslutningstagning betegnes som stående beslutninger [standing decisions], der foregår under det bevidste beslutningstagningsniveau (bemærk ligheden med Leclerc (2013) begreb begivenheds-skemaer i afsnittet ovenfor). Disse stående beslutninger kan påvirkes af indblanding [interferences], der er betegnelsen for handlinger, som forhindrer gennemførelsen af den vanemæssige adfærd. To vigtige former for indblanding er distraktioner og permutationer. Distraktioner er uventede tilstande eller handlinger, der fører aktøren i retning af nye mål og derfor ud af det oprindelige handlingsmønster. En distraktion kan for eksempel være ny information eller et nyt perspektiv på kendt information, der får bilen til at fortolke sine beslutninger anderledes. Uventede beskeder om brændstofforbrug og forurening kan fungere som en distraktion, fange publikums opmærksomhed og således påvirke adfærd (Chaurand, Bossart og Delhomme 2015). Van Schagen og Machata (2010) foreslog, at sundhedssektoren for eksempel kan bidrage til at forbedre sikkerheden på trafikområdet ved at udvikle informationssystemer for skader og producere estimater for de samlede omkostninger, der følger af trafikulykker. Permutationer er indblandinger, der fysisk afbryder handlingsmønsteret (Leclerc 2013), for eksempel fysiske fartdæmpere som bump på vejen eller lastbilers fartspærrere. Ideelt set bør man for at bryde vaner aflevere denne information, i det øjeblik hvor folk er mest tilbøjelige til at gennemføre den vanemæssige handling. Det er selvsagt også effektivt at forhindre, at vanen formes i første instans (Hoekstra og Wegman, 2011).

6.3 Indramning

Folk kan have forskellige overbevisninger om, hvorvidt en adfærd er primært positiv eller primært negativ (Taylor 1981). Inden for behavioristisk økonomi og socialpsykologi forsker man i, hvordan beskeder indramning [message framing] indvirker på vores beslutninger. En anderledes indramning kan give anderledes resultater i form af andre beslutninger (Hoekstra og Wegman 2011). I socialpsykologisk forskning om trafikikkerhed har man fokuseret på appeller til frygt, forpligtelse og overtalelse (Chaurand, Bossart og Delhomme 2015). Se afsnittet nedenfor om appeller til frygt og afsnit 7 om forpligtelse og overtalelse.

I behavioristisk økonomi ses det som afgørende for beslutninger, om informationen bliver præsenteret i positive eller negative termer, som gevinster eller tab (Kahneman og Tversky 1979, Tversky og Kahneman 1992). De centrale indsigter fra denne forskning er for det første, at tab opleves kraftigere end gevinster (Chaurand, Bossart og Delhomme 2015). For det andet, at begivenheder med en lav sandsynlighed tillægges for meget vægt, sammenlignet med hvor sjældne de er. Samtidig tillægges begivenheder med høj sandsynlighed for lidt vægt, sammenlignet med hvor almindelige de er (Wortley 2014). Hvordan indramningen virker, påvirkes også af den risiko (usikkerhed), der knytter sig til den ønskede adfærd (Kahneman and Tversky 1979). Når folk får foreslået en gevinst, vil de vælge lav-risiko alternativer, for eksempel 100 procents chance for at redde 200 personer. Hvis de får foreslået et tab, vil de være tilbøjelige til at vælge mere risikable alternativer, for eksempel $\frac{1}{3}$ sandsynlighed for at lade 600 personer dø (Chaurand, Bossart og Delhomme 2015). Det indebærer, at når udfaldet af den anbefalede adfærd er sikkert og ikke risikabelt, som eksempelvis ved forebyggelse, vil beskeder indrammet som en gevinst have større virkning end

beskeder indrammet som et tab. Omvendt, når udfaldet af den anbefalede adfærd er usikkert og involverer en risiko for at blive opdaget, så vil beskeder indrammet som tab have større effekt. Når det gælder trafikikkerhed, er hastighedsreduktion en forebyggende besked. At nedsætte farten involverer en ulempe for bilisten, og det er derfor vigtigt at indramme beskeden som noget positivt.

6.4 Appeller til frygt

Kampagner, der spiller på frygt, kan være effektive til at skabe bevidsthed om problemerne ved at køre for stærkt. Der er dog en risiko for, at bilisterne ser dem som urealistiske og ikke personligt relevante for dem, eller at de mangler troværdighed. Witte og Allen (2000) foretog en metaanalyse af mere end 100 artikler om virkningen af kampagner bygget på frygtappeller. De fandt 13 studier, der undersøgte forholdet mellem styrken af en frygtappel og bilisternes defensive respons. De tre centrale variable er frygt, opfattelsen af truslen og opfattelsen af selvduelighed [self efficacy] (Bandura 1977). De analyserede interaktionen mellem truslen og selvduelighed i et to-gange-to design (høj og lav trussel, høj og lav selvduelighed). De fandt, at frygtappeller har en relativt svag, men pålidelig effekt på holdning, intention og adfærd. Frygtappeller er mest effektive, når de viser en relevant trussel, som øger opfattelsen af seriøsitet og ud-sathed, og når der tilbydes effektive og lette handlingsalternativer, der øger opfattelsen af selvduelighed og nytten af handling.

Yngre mænd har en tendens til at have lavere respons på frygtappeller, selvom det er dem, der har den højeste ulykkesrate (Hoekstra og Wegman 2011). Dette gælder også andre betragtninger angående kommunikationen til målgruppen. Især unge bilister lider under den forestilling, at det er socialt acceptabelt at køre for hurtigt og nemt at undgå at blive taget. End ikke en øget sandsynlighed for at blive sanktioneret har den store virkning på denne gruppe (Hoekstra og Wegman 2011). Stead et al. (2004) noterede, at troværdighed er vigtigt. Der bør afbildes realistiske, ikke-ekstreme kørselsscenarier, hvor der udvises empati over for de daglige udfordringer, som bilister oplever med trængsel og bøvl. Endelig er der en kulturel dimension, hvor lande som Australien, New Zealand, USA og Storbritannien i højere grad end andre vestlige lande ofte bruger eksplicitte billeder af styrt, dødsfald, skader og blod samt de dertilhørende følelser af smerte, sorg og tab for ofre og familier (Hoekstra og Wegman 2011). Beskederne bør målrettes den enkelte nationale kultur (Van Schagen og Machata 2010).

6.5 Reintegrativ udskamning

Reintegrativ udskamning [reintegrative shaming] er en normativ teori om social kontrol, der sigter på at gøre borgerne aktivt ansvarlige ved at informere dem om, at deres medborgere tager afstand fra deres adfærd (Braithwaite 1989). Vi bliver udskammet, når vi udfolder vores selvbestemmelse på måder, der tramper andres autonomi under fode. For eksempel betragtes hastighedsovertrædelser i byer som mere uacceptabelt end på øde landeveje (Lahrmann 2002). Teorien om reintegrativ udskamning er baseret på

ideen om, at overholdelsen af fælles regler og normer er medieret af niveauet af udskamning for at overtræde dem. Desto mere udskamning, desto mere opbakning til reglerne. Den centrale komponent i teorien er, at det er bedre at signalere tilgivelse over for dårlige gerninger, såsom hastighedsovertrædelser, frem for at identificere dårlige personer (Braithwaite 1989).

Reintegrativ udskamning sigter på at ændre individets opfattelse af lovovertrædelsen, så den fremstår mindre attraktiv. Styrken ved denne tilgang er, at den kan skabe en mere dybfølt forandring, hvor også vaner og ubevidste beslutningsprocesser ændres. Dette forventes yderligere på længere sigt at understøtte sociale normer, der fremhæver det normale i lovlydig adfærd (van Schagen og Machata 2010). Ideelt set opnås hermed en selvforstærkende virkning ud til andre bilister. Oprindeligt blev teorien præsenteret som et kontinuum fra stigmatiserende udskamning til reintegrerende udskamning. Siden er den omformuleret således, at lovovertrædernes erfaringer nu klassificeres på disse to uafhængige dimensioner samtidig (Braithwaite og Braithwaite 2001): mere eller mindre stigmatiserende udskamning og mere eller mindre reintegrativ udskamning. Skyldfølelsen betinges af både stigmatisering og reintegration, og de forstærker hinanden. Udskamning skal sigte på reintegration frem for stigmatisering, på gerningen frem for personen (Sherman et al. 2015).

7 Virkning af informationskampagner og interventioner

Informationskampagner (herefter blot benævnt kampagner) og interventioner på færdselsområdet kan have til formål at motivere bilister til at overholde hastighedsgrænserne. Kampagner sigter ofte bredt og har et budskab, der er rettet mod hele befolkningen eller dele deraf, mens interventioner er rettet mod individer. Nedenfor gennemgår vi virkningerne af en række kampagner og interventioner, der har benyttet rehabiliterende og overtalende tilgange på trafikikkerhedsområdet.

7.1 Kampagner

Kampagner kan påvirke holdninger ved at forklare forskellige typer af konsekvenser af risikofyldt adfærd (sociale og psykologiske såvel som fysiske) og give informationer om retshåndhævelse og mulige sanktioner (Brewster et al. 2015). Der eksisterer en hel del forskning i effektiviteten af diverse trafikikkerhedskampagner.

Kampagner mod spirituskørsel og søvnighed bag rattet er generelt mere effektive end kampagner mod hastighedsovertrædelser (Hoekstra og Wegman 2011). Det er svært at begrænse hastighedsovertrædelser gennem kampagner alene, og det samlede indtryk fra forskningen er, at de ikke isoleret set kan reducere hastighedsovertrædelser (Brewster et al. 2015; Stead et al. 2005), men bør tilføjes yderligere ele-

menter såsom retshåndhævelse for at virke efter hensigten (Delhomme et al. 2008). Hoekstra og Wegman (2011) opsamlede i en metaanalyse virkningen af trafikikkerhedskampagner på antallet af ulykker. De skelnede mellem en samlet virkning, brede kampagner i massemedier alene, brede kampagner i massemedier kombineret med retshåndhævelse, brede kampagner i massemedier kombineret med retshåndhævelse og uddannelse, og endelig lokale individualiserede kampagner. De fandt, at de kampagner, de undersøgte, i gennemsnit reducerede antallet af ulykker med ni procent (95 procent konfidensinterval: -13; -5), mens brede massemediekampagner alene gennemsnitligt øgede antallet af ulykker med en procent, men dette resultat var ikke statistisk signifikant (95 procent konfidensinterval: -9; +12). Til gengæld fandt de, at massemediekampagner i kombination med retshåndhævelse nedbragte antallet af ulykker med tretten procent (95 procent konfidensinterval: -19; -6). Kombinationen af massemedier, retshåndhævelse og et uddannelseselement var omtrent lige så effektivt med en 14 procent reduktion (95 procent konfidensinterval: -22; -5). Klart mest effektive var de lokale individualiserede kampagner med en reduktion på hele 39 procent, men bemærk den store usikkerhed (95 procent konfidensinterval: -56; -17).

Der er megen forskning, der søger at belyse, hvilke elementer af kampagnerne der fungerer for hvilke målgrupper, men det er stadig begrænset, hvad man kan konkludere med en rimelig sikkerhed. Hoekstra og Wegman (2011) argumenterer for, at det er de holdninger, der påvirker adfærd, som skal ændres gennem organiseret kommunikation i medierne. De mest effektive kampagner præsenterer, ud over de negative konsekvenser af de uønskede handlinger, ligeledes eksempler på alternative handlingsmuligheder (Hoekstra og Wegman 2011), jævnfør den positive indramning ovenfor. Det er ikke altid, at kampagner kommunikerer på en konsistent måde. Inkonsistens i budskabet mindsker effektiviteten. Nogle kampagner implementerer elementer som holdning og normer, men styrer alligevel i retning af informationer om konsekvenser af den uønskede handling og gevinster ved ønsket handling. Andre kampagner ender med at vise den uønskede adfærd frem for den ønskede adfærd, og det kan have utilsigtede virkninger (Hoekstra og Wegman 2011).

Witte og Allen (2000) konkluderede på baggrund af deres meta-analyse, at kampagner, der forsøger at overtale gennem frygtappel, skal bygge på høje niveauer af trussel og høje niveauer for bilisternes selvduglighed [self-efficacy]. På denne måde opnår man de største ændringer i holdninger, intentioner og faktiske adfærdsændringer. Når bilisterne ikke føler sig involveret i spørgsmålet og det præcise emne i kampagnen, er de tilbøjelige til at forkaste den som irrelevant og ikke ændre deres adfærd. Her kan frygtappeller virke imod hensigten. Bilisterne udviser en defensiv adfærd og undgår kampagnen og dens budskaber (Ruiter, Abraham og Kok 2001; Witte og Allen 2000). Kun hvis bilisterne føler, at kampagnen er relevant for netop dem, er de villige til at tage forslagene til sig. Kampagner skal fremvise realistiske og troværdige alternativer til den uønskede handling. Derfor må kampagnens karakteristika afspejle målgruppen (Chaurand, Bossart og Delhomme 2015).

Stead et al. (2004) evaluerede en tre-årig massemediekampagne i Skotland, som sigtede på at reducere

hastighedsovertrædelser. De rekrutterede 550 bilister i aldersgruppen 17-54 år og udførte et longitudinelt kohortestudie med opfølgingsinterviews hvert år. Stead et al. (2004) noterede, at adfærd betinges af intentioner, subjektive normer og selvopfattet adfærdskontrol [Perceived Behavioural Control]. Selvopfattet adfærdskontrol omhandler personernes selvduelighed og defineres som den selvopfattede nemhed, personerne har ved at udføre eller afstå fra en bestemt adfærd (Ajzen 2011; Bandura 1977). Selvopfattet adfærdskontrol afspejler tro på egne evner til at udføre eller afstå fra adfærden og kontrolfrekvensen, altså hvor ofte man er i de omstændigheder, hvor adfærden udspilles. Det anslås generelt, at selvopfattet adfærdskontrol kan forklare omkring 40 procent af variationen i sundhedsinterventioner og –adfærd. Forfatterne fandt ingen evidens for, at kampagnen medførte substantielle ændringer i hverken subjektive normer, selvopfattet adfærdskontrol, adfærdsintentioner eller rapporteret adfærd. De fandt, at selv-rapporterede hastighedsovertrædelser mindskedes i løbet af studieperioden, men forfatterne noterer, at dette meget kan vel skyldes, at respondenterne gav udtryk for socialt eftertragtede holdninger. Dette er en generel svaghed ved selvrapporteringsundersøgelser og forstærkes formentligt, når undersøgelsen strækker sig over længere tid. Stead et al. (2004) konkluderede, at affektive anskuelser [affective beliefs] er den mest konstruktive vej for fremtidige interventioner. Positive affektive anskuelser kan inkludere troen på, at det føles godt at køre hurtigt, mens negative affektive anskuelser kan inkludere angst for at se fjollet ud eller blive opfattet som respektløs over for andre trafikanter. Interventioner mod hastighedsovertrædelser bør derfor adressere sandsynligheden for at blive kontrolleret, sætte andres liv på spil eller forårsage en ulykke, og viden om hvordan familie og venner ser på hastighedsovertrædelser. Denne viden relaterer sig også til forskning i beslutningsprocesser, som vi gennemgik ovenfor, hvor disse affektive anskuelser omhandler de selv-skemaer, altså den viden og opfattelse vi har om os selv.

7.2 Interventioner

I dette afsnit beskrives resultaterne fra en række interventioner, der har rettet sig mod personer, der har kørt spirituskørsel, og mod hastighedsovertrædere. Spirituskørsel er inkluderet, fordi der er flere evalueringer af interventioner inden for dette emne, som har fokus på det overtalende perspektiv. Afsnittet bygger videre på afsnittet om rehabilitering og overtalelse ved at gennemgå centrale studier, hvor den overordnede teoretiske mekanisme er blevet testet.

7.2.1 Spirituskørsel

Taxman og Picquero (1998) analyserede domme for spirituskørsel fra 1985 til 1993. I alt 3.671 sager blev fulgt over en treårig periode. De sammenlignede recidivraterne i en Cox proportional hazard regression for individer, der havde modtaget straffende sanktioner, og individer, der havde modtaget rehabiliterende sanktioner. De straffende sanktioner var intensiv supervision, bøder, fængsel, suspenderet kørekort og prøveløsladelse under overvågningsvilkår og uden overvågningsvilkår. De rehabiliterende sanktioner var deltagelse i møder med Anonyme Alkoholikere, opfølgende alkoholtests, uddannelsesforløb om

alkohol og alkoholbehandling. Resultatet viste, at de fleste typer af sanktioner havde en effekt på forekomsten af spirituskørsel og recidiv. Særligt suspension af kørekort og bøder har vist sig effektive i Europa. Der var også forskelle i effektiviteten afhængigt af deltagernes kriminelle historik. De bedste resultater med at reducere gentagen spirituskørsel blev opnået i de interventioner, der var rettet mod lovovertrædere med kun en enkelt lovovertrædelse bag sig, sammenlignet med dem der havde gentagne domme for spirituskørsel. Der var dog en del variation i effektiviteten af de forskellige rehabiliterende interventioner. Undersøgelsens forfattere konkluderede, at de rehabiliterende tilgange var bedre til at mindske spirituskørsel end straffende tilgange. Taxman og Picquero (1998) vurderer, at en del af variationen i effekterne skyldes dårlig implementering af visse interventioner, svage forskningsdesign, eller teoretiske tilgange til forebyggelse.

Tyler et al. (2007) analyserede langtidsvirkningen af den rehabiliterende tilgang genoprettende retfærdighed [restorative justice] kontra almindelig retsforfølgelse i en stikprøve af personer sigtet for spirituskørsel. Genoprettende retfærdighed går ud på, at lovovertræderen mødes med offeret, deres venner, familie eller andre interessenter, med en uddannet facilitator til stede. Frem for at fokusere på strafudmåling og fortidens ugeringer, som i en retssag, konfronterer genoprettende retfærdighed lovovertræderen med konsekvenserne af deres handlinger og opmuntrer dem til at tage et personligt ansvar for at overholde loven fremover. 900 personer deltog i forsøgsgruppen og fik hverken straf eller plet på straffeattesten, hvis de til gengæld deltog i genoprettende retfærdighed med fem familiemedlemmer. Data var straffeattester fra fire år før og fire år efter genoprettende retfærdighed for spirituskørsel. Den afhængige variabel var, hvorvidt personen blev taget for spirituskørsel igen eller ej. Forfatterne supplerede undersøgelsen med et spørgeskema om forsøgspersonernes intentioner om at overholde loven. Der kunne i undersøgelsen ikke måles nogen faktisk reduceret spirituskørsel i opfølgingsperioden, men deltagerne i genoprettende retfærdighed var mere enige i synspunktet om, at lovovertrædelser skaber problemer for andre mennesker i lovovertræderens liv som målt i selv-rapporterede interviews to år efter konferencen. Deltagerne i genoprettende retfærdighed rapporterede en højere grad af intention om ikke at køre i beruset tilstand fremover sammenlignet med personer, der udelukkende havde modtaget en konventionel straf i form af en bøde.

7.2.2 Hastighedsovertrædelser

Det er desværre forholdsvis sjældent, at interventioner mod hastighedsovertrædelser evaluerer på den faktiske kørselskontekst (Chaurand, Bossart, og Delhomme 2015). Mange af interventionerne, der gennemgås nedenfor, benytter selvrapporteret adfærd og intentioner som afhængig variabel. En væsentlig undtagelse er projektet "Spar på farten" (Lahrman et al. 2012). I dette projekt målte man virkningen af et Pay as You Speed (PAYS) koncept i et forsøg med 153 bilister i perioden 2007-2009. Bilisterne blev præsenteret for både informationer og forskellige former for økonomiske incitamenter til at overholde ha-

stighedsgrænserne. Det højeste økonomiske incitament var en 30 procents reduktion af deltagerens bilforsikringspræmie. Resultatet viste, at forsøget var effektivt til at reducere hastighedsovertrædelser, særligt på landeveje, frem for på veje i byer. Efter at det økonomiske incitament blev fjernet igen, fortsatte bilisterne deres tidligere adfærd med at køre for hurtigt.

Brewster et al. (2015) analyserede selv-rapporterede hastighedsovertrædelser en måned efter en intervention rettet mod bilisters evne til at modstå fristelser til at køre for hurtigt. Forfatterne noterede indledningsvis, at bilisternes mål-intentioner, som er den overordnede hensigt om at følge reglerne, står for mellem 17 og 45 procent af variationen i deres faktiske hastighedsovertrædelser. Hvis man kan ændre mål-intentionerne, kan man også ændre adfærd til en vis grad. Interventionen havde 117 personer i eksperimentalgruppen og 126 i kontrolgruppen. Eksperimentalgruppen fik et spørgeskema, der beskrev kritiske situationer, hvor man kan blive fristet til at køre for hurtigt. Disse situationer skulle forsøgspersonerne så forbinde med mål-orienterede svar på, hvordan man modstår fristelsen. Kontrolgruppen fik præsenteret generel information om risici ved at køre for hurtigt. Efter en måned blev deltagerne interviewet, og her havde eksperimentalgruppen signifikant færre selv-rapporterede hastighedsovertrædelser end kontrolgruppen. Virkningen gjaldt dog kun de deltagere, der forinden havde udtrykt, at de overtræder hastighedsgrænserne, mere end de egentligt ønsker [inclined abstainers]. En anden væsentlig konklusion var, at implementeringsintentioner kan svække vanernes magt. Implementeringsintentioner omhandler, hvilke handlinger man vil foretage i konkrete situationer. Det er en mere bevidst rationel respons til en konkret genkendelig situation. Hvis man kan ændre den respons, kan man ændre på vanernes magt. Også her var virkningen størst for de bilister, der på forhånd havde en erkendelse af, at de kører for hurtigt og er motiverede til at ændre på det.

Cathcart og Glendons (2016) målte effektiviteten af anti-hastighedsovertrædelsesmateriale i Australien. 90 studerende (55 kvinder, 35 mænd), med en gennemsnitsalder på 20,2 år og en gennemsnitlig køreefaring på 3,7 år, fik vist beskeder på en skærm i et laboratorium, hvorefter deltagerne skulle give points til deres reaktion fra 0 (højest ineffektiv besked) til 4 (højest effektiv besked). Beskederne byggede på trusselsvurderinger [threat appraisals] og håndteringsvurderinger [coping appraisals]. Det vil sige, hvor stor forsøgsdeltagerne vurderede, at truslen forekom i beskederne, og hvordan de vurderede, at de ville være i stand til at tilpasse deres adfærd. For hver trusselsvurdering skulle forsøgsdeltagerne give udtryk for, hvor stor truslen var, hvor meget de selv var udsat for truslen, og deres opfattelse af fordele ved at overtræde hastighedsgrænserne. For håndteringsvurderinger varierede man komponenter, der angik selvdueligheden. Forsøgspersonerne skulle svare på, om de så sig selv som værende i stand til at udføre den foreslåede adfærd. For respons-dueligheden skulle forsøgspersonerne svare på, om de mente, at det nyttede at begrænse faren tilknyttet hastighedsovertrædelser, og beskrive ulemperne ved at overholde hastighedsgrænserne. For trusselsvurderingskomponenterne viste det sig, at truslens seriøsitet gav den største reduktion i forsøgspersonernes selv-rapporterede intentioner om at køre for hurtigt. Desto mere alvorlig

truslen blev beskrevet, desto mere gav forsøgspersonerne udtryk for, at de ville undlade at køre for hurtigt. For håndteringsvurderingsmekanismerne var det selvduelighed, der gav den største ændring i forsøgsdeltagernes intentionerne om at overholde hastighedsgrænserne efterfølgende. Forfatterne konkluderede, at det er vigtigt, hvordan beskeder om hastighedsovertrædelser formuleres (Cathcart og Glendon 2016).

Delhomme et al. (2008) analyserede virkningen af forpligtelse [commitment] til at overholde hastighedsgrænsen i løbet af et rehabiliterende træningskursus blandt 678 færdselslovsovertrædere i Frankrig. De registrerede, at 38 procent af deltagerne i kurset selv-rapporterede i fire opfølgende interviews over seks måneder, at de følte sig forpligtede til at overholde hastighedsgrænsen, hver gang de kørte bil. Disse 38 procent betragter forfatterne som en rimeligt stor andel, eftersom forsøgsgruppen var straffet for hastighedsovertrædelser, og eftersom hastighedsovertrædelser forekommer stabilt i mange slags kørselsituationer. Chaurand, Bossart, og Delhomme (2015) målte kørehastigheden for 6.486 køretøjer på en fransk motorvej, hvor den tilladte kørehastighed er 130 km/h. Kort tid inden hastighedsmålingen havde førerne fået præsenteret et budskab om hastighedsovertrædelser fra lysskilte langs motorvejen. Beskederne var slogan-agtige, begrænsede til 60 tegn og krævede derfor ikke meget opmærksomhed. Beskederne omhandlede to temaer: uheld og brændstofforbrug. Beskederne var yderligere kategoriseret efter, hvorvidt de præsenterede det gode (gevinst) ved at overholde fartgrænsen eller tabene forbundet ved at køre for hurtigt (tab). Beskederne var som følger (vores oversættelse): (1) "respekteret hastighedsgrænse = færre ulykker", (2) "overskreden hastighedsgrænse = flere ulykker", (3) "respekteret hastighedsgrænse = lavere benzinforbrug", (4) "overskreden hastighedsgrænse = højere benzinforbrug". I kontrolgruppen viste skiltene blot klokkeslættet. Chaurand et al. (2015) fandt, at 41 procent af kontrolgruppen kørte for hurtigt, mens det kun var 36 procent af dem, der fik tab-budskabet, og 33 procent af dem der fik gevinst-budskabet. Forskellen var statistisk signifikant. For de ekstreme hastighedsovertrædelser (kørsel med mere end 150 km/t) var det tre procent af kontrolgruppen mod 1,75 procent af dem der fik tabs-budskabet og 1,38 procent af dem der fik gevinst-budskabet.

8 Opsamling

I henhold til principperne bag en realistisk evaluering har vi beskrevet processen med at udforme og evaluere på interventioner i en fortløbende præcisering af kontekst, teoretiske mekanismer og virkninger. Formålet er at opnå en bedre forståelse af, hvilke karakteristika, der skiller interventioner, der virker, fra intentioner der ikke virker. Vi indledte dette arbejdsrapport med at beskrive det overordnede problem med hastighedsovertrædelser og deres vide udbredelse. Antallet af dræbte som følge af trafikulykker på de danske veje er historisk lavt, men hastigheden er afgørende både for forekomsten og alvorlighedsgraden af trafikulykker. Bilisterne i en stor europæisk undersøgelse gav udtryk for, at de mener, at en stor del af bilister generelt kører for hurtigt. Markant færre mener, at de selv kører for hurtigt. Fra myndighedernes

perspektiv er hastighedsovertrædelser stadig alt for udbredte, og man har i de senere år optrappet kontrollen med automatisk hastighedskontrol (ATK). Politisk har man øget straffens strengthed ved at indføre klippekort-ordningen, hvor sanktioner akkumuleres, og gentagne forseelser medfører højere straffe. Man har øget sandsynligheden for at blive straffet for en hastighedsforseelse ved at indføre ATK. Den aktuelle status på området er, at andelen af køretøjer, der har kørt for stærkt forbi ATK-kontrollerne er faldende. Det er dog vanskeligt at opnå yderligere forbedringer gennem skærpedelser af den formelle kontrol. Bilister har samlet set langt flere erfaringer med strafundvigelse end med strafpådragelse. Sandsynligheden for at blive sanktioneret for den enkelte hastighedsovertrædelse opfattes af trafikanterne som lille. For at mindske antallet af ulykker og ulykkernes alvorlighed kan man med fordel supplere den formelle kontrol med rehabiliterende tilgange, der sigter på en mere grundlæggende ændring af de beslutningsprocesser og vaner, der er forbundet med hastighedsovertrædelser. Samlet set indikerer forskningen i rehabiliterende tilgange, at det er et godt supplement til den formelle kontrol.

I anden del af arbejdsrapporten gennemgik vi forskningen i rehabiliterende tilgange og trafik, hvad angår både spirituskørsel og hastighedsovertrædelser. Vi opsummerer de vigtigste konklusioner med implikationer for udformningen af den kognitive intervention i resten af dette opsamlende afsnit. Forskningen i rehabiliterende indgreb over for trafikanter viste, at det især var individualiserede interventioner rettet mod de bilister, der har vist, at de er blandt dem, som kører for hurtigt, og som besidder en motivation til at ændre adfærd, der var effektiv. Det giver os bestyrket håb om, at vi med designet af vores intervention kan opnå hastighedsreduktioner, fordi selve deltagelsen indikerer motivation. En central komponent i designet af interventionen omhandler viden og beslutningsprocesser. Forskning dokumenterer, at hastighedsovertrædere er tilbøjelige til at undervurdere de negative konsekvenser ved at køre for hurtigt. Her kan viden om, hvordan ulykkesfrekvensen og seriøsiteten stiger i takt med hastigheden, måske bidrage til, at hastighedsovertræderne udvikler en mere realistisk vurdering af de negative konsekvenser ved hastighedsovertrædelsen. Visse bilister oplever en følelsesmæssig gevinst ved at køre for hurtigt, som relaterer sig både til fordelene ved at komme hurtigere frem til sin destination, og til fornøjelsen ved et adrenalinsus. Det er svært at ændre på den psykologiske gevinst isoleret set, men viden om hvor små instrumentelle fordelene der er ved at køre for hurtigt, kan måske få sat den følelsesmæssige gevinst bedre i perspektiv af de tilknyttede risici. Her skal man være opmærksom på ikke at afbilde overdrevne situationer, hvor der køres hurtigt for at opnå et sus. Situationerne skal virke realistiske for at opleves som relevante. Endelig kan man her inddrage viden om, hvordan andre trafikanter, medpassagerer og familiemedlemmer ser på adfærden. Især yngre bilister har en forestilling om at det er socialt acceptabelt at køre for hurtigt og at sandsynligheden for at blive taget er lille. For denne gruppe vil det være mere effektivt at pointere fordømmende sociale normer frem for en mindre stigning i opdagelsessandsynlighed. I denne forbindelse er det en vigtig pointe fra teorien om reintegrativ udskamning, at fordømmelsen skal omhandle den socialt uacceptable gerning, frem for at stemple personerne der udfører gerningen. Et element heraf er at demonstrere forståelse for de udfordringer bilister har dagligt, som motiverer dem til at

køre for hurtigt. En væsentlig grund til, at det er så svært at reducere hastighedsforseelser, er, at adfærden er betinget af vaner og overvægten af egne positive oplevelser med at have kørt for hurtigt uden at komme ud for en ulykke.

Forskning i beslutningsprocesser dokumenterer, at man kan bryde vaner ved at komme med overraskende ny information. Dette kan fungere som en distraktion, som kan bryde vaner, fordi rutineprægede beslutninger nu fremstår i et andet lys. Den nye information, der præsenteres, behøver ikke kun at være snævert tilknyttet kørselssituationer. Det kan for eksempel være viden om brændstofforbrug, forurening, der videre relaterer til miljøhensyn og folkesundhed. Disse eksempler relaterer sig til negative afledte virkninger af at køre for hurtigt. Firkantet sagt er der to forskellige perspektiver på, hvordan man kan opnå reduktioner i hastighedsforseelser ved at indramme situationer: et positivt og et negativt. Den positive indramning fremhæver, at bilister er mere tilbøjelige til at vælge lav-risiko alternativer, når de får præsenteret fordelene, mens de er mere tilbøjelige til at vælge mere risikable alternative handlinger, hvis de får præsenteret ulemperne. Diskrete, empatiske og troværdige trafikikkerhedskampagner kan virke udmærket. Disse meddelelser kan minde modtagerne om de eksisterende gevinster ved at gennemføre den ønskelige adfærd. Man kan formulere meddelelserne indirekte ved at formulere dem som spørgsmål om forventede gevinster og ulemper ved hastighedsforseelser. Spørgsmålet vil ikke blive stillet direkte, men indramningen vil adressere den indeholdte afvejning mellem fordele og ulemper. På den anden side kan meget følelseladede og direkte fremstillinger af ulykker også mindske hastighedsovertrædelser. Inden for forskning i frygtappeller er det centrale fund, at meddelelserne skal indeholde høje niveauer af trussel og høje niveauer for selvduelighed. På denne måde opnår man de største ændringer i holdning, intentioner, og adfærd.

Referencer

- Ajzen, I. (2011). The theory of planned behaviour: Reactions and reflections, *Psychology & Health*, 26: 1113-1127
- Andenaes, J. (1952). General prevention: Illusion or reality? *The Journal of Criminal Law, Criminology, and Police Science*, 43(2): 176-198.
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological Review*, 84(2): 191-215.
- Barjonet, P. E., T. Huguenin, & R. D. Wittink. (1995). *SARTRE: Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe: towards a new policy-relevant understanding of Europe's drivers*. Leidschendam, SWOV Institute for Road Safety Research.
- Behrendorff, I., Bernhoft, I.M., & Christensen, J. (1989). *Spritkørsel i Danmark: Hvem, hvor meget og hvornår*. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rapport nr. 28. 111 pp.
- Becker, G. S. (1968). Crime and punishment: An economic approach. *Journal of Political Economy*, 76 (2): 169-217.
- Blamey, A., & Mackenzie, M. (2007). Theories of change and realistic evaluation: Peas in a pod or apples and oranges? *Evaluation*, 13(4): 439-455.
- Braithwaite, J. (1989). *Crime, shame and reintegration*. Cambridge University Press.
- Braithwaite, J., & Braithwaite, V (2001). Shame, shame management and regulation. *Shame management through reintegration*. Cambridge University Press.
- Brewster, S. E., Elliott, M., & Kelly, S. (2015). Evidence that implementation intentions reduce drivers' speeding behavior: testing a new intervention to change driver behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 74: 229-242.
- Broughton, J. (1996). Further aspects of the British index of secondary car safety. *Accident Analysis & Prevention*, 28(6): 791-798.
- Cathcart, R., & Glendon, A. (2016). Judged effectiveness of threat and coping appraisal anti-speeding messages. *Accident Analysis & Prevention*, 96: 237-248.
- Chaurand, N., Bossart, F., & Delhomme, P. (2015). A naturalistic study of the impact of message framing on highway speeding. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 35: 37-44.

- Delhomme, P., Grenier, K., & Kreel, V. (2008). Replication and extension: The effect of the commitment to comply with speed limits in rehabilitation training courses for traffic regulation offenders in France. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 11 (3): 192-206.
- Freeman, J., & Watson, B. (2006). An application of Stafford and Warr's reconceptualisation of deterrence to a group of recidivist drink drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 38 (3): 462-471.
- Færdselssikkerhedskommissionen (2013). *Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020*. Rådet for Sikker Trafik.
- Greenwald, A.G., McGhee, D.E., & Schwartz, J. L. K. (1998). Measuring individual differences in implicit cognition: The implicit association test. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(6): 1464-1480.
- Havarikommissionen for vejtraffikulykker (2014). Hvorfor sker ulykkerne? Hentet 22 september 2020: http://www.hvu.dk/SiteCollectionDocuments/PDFx_HVUdec14_HvorforSketUlykkerne.pdf
- Hels, T., & Bernhoft, I.M. (2011). Country report Denmark. Pp. 35-55 in Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S-A, Verstraete, A. (eds.) Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part II: Country reports. Deliverable 2.2.3 in DRUID, EU-FP6. 224 pp.
- Herrstedt, L. (2014). Grundlaget for "Den Selvforklarende Vej". *Trafik & Veje*, juni/juli: 12-15
- Hoekstra, T., & Wegman, F. (2011). Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices. *IATSS research*, 34 (2): 80-86.
- Homel, R.J. (1988). Policing and punishing the drinking driver: A study of specific and general deterrence. Springer-Verlag, New York.
- Justitsministeriet (2020). Vanvidskørsel skal stoppes - 9 tiltag for tryghed på de danske veje. Hentet 16. september 2020 fra: <https://www.justitsministeriet.dk/sites/default/files/media/Pressemeddelelser/pdf/2020/vanvidskoersel-udspil.pdf>
- Lahrmann, H. (2002). Intelligent speed adaptation – a web-based survey of the danes' attitudes to ISA and road safety. E-Safety Congress, 16.-18. september 2002, Lyon, France.
- Lahrmann, H., Agerholm, N., Tradisauskas, N., Berthelsen, K. K., & Harms, L. (2012). Pay as You Speed, ISA with incentive for not speeding: Results and interpretation of speed data. *Accident Analysis & Prevention*, 48: 17-28.
- Leclerc, B. (2013). New developments in script analysis for situational crime prevention. In Leclerc & Wortley (Eds.). *Cognition and crime: Offender decision making and script analyses* (pp. 221-236), Routledge.

MacCoun, R. (1993). Drugs and the law: A psychological analysis of drug prohibition, *Psychological Bulletin*, 113: 497-512.

Mascini, P. (2013). Why was the enforcement pyramid so influential? And what price was paid? *Regulation & Governance*, 7 (1): 48-60.

Møller, K. (2013). Rational choice. I: Jacobsen, M.H. & Sørensen, A.S. (Red.). *Kriminologi – En introduktion* (pp. 193-212). Hans Reitzel, København.

Møller, K. (2011). Kontrolregimer og narkotikapolitik: Hvordan balanceres borgernes velbefindende og selvbestemmelse? I: Frank, V.A. & Dahl, H. (Red.). *Kriminalitet og illegale rusmidler* (pp. 145-168). Samfund og rusmidler, Aarhus Universitetsforlag, Aarhus.

Moeller, K., Copes, H., & Hochstetler, A. (2016). Advancing restrictive deterrence: A qualitative meta-synthesis. *Journal of Criminal Justice*, 46: 82-93.

Møller, M., Haustein, S., & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 83: 125-131.

Møller, M., & Haustein, S. (2014). Peer influence on speeding behaviour among male drivers aged 18 and 28. *Accident Analysis & Prevention*, 64: 92-99.

Nagin, D. (2013). Deterrence in the twenty-first century. *Crime and Justice* 42 (1): 199-263.

Pawson, R., & Tilley, N. (1997). *Realistic evaluation*. London: Sage.

Piquero, A., & Paternoster, R. (1998). An application of Stafford and Warr's reconceptualization of deterrence to drinking and driving. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 35(1): 3-39.

Rigspolitiet (2020). Forekomst af spirituskørsel. Resultater fra politiets forekomstundersøgelse 2018-2019. Dokumentationsrapport. Rigspolitiet. 26 pp.

Ruiter, R. A. C., Abraham, C., & Kok, G. (2001). Scary warnings and rational precautions: a review of the psychological fear appeals. *Psychological & Health*, 16: 613-630.

Rumar, K. (1985). The role of perceptual and cognitive filters in observed behavior. Pp. 151-170 in Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.): *Human Behavior and Traffic Safety*. New York, NY, Plenum Press.

Rådet for Sikker Trafik (2015). *Positiv holdning til fotovogne*. Hentet 4. december 2020: <https://www.sikkertrafik.dk/presse/pressemeddelelser/positiv-holdning-til-fotovogne>

Sherman, L., Strang, H., Barnes, G., Woods, D., Bennett, S., Inkpen, N., & Newbury-Birch, D. (2015). Twelve experiments in restorative justice: the Jerry Lee program of randomized trials of restorative justice conferences. *Journal of Experimental Criminology*, 11 (4): 501-540.

- Sherman, L. (1993). Defiance, deterrence, and irrelevance: A theory of the criminal sanction. *Journal of research in Crime and Delinquency*, 30 (4): 445-473.
- Simon, H. (1972). Theories of bounded rationality. *Decision and organization*, 1 (1): 161-176.
- Stafford, M. C., & Warr, M. (1993). A reconceptualization of general and specific deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(2): 123-135.
- Stead, M., Tagg, S., MacKintosh, A., & Eadie, D. (2004). Development and evaluation of a mass media Theory of Planned Behaviour intervention to reduce speeding. *Health Education Research*, 20 (1): 36-50.
- Stringer, R. J. (2020). Drunk driving and deterrence: exploring the reconceptualized deterrence hypothesis and self-reported drunk driving. *Journal of Crime and Justice*: 1-16.
- Swov (2019). *Sustainable Road Safety*. SWOV Fact sheet, March 2019. The Hague.
<https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/sustainable-road-safety> (19. november 2020).
- Sørensen, M. (2006). *Grå strækninger i det åbne land: udvikling, anvendelse og vurdering af alvorlighedsbaseret metode til udpegning, analyse og udbedring af grå strækninger*. Aalborg: Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.
- Taxman, F., & Piquero, A. (1998). On preventing drunk driving recidivism: An examination of rehabilitation and punishment approaches. *Journal of Criminal Justice*, 26 (2): 129-143.
- Tyler, T. (2003). Procedural justice, legitimacy, and the effective rule of law. *Crime and Justice*, 30: 283-357.
- Tyler, T., Sherman, L., Strang, H., Barnes, G., & Woods, D. (2007). Reintegrative shaming, procedural Justice, and recidivism: The engagement of offenders' psychological mechanisms in the Canberra RISE Drinking-and-Driving Experiment. *Law & Society Review*, 41 (3): 553-586.
- Van Schagen, I. N. L. G., & Machata, K. (2010). *Best practices in road safety: Handbook for measures at the country level*. Luxembourg, Publications Office of the European Communities.
- Vejman (2020). Vejdirektoratets uheldsdatabase. Hentet 8. december 2020: <https://www.vejman.dk>
- Vejdirektoratet (2020). *Trafikkens udvikling i tal*. Hentet 16. september 2020: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/trafikkens-udvikling-i-tal#1>
- Vejdirektoratet (2019). *Status på ATK-projektet*. Hentet 22. september 2020: <https://www.trm.dk/media/2962/notat-status-om-atk.pdf>
- Vejdirektoratet (2017). *Forslag til anvendelsen af størekasser i den automatiske hastighedskontrol (ATK)*. Arbejdsgruppen om ATK, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Hentet 10. marts 2020:

https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-03/atkrapport_trm.pdf

Vejdirektoratet (2015). *Lavere fart efter ATK-vogdenes indtog på de danske veje*. Pressemeldelse 20. maj 2015. Hentet 10. marts 2020: <https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/lavere-fart-efter-atk-vognes-indtog-pa-de-danske-veje>

Witte, K., & Allen, M. (2000). A meta-analysis of fear appeals: Implications for effective public health campaigns. *Health Education & Behavior*, 27 (5): 591-615.

Wortley, R. (2013). Rational choice and offender decision making. In Leclerc and Wortley (Eds.). *Cognition and crime: Offender decision making and script analyses* (pp. 237-252). London: Routledge.

