



STATUS

Hver ulykke er én for meget

Opfølgingsnotat, august 2014



Opfølgingsnotat

05-08-2014

Hver ulykke er én for meget

- Opfølgingsnotat august 2014

Færdselssikkerhedskommissionens
nationale handlingsplan, 2013-2020

Forord

Opfølgingsnotat

Nærværende opfølgingsnotat beskriver de indsatser, der på Færdselssikkerhedsområdet er igangsat siden fremlæggelsen af handlingsplanen medio 2013 samt indsatser umiddelbart foran gennemførelse.

Opfølgingsgruppen ønsker med dette notat at pege på fokusområder, der i den kommende tid bør have særligt fokus.

Notatet skal læses sammen med Vejdirektoratets notat, der beskriver udviklingen i ulykkestallene samt udviklingen i de i Handlingsplanens nævnte målepunkter.

Gennemgangen af tiltag indenfor hvert fokusområde er ikke udtømmende, men fremdrager tendenser og udviklinger, som Opfølgingsgruppen vurderer, bør give anledning til særligt fokus og handling.

Opbygning:

Notatet indeholder først Opfølgingsgruppen anbefalinger til særligt fokus i den kommende periode. Dernæst hvad der generelt er sket og vil ske i den kommende tid. Det generelle afsnit følges op med et tilsvarende afsnit for hvert enkelt fokusområde. Hvert fokusområde følger i princippet samme disposition, hvor en generel indledning efterfølges af en oversigt over "Opfølgning på tiltag" siden Handlingsplanens vedtagelse, efterfulgt af en oversigt over tiltag "På vej" og afsluttes med, "Hvad bør vi have et særligt fokus på". Hvis der under et fokusområde er udeladt en eller flere af ovenstående overskrifter, er der ikke indtrådt begivenheder inden for tidsrammen af dette opfølgingsnotat på pågældende fokusområde. Notatet afsluttes med fokus på forskningsprojekter m.m.

Ved gennemgang af de enkelte fokusområder henviser tallene til tiltagsnumrene i handlingsplanen. "Øvrige tiltag" er væsentlige tiltag, der er foretaget, men som ikke er angivet i Handlingsplanen.

Notatet er udarbejdet af Arbejdsgruppen under Færdselssikkerhedskommissionens opfølgingsgruppe.

God fornøjelse med læsningen!

Opfølgingsgruppens anbefalinger

Opfølgingsgruppen anbefaler kommissionen et særligt fokus på tre områder:

- Bløde trafikanter – den positive ulykkesudvikling slår ikke igennem med samme kraft hos fodgængere og cyklister.
- Skadestuedata – der bør udarbejdes en cost-benefit analyse, som ønsket af opfølgingsgruppen ved sidste møde, at fordele og ulempe ved en forbedret rapportering af trafikrelaterede skadestuedata.
- Elcykler. Fremkomsten af elcykler skal overvåges nøje, da køretøjet er nyt og der er registreret en del uheld.

Bløde trafikanter

Antallet af dræbte og tilskadekomne trafikanter er mindsket med 48% siden 2005. I 2013 havde vi 3.585 dræbte og tilskadekomne, mens tallet for 2005 var hele 6.919.

For de fokusområder, som vi fokuserer på i handlingsplanen frem mod 2020, ser udviklingen fra 2005 til 2013 således ud:

Fokusområde 2 - Ulykker med spirituspåvirkning:	-48 %
Fokusområde 5 - Ulykker med fodgængere:	-31 %
Fokusområde 6 - Ulykker med cyklister:	-39 %
Fokusområde 6 - Ulykker med knallertførere:	-53 %
Fokusområde 7 - Ulykker med unge bilister:	-59 %
Fokusområde 8 - Mødeulykker:	-50 %
Fokusområde 9 - Eneulykker:	-60 %
Fokusområde 10 - Ulykker i kryds i åbent land:	-57 %

(Det er ikke muligt at lave tilsvarende opgørelse for fokusområde 1, 3 og 4)

Som det fremgår, har reduktionen i tilskadekomne været mindst blandt de bløde trafikanter – fodgængerne og cyklisterne.

Opfølgingsgruppen anbefaler på den baggrund, at der i den kommende periode fokuseres særligt på de bløde trafikanter.

Skadestuedata

En vigtig kilde til mere viden om ulykker med cyklister og fodgængere er bedre registrering af ulykkerne, når trafikanten kommer på skadestuen. Det er velkendt, at en stor del af selv de alvorlige ulykker for de bløde trafikanter ikke kommer til politiets kendskab.

Således viser et nyt studie, at politiet registrerede ca. 24 % af samtlige trafikanter involveret i færdselsuheld på Fyn i årene 2003-2007¹. Registreringsgraden varierede fra 15-17 % for let tilskadekomne trafikanter over 35-40 % for alvorligt tilskadekomne trafikanter til næsten 100 % for dræbte trafikanter. For bløde trafikanter (fodgængere og cyklister) var politiets registreringsgrad så godt som fuldstændig for dræbte; for alvorligt tilskadekomne var den 45-60 % (fodgængere) og 14-15 % (cyklister) og for let tilskadekomne 20-30 % (fodgængere) og 6-7 % (cyklister). Studiet viste endvidere, at skadestuernes registreringsgrad heller ikke er fuldstændig, men dog betydeligt større. Endelig viste studiet, at der er større sandsynlighed for at optræde i både politi- og skadestuerregisteret, hvis den tilskadekomne trafikant er kvinde frem for mand og barn frem for voksen.

Der bør således fokuseres på tre områder:

- Arbejde for at forbedre indberetningerne om ulykker og skader, som kun skadestuerne får kendskab til.
- Samle gode erfaringer omkring inddragelse af skadestuedata i trafiksikkerhedsarbejdet.
- Vurdering af de økonomiske gevinster ved at inddrage skadestuedata yderligere i trafiksikkerhedsarbejdet. Blandt andet ved at se nærmere på udenlandske erfaringer og danske pilotprojekter.

Især igangsættelse af et projekt, som kan dokumentere og vurdere de økonomiske gevinster for de implicerede myndigheder og institutioner, vurderes som afgørende for at skabe et viden- og beslutningsgrundlag for fremdriften i anvendelse af skadestuedata.

Elcykler

Igennem de sidste år er salget af elcykler steget markant. Udviklingen bør følges tæt, da *Vejdirektoratets Udvidede Dødsulykkestatistik fra 2012* antyder - på et meget tidligt stadium - et andet ulykkesbillede for elcykler end for andre cykler.

¹ (Janstrup m.fl. 2014)

Den generelle udvikling

Den positive udvikling for antallet af dræbte, som vi så fra 2009-2012, vendte i 2013. Med 191 dræbte i 2013, steg antallet med 24 i 2013. Antallet af tilskadekomne har holdt sig på ca. samme niveau som i 2012 - endda med et mindre fald. Antallet af dræbte og tilskadekomne er således samlet faldet fra 3.778 i 2012 til 3.585 i 2013.

At antallet af dræbte er steget fra 2012 til 2013, er et vigtigt signal om, at den positive udvikling ikke kommer af sig selv. For at nå det ambitiøse mål, der er sat for 2020, skal der hele tiden arbejdes hårdt for at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne.

Nyt (perioden medio 2013- medio 2014)

1.1. Måltrettet kontrol

Rigspolitiet har i 2014 udarbejdet en national strategi for politiets færdselsindsats i 2014 og 2015. Som en del af strategien er der opstillet overordnede retningslinjer og kriterier for politiets hastighedskontrol, herunder i forhold til anvendelsen af ATK.

Det følger af strategien, at ATK-køretøjerne skal indsættes de steder, hvor det færdselssikkerhedsmæssigt, tryghedsskabende og adfærdsregulerende giver størst effekt, og udpegningen af målestrækninger skal ske på baggrund af analyser.

I forbindelse med indgangen til 2014 blev samtlige politikredse pålagt at udarbejde en strategi for arbejdet med færdselssikkerhed i hver enkelt kreds. Politikredsene har i den anledning indsendt færdselsstrategierne til Rigspolitiet, hvor analyserne er blevet gennemgået nærmere. Nationalt Færdselscenter har lånt en medarbejder af Københavns Politi, som skal forestå den videre proces med arbejdet med analyserne. Nationalt Færdselscenter har endvidere ansat en analytiker, der tiltræder stillingen 1. september 2014, som skal forstærke arbejdet med færdselsanalyserne.

Færdselsanalyserne fra kredsene er forskellige i deres opbygning. De giver dog et godt udgangspunkt for det videre arbejde, som tænkes intensiveret i efteråret i tæt samarbejde mellem Rigspolitiet og politikredsene.

3.2. Trafiksikkerhedsinspektion

Vejdirektoratet har i overensstemmelse med "BEK nr. 1126 af 08/09/2010 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed" gennemført trafiksikkerhedsinspektion på hele TERN-vejnettet² i forår/sommer 2014.

I forbindelse med vejregalarbejdet er der udarbejdet en håndbog i trafiksikkerhedsinspektion, så andre vejbestyrelser vil kunne få inspiration til at gennemføre inspektion på eget vejnet.

² TERN-Vejnettet: Visse overordnede vejstrækninger indgår i det transeuropæiske vejnet (TERN – TransEuropean Road Network) og omfatter vejstrækninger, der anses for særligt vigtige i europæisk udviklingssammenhæng. I Danmark er TERN-vejnettet identisk med Europavejene (E-vejene).

4.2. Teknologiske løsninger i bilen

Trafikstyrelsen har fornyet opfordringen til Skatteministeriet om at opdatere listen over udstyr der bør have afgiftslempelse i nye biler. Nødbremsesystem, linievogter, blindvinkeldetektor, adaptivt fjernlys, træthedetektor, forgængervenlig front og eCall bør medtages på listen, hvorimod ESC kan tages af listen, da det gennem EU-direktiv bliver et krav til nye biler pr. 1.november 2014.

På vej

Øvrige tiltag

eCall står overfor snarlig vedtagelse i EU. Det betyder, at fra ca. 2018 vil alle nye bilmodeller blive udstyret med et system, der gør, at bilen selv kontakter den nationale alarmcentral, hvis bilen bliver involveret i en trafikulykke, og f.eks. airbags bliver udløst. Introduceres en bilmodel umiddelbart før den dato, der bliver vedtaget, kan der sælges nye eksemplarer af denne model, indtil den udgår og erstattes af en ny model. Modellevetider er typisk 5-8 år. eCall har betydning for fokusområderne 8-10.

3.4. Kommunale handlingsplaner

Ved undersøgelsen i forbindelse med udarbejdelsen af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, udført af KL i 2012 svarede 77 kommuner, at de havde en sådan. Vi kan forvente, at mange kommuner vil udarbejde nye/reviderede trafikikkerhedsplaner i den kommende tid. I den forbindelse vil Færdselssikkerhedskommissionens plan og de tilhørende effektkataloger blive brugt som pejlemærke og kilde til viden.

Hvad bør vi have særligt fokus på?

3.2. Trafiksikkerhedsinspektion

Det er Opfølgingsgruppen håb, at arbejdet med kommunale handlingsplaner, også vil medføre at flere kommuner gennemfører systematiske trafikikkerhedsinspektioner på det kommunale vejnet, da det er en effektiv metode til at sikre mest trafikikkerhed for de investeringer man gør i vejnettet.

5.1. Bedre skadestureregistrering

Generelt har vi set over det sidste år, at den positive udvikling i meget høj grad er blevet drevet af fald i personskader blandt førere og passagerer i personbilerne. Det betyder, at de bløde trafikanter, cyklister og fodgængere, udgør en stadig større andel af de tilskadekomne i trafikken.

Det fremgår samtidig fra registreringer fra skadestuerne, at vi har en stigende udfordring blandt disse trafikantgrupper.

For at nå de ambitiøse mål frem mod 2020 vil arbejdet med forbedring af skadestuedata og brugen af skadestuedata i trafikikkerhedsarbejdet derfor være en væsentlig faktor i de kommende år.

Fokusområde 1 - Hastighed



Hastigheden på alle vejtyper er faldende, hvilket også afspejles i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Den Udvidede dødsulykkesstatistik³ fra 2012 understreger, at for høj hastighed efter hastighedsgrænsen eller efter forholdene i halvdelen af alle ulykker har betydning for ulykkens opståen eller dens fatale konsekvenser. Hastigheden er altså fortsat en af de helt væsentlige faktorer i påvirkningen af ulykkes og skadesomfang.

Vejdirektoratet gennemfører for øjeblikket forsøg med 90 km/t på udvalgte landeveje. Der foreligger endnu ikke resultater fra forsøget. Forsøget forventes afsluttet i 2015.

Opfølgning på tiltag, siden sidst

1.11. Ejeransvar ved færdselsovertrædelser

Loven om objektivt ejeransvar for hastighedsovertrædelser op til 30% er vedtaget af Folketinget, men ikrafttrædelsesdatoen er ikke fastsat på nuværende tidspunkt.

Ikrafttrædelsen afhænger af, hvornår politiets IT-systemer kan håndtere den ændrede fremgangsmåde i bødeudstedelsen. Der er en politisk forventning, at dette kan ske fra begyndelsen af 2015.

1.17. Brugen af ATK intensiveres

Efter planen vil politiet primo 2015 indsætte yderligere 75 ATK-køretøjer i indsatsen for at reducere hastigheden på vejene. Kontrakten på ATK-udstyr er indgået på en rammeaftale, der betyder, at yderligere udstyr kan købes uden foregående udbud. Det nye udstyr er forberedt til på sigt også at kunne indgå i andre typer kontrol, f.eks. mobile trailere og stationært udstyr til punkt- eller stræknings-ATK.

Se i øvrigt bilag 1.

2.4.1. Hastighedskampagner

Rådet for Sikker Trafik gennemførte i samarbejde med 77 kommuner i efteråret 2013 og foråret 2014 kampagnen "Sænk Farten - en lille smule betyder en hel del", der sætter fokus på de mindre hastighedsoverskridelser.

Øvrige tiltag

Skærpede sanktioner ved hastighedsoverskridelser ved vejarbejde er trådt i kraft. De betyder, at grænsen for betinget frakendelse af kørekort ændres fra 60% til 40% hastighedsoverskridelse ved vejarbejde, samt at bøden fordobles.

Vejdirektoratet har i 2013 haft fokus på trafikafviklingen i forbindelse med vejarbejde og har gennemført en særlig kommunikationsindsats om hastigheder ved vejarbejde.

³ Vejdirektoratet har 2010-2012 gennemført udvidede undersøgelser af alle dødsulykker (DUS), der er finansieret af Den Grønne Transportpulje. Den Grønne Transportpulje har efterfølgende finansieret 2 yderligere års dataindsamling i 2013-2014 via 5 mio. kr. til en reduceret udgave.

På vej

Øvrige tiltag

Flere politikredse gennemfører i løbet af 2014 forsøg med nedbringelse af gennemsnitshastigheden på udvalgte vejstrækninger, der vurderes at være trafikfarlige. Forsøgene vil blandt andet omfatte brug af forskellige måleteknikker (ATK og lasermåling) og skiltning eller anden offentliggørelse af kontrolindsatsen f.eks. gennem medierne. Forsøgene vil blive evalueret i starten af 2015. I den forbindelse vil perspektiverne i forbindelse med skiltning af hastighedskontroller blive vurderet.

Hvad bør vi have særligt fokus på?

Det er væsentligt, at der er overensstemmelse mellem vejens indretning og den aktuelle hastighedsbegrænsning. Højere hastighedsgrænse på udvalgte trafiksikre vejstrækninger kan muligvis øge respekten for de lavere hastighedsgrænser på andre mindre trafiksikre strækninger og muligvis øge trafiksikkerheden på disse strækninger.

Det er veldokumenteret, at en kombination af gode kampagner og politikontrol har stor virkning på trafikanternes holdning og forståelse af hastighedernes medvirken til skadernes omfang, når ulykken er ude.

Det er også væsentligt at skelne mellem hastigheder i by og på land. I de større byer er andelen af tilskadedekomne bløde trafikanter højere end i landzonerne. Således er andelen af bløde tilskadedekomne fodgængere og cyklister op mod 80% i København mod knap 40% i resten af landet. En fodgænger eller cyklist, der påkøres med 50 km/t, vil naturligt pådrage sig større skader end bilisten, der sidder beskyttet i sin bil. Bilers hastighed i byer bør indgå i fokusområderne fremover.

Handlingsplanen nævner muligheden for nemmere adgang til at etablere hastighedszoner i byerne. Spørgsmålet om 30/40- zoner bør overvejes nærmere, herunder en vurdering af nedsættelse af den generelle hastighed i byerne til f.eks. 40 km/t med opskiltning af højere hastigheder på trafikvejene.

Fokusområde 2 - Spiritus, narkotika og medicin



Vejdirektoratets ulykkesstatistik for 2013 viser en fastholdelse af den positive tendens med færre spritrelaterede ulykker. I ulykker med personskaade, hvor mindst en fører eller fodgænger har været involveret, er antallet mere end halveret i perioden 2008-2013⁴. Trods udbredelsen af narkometre i politiet og det deraf følgende øgede antal narkopåvirkede bilister der tages i politiets kontroller, er det vigtigt fortsat primært at have fokus på de spiritus påvirkede førere, da de udgør den største risiko i trafikken.

Opfølgning på tiltag, siden sidst

1.4. Udbredelse af screeningsalkometre

Spiritusulykker udgør fortsat en stor andel af færdselsulykkerne. Med screeningsalkometre kan politiets patruljer kontrollere langt flere bilister, hvilket må antages at få en større præventiv effekt og dermed medføre færre ulykker med spirituspåvirkede bilister. Der er iværksat en udbudsrunde på nyt screeningssystem, som forventes afsluttet ultimo 2014 således, at politikredsene kan foretage nyindkøb primo 2015.

1.5. Udbredelse af screeningsinstrument til narkotikakørsel

Antallet af det såkaldte narkometer i politikredsene er nu oppe på 60. Anvendelse af apparatet har medført en kraftig stigning i antal sigtede narkobilister landet over. "Træfsikkerheden" mellem apparatets positive udslag og blodprøverne er ca. 85%. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at fremlægge en præcis statistik på anvendelsen af narkometret og hvilke stoftyper, der er målt i blodet på de påvirkede bilister.

2.4.3. Spirituskampagner

Rådet for Sikker Trafik har i samarbejde med kommunerne gennemført kampagnen "Hvem kører hjem" i forbindelse med jul og påske og op til sommerferien i 2014.

Øvrige tiltag

I sommeren 2014 blev sanktionen for spirituskørsel skærpet, således at bilen konfiskeres i førstegangstilfælde for personer med en promille over 2,0 samt i gentagelsestilfælde ved visse promiller/narkokørsel. Der er også indført mulighed for straksfratagelse af kørekortet, hvis politiet vurderer, at der er risiko for, at den sigtede vil køre spiritus- eller narkokørsel igen umiddelbart efter løsladelsen efter at have fået taget blodprøve.

⁴ Uheldsstatistik 2013. Tabeller og udvikling. Vejdirektoratet 2014.

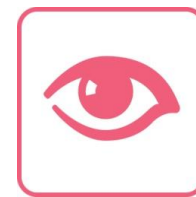
På vej

Øvrige tiltag

Det er vedtaget at Alkohol og Trafikkurserne, som indgår som en del af sanktionen for spirituskørsel i forbindelse med generhvervelse udvides til også at omhandle narko- og samtidig omdøbes til Alkohol-, Narko- og Trafikkurser. Herefter vil kurserne også blive en del af sanktionen for narkokørsel. Sandsynligvis øges timetallet fra 10 til 11. Det er endnu ikke fastlagt hvornår ændringen træder i kraft.

Alkolåsordningen ventes at træde i kraft 1. januar 2015.

Fokusområde 3 - Uopmærksomhed



Uopmærksomhed er en af de hyppigste ulykkesfaktorer. Et øget videngrundlag har dannet baggrund for, at politi og Rådet for Sikker Trafik de senere år har kunnet iværksætte forskellige tiltag.

Samtidig åbner den teknologiske udvikling i særligt køretøjerne fortsat muligheder for at hjælpe trafikanter, skulle manglende eller forkert opmærksomhed føre til potentielle ulykker

Opfølgning på tiltag, siden sidst

1.1. Måltrettet kontrol

I forbindelse med Rådet for Sikker Trafiks kampagne "Kør bil – når du kører bil", gennemført i efteråret 2013, udvidede politiet kontrollen for andre distraktorer end håndholdt mobiltelefon ved anvendelse af Færdselslovens §3 stk.1.⁵

2.4.2. Uopmærksomhedskampagner

Rådet gennemførte i efteråret 2013 kampagnen "Kør Bil – når du kører bil", der bredte uopmærksomhedsfeltet ud fra mobiltelefon til andre distraherende aktiviteter inde i bilen.

4.2 Teknologiske løsninger i bilen

Trafikstyrelsen har fornyet opfordringen til Skatteministeriet om at opdatere listen over udstyr, der bør have afgiftslempelse i nye biler. Nødbremsesystem, linievogter, blindvinkeldetektor og træthedsdetektor bør medtages på listen.

På vej

1.1. Måltrettet kontrol

Uopmærksomhed er en medvirkende årsag til omkring en tredjedel af alle ulykker.

Uopmærksomhed er knyttet til mange kilder, f.eks. GPS indstilling, avis og kortlæsning, opsamling af tabte genstande mv. Alligevel er det stort set kun brugen af mobiltelefoner, politiet koncentrerer sig om, da dette er præcist reguleret i loven og er lettere at dokumentere end anden uopmærksomhed.

Det er vigtigt, at også de andre former for uopmærksomhed kommer i fokus. Flere uopmærksomhedsulykker vil kunne undgås, hvis især bilisternes forståelse for uopmærksomhed eller forudseenhed øges. Elementer heri er kampagner og givet også større opmærksomhed fra politiets side på andre uopmærksomhedshandlinger.

⁵ Færdselslovens §3 stk.1. Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Der skal også vies hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen

Fokusområde 4 - Manglende sele- og hjelmbrug



Selv om ca. 94% af førerne i personbiler i dag bruger sele, er der stadig et stort potentiale i at få flere til at bruge sikkerhedsudstyr. Ifølge Vejdirektoratets "Dødsulykker 2012" anvendte knap en fjerdedel af de dræbte i personbil ikke sele. I 18 dødsulykker er det vurderet, at anvendelse af sele havde reddet liv eller reduceret skadernes alvorlighed. Der er således fortsat behov for tiltag på området.

På vej

2.4.5. Kampagner om øget brug af cykelhjeml

Rådet for Sikker Trafik gennemfører i efteråret 2014 en cykelhelmsindsats primært rettet mod forældre til 10-12 årige. Den har til formål at få netop denne aldersgruppe til at fortsætte med at bruge hjelm når de bliver ældre.

Øvrige tiltag

En cykelhjemlstælling for 2013 fra Rådet for Sikker Trafik og udvalgte kommuner offentliggøres i 2.halvår 2014.

Rådet for Sikker Trafik har i samarbejde med landets kommuner gennemført landsdækkende seletælling. Tællingen forventes afrapporteret i efteråret 2014.

Hvad bør vi have særligt fokus på?

Øvrige tiltag

Foreløbige undersøgelser af ulykker med EL-cykler indikere at de udgør en anden risiko end kørsel på almindelig cykel. Det bør vurderes hvorvidt der evt bør lovgives om brug af hjelm på EL-cykel, ligesom der er lovgivning for Lille Knallert.

Fokusområde 5 - Fodgængere

HVU offentliggjorde i december 2013 sin dybdeanalyse af 27 fodgængerulykker i byer. Undersøgelsen har givet et indgående kendskab til, hvorfor ulykkerne skete og til de gennemgående træk ved ulykkerne.



Fodgængerne var særligt udsatte

2/3 af fodgængerne i undersøgelsen var på den ene eller den anden måde særligt udsatte. Dette gjaldt f.eks. børn, ældre, påvirkede eller fodgængere med ikke synlige handicaps. Fælles for dem var, at de ikke havde optimale mentale eller fysiske forudsætninger for at færdes i trafikken.

Undersøgelsen kan fremadrettet være med til at målrette specifikke indsatser for fodgængere.

Opfølgning på tiltag, siden sidst

4.2. Teknologiske løsninger i bilen

Trafikstyrelsen har fornyet opfordringen til Skatteministeriet om at opdatere listen over udstyr, der bør have afgiftslempelse i nye biler. Nødbremsesystem, adaptivt fjernlys, træthedsskandeler og fodgængerfriendly front.

Hvad bør vi have særligt fokus på?

Efter HVUs tema-analyse om fodgængerulykker peger HVU særligt på indsatser over for:

- Ulykker under bakning
- Ulykker på fortovet, hvor bilen ikke burde befinde sig
- Ulykker i mørke med høj fart, unge og alkohol
- Ulykker med børn, der enten var for små som trafikanter eller legede med kammerater
- Ulykker i forbindelse med krydsning af vejen uden for fodgængerfaciliteter

5.1 Bedre skadestuedata

Der bør i stigende grad sættes fokus på bedre skadestuedata og bedre brug af eksisterende skadestuedata, da dette kan skabe bedre grundlag for trafiksikkerhedsarbejdet - særligt overfor de bløde trafikanter.

Fokusområde 6 - Cyklister og knallertførere



Med "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014, blev der afsat midler til opfølgning på strategien til forebyggelse af højresvingsulykker. Strategien blev fremlagt af Transportministeren og Justitsministeren i marts 2014. Der er sat midler af til:

- Cykelbokse
- Undervisningspakke til chaufføruddannelsen
- Kampagne rettet til cyklister
- Videndeling med kommunerne

Hertil kommer:

- Sikring af kryds i åbent land på statsvejene, herunder især forebyggelse af ulykker med cyklister.

En glædelig nyhed fra 2013 var det, at ingen knallertkørere i alderen 15-17 år mistede livet i trafikken.

Opfølgning på tiltag, siden sidst

Øvrige tiltag

Som udløber af "Dødsulykker 2012" har Vejdirektoratet inviteret interessenter til møde om udviklingen på elcykelområdet. Det er aftalt at følge emnet tæt og samle yderligere viden herom.

Hvad bør vi have særligt fokus på?

Gennem de sidste år er antallet af elcykler vokset voldsomt. Samtidig bliver de i stigende grad registret i ulykkesstatistikken. Der bør løbende følges op på udbredelsen af elcykler samt analyseres, hvordan ulykker med elcykler adskiller sig fra øvrige cykelulykker.

Igennem de sidste år er der iværksat en lang række tiltag overfor knallertkørere. Der er bl.a. iværksat skærpede sanktioner, bedre kontrolmuligheder og højere krav til uddannelsen. Det vurderes, at tiltagene har haft en positiv betydning for antallet af tilskadekomne. Det er fortsat vigtigt at overvåge indsatsen, så den gode tendens ingen dræbte fastholdes i årene frem.

5.1. Bedre skadestuedata

Der bør i stigende grad sættes fokus på bedre skadestuedata og bedre brug af eksisterende skadestuedata, da dette kan skabe bedre grundlag for trafiksikkerhedsarbejdet - særligt overfor de bløde trafikanter. Det er veldokumenteret, at ulykker med cyklister og knallertførere er underrepræsenterede i den officielle ulykkesstatistik.

Fokusområde 7 - Unge bilister op til 24 år

Trods en positiv udvikling i ulykkesbilledet er aldersgruppen 16-24 år stadig overrepræsenteret med en andel på 22% af de samlede ulykker ifølge Vejdirektoratets ulykkesstatistik. Med 155 personskader i 2013 for de 18-19 årige skete der en særdeles positiv udvikling sammenlignet med 2012⁶.



Opfølgning på tiltag, siden sidst

2.11. Kørelæreruddannelse

En ny kørelæreruddannelse er vedtaget og er under implementering. Der er tale om et kvalitetsløft med væsentligt større vægt på pædagogiske kompetencer og øget fokus på sociale og psykologiske risikofaktorer. Samtidig skal de nuværende kørelærere gennemføre en obligatorisk efteruddannelse hvert 5. år.

På vej

I forlængelse af implementeringen af den nye kørelæreruddannelse, vil der blive gennemført en reform af den gældende køreuddannelse for at sikre den fornødne holdnings- og adfærdsbearbejdelse af den enkelte nye trafikant, så der i udvidet omfang fokuseres på hensyntagen i trafikken og forståelse for risiko ved egen adfærd, herunder overholdelse af hastighedsgrænser, respekt for trafikregulering, samt forståelse af farerne ved kørsel i påvirket eller opstemt tilstand, under socialt pres mv.

2.10. Bedre køreundervisning (Trinvis kørekort og privat øvelseskørsel)

Der er bl.a. i Tyskland og Østrig opnået væsentlige sikkerhedsgevinster ved at lade unge gennemføre privatøvelseskørsel sammen med en erfaren voksen bilist. I Holland er igangsat et større forskningsprojekt om privat øvelseskørsel efter en lignende model.

Begge projekter følges med henblik på inspiration til dansk køreuddannelse på længere sigt.

⁶ Se note 3. Vejdirektoratets uheldsstatistik – året 2013

Fokusområde 8 - Mødeulykker

Med "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014, blev der afsat midler til intensiveret ulykkesbekæmpelse på strækninger på statsvejene, herunder sorte pletter og grå strækninger



Opfølgning på tiltag, siden sidst

3.15. Rumleriller på veje i åbent land

Vejdirektoratet udgav i 2013 "Kogebog for rumleriller". Denne er målrettet vejbestyrrelserne med fokus på de gode erfaringer og eksempler.

3.16. Midterautoværn på større veje

Vejdirektoratet har i forbindelse med udbygning af Oddenvejen startet forsøg med 2+1 veje med midterautoværn.

4.2 Teknologiske løsninger i bilen

Trafikstyrelsen har fornyet opfordringen til Skatteministeriet om at opdatere listen over udstyr, der bør have afgiftslempelse i nye biler. Nødbremsesystem, linievogter og træthedsdetektor bør medtages på listen.

Fokusområde 9 - Eneulykker

Med "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014, blev der afsat midler til intensiveret ulykkesbekæmpelse på strækninger på statsvejene, herunder sorte pletter og grå strækninger



Opfølgning på tiltag, siden sidst

4.2. Teknologiske løsninger i bilen

Trafikstyrelsen har fornyet opfordringen til Skatteministeriet om at opdatere listen over udstyr, der bør have afgiftslempelse i nye biler. Nødbremsesystem, linievogter, adaptivt fjernlys, træthedsdetektor og eCall bør medtages på liste.

Fokusområde 10 - Ulykker i kryds i åbent land

Med "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014, blev der afsat midler til sikring af kryds i åbent land på statsvejene, herunder især forebyggelse af ulykker med cyklister.



Opfølgning på tiltag, siden sidst

Med "Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014, blev der afsat midler til sikring af kryds i åbent land på statsvejene, herunder især forebyggelse af ulykker med cyklister.

Forskningsindsatser

Forskning inden for handlingsplanens område siden sidst

1. For høj hastighed

Driving speed on thoroughfares in minor towns in Denmark.

Jørgensen, M.; Agerholm, N.; Lahrmann, H.; Araqhi, B.N. 2013.
Paper presented at 26th ICTCT Workshop, Maribor, Slovenien.

Pay as You Speed, ISA with incentive for not speeding:

Lahrmann, H.; Agerholm, N.; Tradisauskas, N.; Berthelsen, K.K., Harms, L. 2012.
Results and interpretation of speed data. Accident Analysis and Prevention, 48: 17-28.

Risk factors associated with crash severity on low-volume rural roads in Denmark.

Prato, C.G., Rasmussen, T.K., Kaplan, S., 2014.
Journal of Transportation Safety & Security, 6 (1), 1-20.

2. Spiritus, narkotika og medicin

Risk of severe driver injury by driving with psychoactive substances.

Hels, T.; Lyckegaard, A.; Simonsen, K.W.; Steentoft, A.; Bernhoft, I.M. 2013:
Accident Analysis and Prevention 59: 346-356.

Presence of psychoactive substances in oral fluid from randomly selected drivers in Denmark.

Simonsen, K.W.; Steentoft, A.; Bernhoft, I.M.; Hels, T.; Rasmussen, B.S.; Linnet, K. 2012:
Forensic Science International 221: 33-38.

Psychoactive substances in seriously injured drivers in Denmark.

Simonsen, K.W., Steentoft, A., Bernhoft, I.M., Hels, T., Rasmussen, B.S., Linnet, K. 2013.
Forensic Science International 224: 44-50.

5. Fodgængere

Examining Pedestrian Injury Severity Using Alternative Disaggregate Models.

Abay, K.A. (2013).
Research in Transportation Economics. Vol. 43(1) p 123-136
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885912002065>

6. Cyklister og knallertførere

Safety perceptions and behavior related to cycling in mixed traffic: a comparison between Brisbane and Copenhagen.

Chataway, E.S., Kaplan, S., Nielsen, T.S.A., Prato, C.G., 2014.
Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 23, 32-43.

Cyclist-motorist crash patterns in Denmark: A latent class clustering approach.

Kaplan, S., Prato, C.G., 2013.
Traffic Injury Prevention, 14, 725-733.

"Them or Us": perceptions, cognitions, emotions and overt behavior asso-ciated with cyclists and motorists sharing the road.

Kaplan, S., Prato, C.G., in press.
International Journal of Sustainable Transportation, doi: 10.1080/15568318.2014.885621.

Aggravating and mitigating factors associated with cyclist injury severity in Denmark.

Kaplan, S., Vavatsoulas, K., Prato, C.G., 2014.
Journal of Safety Research, 50, 75-82.

Projekt Cykeljakken – den sikkerhedsmæssige effekt af en gul cykeljakke.

Lahrman, H.; Madsen, J.C.O.; Madsen, T.K.O.; Olesen, A.V.; Hansen, S.; Thedchanamoorthy, S.; Bloch, A.-G. 2014.

Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet. DCE Technical Report no. 167. 30 pp.

Safety effects of permanent running lights for bicycles: A controlled experiment.

Madsen, J.C.O.; Andersen, T.; Lahmann, H. 2013.

Accident Analysis and Prevention, 50: 820-829.

7. Unge bilister op til 24 år

Keep on cruising: Changes in lifestyle and driving style among male drivers between the age of 18 and 23.

Møller, M. og Haustein, S. 2013.

Transportation Research Part F 20: 59-69.

Peer influence on speeding behaviour among male drivers aged 18 and 28.

Møller, M. og Haustein, S. 2014.

Accident Analysis and Prevention 64: 92-99.

Analysis of factors associated with injury severity in crashes involving young New Zealand drivers. Weiss, H.B., Kaplan, S., Prato, C.G., 2014.

Accident Analysis and Prevention, 65: 142-155.

På vej

For høj hastighed

Consequences of raising the speed limit on motorways in Denmark:

Hels, T.; Kristensen, N.B.; Reiff, L.K.; Foldager, I.; Hemdorff, S.; Lund, H.V.; Abele, L. (submitted, Safety Research):

Speed and accidents.

Hvad bør vi have særligt fokus på!

Underrapportering:

Investigating the nature and impact of reporting bias in road crash data. Abay, K.A.

(submitted, Transportation Research Part A: Policy and Practice).

Under-reporting of road accidents: using capture-recapture to assess a complete estimate for Denmark.

Janstrup, K., Kaplan, S., Hels, T. (in preparation).

Unraveling the relationship between trauma types and traffic crash characteristics: an error component logit approach.

Janstrup, K.H., Hels, T., Kaplan, S., Prato, C.G. (in preparation).

Bilag 1 - Status på ATK

I august 2012 fremlagde regeringen en trafikikkerhedspakke, der bl.a. har fokus på indsatsen over for bilister, der ikke overholder hastighedsgrænserne. Pakken lægger op til en markant forøgelse af antallet af politiets mobile bemandede ATK-køretøjer (ATK-biler) med yderligere 75 vogne, så det samlede antal når op på godt 100.

Det blev i samme forbindelse besluttet at igangsætte et arbejde med henblik på at afdække perspektiverne ved en højere grad af skiltning og ved på sigt også at anvende mere ubemandet teknologi (stærekasser mv.). Som et led i arbejdet vil der endvidere skulle ses på kriterierne for, hvor ATK kan anvendes til gavn for færdselssikkerheden.

De typer af teknik, der kan anvendes til automatisk hastighedskontrol er overordnet set følgende: mobil ATK (f.eks. ATK-biler eller trailere) og stationær ATK (f.eks. stærekasser). Målingerne kan enten ske ved punktmåling eller strækningsmåling.

Mobil ATK kan enten være bemanded, hvilket er tilfældet med politiets eksisterende og kommende ATK-biler, eller ubemandet, hvor udstyret er installeret i f.eks. en trailer. Sådant udstyr vil i kraft af deres mobilitet kunne dække et større antal vejstrækninger. Mobiliteten giver samtidig mulighed for at flytte kontroltrykket rundt på vejnettet, når trafikbilledet og uheldsmønstret tilsiger det.

Iværksatte initiativer mv.

Indkøb af yderligere mobilt ATK-udstyr

Efter planen skal leverandøren levere og montere udstyret i bilerne i løbet af efteråret. Ultimo 2014 vil der således blive monteret nyt, moderne udstyr i 75 ATK-biler, så bilerne kan være i drift primo 2015. Bilerne, som udstyret skal monteres i, er allerede indkøbt.

Det er Rigspolitiets vurdering, at de nye ATK-biler vil medføre en markant styrkelse af hastighedskontrollen. ATK-bilerne kan i kraft af deres mobilitet dække et stort antal strækninger, og mobiliteten giver samtidig mulighed for at flytte kontroltrykket rundt på vejnettet, når trafikbilledet og uheldsmønstret tilsiger det.

Det skal også bemærkes, at det er tænkt ind i det eksisterende udbud, der er iværksat med henblik på køb af nyt ATK-udstyr, at det udstyr, som købes, så vidt muligt også skal kunne anvendes til andre typer af ATK-kontrol. I udbuddet vægter det således positivt, hvis udstyret også kan bruges som led i mobilt ubemandet ATK eller til stationær ATK. Der er derfor en forventning om, at det kommende udstyr til ATK også kan anvendes i andre sammenhænge end i ATK-bilerne. Måleudstyret vil kunne foretage punktmålinger, men ikke strækningsmålinger.

Kontrakten, der indgås, vil være en rammeaftale, hvilket betyder, at der vil kunne indkøbes yderligere ATK-udstyr, uden at der skal foretages et nyt udbud.

Politiets nationale færdselsstrategi

Rigspolitiet har i 2014 udarbejdet en national strategi for politiets færdselsindsats i 2014 og 2015. Som en del af strategien er der opstillet overordnede retningslinjer og kriterier for politiets hastighedskontrol, herunder i forhold til anvendelsen af ATK.

Det følger af strategien, at ATK-køretøjerne skal indsættes de steder, hvor det færdselssikkerhedsmæssigt, tryghedsskabende og adfærdsregulerende giver størst effekt, og udpegnings af målestrækninger skal ske på baggrund af analyser.

I strategien er der opstillet følgende mål for politiets hastighedskontrol:

- Hastighedskontrol anvendes på strækninger, hvor den færdselssikkerhedsmæssige, tryghedsskabende og adfærdsregulerende effekt er størst. Dette er f.eks. tilfældet ved ulykkesbelastede strækninger, vejarbejde, skoleveje, gennemkørselsveje med høj gennemsnitsfart i mindre byer m.v.
- Udvalget af vejstrækninger og tilrettelæggelsen af kontrolindsatsen sker på grundlag af bl.a. analyser fra Vejdirektoratet og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, politikredsens lokalkendskab, egne analyser og trusselvurderinger.
- Hastighedskontrollen skal samtidig medvirke til at sikre trafikanternes almindelige respekt for hastighedsgrænserne. Både generelle og lokale hastighedsgrænser er fastsat ud fra en vurdering af hvilken hastighed, der er forsvarlig på den bestemte vejstrækning.
- Politiet gennemfører på udvalgte strækninger i samarbejde med den pågældende vejmyndighed målinger, der viser gennemsnitshastigheden før, under og efter en gennemført kontrolindsats. Målingerne skal bl.a. indgå i vurderingen af, hvorvidt det er muligt på særligt farlige vejstrækninger at opstille egentlige effektmål for politiets indsats.
- Hastighedskontrollen kan både være meget synlig og offentliggjort inden indsatsens start, f.eks. ved skiltning, i medierne, herunder de sociale medier, og/eller som led i eller opfølgning på en kampagne. Hastighedskontrollen kan også være mindre synlig. Som udgangspunkt vil det være den enkelte politikreds, som træffer beslutning herom.
- Rigspolitiet fortsætter sit tætte og konstruktive samarbejde med bl.a. Vejdirektoratet omkring den generelle tilrettelæggelse af politiets hastighedskontrol, ligesom

politikredsene fortsætter deres drøftelser med de lokale vejmyndigheder m.fl. om behovet for konkrete hastighedskontroller.

- Politiet vil i den forbindelse have særligt fokus på kontrolindsatsen i forbindelse med f.eks. vejarbejde.
- Politiet anvender den målemetode, som politioperativt er mest hensigtsmæssig på den pågældende vejstrækning.
- Rigspolitiet sikrer løbende, at politiets indsats, herunder de målrettede kontroller, koordineres med kampagneindsatser fra f.eks. Rådet for Sikker Trafik.
- Politiet fortsætter metodeudviklingen, bl.a. ved at undersøge mulighederne for at anvende fastmonterede kameraer.

Endvidere lægger strategien op til mere dialog med borgerne. Fremover vil målestrækningerne som anført ovenfor ikke fast være offentliggjort på politiets hjemmeside. Det har den fordel, at politiet langt hurtigere vil kunne iværksætte en måling, såfremt man modtager en henvendelse fra en borger om, at der køres for stærkt på en angiven strækning, og hvor strækningen ikke fremgår af politiets hjemmeside. Det har også den fordel, at trafikanterne ikke kan indrette sig på, at der kun måles på bestemte strækninger. Til gengæld vil politiet informere mere om baggrunden for politiets indsats og dermed styrke forståelsen for, at der gennemføres hastighedskontroller. Politiet vil derfor i endnu højere grad end i dag anvende de sociale medier til dels i nogle tilfælde at orientere om en kommende hastighedskontrol, dels komme i dialog med trafikanterne om betydningen af at overholde hastighedsgrænserne af hensyn til færdselssikkerheden. Den forstærkede dialog med borgerne vil også blive anvendt på andre områder. Herudover vil politiet fremadrettet udbygge informationen om færdselsområdet på politiets hjemmeside.

Forsøg med nedbringelse af hastigheden på konkrete vejstrækninger

Som et led i færdselsstrategien arbejder Rigspolitiet sammen med politikredsene på at opstille effektmål, som f.eks. kan dreje sig om, at ATK-indsatsen skal føre til en reduktion i gennemsnitshastigheden på udvalgte farlige vejstrækninger.

Flere politikredse gennemfører derfor i løbet af 2014 forsøg med nedbringelse af gennemsnitshastigheden på udvalgte vejstrækninger, der vurderes at være trafikfarlige. Forsøgene vil blandt andet omfatte brug af forskellige måleteknikker (ATK og laser-måling), skiltning eller anden offentliggørelse af kontrolindsatsen f.eks. gennem medierne. Forsøgene vil blive evalueret i starten af 2015. I den forbindelse vil perspektiverne i forbindelse med skiltning af hastighedskontroller blive vurderet.

Den fremtidige anvendelse af ATK

Overordnet set er det Rigspolitiets forventning, at brugen af stationær ATK (stærekasser mv.) og mobil ubemandet ATK (f.eks. trailere) vil kunne anvendes som en integreret del af politiets måleudstyr og virkemidler.

Rigspolitiet har således parallelt med arbejdet med at få moderniseret og udvidet ATK-kapaciteten iværksat et arbejde, som skal afdække behovet og mulighederne for at anvende andre typer af automatisk trafikkontrol, herunder ubemandet mobilt udstyr og stationært udstyr (stærekasser mv.).

Rigspolitiet finder, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at den endelige vurdering af behovet og mulighederne for at bruge andre former for ATK afventer, at politiet har opnået erfaringer med effekten af det kommende ATK-udstyr og dets anvendelsesmuligheder i andre sammenhænge end som mobil bemandede ATK.

Rigspolitiet vil i mellemtiden gennemføre forsøg med andre former for ATK med henblik på at opnå erfaringer med dets anvendelsesmuligheder. De mobile bemandede ATK-biler vil f.eks. i visse tilfælde ikke kunne anvendes til at foretage hastighedskontrol, f.eks. på nogle broer og tunneller og visse vejstrækninger. Rigspolitiet vil derfor vurdere, hvilken teknologi der vil være hensigtsmæssig at anvende sådanne steder.

Mobilt ubemandet ATK-udstyr

Det nye udstyr, der skal indkøbes til de bemandede ATK-biler, forventes også at kunne anvendes til ubemandet mobil ATK. I det igangværende udbud er der således lagt vægt på, at det kommende udstyr så vidt muligt også vil kunne anvendes udenfor køretøjerne. Det vil f.eks. kunne ske ved, at udstyret kan tages ud af køretøjet og placeres på et stativ. Men stadig med bemanning i forbindelse med opstilling og nedtagning af udstyret samt forhindre hærværk.

Når der er valgt en leverandør, og der dermed er klarhed over udstyret og dets anvendelsesmuligheder, vil politiet vurdere, om det vil være hensigtsmæssigt at anvende det ubemandet på steder, hvor de bemandede ATK-køretøjer ikke kan anvendes, f.eks. ved visse vejarbejder. Der vil i givet fald blive gennemført forsøg med anvendelsen af udstyret i forskellige sammenhænge.

Forsøgene vil blive evalueret i andet halvår 2015.

Stationær ATK

Ubemandet stationær ATK vil som nævnt ovenfor kunne anvendes enten til punktmålinger eller strækningsmålinger.

I 2009-2010 blev der gennemført et forsøg med stationær punkt-ATK. Hensigten var at afprøve effekten af ATK på gennemsnitshastigheden på udvalgte kontrolstrækninger.

DTU Transport blev på baggrund af erfaringerne fra forsøget af Justitsministeriet bedt om at vurdere den mulige færdselssikkerhedsmæssige effekt ved en eventuel permanent indførelse af ubemandet stationært ATK i større omfang samt at komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald ville kunne implementeres.

Det fremgår af DTU's rapport fra september 2010, at DTU vurderede, at en generel indførelse af ATK i Danmark må forventes at have betydelig effekt på hastighedsovertrædelser og derfor også en væsentlig reduktion af antallet af trafikuheld. Det fremgår endvidere, at generel indførelse af ATK vil have en rimelig samfundsøkonomisk lønsomhed, men at skønnet over dette er behæftet med usikkerhed.

En række andre lande anvender stræknings-ATK, herunder Holland, Storbritannien og Østrig, der har gode erfaringer med anvendelse af dette.

Der foreligger ikke danske erfaringer med anvendelse af stræknings-ATK. Rigspolitiet vil derfor i andet halvår 2014 iværksætte et forsøg med anvendelse af stræknings-ATK i begge køreretninger i Øresundstunnelen.

Tunnelen er tre kilometer lang med to vognbaner i hver retning. Tunneller er generelt farlige vejstrækninger på grund af den forhøjede risiko ved en ulykke i en tunnel. Det er derfor væsentligt, at bilisterne overholder hastighedsbegrænsningen i tunneller, da den generelle erfaring er, at for høj hastighed er en medvirkende faktor i op mod 50 pct. af trafikulykkerne.

Der er ikke nødspor på strækningen, hvorfor anvendelsen af mobilt bemandet ATK ikke er mulig.

Det er Rigspolitiets vurdering, at et forsøg vil kunne gennemføres inden for et års tid.

Den videre proces

De nye ATK-biler, der forventes i drift primo 2015, vil medføre en markant styrkelse af hastighedskontrollen, og det nye udstyr, der indkøbes til ATK, forventes også at kunne anvendes til andre former for ATK.

Det er på den baggrund Rigspolitiets vurdering, at en analyse af behovet og mulighederne for at bruge andre former for ATK bør afvente, at politiet har opnået erfaringer med effekten af de kommende ATK-biler og ATK-udstyrets anvendelsesmuligheder i andre sammenhænge end som mobil bemandet ATK.

I mellemtiden vil Rigspolitiet gennemføre forsøg med anvendelsen af det indkøbte udstyr i andre sammenhænge f.eks. som ubemandet mobilt ATK.

Sideløbende vil Rigspolitiet gennemføre forsøg med stræknings-ATK i Øresundstunnelen og foretage en evaluering af de igangværende forsøg med nedbringelse af gennemsnitshastigheden på udvalgte trafikfarlige vejstrækninger.

Rigspolitiet forventer i andet halvår 2015 at have opnået tilstrækkelig med erfaringer med effekten af de nye ATK-biler og at have gennemført de ovennævnte forsøg. Rigspolitiet vil herefter inden udgangen af 2015 kunne komme med et samlet oplæg om den fremtidige anvendelse af ATK.