

Hvad gør trafikanter vrede? Analyse af situationer med vejvrede og forskelle mellem trafikanttyper

Ragnhild Holgaard, raghol@dtu.dk – DTU Management Engineering

Mette Møller, mette@dtu.dk – DTU Management Engineering

Sonja Haustein, sonh@dtu.dk – DTU Management Engineering

Undersøgelsens baggrund og formål

Det kan være ubehageligt at være udsat for andres vejvrede, og negative oplevelser i trafikken kan påvirke trafikanterne efterfølgende (Novaco et al., 1990). Desuden har den seneste forskning vist en sammenhæng mellem vrede og øget ulykkesrisiko i trafikken (Kaiser et al., 2016; Wickens et al., 2016). Derfor er det vigtigt at opnå yderligere viden om vejvrede og om hvilke situationer, der fører til vejvrede.

Over de seneste par år har interessen for at undersøge, hvordan vejvrede udtrykkes, været stigende (Sullman, 2015), og emnet omtales ligeledes ofte i medierne (fx Smart & Mann, 2002; Li, Yao, Jiang & Li, 2014). Dette kan afspejle en øget interesse for emnet, men det kan også afspejle en faktisk forøgelse af vejvrede. Det sidste udsagn understøttes af en ny undersøgelse (Møller & Haustein, 2017), der viser, at forekomsten af vejvrede i Danmark er steget i perioden 2008-2016, særligt i tætbefolkede områder.

For at kunne reducere forekomsten af vejvrede, er det vigtigt at vide, hvilke specifikke situationer, som gør trafikanter vrede. Alt efter situationen kan forskellige forebyggende tiltag være relevante (fx træning i at reducere vrede eller infrastrukturelle ændringer). Derudover er det relevant at vide, om bestemte undergrupper af trafikanter bliver vrede over forskellige situationer. I så tilfælde kan det være nødvendigt at tilpasse en eventuel intervention til den enkelte undergruppe (fx mand/kvinde, ung/gammel).

I lyset af ovenstående var formålet med nærværende undersøgelse at opnå større viden om hvilke situationer, der udløser vejvrede, samt at opnå viden om, hvorvidt der er forskel på hvilken adfærd hos henholdsvis bilister, cyklister og fodgængere, som udløser vrede hos andre trafikanter.

Metode

Dataindsamling

Data blev indsamlet af Epinion via et onlinepanel. I alt 2000 personer mellem 18 og 75 år udfyldte et spørgeskema. Halvdelen af deltagerne var mænd (50,2%). Deltagernes gennemsnitsalder var 46 år. Data blev indsamlet i september og november 2016. Spørgeskemaet omfattede brug af forskellige transportmidler og en række forskellige variable omkring vejvrede, herunder hvordan vejvrede udtrykkes som bilist (DAX) og cyklist (CAX), se Møller & Haustein (2017) for detaljer.

Denne undersøgelse er baseret på deltageres besvarelse af tre åbne spørgsmål fra ovenstående spørgeskema, nemlig "Hvilken adfærd hos bilister gør dig mest vred eller rasende?", "Hvilken adfærd hos cyklister gør dig mest vred eller rasende?" og "Hvilken adfærd hos fodgængere gør dig mest vred eller rasende?". Undersøgelsen omfattede endvidere baggrundsfaktorer som fx køn, alder og bopælskommune.

Dataanalyse

Svarene fra de åbne spørgsmål blev kodet på baggrund af indholdet i svaret. 1367 ud af 2000 deltagere svarede på spørgsmålet vedrørende bilister. Da hver deltager kunne angive mere end én type af

bilistadfærd, som gør dem vrede, kunne hvert svar under kodningen tildeles flere kategorier. Dermed blev der kodet i alt 2262 situationer, som fremkalder vejvrede over for bilister. For spørgsmålet om cyklister svarede 1343 deltagere (i alt 2198 situationer). For spørgsmålet om fodgængere svarede 1029 deltagere (i alt 1332 situationer). I første omgang blev svarene kodet i rimelig stor detalje, og efterfølgende blev nogle af kategorierne slået sammen.

I den efterfølgende analyse blev der først beregnet frekvensen af de tildelte kategorier. Disse resultater giver således et indtryk af hvilken henholdsvis bilist-, cyklist- og fodgængeradfærd, som gør andre trafikanter særligt vrede.

Herefter blev forskelle mellem undergrupper af trafikanter undersøgt. I denne analyse blev den procentvise fordeling af de forskellige kategorier sammenlignet mellem forskellige undergrupper baseret på køn, alder og bopælskommune. Alle afrapporterede forskelle er signifikante ($p < .001$).

Foreløbige resultater

Hvilke situationer gør trafikanter mest vrede?

Frekvensanalysen viser, at vejvrede over for bilister særligt opstår i situationer, hvor bilisten kører for tæt bag ved andre trafikanter eller trækker for tæt ind/ud foran andre trafikanter (25,2% af situationer). Et eksempel på et sådan svar er *"Når de ikke holder afstand - især på motorveje"*. Vejvrede opstår også i situationer, hvor bilisten ikke viser hensyn til andre trafikanter (21,4%), eller hvis bilisten kører uforsvarligt/hasarderet (16,6%), fx *"hasarderet adfærd især i bymæssig omgivelser"*. Desuden kan bilisters uopmærksomhed eller manglende orientering også udløse andre trafikanters vejvrede (15,3%), fx *"Uopmærksomhed fx på grund af sms'en eller andre ikke trafikale gøremål (...)"*. Andre situationer, såsom overhaling (9,6%) og overtrædelse af fartgrænsen (13,9%), kan også i stort omfang udløse vejvrede.

Vejvrede over for cyklister opstår særligt i situationer, hvor cyklisten ikke viser hensyn til andre trafikanter (23,2%), og når de er uopmærksomme eller ikke orienterer sig (20,9%), fx *"de ser sig ikke for"*. Vejvrede over for cyklister opstår også, når cyklister kører steder, hvor de ikke må cykle (15,3%), fx *"Kører på fortovet"*, når de overtræder færdselsloven (14,9%), når de mangler at give tegn (13,2%), og når de kører over for rødt (12,5%).

Fodgængere er særligt udsat for vejvrede, når andre trafikanter opfatter dem som uopmærksomme, eller hvis fodgængerer ikke orienterer sig ordentligt (44,8%), fx *"At de ikke orientere sig (...)"*. Desuden bliver trafikanter vrede på fodgængere, når fodgængerne går over for rødt (24,1%) og når de ikke viser hensyn til andre trafikanter (12,6%), fx *"Hvis de ikke tager hensyn til andre gående/cyklende/kørende"*.

Forskelle mellem undergrupper af trafikanter

For at uddybe ovenstående resultater blev en mere dybdegående analyse udført. Denne analyse sammenlignede forskelle mellem undergrupper.

De foreløbige resultater viser, at kvinder (19,9%) oftere end mænd (12,6%) bliver vrede over bilisters uforsvarlige kørsel og over bilister, som kører for hurtigt (kvinder = 17,0%, mænd = 10,2%). Mænd (11,2%) bliver oftere end kvinder (4,0%) vrede over bilister, som ikke holder til højre. Det viste sig desuden, at unge trafikanter (18-35 år) (20,6%) oftere end ældre trafikanter (56-75 år) (10,7%) bliver vrede over uopmærksomhed/manglende orientering og manglende markering (tegngivning) hos bilister (18-35 år = 10,3%, 56-75 år = 3,5%). Der blev ikke fundet andre tydelige aldersforskelle.

For cyklistadfærd viser analysen, at kvinder (24,5%) i større omfang end mænd (16,4%) bliver vrede over uopmærksomhed/manglende orientering og problemer i forbindelse med overhaling (kvinder = 8,8%, mænd = 3,9%). Igen blev også de unge trafikanter (18-35 år) (30,4%) i større omfang end ældre trafikanter (56-75 år) (16,2%) vrede over uopmærksomhed/manglende orientering.

Analysen viser endvidere, at trafikanter, som bor i København eller på Frederiksberg (24,3%), i større omfang end trafikanter fra andre dele af landet (11,5%) bliver vrede over cyklister, som kører over for rødt. Dette var den eneste signifikante forskel mellem trafikanter fra København/Frederiksberg og trafikanter fra resten af landet.

For fodgængeradfærd viser analysen igen, at kvinder (49,6%) i større omfang end mænd (38,1%) bliver vrede over uopmærksomhed/manglende orientering. Der var ingen signifikante aldersforskelle.

Konklusion

Formålet med undersøgelsen var at få en større viden om hvilke situationer, som udløser vejvrede. Tre åbne spørgsmål om vejvrede rettet imod henholdsvis bilister, cyklister og fodgængere blev kodet og efterfølgende analyseret med henblik på at kortlægge forskelle og ligheder mellem de situationer, hvor bilister, cyklister og fodgængere udløser vejvrede hos andre trafikanter.

Analysen viser, at to aspekter i særlig grad udløser vejvrede uafhængig af hvilken trafikanttype, der er tale om: uopmærksomhed/manglende orientering og hensynsløshed over for andre trafikanter.

En analyse af forskelle mellem undergrupper fandt mange ligheder, men også enkelte forskelle. Eksempelvis bliver kvinder oftere end mænd vrede over hensynsløshed og manglende opmærksomhed fra cyklister og fodgængere. Derudover bliver kvinder mere vrede over bilister, som kører for stærkt, mens mænd bliver vrede, når man hindrer dem i at køre hurtig (fx ved ikke at holde til højre). Der blev også fundet enkelte aldersforskelle i form af, at unge trafikanter (18-35 år) oftere end ældre trafikanter (56-75 år) bliver vrede over uopmærksomhed i forbindelse med bilister og cyklister.

En videre analyse vil undersøge forskelle i de beskrevne situationer mellem yderligere undergrupper, herunder bilister, cyklister og trafikanter, der både cykler og kører bil, samt aggressive og ikke-aggressive bilister/cyklister (baseret på DAX og CAX).

Litteratur

- Kaiser, S., Furian, G., & Schlembach, C. (2016). Aggressive behaviour in road traffic – findings from Austria. *Transportation Research Procedia*, 14, 4384-4392.
- Li, F., Yao, X., Jiang, L., & Li, Y. (2014). Driving anger in China: psychometric properties of the driving anger scale (DAS) and its relationship with aggressive driving. *Personality and Individual Differences*, 68, 130-135.
- Møller, M., & Haustein, S. (2017). Anger expression among Danish cyclists and drivers: a comparison based on mode specific anger expression inventories. *Accident Analysis & Prevention*, 108, 354-360.
- Novaco, R. W., Stokols, D., & Milanese, L. (1990). Objective and subjective dimensions of travel impedance as determinants of community stress. *American Journal of Community Psychology*, 18, 231-257.
- Smart, R. G., & Mann, R. E. (2002). Is road rage a serious traffic problem? *Traffic Injury Prevention*, 3, 183-189.
- Sullman, M. J. M. (2015). The expression of anger on the road. *Safety Science*, 72, 153-159.
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Lalomiteanu, A. R., & Stoduto, G. (2016). Do driver anger and aggression contribute to the odds of a crash? A population-level analysis. *Transportation Research Part F*, 42, 389-399.