


**HVU**

## Grove hastighedsovertrædelser



Budskaber fra temarapport nr. 8, 2011

- **Vejene skal tydeligt signalere, hvilken hastighed bilisterne skal vælge.**

Vejene skal indrettes og udformes, så det er tydeligt for bilisterne, at den tilladte hastighed passer til forholdene.

- **Bilisternes viden skal øges.**

Konkret mangler bilisterne viden om sammenhæng mellem dårligt føre og sikkerhed og om hvilke forhold ved vejen, der er farlige ved høj fart. Trafiksikkerhedskampagner skal fortsat holde fokus på hastighed.

- **Konkrete tiltag og sanktioner får de grove fartovertrædere til at sætte farten ned.**

HVU anbefaler mere hastighedskontrol ved stærekasser og politi på vejene, lavere forsikringspræmie til bilister der overholder hastighedsgrænserne og installation af hastighedsbegrænsere som sanktion i grove hastighedssager.

- **Forskellige trafikanttyper nås med forskellige tiltag.**

HVU har inddelt fartovertrædere i tre typer: De lejlighedsvis kan bl.a. nås med kampagner. De beregnende fartovertrædere vil overholde hastighedsgrænserne, hvis der fx er en økonomisk kompensation. De lovløse fartovertrædere skal have en lovpligtig hastighedsbegrænsere i bilen for at ændre adfærd.

Temarapport nr. 8 Grove hastighedsovertrædelser kan ses på [hvu.dk](http://hvu.dk) eller bestilles i trykt form hos Birgitte Stöckel Jensen, [bsj@vd.dk](mailto:bsj@vd.dk)


 HAVARIKOMMISSIONEN FOR  
VEJTRAFIKULYKKER

[www.HVU.dk](http://www.HVU.dk) • Telefon: 7244 3204

**HVU**

## Grove hastighedsovertrædelser

HVU har i sit ottende undersøgelsestema undersøgt grove hastighedsovertrædelser. Høj hastighed er en af de faktorer, som hyppigst medvirker til trafikulykker. Undersøgelsen er baseret dels på interviews med 38 trafikanter, som har overtrådt hastighedsgrænsen med mere end 30 %, dels på en tværanalyse af alle de ulykker, som HVU tidligere har undersøgt, og hvor meget høj hastighed indgår. Undersøgelsens resultater er i december 2011 offentliggjort i temarapport nr. 8 Grove hastigheds- overtrædelser. I denne folder omtales nogle af undersøgelsens hovedresultater.

- **Bilisterne tolker i høj grad vejene**

De interviewede bilister afstemmer hastigheden efter det billede, de danner sig af vejen. Men der er vejforhold, de ikke ser og nogle de opfatter forkert. Bilisterne mener det er sikkert at køre med højere hastighed end hastighedsgrænsen.

- **Bilisterne mangler viden om forhold ved vejen.**

Derfor bliver deres tolkning af vejen mangelfuld.

- **Fartovertræderne er præget af travlhed, uopmærksomhed og stærke følelser.**

Vrede kommer fx til udtryk ved høj hastighed og aggressiv kørsel.

- **Fartovertræderne er forskellige og inddelt i tre typer trafikanter:**

*De lejlighedsvis* har generelt respekt for hastighedsgrænser, klip og bøder.

*De beregnende* mener hastighedsgrænserne er for lave, men har dog respekt for klip. *De lovløse* mener, der ikke burde være hastighedsgrænser, de har ikke respekt for bøder og kun for klip, der betyder at de mister deres job.


 HAVARIKOMMISSIONEN FOR  
VEJTRAFIKULYKKER

[www.HVU.dk](http://www.HVU.dk) • Telefon: 7244 3204

## BILISTERNE HOLDER AF FART, MEN KAN ALLIGEVEL NÅS

**Grove fartovertrædere kan ikke nås med samme virkemidler, fordi de kører vidt forskelligt. Myndighederne bør derfor bruge forskellige tiltag og sanktioner, hvis alle typer fartovertrædere skal ned i fart.**

Står det til flere af bilisterne i HVU's undersøgelse af grove hastigheds-overtrædelser, skal de betales for at overholde hastighedsgrænserne. HVU anbefaler, at bilister, der overholder hastighedsgrænserne, belønnes med en lavere forsikringspræmie end de, der kører for stærkt.

HVU interviewede 38 bilister, som blev standset af politiet i en hastigheds-kontrol på tre landeveje. De kørte alle mindst 105 km/t. Mange af bilisterne elsker fart og har markante holdninger til hastighed. Det står klart, at de skal nås med forskellige virkemidler ud fra deres holdninger, hvad de har respekt for, og hvad der kunne få dem til at sætte hastigheden ned. HVU inddelte dem derfor i tre typer fartovertrædere og foreslog hvilke tiltag, der virker på den enkelte type.



tet. De beregnende vil kompenseres for et evt. tab af frihed til selv at bestemme farten, de vil derfor kunne nås med økonomiske tiltag som fx lavere forsikringspræmie.

*De lovløse bilister ser sig selv som erfarne bilister, der får trafikken til at glide. "Man burde fjerne hastighedsgrænserne eller til nød sætte en minimumsgrænse for at holde de langsomme og usikre bilister væk fra vejene", mener de. De kører konsekvent for stærkt og har ikke respekt for noget som helst, det skulle da lige være klip i kørekortet, der fører til, at de mister deres job. En hastighedsbegrænser i bilen vil påvirke de lovløse, som sandsynligvis også sætter farten ned, hvis de oplever mange hastigheds-kontroller.*

De interviewede bilister er alle grove fartovertrædere, som kørte stærkere end en gennemsnitlig bilist. Mændene er langt i overtal blandt fartovertræderne, som har en gennemsnitsalder på 37 år.

HVU definerer en grov hastigheds-overtrædelse som en overtrædelse af hastighedsgrænsen på mere end 30 %. Det er den grænse, politikerne har fastsat for et klip i kørekortet. Ved 80 km/t er klipgrænsen mindst 105 km/t.



*De lejlighedsvis har respekt for hastighedsgrænser, klip og bøder og kørte undtagelsesvis stærkt, da de blev standset i hastighedskontrollen. De lejlighedsvis kan påvirkes af både kampagner, bøder og klip.*

*De beregnende har typisk en seddel under speedometeret med "klipgrænser" for de forskellige typer veje. Sedlen hjælper dem med at holde sig lige under "klipgrænsen". De kører ofte for stærkt, men har dog respekt for klip i kørekort-*



## BILISTERNE OVERVURDERER VEJENES SIKKERHED

**Bilisterne tolker vejene og begrunder deres høje hastigheder med, at vejene er sikre. Men der er flere vejtekniske forhold bilisterne ikke får øje på, og de mangler viden om, hvilke vejforhold der er farlige ved høj hastighed.**

Man skal køre efter forholdene både mht. vejr, føre og vejens tilstand. Det er de 38 interviewede bilister i HVU's undersøgelse enige om. Bilisterne kørte alle mindst 105 km/t og blev standset af politiet i en hastighedskontrol på tre landeveje. De fortæller helt korrekt om, hvornår det er farligt at køre stærkt. Så godt som alle er enige om, at man skal tilpasse sin hastighed til dårligt vejr og en vej, der med fx sving, bakker eller mange sideveje kan være farlig. Alligevel kørte de alt for stærkt og kørte ikke efter forholdene den dag, politiet standsede dem.

Bilisterne er generelt gode til at observere vejforhold, der støtter valg af høj hastighed. De fortæller, at åbne landskaber, lige stræk og 4-sporede veje med midterrabat indikerer, at man kan køre stærkt. Til gengæld er de ikke dygtige til at få øje på og tolke mange af de forhold, der er farlige ved høj hastighed.

Mange sideveje, farlige kryds, smalle rabatter og stejle skråninger er farlige forhold på de konkrete veje, men ingen af bilisterne nævner dem. HVU vurderer, at bilisterne mangler mere viden om, hvilke forhold ved vejen der er farlige ved høj hastighed. Vejforholdene kan

have betydning enten ved at forårsage en ulykke eller forværre skaderne i tilfælde af en ulykke.

Generelt mener bilisterne, at det er farligt at køre stærkt i byer og ved skoler i modsætning til på landet, hvor de opfatter det som sikkert at køre hurtigt på landeveje. Ca. 60 % af de trafikdræbte omkommer imidlertid på landeveje (alle veje udenfor byzone, men ikke motorveje).

Blandt de interviewede bilister er der bred enighed om, at det er farligere, jo hurtigere man kører. Nogle nævner også, at det er nemmere at overholde hastighedsgrænsen, når den svarer til vejens udformning. *"Hastighedsgrænsen bør være tilpasset de enkelte vejstræk, så det stemmer overens med og giver mening for, hvad bilister selv opfatter som en sikker hastighed".* Forklarer en af bilisterne til HVU.

Man kan bygge veje, så bilisterne i et vist omfang automatisk tilpasser hastigheden til hastighedsgrænsen. Dette kan gøres via valg af vejens forløb og bredde, indretning af kryds, beplantning mv. Kører en trafikant alligevel af vejbanen, kan en vejs omgivelser være indrettet, så skaderne i mange tilfælde kun bliver små. Det ville spare mange uheld, trafikofre og samfundsomkostninger på langt sigt.

