

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Intervention mod fartsyndere

Tove Hels, tovehels@build.aau.dk, Aalborg Universitet

Tanja Kidholm Osmand Madsen, tkom@build.aau.dk, Aalborg Universitet

Anne Vingaard Olesen, anne.vingaard@rn.dk, Region Nordjylland

Mette Møller, mette@dtu.dk, Danmarks Tekniske Universitet

Kim Møller, kim.moeller@mau.se, Malmø Universitet

Hanne Stevens, Hanne.Stevens@krfo.dk, Kriminalforsorgen

Jesper Sølund, jespersolund@gmail.com, Freelance

Harry Lahrman, hsl@build.aau.dk, Aalborg Universitet

Abstrakt

For høj hastighed er stadig en udfordring for trafiksikkerheden. Projektet Intervention mod fartsyndere bygger på den hovedhypotese, at de bilister, som modtager en e-læringsintervention efter at have modtaget en fartbøde, vil have lavere sandsynlighed for at få en fartbøde i en etårig opfølgningsperiode end de bilister, som ikke har modtaget e-læringsinterventionen. Forsøget er designet som et randomiseret, kontrolleret interventionsforsøg. Antallet af deltagere er 288.116 bilister, som alle har modtaget en fartbøde inden for tre måneder før forsøget. Alle deltagere har besvaret et indledende spørgeskema om viden, holdning og adfærd angående trafiksikkerhed og især hastighed. Efterfølgende er deltagerne delt tilfældigt i en interventions- og en kontrolgruppe. Herefter har testgruppen gennemført interventionen. Et år senere er fartbødehistorikken i både kontrol- og interventionsgruppen blevet evalueret. Præsentationen vil klarlægge svaret på hovedhypotesen, altså om der er en signifikant effekt af e-læringsinterventionen. Derudover vil testgruppen blive karakteriseret i grupper afhængig af deres selvrapporterede sandsynlighed for at få en ny fartbøde. Endelig vil kvaliteten af selvrapportering blive klarlagt gennem at sammenligne respondenternes selvrapporterede fartbøder med politiets.

Baggrund og formål

Selvom gennemsnitshastighederne generelt er for nedadgående i Danmark (Vejdirektoratet 2025), er for høj hastighed fortsat et problem for trafiksikkerheden. I knap en femtedel af dødsulykkerne i 2023 blev for høj hastighed vurderet væsentlig for ulykkens opståen (Vejdirektoratet 2024). For høj hastighed er et problem, både fordi det giver føreren mindre tid til at reagere, hvis ulykken indtræffer, og fordi det øger skaderne ved en ulykke, fordi den energi, der skal frigives, stiger med hastigheden i anden potens

(OECD/ITF 2018). Elvik m.fl. (2019) dokumenterer i en metaanalyse, at hastighed stadig er et problem for trafiksikkerheden – også med nyere bilers øgede sikkerhedsfokus.

Hastighedsovertrædelser i trafikken øger antallet af trafikulykker. Hvordan nedbringer vi som samfund antallet af hastighedsovertrædere og dermed antallet af trafikulykker? Forskning peger på, at mindre bøder givet med små tidsintervaller har større effekt end større bøder givet med større tidsintervaller (Teodorescu m.fl. 2021).

Hos politiet findes en hypotese om, at især samtalen med en politibetjent i forbindelse med tildelingen af en fartbøde har en regelefterlevende effekt hos fartsynderen. Denne hypotese har oprindeligt givet anledning til nærværende projekt: et randomiseret, kontrolleret forsøg med hovedhypotesen:

En bøde, der suppleres med en kognitiv intervention i form af en priming af hastighedsgrænsernes betydning for den enkelte bilist, har en bedre forebyggende effekt end bøden alene. En sådan kognitiv intervention blandt bilister kan skabe en større forståelse for hastighedens og hastighedsgrænsernes betydning for trafiksikkerheden.

Målet med projektet er således at bestemme effekten af denne kognitive intervention, der også udvikles i projektet.

I praksis kan hypotesen omsættes til, at de bilister, som har modtaget en e-læringsintervention efter at have modtaget en fartbøde, vil have færre fartbøder i den etårige opfølgingsperiode end de bilister, som ikke har modtaget e-læringsinterventionen

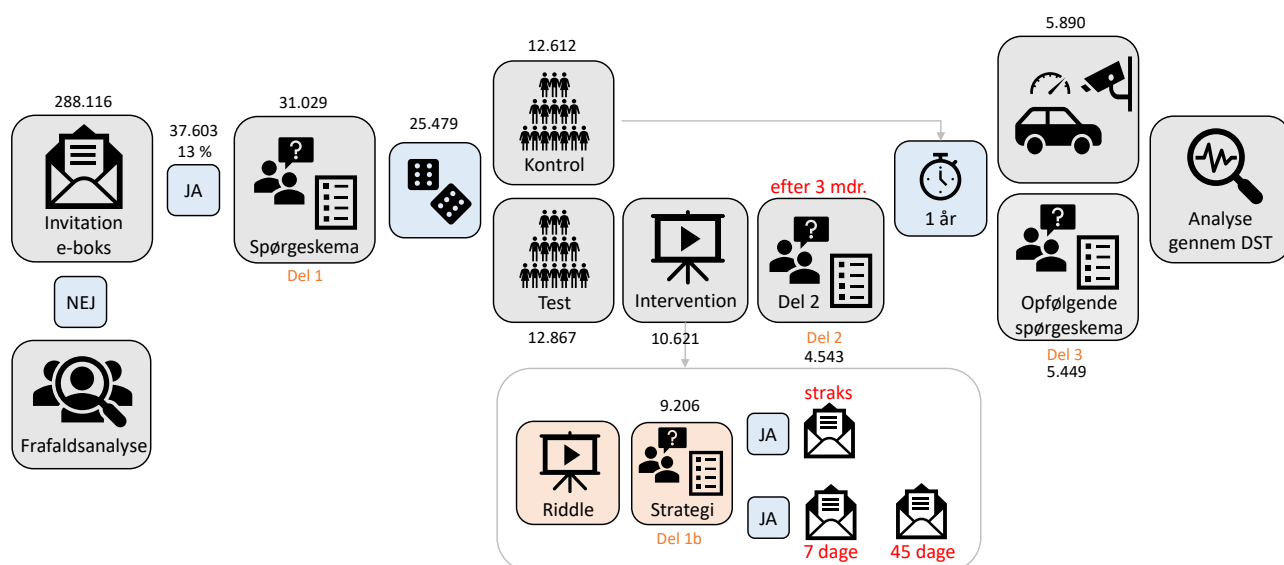
I projektet er samtalen med en politibetjent af nødvendige, praktiske årsager erstattet af en digital intervention.

Projektet består i dels at udvikle interventionen, dels i at følge fartbødehistorikken i interventionsgruppen og kontrolgruppen.

Metoder

Selve interventionen bestod i 24 spørgsmål centreret omkring trafiksikkerhed, især hastighed. Spørgsmålene drejede sig om adfærd i trafikken, viden om trafiksikkerhedsspørgsmål og holdninger til trafiksikkerhed. Hvert svar kunne give et antal points efter grad af trafiksikkerhedsvenlighed. Til sidst fik respondenterne en tilbagemelding angående sandsynligheden for en ny fartbøde. I forbindelse med interventionen var der mulighed for at udvikle en strategi til at undgå en ny fartbøde. Interventionen er konstrueret med fokus på *reintegrativ udskamning*, som er et fænomen, der sigter på at ændre individets opfattelse af lovovertrædelser, 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 (Møller m.fl. 2021).

Designet var et randomiseret interventionsdesign, hvor deltagere var bilister, der havde modtaget en fartbøde inden for tre måneder. Deltagelse i projektet var frivillig. Alle bilister, der havde modtaget en fartbøde i projektperioden (august 2021 til og med juni 2022) blev tilbudt deltagelse (Figur 1). Efter at have besvaret et spørgeskema med spørgsmål om eksponering i trafikken, fartbødehistorik, holdning til fart og fartgrænser, oplevet kontrol og sociale normer, blev deltagere delt tilfældigt i en interventions- og en kontrolgruppe. Herefter gennemførte testgruppen interventionen med eventuel opfølgende udarbejdelse af personlig strategi til at overholde hastighedsgrænserne samt opfølgende spørgeskema om strategien efter tre måneder. Et år efter randomiseringen blev fartbødehistorikken i både kontrol- og interventionsgruppen evalueret.



Figur 1. Deltagernes vej gennem invitation, randomisering, udarbejdelse af personlig strategi og opfølgning. Tallene er antallet af respondenter på det pågældende trin.

Analyser

Præsentationen vil tage udgangspunkt i helt nye resultater med hovedformålet at afklare det centrale spørgsmål i projektet:

Er der signifikant forskel på bødehistorikken i tolv måneder efter randomiseringen i hhv. interventions- og kontrolgruppen? Dette vil blive testet med variansanalyse (antal fartbøder i de to grupper), logistisk regression (fartbøde/ikke fartbøde i de to grupper) og overlevelsesanalyse (tid til recidiv i hhv. test- og kontrolgruppen).

Analyserne vil bygge videre på Olesen m.fl.'s (2022) udvikling af testgruppen som henholdsvis grønne (lav sandsynlighed for ny fartbøde), gule (middel sandsynlighed for ny fartbøde) og røde (høj sandsynlighed for ny fartbøde) bilister. Hvilke demografiske karakteristika har de forskellige grupper? Er der forskel på, hvor mange bøder de forskellige grupper har fået i opfølgingsperioden?

Materialet rummer endvidere mulighed for at klarlægge en eventuel korrelation mellem bilisternes selvrapporterede bøder og de bøder, som politiet har udstedt. Dette vil tilføre viden om kvaliteten af selvrapportering.

Endelig vil det blive klarlagt, om der er korrelation mellem bilisternes selvrapporterede eksponering og antallet af fartbøder.

Præsentationen vil også rumme overvejelser om projektets styrker og svagheder samt om at arbejde med følsomme data i denne størrelsesorden.

Projektet Intervention mod Fartsyndere er støttet af TrykFonden

Præsentationen vil blive holdt på dansk og hører naturligt hjemme i en trafiksikkerhedssession.

Litteraturliste

Elvik, R., Vadeby, A., Hels, T. og van Schagen, I. 2019: Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident Analysis and Prevention* 123: 114-122.

Møller, K.K., Møller, M., Hels, T., Lahrmann, H. 2021: Kriminologiske perspektiver på hastighedsovertrædelser: Afskrækkelse, ansvarliggørelse og indramning. Working paper. Institut for Byggeri, By og Miljø (BUILD), Aalborg Universitet. BUILD Rapport Bind 2021 Nr. 11. 36 pp.

OECD/ITF 2018: Speed and crash risk. International Traffic Safety Data and Analysis Group Research Report. 80 pp. [speed-crash-risk.pdf](#) (24. Marts 2025).

Olesen, A.V., Hels, T., Madsen, T.K.O., Møller, M., Møller, K., Stevens, H., Sølund, J., Lahrmann, H. 2022: An online intervention against speed offending: Largescale randomized controlled trial in Denmark (preliminary outcomes). Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet (Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University), ISSN 1603-9696 <https://journals.aau.dk/index.php/td> (hentet 24. marts 2025).

Teodorescu, K., Plonsky, O., Ayal, S., Barkan, R. 2021: Frequency of enforcement is more important than the severity of punishment in reducing violation behaviors. *PNAS* 118(42): 1-10. [Frequency of enforcement is more important than the severity of punishment in reducing violation behaviors | PNAS](#) (24. marts 2025).

Vejdirektoratet 2024: Dødsulykker 2023. 27 pp. [Dødsulykker 2023](#) (24. marts 2025).

Vejdirektoratet 2025: Hastighedsbarometeret 2014-2024. [VD Basis](#) (24. marts 2025).