



**FAKTA-
ARK**

Hver ulykke er én for meget

Lovgivning, sanktion og kontrol

Sidst revideret: September 2013

Forord

Faktaark: Lovgivning, sanktion og kontrol

Som bilag til Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan "Hver Ulykke er én for meget - Et fælles ansvar" indeholder dette dokument faktaark for de tiltag, der vedrører tiltag knyttet til lovgivning, sanktion og kontrol.

Faktaarkene beskriver tiltaget, fremhæver dokumentationen på området og vurderer omkostninger og gevinster ved gennemførelse af tiltaget.

Hvert faktaark er opbygget om følgende afsnit:

- Fokusområder tiltaget vedrører
- Beskrivelse af tiltaget
- Formål og virkning
- Effekt og potentiale
- Besparelser og investeringer
- Ansvarlig for gennemførelse
- Forfatter af faktaarket
- Referencer

I løbet af Handlingsplansperioden frem mod 2020 vil der, inden for flere tiltag, komme ny viden, og nye erfaringer.

I det omfang der kommer ny viden, eller du som læser vurderer at kendt relevant viden ikke er medtaget, vil vi opfordre til, at du tager kontakt til forfatteren af faktaarket.

I nogen omfang vil faktaarkene løbende blive opdateret.

God fornøjelse med læsningen!

Indhold

FORORD.....	1
Faktaark: Lovgivning, sanktion og kontrol	1
INDHOLD.....	2
1.0 LOVGIVNING, SANKTION OG KONTROL.....	3
1.1 Målrettet kontrol.....	3
1.2 Adgang til køretøjernes elektroniske data	5
1.10. Klip ved 20 pct. hastighedsovertrædelse	7
1.11. Ejeransvar ved færdselslovsovertrædelser	9
1.12. Promillegrænse på 0,2	11
1.13. Klip i kørekort for manglende sele.....	13
1.14. Behandlingstilbud til spiritusdømte	15
1.15. Udbredelse af screeningsalkometre.	17
1.16. Screeningsinstrument til narkotikakørsel.....	19
1.17. Brugen af ATK intensiveres.....	21
1.18. Lovkrav om refleksvest i biler	25

1.0 Lovgivning, sanktion og kontrol

1.1 Målrettet kontrol

Fokusområde: 1, 2, 3, 4, 6 og 7.

Beskrivelse

Målrettet politikontrol retter sig mod bestemte emner eller bestemte overtrædelser. Der er gode erfaringer med brugen af målrettet kontrol og kontrolformen bruges i vid udstrækning.

Målrettet kontrol kan opdeles i to kategorier:

1. **Emnebestemt kontrol** som eksempelvis tungvogns kontrol, hvor kontrollen retter sig mod alle forhold og overtrædelser ved tungvogne (fx hastighed, køre/hviletid, overlæs mv.).
2. **Overtrædelsesbestemt kontrol** er rettet mod en bestemt forseelse. Det kan eksempelvis være en såkaldt § 53-kontrol, hvor fokus er rettet mod spirituskørsel. Overtrædelsesbestemte kontroller kan både foregå som planlagte kontroller og som del af den daglige indsats.

Formål og virkning

Målrettede kontroller er meget effektive som supplement til og opfølgning på kampagner. Målrettede kontroller kan også bruges til at følge op på målsætninger om særlige emner (eksempelvis hastighed, selebrug).

Kontrolmetoden giver et direkte sammenligneligt og målbart resultat, hvilket er hensigtsmæssigt i forhold til statistik og planlægning af fremtidige kontrolindsatser og steder.

Da denne form for kontrol ofte giver en stor synlighed og omtale i medierne, er den også med til at holdningsbearbejde trafikanterne, hvilket også medvirker til ændret adfærd og mere sikker trafik.

Målrettede kontroller er af afgørende betydning for at opnå de mål, der er fastsat i den overordnede strategi.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rigspolitiet

1.2 Adgang til køretøjernes elektroniske data

Fokusområde: 1, 3, 7, 8, 9 og 10.

Beskrivelse

Køretøjernes elektroniske data kan i nyere biler opsamles i bilens computersystem. Disse data indeholder:

- oplysninger om køretøjets driftstilstand, herunder benzinforbrug, gearvalg, hastighed mm.
- oplysninger om køretøjets sikkerhedssystemer, herunder tidspunkt for en evt. udløsning af airbags, anvendelse af sikkerhedsseler, aktiveringstidspunkt for sikkerhedsselestrammere, ABS-bremsesystemers funktion mm.
- GPS-data som bl.a. giver oplysninger om køretøjets geografiske placering på et givet tidspunkt, gennemkørte ruter, destinationer mm.

En del af de opsamlede data, (udover GPS-data), indeholder oplysninger om hastighed og tidspunkt. Data fra bilens computersystem kan hentes ud af bilmærkets forhandlere, bilfabrikantens repræsentant i Danmark eller af bilfabrikanten selv.

Køretøjstekniske oplysninger bliver i denne sammenhæng ikke betragtet som personoplysninger. På længere sigt vil det ikke kunne udelukkes, at bilens elektroniske data vil kunne henføres til føreren af køretøjet såfremt køretøjerne bliver forsynet med entydige koder eller anden identifikation, som kan oplyse, hvem køretøjets fører har været.

Lastbiler og busser er i dag obligatorisk udstyret med en såkaldt *tachograf*, som registrerer chaufførens køre- og hviletid samt køretøjets hastighed. Data indsamlet via en tachograf kan således knyttes til hver enkelt fører af køretøjet i modsætning til de data, der opsamles via bilens computersystem.

Formål og virkning

Allerede i dag kan politiet i efterforskningsøjemed og ved rekonstruktion af færdselsuheld bruge elektroniske data fra køretøjets computersystem.

Oplysningerne medvirker til at belyse omstændighederne omkring et konkret færdselsuheld.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker vil kunne anvende elektroniske data til at få ny viden om hvilke forhold ved køretøjet og føreren, der har haft betydning for, at ulykkerne er sket.

DTU-Transport vil kunne bruge elektroniske data i forskningsøjemed.

Effekt og potentiale

Offentliggørelse af muligheden for at politiet kan bruge elektroniske data fra køretøjer kan have en præventiv effekt på føreres adfærd i trafikken, herunder valg af hastighed og anvendelse af sikkerhedssele.

Efterhånden som biler af ældre dato med tiden vil blive udskiftet til nyere modeller med et indbygget computersystem, vil potentialet for indsamling af data vokse.

Der foreligger ikke materiale, som dokumenterer effekten af de allerede eksisterende muligheder for udlæsning af data fra køretøjer.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rigspolitiet

1.10. Klip ved 20 pct. hastighedsovertrædelse

Fokusområde: 1, 7, 8, 9 og 10.

Beskrivelse

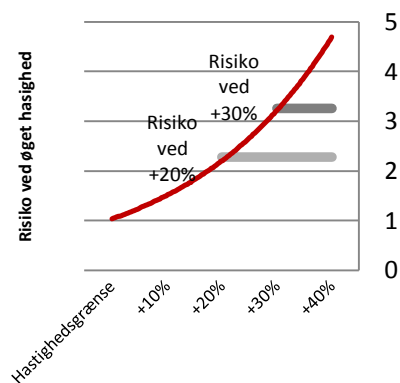
Klippekortsgrænsen for hastighedsoverskridelser ændres fra 30 % til 20 % på veje med hastighedsgrænser på minimum 60 km/t.

Formål og virkning

Mange trafikanter opfatter klipgrænsen som den vigtigste hastighedsgrænse, og kører således strategisk efter denne "hastighedsgrænse". En nedsættelse af klipgrænsen vil således kunne tage toppen af mange hastighedsoverskridelser. En lavere klipgrænse vil desuden motivere bilister til at benytte udstyr som kan hjælpe dem til at overholde hastighedsgrænserne: GPS, cruisecontrol m.m.

Effekt og potentiale

Risikoen for alvorlige ulykker stiger eksponentielt med øget hastighed. Der er således stor effekt ved at sætte ind overfor de højeste hastigheder.



Figur 1. Risikoen for at havne i en dødsulykker ved hastighedsoverskridelser på 20% og 30% - Risikoen ved overholdelse af hastighedsgrænsen er sat til 1. Kilde: Transportøkonomisk institut.

I 2012 blev gennemført væsentlige forhøjelser af sanktionerne for alle hastighedsoverskridelser. Suppleret med Politiets intensivering af kontroltrykket med mobile ATK-enheder, vil det antageligt have effekt på hastighedsudviklingen.

Hastighedsudviklingen bør derfor følges tæt, og dette tiltag, om nedsættelse af klipgrænsen, vil være særlig effektivt hvis de allerede igangsatte initiativer ikke i tilfredsstillende grad nedsætter antallet af høje hastighedsoverskridelser.

Besparelse og investering

En sænkning af "klipgrænsen" fra 30% til 20% er stort set gratis at gennemføre, og vil have en stor virkning på at tage toppen af de helt høje hastigheder, men vurderes også at kunne have afsmittende effekt på øvrige høje hastighedsoverskridelser – og derved reducere en lang række hastighedsrelaterede trafikulykker.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Transportøkonomisk Institutt, Trafiksikkerhåndboken, "Fartsgrenser".

1.11. Ejeransvar ved færdselslovsovertrædelser

Fokusområde: 1 og 7.

Beskrivelse

Bøder for fx hastighedsovertrædelser udskrives til den fører, der har begået forseelsen. Lovgivningen giver i dag ikke andre muligheder.

Identifikation af føreren ved fx ATK er imidlertid en tung administrativ byrde for myndighederne, da der bruges uforholdsmæssigt mange ressourcer på at opklare sagerne.

Ejeransvar medfører, at det er ejeren – og ikke den aktuelle fører af køretøjet – der har strafansvaret for en forseelse. Ejeransvar er en kendt metode, der fx bruges ved udskrivelse af parkeringsafgifter.

Ved at pålægge ejeren – og ikke føreren – af køretøjet strafansvar i forbindelse med overtrædelse af færdselsloven (om han/hun ikke nødvendigvis har begået) kræver det først en lovændring, der gør det muligt.

Lande, som vi normalt sammenligner os med, gør brug af ejeransvar ved mindre færdselslovsovertrædelser, og Danmark kan med fordel drage nytte af disse landes erfaringer.

Formål og virkning

Det vil i høj grad lette den administrative byrde at pålægge ejeren af køretøjet ansvaret for færdselsforseelser, der ikke er af grov karakter. 82 procent af sagerne i forbindelse med ATK er ikke af grov karakter. Der er tale om sager, hvor hastighedsoverskridelsen er under 30 procent, og som ikke medfører klip i kørekortet.

Det vil medføre et betydeligt fald i antallet af sager, der i dag bliver henlagt på grund af manglende føreridentifikation, hvis det er ejeren af køretøjet, der får bøden i ATK-sager med hastighedsoverskridelser på under 30 %.

I dag bortfalder ca. 30 procent af sagerne i ATK pga. enten manglende identifikation af føreren eller tekniske forhold ved målingen. Halvdelen, (ca. 15 procent), handler om manglende føreridentifikation.

Ved at indføre ejeransvar på bøder i de sager, der ikke er af grov karakter, vil det umiddelbart have en positiv effekt på de sager med manglende føreridentifikation, da identifikation af føreren bliver overflødig og sagerne dermed kan opklares i stedet for henlægges.

Der kan samtidig opnås en adfærdsmæssig gevinst, da ejere af køretøjer vil blive motiveret til at opfordre lånere af køretøjet (fører) til at køre lovligt.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rigspolitiet

1.12. Promillegrænse på 0,2

Fokusområder: 2 og 7.

Beskrivelse

Promillegrænsen sættes ned til 0,2

Formål og virkning

Formålet er at reducere kørsel under påvirkning af alkohol og at forhindre førere i at spekulere i at drikke indtil flere genstande og derefter køre.

Samtidigt understøtter en promillegrænse på 0,2, at alkohol og bilkørsel ikke hører sammen.

I WHO's Europæiske handlingsplan til nedbringelse af skadeligt alkoholforbrug 2012-2020, anbefales lande med en promillegrænse på 0,5 at sænke den til 0,2 promille.

Effekt og potentiale

Der er lavet en række studier af effekten på ulykker, som viser forskellige resultater, men alle i positiv retning. Faldet i antal dræbte, er på mellem 9 – 24 %, og antal personskadeulykker falder med mellem 4 og 17 %. Hvis promillegrænsen sænkes for personer, der har kørekort på prøve vil rammerne for danske unge komme til at ligne, dem der gælder i mange andre europæiske lande samt Nordamerika og Australien.

SWOV påpeger dog, at det er afgørende, at der afsættes ressourcer til at håndhæve lovgivningen, idet en sænkning af grænsen – i det mindste på kort sigt – vil øge antallet af spritbilister.

Besparelse og investering

Unge ulykker med promiller mellem 0,2 og 0,5 er overrepræsenteret i dødsulykkesstatistikken, og tiltaget vurderes derfor at have en væsentlig positiv effekt på særligt de unges ulykkesrisiko.

Det vil være gratis at gennemføre tiltaget, og besparelsen som følge af sparede tilskadekomne vil være væsentlig.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

World Health Organization, "European action plan to reduce the harmful use of alcohol 2012-2020"
SWOV Fact Sheet, "Driving under the influence of alcohol"

1.13. Klip i kørekort for manglende sele

Fokusområder: 3 og 7.

Beskrivelse

Indførelse af klip i kørekortet som sanktion overfor bilister der ikke benytter sele eller førere af MC og stor knallert der ikke benytter hjelm.

Formål og virkning

En ganske lille gruppe af bilister og MCere benytter i dag ikke konsekvent hjelm og sele, når de færdes i trafikken. Gruppen er stærkt overrepræsenteret i ulykkesstatistikken.

Tidligere undersøgelser gennemført af Rådet for Sikker Trafik, peger på at ca. halvdelen af de der ikke bruger sele, vil benytte selen, hvis manglende sele blev takseret til klip i kørekortet.

Effekt og potentiale

Rådet for Sikker Trafik har siden 2007 gennemført sammenlignelige seletællinger. Som det fremgår, er selebrugen steget støt for såvel personbiler som varebiler frem til 2012. Trafiktastatoriet vurderer at den øgede selebrug fra 2008-2011 har sparet omkring 220 dræbte og alvorligt tilskadekomne.

Selebrug	år	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fører, personbil		89,8 %	92,0 %	91,5 %	92,4 %	92,4 %	94,4 %
Bagsæde, personbil		70,3 %	79,3 %	70,9 %	76,3 %	76,3 %	81,4 %
Fører, varevogn		79,3 %	79,2 %	80,1 %	80,9 %	80,9 %	82,6 %
Taxa		-	59,6 %	62,2 %	58,3 %	-	68,8 %

Tabel 1. Brugen af sele i årene 2007-2012.

Besparelse og investering

Såfremt selebrugen i de kommende år udvikler sig lineært frem mod 2020 med en selebrug på 98 %, vil alene den øgede selebrug sikre at 270 vil blive sparet for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken fra 2012-2020.

I 2012 blev straffen for at køre uden sele hævet fra 500,- kr til 1.500. I 2013 øges kontrollen af selebrug voldsomt som følge af den øgede ATK-kontrol. Kombineret med fortsat flere nye biler med selealarmer på alle pladser betyder, at selebrugen i en vis udstrækning må forventes at stige "af sig selv".

Selebrugen skal således i de kommende år følges tæt, og initiativet med indførelse af klip i kørekortet for manglende brug af sikkerhedssele bør indføres såfremt selebrugen ikke øges tilstrækkelig af anden vej.

Omkostningerne ved indførelse af tiltaget vil udelukkende være af administrativ karakter.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Trafiktastatoriet, Effekt af øget selebrug 2007-2012, november 2012 for Rådet for Sikker Trafik

SWOV Fact Sheet, "Seat Belts, airbags and child protection devices"

1.14. Behandlingstilbud til spiritusdømte

Fokusområder: 2 og 9.

Beskrivelse

Indførelse af obligatorisk screeningssamtale med misbrugskonsulent (gennemført hurtigst muligt efter sigtelsen) for spiritusbilister med promille over 1,2. Efterfølgende tilbud om behandling til dem, der har et egentligt behandlingskrævende alkoholproblem, evt. i kombination med alkohol.

Formål og virkning

Formålet er at forebygge recidiv, altså at bilister kører spirituskørsel igen og igen. Når politiet har fat i en person med et alkoholproblem via kontrol eller pga. en ulykke, er det en oplagt mulighed for at få personen vurderet for alkoholfhængighed og tilbyde behandling til dem, der har brug for det. Det sker ikke i dag, hvilket er ærgerligt, da hurtig hjælp er mest effektiv.

Effekt og potentiale

Internationale studier viser, at behandlingsforløb for spritbilister kan forebygge recidivisme. Effekten afhænger dog af udformningen og indholdet af forløbet samt den sociale kontekst.

Wells Parker et al. (1995) konkluderer, at recidivismen er 7-9 % lavere for personer, som har gennemgået et behandlingsforløb end for førere, der har fået almindelige straffe - fx fratagelse af kørekortet eller en bøde.

Transportøkonomisk Institut (TØI) peger ligeledes på, at et behandlingsforløb reducerer recidivismen for spritbilister, men finder samtidig, at effekten forsvinder over tid.

Besparelse og investering

Behandlingstilbud til spritbilister har potentiale til at reducere spritkørsel, men den præcise effekt er dog vanskelig at vurdere.

Behandlingsforløbenes omkostninger varierer i forhold til dybden og bredden af tilbuddet, men de kan evt. kobles på allerede eksisterende behandlingsforløb for at reducere omkostningerne.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Transportøkonomisk Institutt, Trafiksikkerhetshåndboken, "Behandling av promilledømte førere".

SWOV Fact Sheet, "Rehabilitation for road users"

Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., & Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions drink/drive offences

SUPREME (2007)." Summary of Publication of best-practices in EU-member states plus Switzerland and Norway. Thematic report: Rehabilitation and diagnostics". Directorate for Transport and Energy (TREN), European Commission, Brussels.

1.15. Udbredelse af screeningsalkometre.

Fokusområde: 2 og 9.

Beskrivelse

Et screeningsalkometer er et instrument, der på meget kort tid (ca. 10 -20 sekunder) kan bruges til at konstatere, om en trafikant har indtaget alkohol. Det fungerer ved, at trafikanten puster i en tragt, som opfanger udåndingsluften. Screeningsalkometret viser ikke den nøjagtige promille, men alene, om testen er positiv eller negativ. Screeningsalkometret er meget effektivt som redskab til at afgøre, om trafikanten bør testes yderligere og få promillen præciseret, eller om der ikke er alkohol til stede. Ved at udbrede anvendelsen af screeningsalkometre, vil politiet være i stand til at alkoholteste enhver bilist, som standses. Dette er der i forvejen hjemmel til i færdselslovens § 55.

Formål og virkning

Rigspolitiet har besluttet fremover at have særligt kontrolfokus på såkaldt "Trafikfarlige forseelser". De defineres som sager af trafikfarlig karakter samt sager, der skaber utryghed. Som eksempler på "Trafikfarlig Forseelser" er bl.a. nævnt kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Ved at alkoholteste enhver fører af et køretøj, som bliver standset, vil politiets arbejde med spritkontrol blive effektiviseret og opdagelsesrisikoen – både den reelle og den oplevede - kraftigt forøget. Dette vil øge den præventive effekt og forventeligt bevirke et større antal sigtelser for spirituskørsel.

Uden en øget politikontrol vil virkningen dog blive mindre, idet det er antallet af politikontroller, der afgør, hvor mange spritbilister, der bliver taget. Jo flere spritkontroller, jo flere personer bliver sigtet for spritkørsel.

Effekt og potentiale

Politiet råder i dag over et antal screeningsalkometre, som er fordelt i alle politikredse. Antallet kan udvides således, at alle patruljekøretøjer som udgangspunkt er forsynet med et screeningsalkometer.

Omkostningerne afhænger af markedsprisen på screeningsalkometer, der af en rimelig kvalitet p.t. ligger i størrelsesorden 3000 kr. til 3500 kr. stk. pris.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rigspolitiet

Referencer

Vejdirektoratets statistik, Rigspolitiets statistik, Sikker Trafik og National strategiplan for politiets operative indsats i 2013.

1.16. Screeningsinstrument til narkotikakørsel

Fokusområde: 2 og 9.

Beskrivelse

I Danmark er der nulgrænse for euforiserende stoffer i blodet samt for medicin, der ikke er indtaget i overensstemmelse med lægens recept, jf. § 54, stk. 1.

Politiet har hjemmel til at teste alle trafikanter for indtagelse af euforiserende stoffer og ulovlig medicin. Dette kan ske ved bl.a. at undersøge trafikantens øjne (ved hjælp af metoden "Tegn og symptomer") eller ved at tage en sved- eller spytp prøve.

Politiet har siden indførelsen af nulgrænsen i 2007 hovedsageligt anvendt metoden "Tegn og symptomer" til at påvise indtag af euforiserende stoffer, da de kemiske tests til analyse af spyt og sved har været under stadig udvikling og forbedring.

Kemiske tests har den fordel, at de er lettere at anvende end "Tegn og symptomer", da disse tests ikke kræver så meget øvelse at bruge. De vil derfor kunne effektivisere kontrollen væsentligt, og der køres i øjeblikket et pilotprojekt med henblik på at indføre et narkometer.

De seneste år er de kemiske tests blevet kraftigt forbedret. Det drejer sig om test til analyse af spytp prøver, populært kaldet "narkometer". Narkometret er et særdeles effektivt redskab til at konstatere om en trafikant har indtaget ulovlige stoffer. Det kan bruges alene eller i kombination med metoden "Tegn og symptomer". En positiv test giver et godt grundlag for at sende trafikanten videre til blodprøve, som gælder som bevis.

Dansk politi råder i dag (2013) over i alt tre af denne type screeningsinstrumenter, og de foreløbige resultater med brug af narkometeret har været meget lovende.

Formål og virkning

Rigspolitiet har besluttet fremover at have særligt kontrolfokus på såkaldt "Trafikfarlige forseelser". De defineres som sager af trafikfarlig karakter samt sager, der skaber utryghed. Som eksempler på "Trafikfarlig Forseelser" kan nævnes kørsel i narkopåvirket tilstand.

Anvendelsen på landsplan, herunder ved vejsidekontroller, vil sende et signal om en forhøjet risiko for at blive pågrebet i anvendelsen af euforiserende stoffer. Screeningsinstrumentet vil kunne reducere risikoen for fejlskøn og vil på stedet kunne klarlægge omfanget af stoffer over bagatelgrænsen i blodet.

Effekt og potentiale

I 2011 var trafikanternes påvirkning af alkohol, narkotika og/eller medicin af signifikant betydning i en fjerdedel af alle dødsulykker i trafikken. Mens alkoholpåvirkning var langt den hyppigste årsag, fik alene 14 personer målt påvirkning af narkotika og/eller medicin. Der må påregnes en vis usikkerhed, da det ikke er givet, at måling af narkotika og/eller medicin har indgået i efterforskningen.

Der er i perioden 1. januar 2010 – 21. december 2011 registreret i alt 2719 anmeldelser af førere af køretøjer for påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer. Der er ikke ført statistik over hvor mange sigtede, der efterfølgende er blevet dømt.

Besparelse og investering

En implementering af screeningsinstrumenter i alle politikredse forventes at øge den præventive effekt og medføre et større antal sigtelser.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rigspolitiet

1.17. Brugen af ATK intensiveres

Fokusområde: 1.

Beskrivelse

Automatisk trafikkontrol – ATK – er en samlebetegnelse for hastighedskontroller ved anvendelse af automatisk registreringsudstyr. I mere end 10 år er der anvendt fotovogne til gennemførelse af ATK i Danmark. Det eksisterende system benævnes mobil-ATK, idet fotovognene flyttes rundt mellem på forhånd udvalgte lokaliteter i vejnettet, hvor der på baggrund af fotoregistrering udstedes bøder til trafikanter, der overskrider hastighedsgrænsen. Mobil-ATK kan i Danmark suppleres med to andre typer af ATK:

Punkt-ATK, hvor hastighedsoverskridelser dokumenteres med et fastmonteret kamera, som måler bilernes hastighed i et bestemt snit på vejen typisk ved hjælp af nedfræsede spoler i vejen. Er hastigheden for høj, fotograferes køretøj og fører. Punkt-ATK er siden 1988 introduceret i flere europæiske lande, herunder Sverige, Finland, England, Holland, Belgien og Frankrig. Effektstudier har vist gode sikkerhedsmæssige effekter af systemet, og i 2009 udførte man et forsøg med denne type ATK i Danmark. Stræknings-ATK, hvor hastighedsoverskridelser dokumenteres ved, at køretøjerne via kamera og nummerpladegenkendelse registreres i mindst to snit på vejnettet. Registreringerne tidsstemples og på baggrund af køretiden estimeres trafikanternes middelstrækningshastighed mellem snittene. I tilfælde hvor trafikantens middelstrækningshastighed overstiger hastighedsgrænsen udstedes en bøde til den pågældende trafikant. Systemet er bl.a. indført i Storbritannien, Tjekkiet, Australien og Italien.

Udover selve registreringsmåden adskiller punkt-ATK og stræknings-ATK sig fra mobil-ATK derved, at det er synligt for trafikanterne, at der gennemføres ATK på lokaliteterne. Oplysninger om hvilke lokaliteter, der er omfattet af mobil-ATK er tilgængelige på internettet, men der findes ikke oplysninger om hvornår eller med hvilken frekvens, der gennemføres kontrol på lokaliteterne.

Formål og virkning

Alle 3 ATK-systemer har til formål at begrænse køretøjers hastigheder og forebygge overtrædelser af hastighedsgrænserne, således at såvel uhelds- som skadesrisikoen nedbringes.

Med indførelse af punkt-ATK og stræknings-ATK er det principielt muligt at registrere alle hastighedsovertrædelser på de dele af vejnettet, som kontrollerne omfatter. Imidlertid viser erfaringer fra England og Danmark, at administrations- og behandlingsarbejdet ved en kontinuert kontrol er så

omfattende, at det kan være hensigtsmæssigt kun at lade systemerne være aktive i udvalgte, men alternerende tidspunkter på døgnet og ugen. For de enkelte bilister vil det ikke være muligt at se, hvornår systemerne er aktive. På den måde vil risikoen for at modtage en bøde ved hastighedsoverskridelser for den enkelte fører altid opfattes som ens.

Tiltagene er særligt relevante på steder eller strækninger, hvor der ønskes en hastighedsnedsættelse. Det være sig på lokaliteter, hvor der er observeret mange hastighedsrelaterede uheld, eller hvor hastighedsniveauet ligger over hastighedsgrænsen.

For de to systemer er der forskel på, hvor de vil være relevante af anvende:

Punkt-ATK kan med fordel implementeres på lokaliteter, hvor en lokal hastighedsreduktion er ønskelig. Det kan for eksempel være i og omkring kryds, ved skoler samt afgrænsede lokaliteter med høje uhelds- og skadesforekomster. Punkt-ATK egner sig ydermere bedre til en implementering i byområde end strækings-ATK.

Strækings-ATK kan med fordel anvendes hvor der ønskes en hastighedsnedsættelse over en længere sammenhængende vejstrækning. Det kan f.eks. være på motorveje eller på landeveje med få større kryds og uden varierende hastighedsgrænser.

På vejstrækninger i åbent land tegner det sikkerhedsmæssige potentiale størst for strækings-ATK. En evaluering af effekterne af at overgå fra punkt-ATK til strækings-ATK på en strækning i Storbritannien viser således, at der sker yderligere reduktioner i hastighedsniveauet, når punkt-ATK erstattes af strækings-ATK (Brassøe et al., 2012).

Effekt og potentiale

Der foreligger flere studier, der viser, at etablering af punkt-ATK har en positiv trafiksikkerhedsmæssig effekt. I 2009 og 2010 blev der gennemført forsøg på punkt-ATK på udvalgte strækninger i Danmark. Forsøgene dokumenterer den positive sikkerhedsmæssige effekt ved punkt-ATK, idet middelhastighederne, 85 % fraktilen, hastighedsspredningen og andelen af trafikanter, der overtræder hastighedsgrænsen, falder ved indførelse af punkt-ATK.

Middelhastigheden reduceres med i størrelsesordenen 10-15 %. Begrænsningen ved punkt-ATK ligger i, at effekten på trafikanternes hastighed og dermed punkt-ATKs sikkerhedsmæssige effekt begrænser sig til området umiddelbart omkring standen. I to konkrete tilfælde viser det danske forsøg, at effekten på hastigheden stort set er ophørt 500 meter efter passage af kamerastanden (Hels et al., 2010).

Evalueringer af stræknings-ATK viser mindre procentuelle nedgange i hastighedsniveauet, 7,5 % i middelhastigheden, men til gengæld afspejler undersøgelserne, at implementeringen af stræknings-ATK slår igennem på hastighedsniveauet på hele den vejstrækning, som kontrollen omfatter (Ragnøy, 2011; Brassøe et al., 2012). I Storbritannien er der implementeret stræknings-ATK på sammenhængende vejstrækninger på over 70 km længde. Stræknings-ATK har den begrænsning, at det ikke egner sig til implementering på lokaliteter med mange tilsluttende veje, idet effekten da er betinget af, at der etableres kamerastandere ved hver af de tilsluttende veje.

Der er – som nævnt – god dokumentation for effekten af de tre typer af ATK – både på hastighederne og på ulykker. Den samlede effekt af ATK afhænger bl.a. af i hvilket omfang ATK indføres, og hvilke kriterier der lægges til grund for udvælgelsen af ATK-lokaliteter (tryghed eller sikkerhed).

Man kan yderligere forestille sig, at en stor udbredelse af ATK vil bidrage til et generelt fald i hastighedsovertrædelserne, idet der er en veldokumenteret sammenhæng mellem opdagelsessandsynligheden og omfanget af hastighedsovertrædelser.

Besparelse og investering

DTU transport har i en undersøgelse fra 2010 (Hels et al., DTU, 2010) vurderet, at der er rimelig samfundsøkonomi i ATK, idet værdien af de sparede uheld overstiger omkostningerne. Undersøgelsen er primært baseret på danske erfaringer. Det skal tilføjes, at ATK sandsynligvis rummer et potentiale for besparelser hos politiet, hvis det erstatter traditionelle hastighedsmålinger på lokaliteter og strækninger, hvor det i dag er meget mandskabskrævende at gennemføre hastighedsmålinger. Det drejer sig eksempelvis om motorvejsstrækninger, hvor det er vanskeligt at gennemføre laserkontroller, og hvor man derfor ofte foretager hastighedskontrol i civile biler med kamera.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet, Transportministeriet/Vejdirektoratet

Forfatter

Sikkerhedsafdelingen, Vejdirektoratet

Referencer

Brassøe, B., Johansen, J. W., Madsen, J. C. O. og Lahrman, H., 2012, Sikkerhedsmæssig effekt af strækningshastighedskontrol i Storbritannien,

Udvalgte Artikler fra Trafikdage på Aalborg Uni-versitet,
http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers11/12_BoBrasoe.pdf
Hels, T., Kristensen, N. B., Carstensen, G., Bernhoft, I. M. og Hakamies-
Blomqvist, L., 2010, Automatisk hastighedskontrol – vurdering af
trafiksikkerhed og samfundsøkonomi, DTU Transport
Ragnøy, A., 2011, Streknings-ATK: Resultat av evaluering, VD rapport 2011:2625,
Statens Vegvesen

1.18. Lovkrav om refleksvest i biler

Fokusområder: 1 og 5.

Beskrivelse

Et lovkrav om refleksvest i biler forbedrer sikkerheden for fodgængere, som fx er havareret i bil og derfor færdes i vejkanten. Det er generelt et stadigt behov for udbredelse af reflekser i trafikken, hvilket dette tiltag bidrager til at realisere.

Formål og virkning

Formålet er at udbrede brugen af reflekser og sætte fokus på synlighed i trafikken.

Effekt og potentiale

Transportøkonomisk Institut peger på, at fodgængere reducerer risikoen for at blive påkørt i mørke med ca. 85 %, hvis de bruger reflekser. I mange lande er det også lovpligtigt at have refleksvest i bilen, fx Tyskland, så fx en ulykke eller motorstop ikke genererer (yderligere) personskader, når føreren eller andre personer er nødsaget til at færdes i vejkanten.

Besparelse og investering

Hvert år bliver fodgængere dræbt eller kommer alvorligt til skade, når de færdes i vejkanten. Det er vanskeligt at dokumentere hvor mange af disse personskader, som skyldes, at en fodgængers køretøj har været involveret i en ulykke eller lign. Det er derfor ikke muligt at sandsynliggøre den præcise besparelse i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede ved indførelse af et lovkrav om refleksvest i biler.

Et lovkrav er imidlertid et relativt enkelt og billigt tiltag at gennemføre, som bidrager til at skabe sikrere rammer omkring uheldsteder eller andre situationer, hvor føreren og/eller passagerer er nødsaget til at færdes i vejkanten.

Ansvarlig for gennemførelse

Justitsministeriet

Forfatter

Rådet for Sikker Trafik

Referencer

Transportøkonomisk Institut, Trafiksikkerhedshåndboken, "Reflekterende materialer og vernetøj"