

Trender cannabis och trafik - en skandinavisk attitydundersökning

Projektrapport 2022



Lars Olov Sjöström och Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
MHF & MA-Rusfri trafik

INLEDNING.....	5
BAKGRUND TILL PROJEKTET	5
Rapporten Cannabis och trafik.....	5
Behovet av en undersökning.....	5
METOD.....	6
RESULTAT.....	7
Spørsmål 1. Tror du at en fører som er påvirket av cannabis, er verre, den samme eller bedre bak rattet som en som ikke er påvirket?	7
Spørsmål 2. Tror du at en fører som for øyeblikket er påvirket av cannabis er verre, den samme eller bedre bak rattet sammenlignet med noen som har drukket alkohol?	8
Spørsmål 3. Hvor lenge etter røyking av en joint (som inneholder omtrent ¼ gram til ½ gram cannabis) føler du det er trygt å kjøre?	9
Spørsmål 4. Har du noen gang kjørt etter røyking av cannabis?	10
Spørsmål 5. Har du sittet på i en bil som er kjørt av noen som nylig har røkt cannabis?	11
SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE DISKUSSION.....	12

Inledning

I den här rapporten redovisas ett projekt och en undersökning om cannabis och trafik. Projektrapporten är skriven med delvis svensk och delvis norsk text.

Projektets mål har varit att undersöka attityder och beteenden gällande cannabis och fordonstrafik i Norge och Sverige. Undersökningen har skett genom att med hjälp av en opinionsundersökning genomförd i Norge och Sverige kartlägga rådande synsätt gällande cannabis och trafik bland yngre trafikanter 16-35 år samt att sammanställa och analysera utfallet i en rapport. Rapporten ska kunna spridas och användas av myndigheter, trafiksäkerhetsaktörer och andra intressenter.

Projektet har genomförts i samarbete mellan MHF i Sverige och MA-Rusfri Trafikk i Norge och har möjliggjorts genom projektbidrag från Stiftelsen Ansvar för framtiden.

Bakgrund till projektet

Den internationella trenden med legalisering av cannabis och andra droger pågår samtidigt som de drogrelaterade samhällsproblemen tenderar att öka. Det gäller också i trafiken, vilket bland annat visas i den nya rapporten "Cannabis och trafik". I takt med att cannabis för eget bruk legaliseras på olika håll i världen ser vi en risk att attityderna till cannabisbruk och bilkörning luckras upp och liberaliseras. Redan idag är det många som anser att cannabisanvändning inte skapar risker i trafiken på det sätt som alkohol gör. Vi har tagit del av enkätstudier från Kanada där enkätbesvararna har fått svara på ett antal frågor specifikt om cannabis och trafik. Resultaten från dessa studier är intressanta och visar bl.a. att legaliseringen i Kanada har lett till en förändrad och mera tillåtande syn på cannabisbruk och trafik. Alltfler anser där att cannabis är ofarligt i trafiken.

Rapporten Cannabis och trafik

Under år 2020 genomförde MHF och MA-Rusfri Trafikk forskningsprojektet "Förstudie: Cannabis och trafik — exemplet Kanada". Forskningsprojektets resultat visar med en rad exempel från USA:s delstater, Kanada och Portugal att förekomsten av cannabispåverkade förare och cannabisrelaterade trafikolyckor ökar i de länder och delstater som har legaliserat eller avkriminaliserat cannabis. Som exempel kan nämnas att sedan legaliseringen i Colorado ökade de cannabisrelaterade dödsolyckorna med 151 % under en femårsperiod. Ett liknande mönster framträder för en rad andra delstater i USA.

I Kanada genomfördes en studie som baserat på blodanalyser från skadade förare under åren 2013-2020. Studien visar att andelen cannabispåverkade olycksförare mer än fördubblades efter legaliseringen 2018. Under arbetet med förstudien uppmärksammades också att styrkan hos de cannabispreparat som konsumeras har ökat över tid. Det innebär att den vanligt förekommande och spridda bilden av cannabis som en "lätt drog" kan behöva omvärderas.

Behovet av en undersökning

I Skandinavien saknas idag data och underlag för trenduppföljning av hur ungdomar och vuxna ser på cannabis och trafik. Trafikverket i Sverige genomför en stor trafiksäkerhetskät varje år, men enbart två frågor berör drogfrågorna - om man har *kört* narkotikapåverkad eller *åkt med* någon narkotikapåverkad. Ingen av frågorna behandlar specifikt cannabis och trafik. Inte heller CAN:s årliga undersökningar bland skolelever och vuxna berör frågan. Även i Norge finns det behov av attitydundersökningar som kan visa vilka attityder och synsätt som är rådande idag och hur de förändras över tid. Vi är därför intresserade av att genomföra en

undersökning som kan fylla denna kunskapslucka och användas som ett underlag för samhällsdebatten, främst i Norge och Sverige, om åtgärder för att förebygga cannabisrelaterade trafikolyckor.

Några generella syften med undersökningen har varit

- att få en generell uppfattning om hur yngre människor förhåller sig till cannabis och bilkörning,
- att få självrapporterade uppgifter från respondenterna om bruk av cannabis i kombination med motorfordonstrafik,
- att få en bild av respondenternas kunskapsnivå om hur cannabis påverkar föraren samt
- att få underlag som möjliggör en att undersökningen kan upprepas om några år för att mäta ändringar över tid

Metod

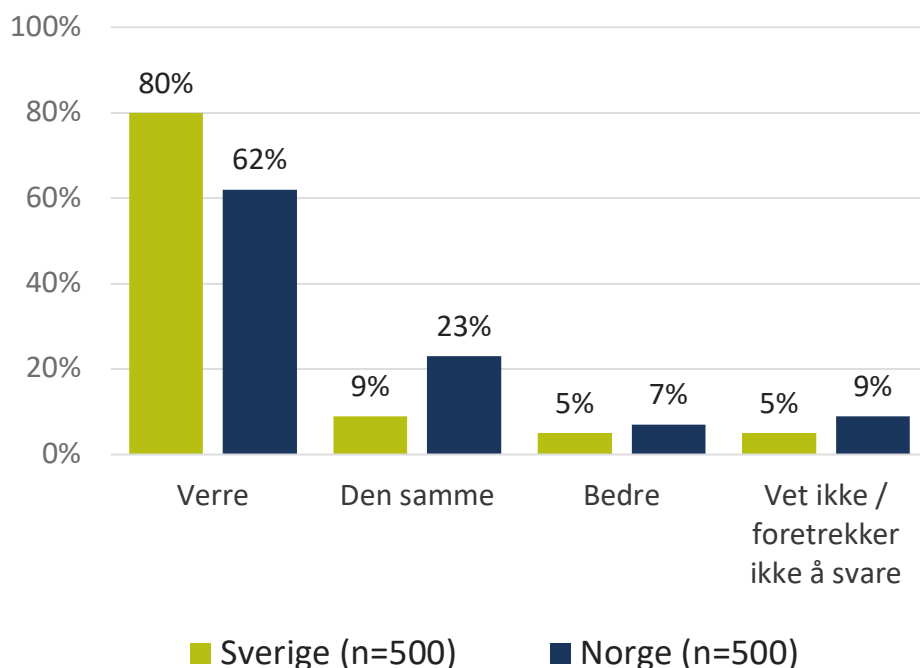
Vi inledde projektet med att för undersökningen bestämma ett generellt urval av respondenter och valde då att inrikta oss på åldersgruppen 16-35 år, d.v.s. den yngre gruppen personer som rör sig i trafiken. Därefter sammanställdes ett antal frågor gällande cannabis och trafik, som vi vill ha svar på. Frågorna utformades så att svaren kan jämföras mellan Norge och Sverige, män och kvinnor, yngre och äldre respondenter inom det generella urvalet etc. Svaren kan också jämföras med resultaten från liknande undersökningar i samma åldersgrupper som genomförts i Kanada före och efter landets legalisering av cannabis 2018.

För det praktiska genomförandet i både Norge och Sverige anlätades opinionsinstitutet Ipsos. Frågeundersökningen genomfördes under februari-mars med 500 respondenter i Norge och 500 respondenter i Sverige enligt den fastställda urvalsprincipen. Det skedde via utsänt mail till urvalsgruppen med webblänk till ett frågeschema. Därefter har resultaten analyserats av oss för redovisning i den här rapporten samt i en Powerpointpresentation som redan har använts vid ett flertal föreläsnings- och seminarietillfällen.

Resultat

Här redovisas de viktigaste resultaten av undersökningen. Mera detaljerade siffror med uppdelning på olika kategorier informanter avseende ålder, kön etc. finns sammanställda utifrån Ipsos redovisning.

Spørsmål 1. Tror du at en fører som er påvirket av cannabis, er verre, den samme eller bedre bak rattet som en som ikke er påvirket?

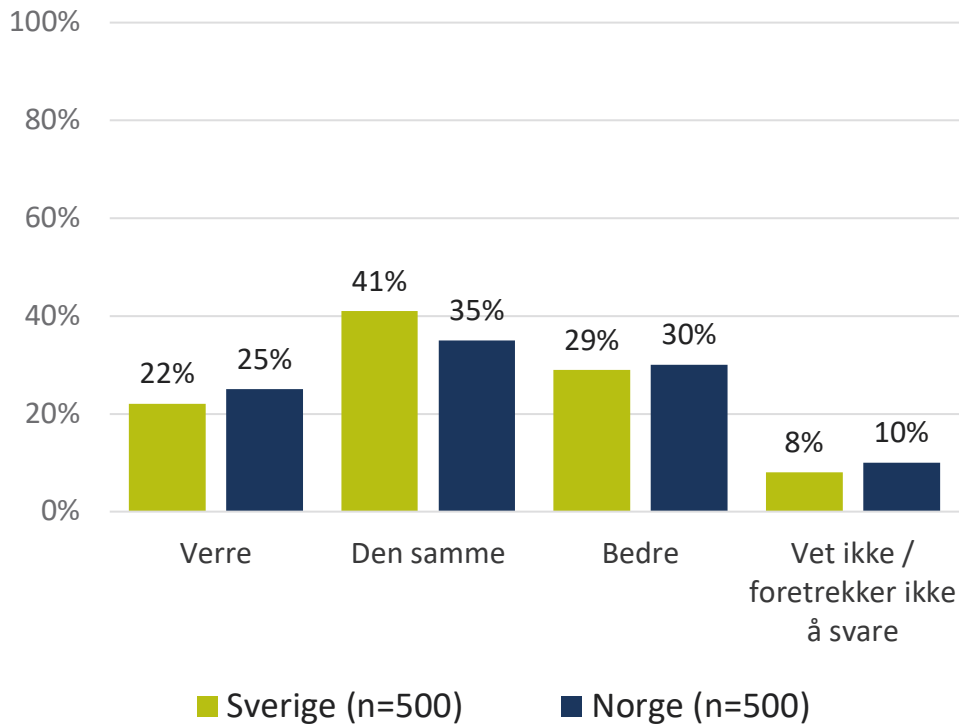


Kommentar: I Sverige er man oftere enn i Norge av den oppfatning at cannabis påvirker negativt og medfører at en blir en dårligere sjåfør. Nesten 1 av 4 i Norge mener at en sjåfør kjører like bra påvirket som uten påvirkning av cannabis. At 5% i Sverige og 7% i Norge mener man blir en bedre sjåfør av cannabispåvirkning, er oppsiktsvekkende.

Norge: Fordelingen av svarene er svært lik mellom menn og kvinner og mellom de ulike aldersgrupper, bortsett fra at med høyere alder, tar en oftere et standpunkt. De med laveste husstandsinntekt, svarer oftere enn andre at en påvirket sjåfør er like godt skikket som en uten påvirkning.

Sverige: Det er en signifikant forskjell mellom kvinner og menn på dette området. Bare 2% kvinner tror en sjåfør blir bedre i påvirket tilstand, mens 8% av mennene mener det samme. Innen aldersgruppen 19-25 år er det også over gjennomsnittet mange som mener dette (9%).

Spørsmål 2. Tror du at en fører som for øyeblikket er påvirket av cannabis er verre, den samme eller bedre bak rattet sammenlignet med noen som har drukket alkohol?

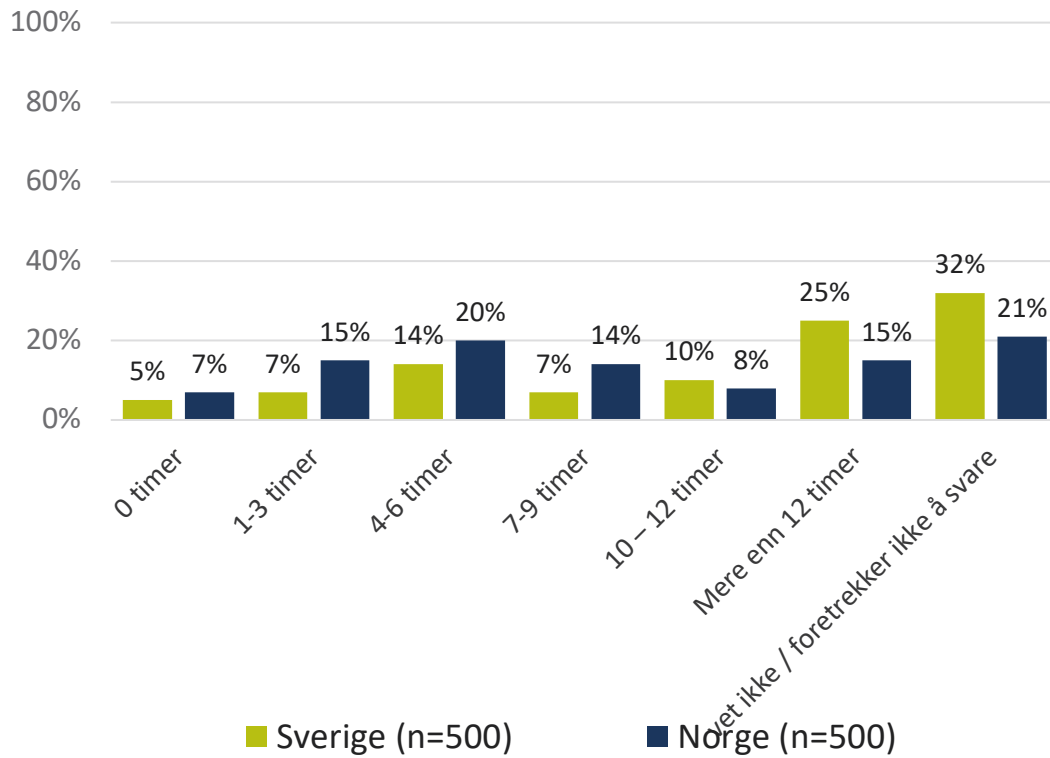


Kommentar: Det er mest vanlig å tro at påvirkning av cannabis har samme resultat på kjøreevnen som det er ved å være påvirket av alkohol. Det er imidlertid delte meninger om dette. Det er litt flere som tror at en som er påvirket av cannabis er bedre sjåfør enn en som er påvirket av alkohol. Det er bare små forskjeller mellom de spurte i Norge og i Sverige på totalnivå.

Norge: Menn svarer «verre» betydelig oftere (31%) enn kvinner (18%) på dette. Og vider er det betydelig flere kvinner (40%) som svarer «den samme» (mot 30% blant menn). Andelen som svarer «bedre» er på gjennomsnittet for begge kjønn. Alder forklarer ikke noe på dette punkt.

Sverige: Det er få signifikante forskjeller mellom undergruppene, men vi legger merke til at i høyeste inntektsgruppe er det flere som svarer «Den samme», slik at mange her mener cannabis og alkohol har samme påvirkning på kjøreevnen.

Spørsmål 3. Hvor lenge etter røyking av en joint (som inneholder omtrent ¼ gram til ½ gram cannabis) føler du det er trygt å kjøre?

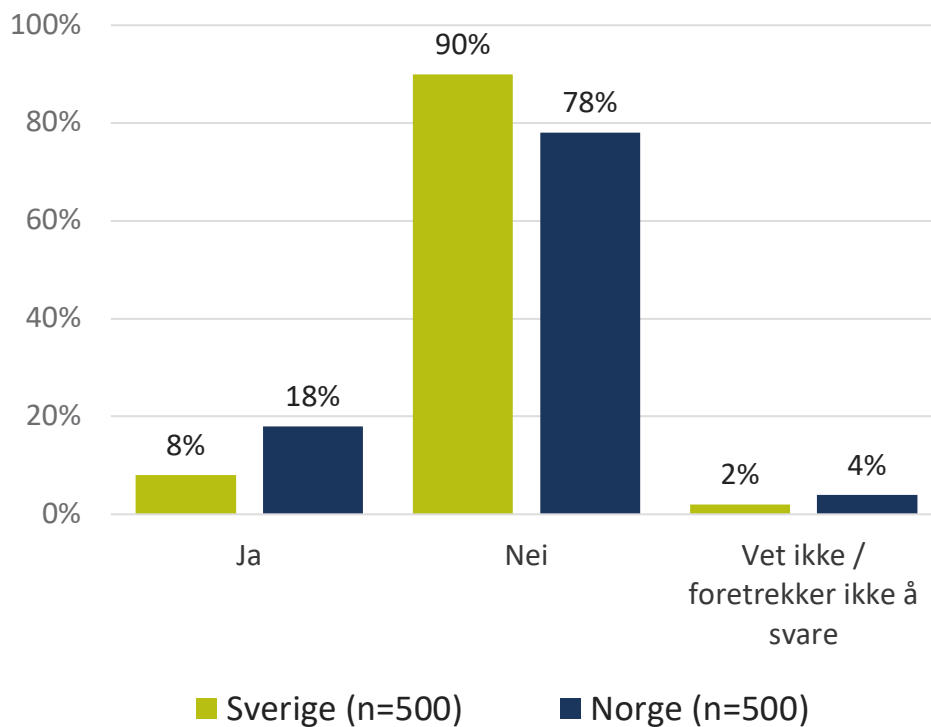


Kommentar: Det er mange som ikke har noen formening om dette, 1 av 3 i Sverige og 1 av 5 i Norge. Og videre spres svarene tynt utover de ulike svaralternativene. Det er tydelig at dette ikke er noe man vet. Men det er 1 av 4 i Sverige som har valgt den lengste tiden – 12 timer eller mer, mens nordmenn er betydelig mer «optimistiske», da 42% svarer 6 timer eller kortere tid. Tilsvarende tall for Sverige er 26%.

Norge: Det er særlig kvinner som ikke vet. Mer enn halvparten innen aldersgruppen 19-25 år mener at det er så kort tid som 6 timer eller kortere. Svarfordelingen for øvrige aldersgrupper ligner mer på alle spurte i dette.

Sverige: Mens 41% blant de eldste (31-35 år) svarer 10 timer eller mer, er tilsvarende tall for de som er yngre, betydelig lavere (31-35%). De yngre tror ikke det tar kortere tid, men svarer oftere «vet ikke».

Spørsmål 4. Har du noen gang kjørt etter røyking av cannabis?

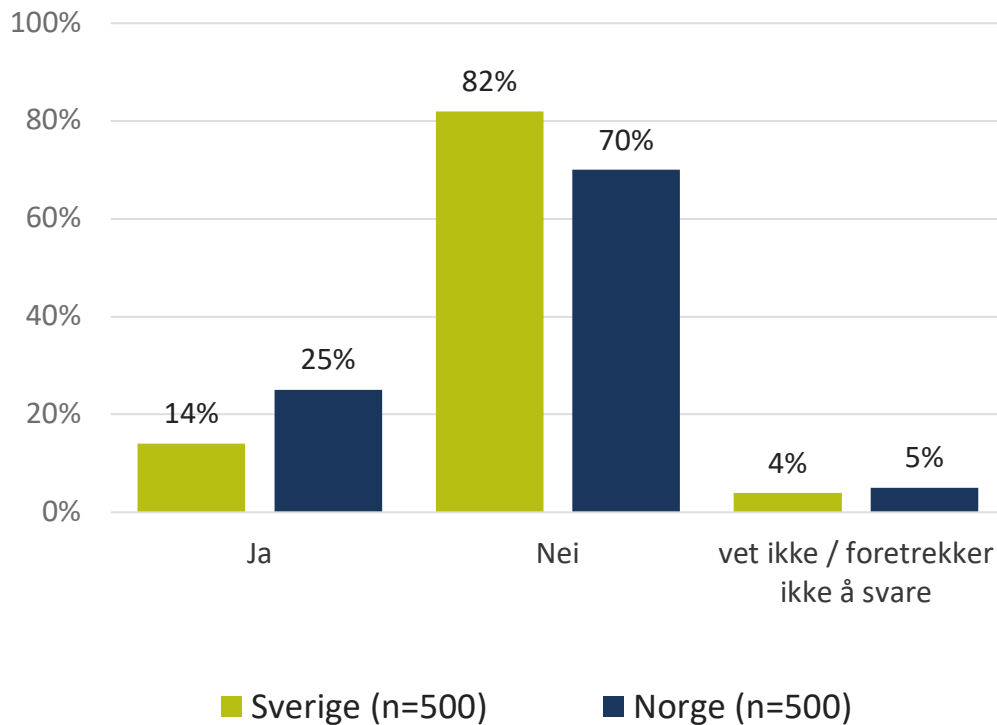


Kommentar: Hele 18% av aldergruppen 16-35 år i Norge har noen gang kjørt etter å har røykt cannabis. Tilsvarende tall i Sverige er betydelig lavere (8%).

Norge: Det er særlig menn som har gjort dette (27% mot 9% blant kvinner). Videre øker andelen som har gjort dette med økende alder på følgende måte: 3% (16-18 år), 13% (19-25 år), 20% (26-30 år) og 31% blant de eldste (31-35 år). Personer i høyeste inntektsgruppe har gjort det signifikant oftere enn de med lavere inntekt (24% mot 18-20%). Bosted spiller mindre rolle.

Sverige: Mens 13% av mennene har kjørt etter røyking av cannabis, er tilsvarende tall 3% blant kvinnene. Det er ingen betydelige forskjeller for de ulike aldersgrupper. Det er derimot noe høyere andel for dette innen laveste inntektsgruppe (12% mot 9% og 7% blant de med høyere inntekt). Det er hele 95% av de som bor i Stockholm som benekter at de har kombinert røyking av cannabis med kjøring, mens «bare» 85% oppgir det samme i Sør Sverige. Begge disse er signifikante forskjeller fra totalen.

Spørsmål 5. Har du sittet på i en bil som er kjørt av noen som nylig har røkt cannabis?



Kommentar: Også når det gjelder å ha erfaringer med å ha sittet på med en som har røkt cannabis, er det flere som bekrefter dette i Norge enn i Sverige.

Norge: Mens 34% av mennene har gjort dette, er det under halvparten så mange kvinner (16%) som har gjort det samme. Ja-andelen øker med økt alder: 6% (16-18 år), 22% (19-25 år), 31% (26-30 år) og 34% blant de eldste (31-35 år).

Sverige: Det er faktisk ingen signifikante forskjeller mellom undergrupper på dette punktet.

Slutsatser och avslutande diskussion

- **KUNSKAPSNIVÅN ÄR LÅG**
Undersökningen visar, att det finns en generell osäkerhet samt att kunskapsnivån om cannabis och dess påverkan på körförmågan är låg. Svaren på fråga två och tre är mycket splittrade, vilket avslöjar ett starkt inslag av spekulation eller gissning.
- **DE NORSKA RESPONDENTERNA BEDÖMER LÄGRE RISKER MED CANNABISPÅVERKAD KÖRNING ÄN DE SVENSKA**
Vi saknar belägg för att dra några slutsatser om varför de norska respondenterna verkar ha en mera liberal och positiv syn på cannabis än de svenska. En möjlig orsak kan vara att avkriminalisering av narkotika har varit på dagordningen i norsk offentlig debatt under ett antal år, och de som är för en avkriminalisering eller legalisering har ofta varit tongivande i debatten. I Sverige finns en motsvarande debatt, men den har vuxit fram senare i tid än i Norge.
- **EN STÖRRE ANDEL AV RESPONDENTERNA I NORGE ÄN I SVERIGE HAR SJÄLV KÖRT BIL UNDER PÅVERKANDE AV CANNABIS OCH/ELLER HAR VARIT PASSAGERARE I EN BIL DÄR FÖRAREN VAR PÅVERKAD**
Detta underbygger det faktum att attityderna till bilkörning efter att ha rökt cannabis är mer liberala i Norge än i Sverige inom åldersgruppen 16-35 år.
- **BEHOVET AV MERA FAKTABASERAD INFORMATION TILL ALLMÄNHETEN**
Undersökningen omfattade åldersgruppen 16 – 35 år. Det är dock osannolikt att befolkningen över 35 år har mer kunskap om cannabis än inom vår urvalsgrupp. Med den legaliseringsvind som blåser över västvärlden är det dags att se till att allmänheten får lika bra och korrekt information om cannabis och hur det påverkar körförmågan som den som i dag ges om alkoholens effekter.
- **MER FORSKNING OM RISKNIVÅER VID CANNABISPÅVERKAD KÖRNING NÖDVÄNDIG**
Konsumtion av cannabis påverkar förmågan att köra bil. Graden av påverkan varierar avsevärt beroende på dos och person. Halten av THC, den främsta aktiva substansen i cannabis, kan sjunka snabbt igen i blodet efter rökning, samtidigt som spår av det kan upptäckas i kroppen långt efter konsumtion. Vid trafikolyckor är det viktigt att så snabbt som möjligt utföra test om det finns misstanke om drogpåverkad körning. Cannabis är en komplicerad narkotikasubstans där ytterligare forskning ur trafiksäkerhetsaspekt är mycket viktig.
- **CANNABIS SOM RISKFAKTOR I TRAFIKEN BÖR OCKSÅ VARA ETT ÄMNE I DEN PÅGÅENDE LEGALISERINGSDEBATTEN**
Vilken påverkan på trafiksäkerheten en legalisering av cannabis kan få har hittills inte varit en del av debatten. Det är dags att även denna aspekt tas med i det offentliga samtalet.

För att mäta utveckling och eventuell förändring av målgruppens uppfattning om cannabis och bilkörning rekommenderar vi att denna undersökning upprepas om ett par år. En kontrollfråga som inte fanns med här, men som borde ingå i nästa, är om respondenten är för eller emot legalisering av cannabis

Oslo / Stockholm, december 2022