

Foto: Anne-Sofie Helms/Rådet for Sikker Trafik

STOF NR. 40 / EFTERÅR 2021

5 hurtige til ... Mogens Kjærgaard Møller, administrerende direktør for Rådet for Sikker Trafik

Om forebyggelse af kørsel under påvirkning af rusmidler

I hvert nummer af STOF stiller vi fem aktuelle spørgsmål til personer, som varetager arbejde, der er relevant for indsatser og politik på rusmiddelområdet. I dette nummer er spørgsmålene rettet til Mogens Kjærgaard Møller, som er administrerende direktør for Rådet for Sikker Trafik, og handler om forebyggelse af kørsel under påvirkning af rusmidler.

01. Hvor mange mennesker vurderer I, der årligt kører spirituskørsel, og ser disse tal anderledes ud end for ti år siden? Hvad har evt. forandret sig?

I dag er det 0,2 % af trafikanterne på de danske veje, der kører spirituskørsel. Det svarer til, at der i gennemsnit er to ud af 1.000 motorførere på et gennemsnitligt sted og tidspunkt, der kører spirituspåvirket med en promille over 0,5.

Det viser en ny stor undersøgelse foretaget af politiet i 2018-19, hvor 120.000 tilfældigt udvalgte trafikanter blev screenet for alkohol.

I 2009 blev der lavet en lignende undersøgelse, og dengang var antallet over dobbelt så højt, nemlig 0,5 procent af trafikanterne. Så i forhold til for 10 år siden er udviklingen virkelig positiv, og spritkørslen er faldet markant. Men spirituskørsel er stadig et alvorligt problem, som skal forebygges, for det koster mange liv hvert år. I 2020 blev 29 personer dræbt i spiritusulykker, og 305 kom til skade. Det er de officielle tal fra Vejdirektoratet. Hertil skal lægges et stort mørketal fra hospitalernes akutmodtagelser.

Noget af det, der har ændret sig i forhold til tidligere, er, at danskerne i højere grad tager afstand fra spritkørsel end tidligere. Det er simpelthen ikke socialt acceptabelt at køre spritkørsel. Det skyldes mange års kampagner, effektiv politikontrol og skærpede sanktioner. Mange er også blevet bedre til at gribe ind over for andre, der vil køre påvirket.

9 ud af 10 spiritusbilister er mænd, og forekomsten er højest i aldersgruppen 45-64 år. Blandt knallertkørere er forekomsten af spirituskørsel højest – ca. 15 gange højere end i trafikken generelt – hvilket sandsynligvis skyldes, at en del af de bilister, der mister kørekortet til bil på grund af spirituskørsel, fortsætter med at køre videre på knallert.

Der er flest spiritusbilister om sommeren – i modsætning til om vinteren ved julefrokosttid, hvad de fleste måske tror. Det skyldes, at der om sommeren ofte ryger alkohol indenbords til spontane arrangementer, hvor det ikke er planlagt, hvordan man kommer hjem uden bil. Generelt er forekomsten af spirituskørsel højest fredag til søndag fra midnat til kl. 6 om morgenen.

02. Hvor stort et problem er narkotikapåvirket bilkørsel i Danmark? Og hvilke stoffer fylder mest i statistikkerne, når det gælder bilkørsel i narkotikapåvirket tilstand?

Antallet af sigtede for narkokørsel er steget støt gennem de seneste år. Det skyldes hovedsagelig, at politiet er blevet bedre til at måle narkotikapåvirkning hos de bilister, de stopper, fordi de har taget flere såkaldte narkometre i brug.

Med et narkometer kan politiet ved at tage en spytpåvirkning hurtigt screene for, om en person har indtaget ulovlige stoffer. I dag er der flere, der bliver sigtet for narkokørsel end for spirituskørsel. Og så kunne man jo godt tro, at der sker lige mange ulykker med narko som med alkohol.

Men når det kommer til ulykker, er tallene helt anderledes. Der er langt flere, der kommer til skade i ulykker med alkohol end med narkotika. Ca. 4-5 gange så mange, viser tal fra politiet og Vejdirektoratet. Så rent trafikikkerhedsmæssigt er narkotika ikke et lige så stort problem som alkohol. Det hænger med altovervejende sandsynlighed sammen med, at der er nultolerance for narkotika i trafikken, så der skal kun en ganske lille mængde ulovligt stof til, før kørslen er ulovlig. I nogle tilfælde er koncentrationen sandsynligvis så lille, at det ikke betyder noget – eller kun meget lidt – for ulykkesrisikoen. Med alkohol skal man op på 0,5 promille, før det er ulovligt, og man bliver sigtet. Risikoen for at køre galt stiger ganske væsentlig, så snart man er kommet op på 0,5 promille eller derover.

Det er i altovervejende grad THC (Tetrahydrocannabinol – psykoaktivt stof i hampplanten), der bliver fundet i blodet på trafikanterne, men også amfetamin, kokain og benzodiazepiner (medicin bl.a. mod angst, som kan være afhængigheds-skabende ved længerevarende brug). Andre stoffer findes kun i mindre grad.

03. Hvor stort et problem er spirituskørsel foretaget af personer, der har besludt alkohol- eller stofproblemer? Og hvordan kan man sætte ind med indsatser?

Det er svært at sige præcist, men man må formode, at de bilister, der er i stand til at køre bil med en temmelig høj promille, har et problematisk forbrug eller måske et besludt misbrug.

Det samme gælder sandsynligvis også for nar-kopåvirkede, hvor vi dog ikke har præcise tal.

Ca. hver fjerde spirituspåvirkede fører, som er impliceret i ulykke med personskade, har en promille på over 1,6. Der er også en del gengangere, der bliver taget for spirituskørsel igen og igen med høje promiller, hvilket også indikerer, at de har et alkoholproblem.

Mens det samlede antal spiritusbilister altså falder, er det vores indtryk, at personer med et højt forbrug udgør en stigende andel. Disse mennesker har brug for hjælp til at komme i behandling. Man hjælper dem jo ikke ud af misbruget ved at give dem store bøder, frakende dem førerretten og konfiskere deres bil.

Derfor er det positivt, at der lige nu er flere indsatser i gang for at forbedre mulighederne for at tilbyde hjælp. Center for Rusmiddelforskning er sammen med fire politikredse og en række kommuner ved at afprøve forskellige tiltag efter inspiration fra Sverige og Bornholm: I den ene model spørges alle spiritusbilister, om de vil give samtykke til at blive kontaktet af en misbrugs-konsulent. Og i de to andre tiltag opsøger politiet aktivt personer, der enten er blevet observeret af andre borgere, mens de har kørt spirituskørsel, eller som er blevet stoppet flere gange med alkohol i blodet. De bliver tilbudt hjælp og støtte til at få afklaret, om de har et alkoholproblem, og evt. hjulpet videre i behandling. Vi har store forhåbninger til, at forsøget vil have positiv effekt og få hjulpet flere mennesker til en bedre tilværelse, samtidig med at vi får fjernet spirituskørslen fra vejene.

04. Hvilken effekt tænker I, at den stigende bødestraf, alt efter mængden af THC i blodet ved kørsel, har (jf. færdselsloven § 20)?

Det er efter Rådet for Sikker Trafiks mening meget positivt, at straffen for at køre med THC i blodet i 2017 blev gradueret, så man ikke længere får tre års ubetinget frakendelse af førerretten for at køre med meget lave – og i praksis ufarlige – koncentrationer af THC i blodet. Tre års frakendelse var en meget voldsom sanktion for en forseelse, der i praksis ikke var trafikfarlig. I nogle tilfælde var det ødelæggende for fremtidsmuligheder for unge i forhold til læreplads mv.

I dag er sanktionen stigende, i takt med mængden af stof i blodet. Dette afspejler i højere grad risikoen og er mere retfærdigt. Altså: Jo mere påvirket du er, jo farligere er det, og jo højere straf får du. På den måde matcher sanktionen også straffen for spritkørsel, der også øges i takt med promillen.

05. Vil I anbefale indgreb såsom alkoholåse og fartbegrænsere i personbiler?

Det er urealistisk – og heller ikke nødvendigt – at montere alkoholåse i alle biler på nuværende tidspunkt. Det er jo trods alt kun et fåtal, der kører spirituskørsel. Alkoholåse i alle biler kan dog muligvis være et fremtidsscenario, hvis bilerne er "født" med det fra fabrikken.

Alkoholåse er derimod et rigtig godt redskab i sanktionssystemet, da det giver spritbilister mulighed for at bevare kørekortet – og dermed i mange tilfælde også jobbet og det sociale liv. Med en alkoholåse i bilen er det umuligt at køre spirituskørsel, for bilen kan ikke starte, hvis man har drukket. Vi ved fra erfaringer i Sverige, at en alkoholåse i bilen også virker motiverende til at nedsætte alkoholforbruget.

Fartbegrænsere kan være et godt redskab til at gøre trafikken mere sikker – og lavere fart vil i øvrigt også være godt for miljøet. Høj fart er stadig en af de største dræbere i trafikken, så hvis flere bilister respekterer fartgrænserne, vil det reducere antallet af ulykker. I fremtiden vil fartbegrænsere sandsynligvis blive mere udbredt, i takt med at de teknologiske muligheder bliver udviklet.