

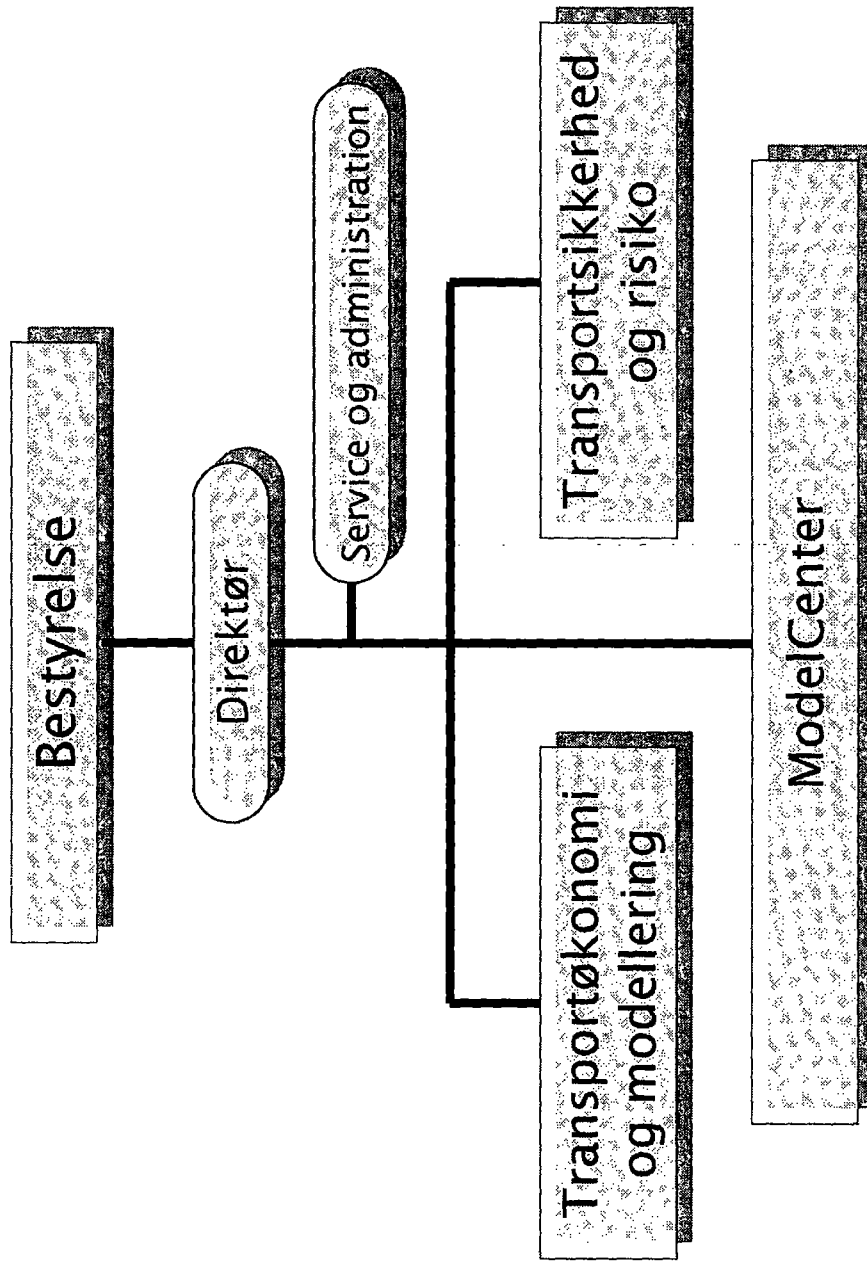
Danmarks TransportForsknings strategi 2005-2009

Trafikudvalget 7. december 2005

DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



DTF's organisering i dag



Nøgletal for Danmarks TransportForskning³

- ✓ Oprettet i 2000
- ✓ Knap 30 ansatte, 20 forskningsårsværk
- ✓ Basisbevilling på 15,5 mio. DKK
- ✓ Budget ca. 23 mio. DKK i 2005;
 - dvs. ca. 1/3 eksternt finansierede projekter
 - TEM, EU, Forskningsrådene, Justitsministeriet
- ✓ Gennemsnitligt overhead ca. 100%
- ✓ Eksterne projekter kræver egen medfinansiering



”Viden om mobilitet
der skaber værdi”

Vækst via knopskydning

Strategien – Ide og mission

5

- ✓ Relevans-kriteriet: Nyttig for aftagerne
 - Høj kvalitet
 - Uafhængighed og troværdighed
 - Anvendelighed
 - Klart samfundsmæssigt sigte
- ✓ Aftagere: Primært nationale myndigheder, men også ...
 - Perspektivet: Samfundets interesser

"at producere og formidle relevant forskningsbaseret viden, der styrker grundlaget for [redacted] og derigennem bidrage til at transportsektoren samlet set skaber størst mulig [redacted]."

- ⇒ Hvor skal vi investere?
- ⇒ Hvordan skal vi regulere transportsektoren?

Visionen

6

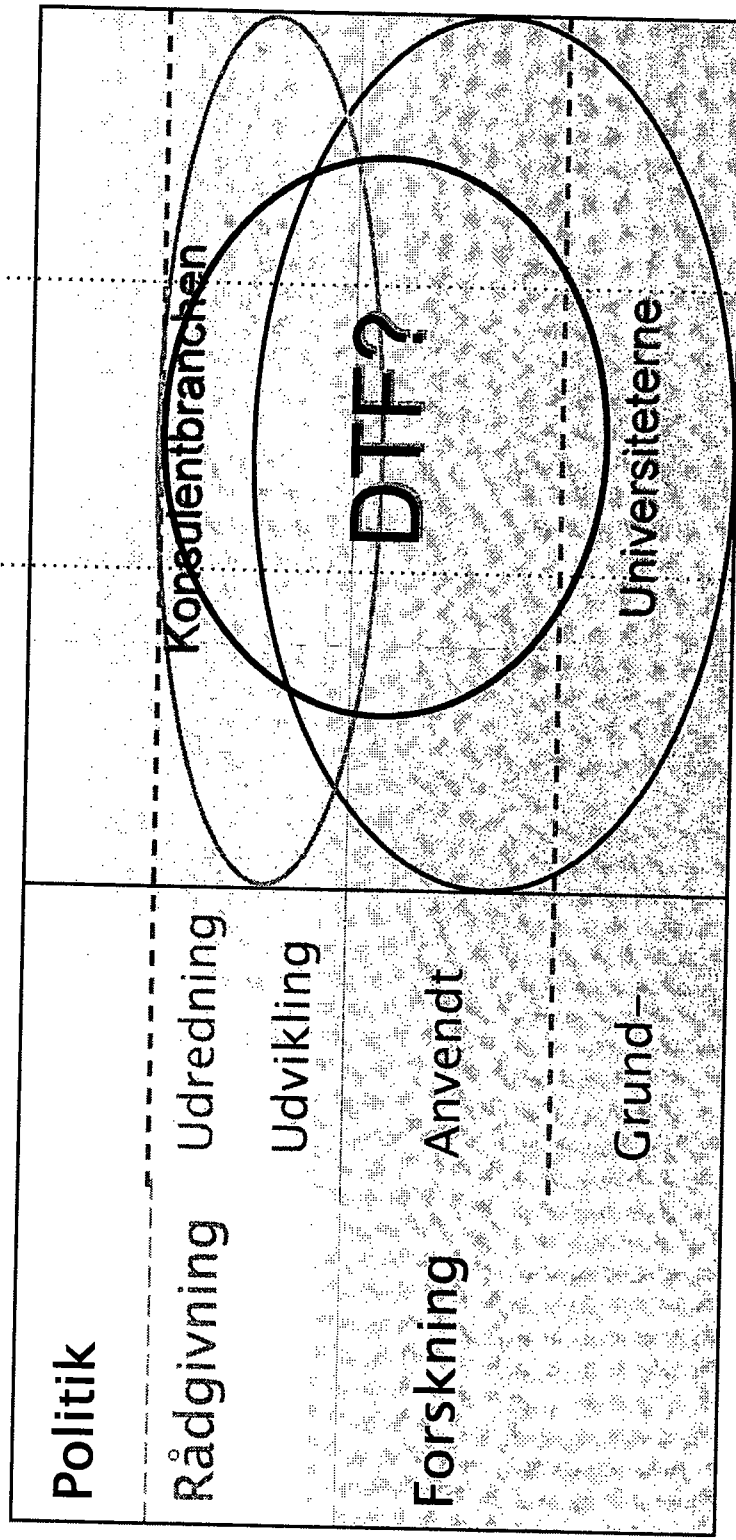
1. DTF er det førende center for transportforskning i Danmark.
2. Vi leverer uafhængig og troværdig forskning og forskningsbaseret rådgivning af høj international kvalitet.
3. Vi har en bred viden om transport og samfund med internationalt anerkendte spidskompetencer på udvalgte områder, der gør os til en attraktiv samarbejdspartner internationalt så vel som i Danmark.
4. Vi prioriterer vores forskningsindsats i dialog med aftagerne.
5. Vi leverer anvendelige analyser med et klart samfundsmæssigt sigte.
6. Vi kommunikerer vores resultater klart men nuanceret, og henvendt til såvel specialister som offentligheden med resultaternes relevans for målgruppen for øje.
7. Vi deltager i uddannelsen af forskere og undervisningen på kandidatuddannelserne inden for vores kernekompetencer.
8. Vi tilstræber en effektiv udnyttelse af vores ressourcer gennem løbende udvikling af vores organisationsform og styringsværktøjer til vores aktuelle behov.



Mellem Scylla og Carybdis ...

7

Trafikkens effekter Transport-sektoren Andre sektorer



Vækst!

8

- › Instituttet er for lille
 - Bredde
 - Robust dækning inden for fagfelter
 - Synergi mellem fagfelter
 - Stordriftsfordele i drift og administration
- › På lang sigt: 50% af instituttets forsknings- og udredningsaktiviteter eksternt finansierede
 - ≈ + ca. 12 årsværk mere end i dag
 - med forventet (uændret) basisbevilling
- › Realistisk vækstrate: 1 (måske 2) medarbejdere pr. år
- › Samarbejde:
 - Konsortiedannelse
 - Koordinering og arbejdsdeling
- › Styrket formidlingsindsats



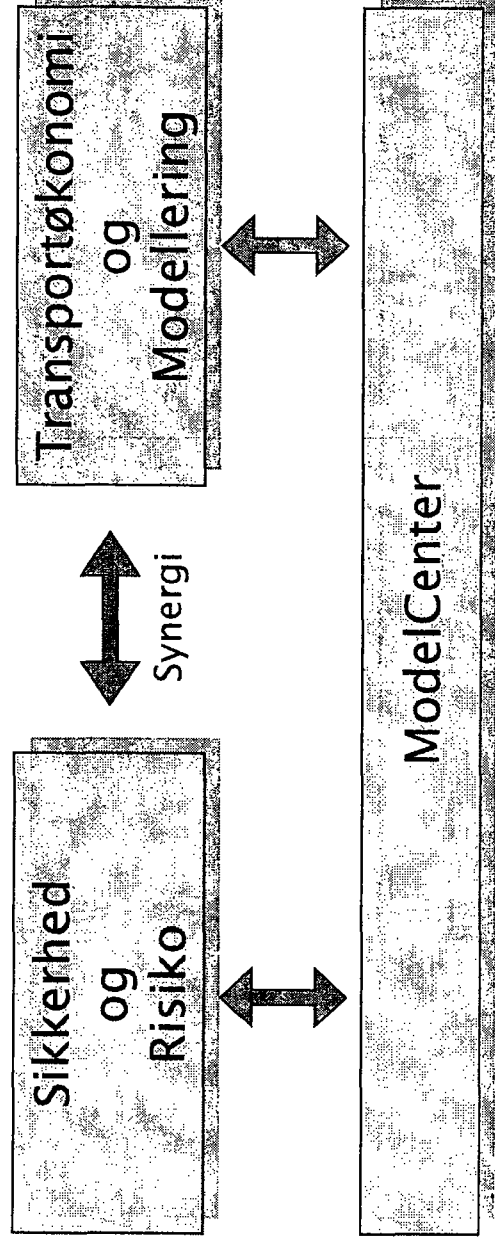
Strukturering

- Forskningsområder: Overordnet organisering
- Temaer: Det faglige fokus for områderne
 - af hensyn til synergi og kompetenceopbygning
 - 3 hhv. 4 for hvert område
 - DTF ser det som sin rolle at påtage sig opgaver vedrørende temaerne
- Indsatsområder: prioriterede problemstillinger
 - 7 hh. 8 per område
 - Retningsgivende for hvor DTF aktivt vil prioritere de ekspansive kræfter i projektudvikling og kompetenceopbygning



Fortsat to områder

- > Vækst via "knopskydning"
 - i forlængelse af eksisterende kompetencer og emner



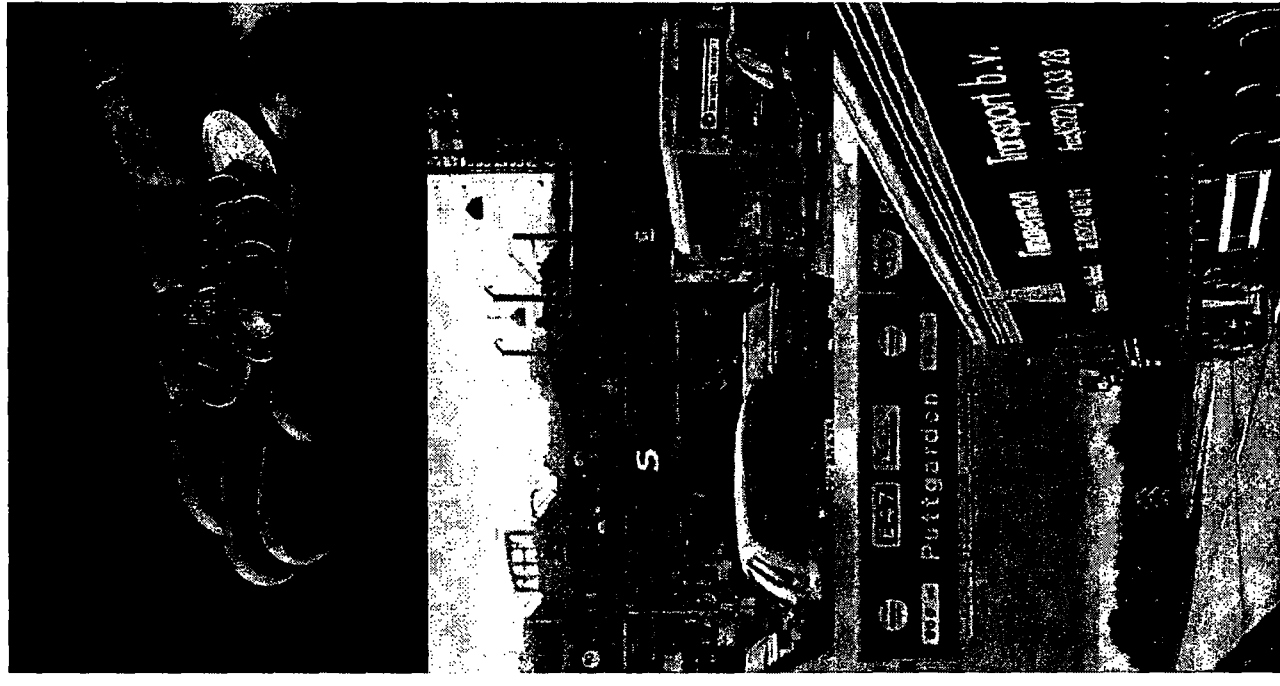
- > Koncentrere kræfterne om fortsat opbygning og konsolidering af eksisterende områder
 - i lyset af finansieringsmuligheder og DTFs størrelse
- > Med mindre ...

Økonomi og modellering

- temaer

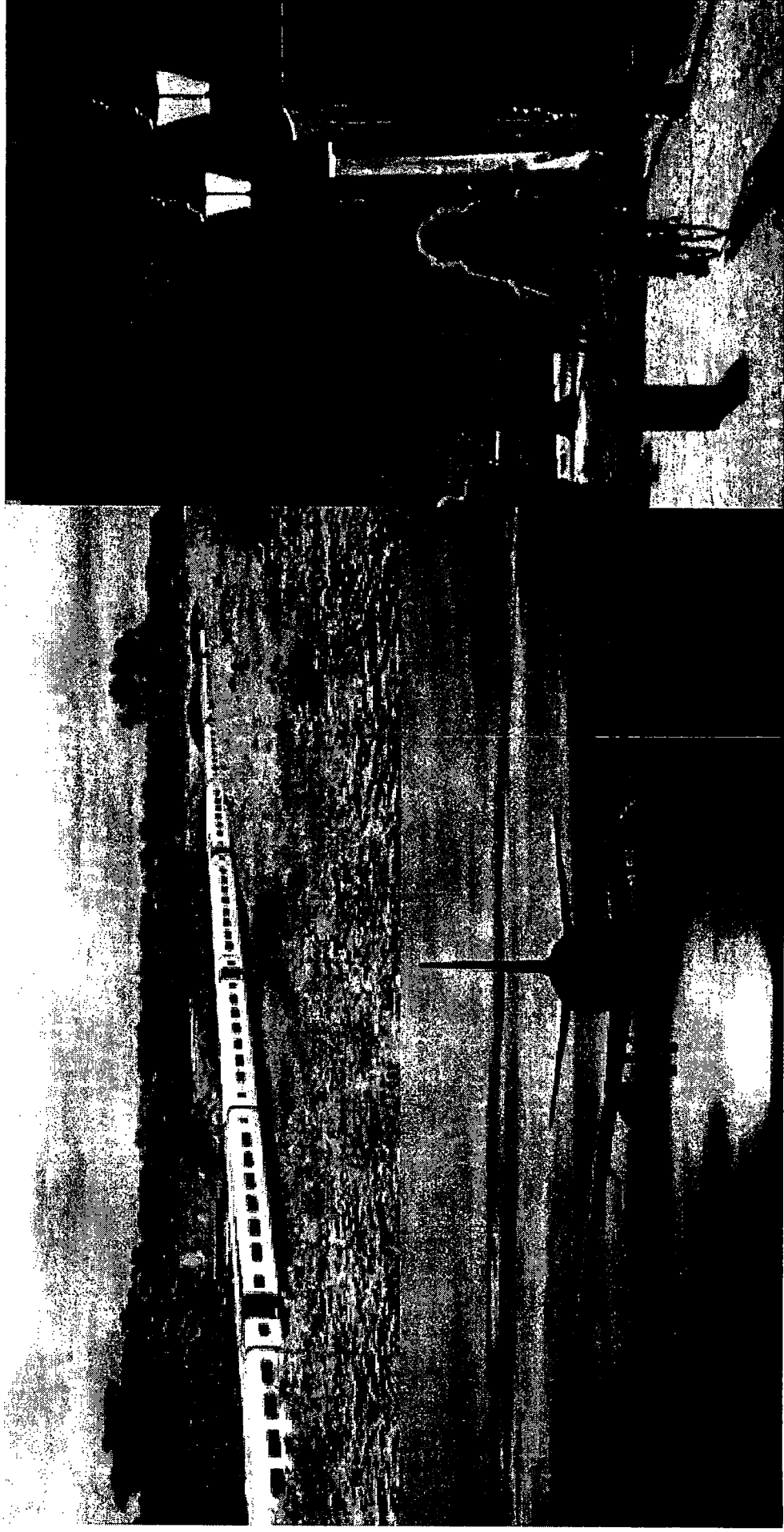
- › Samfundsøkonomi
- › Persontransportmodellering
- › Godstransportmodellering

8 indsatsområder



Bæredygtig transport og trafikvækstens drivkræfter

12



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Modellering af national og international godstrafik

13



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Persontrafikmodellering og aktivitetsbaseret transportefterspørgsel

14



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Værdisætning af rejsetid og miljøeffekter i⁵ samfundsøkonomiske vurderinger



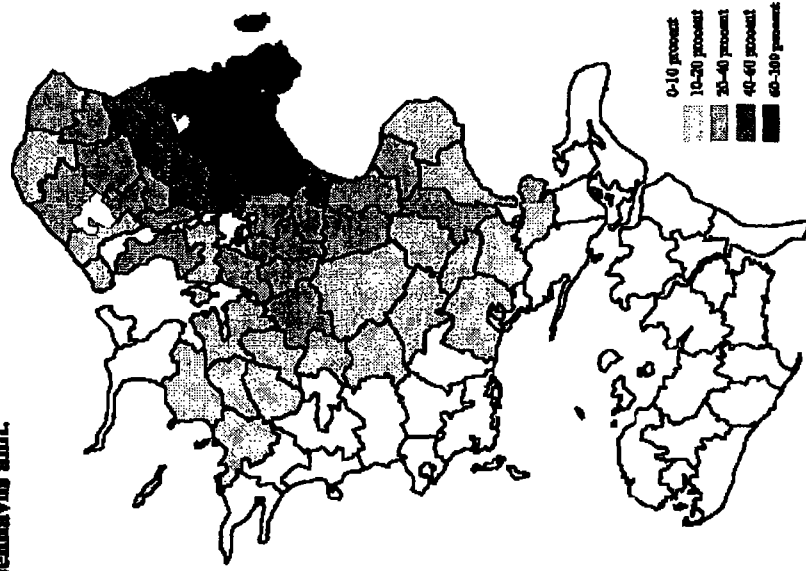
DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Fordelingsevirkninger af transportpolitiske beslutninger

16

Figur 4.12. Andel af arbejdstyrken med arbejdssted i Københavns og Frederiksberg Kommuner samt i Københavns amt.



Afgiftsstrukturens påvirkning af transportadfærden

17

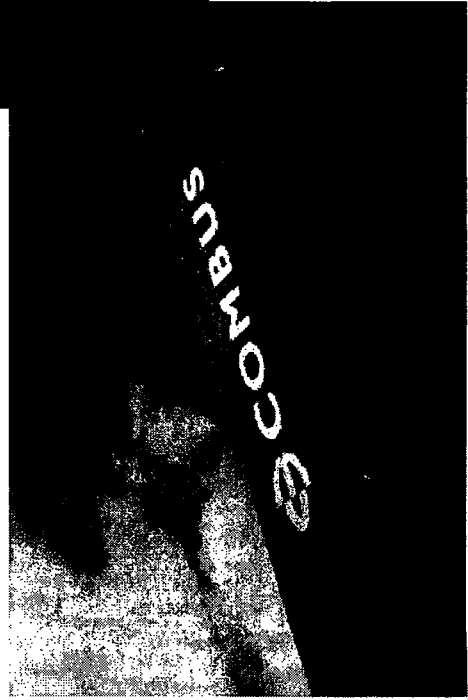
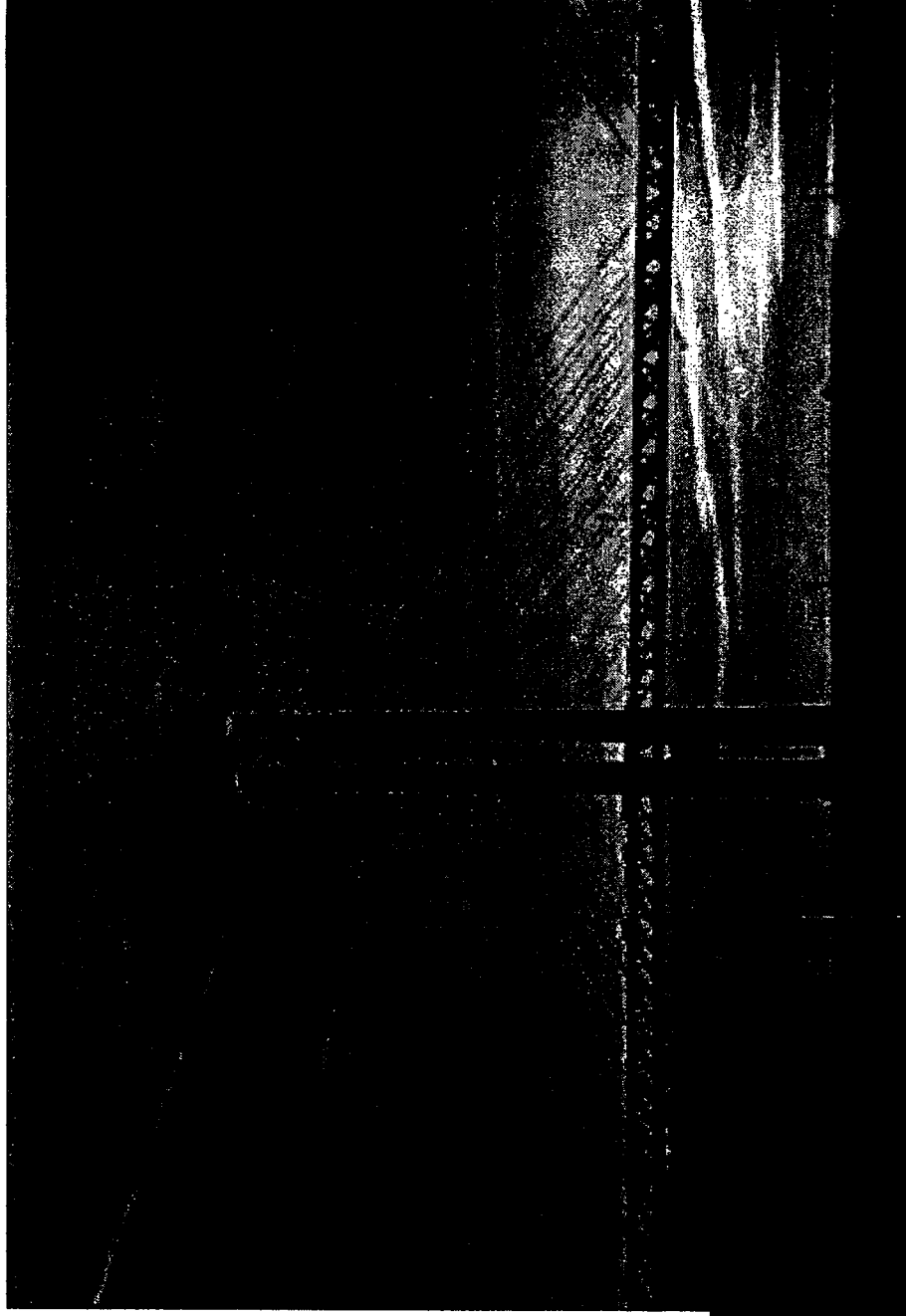


DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Nye organisationsformer i transport- sektoren og offentligt-privat samarbejde

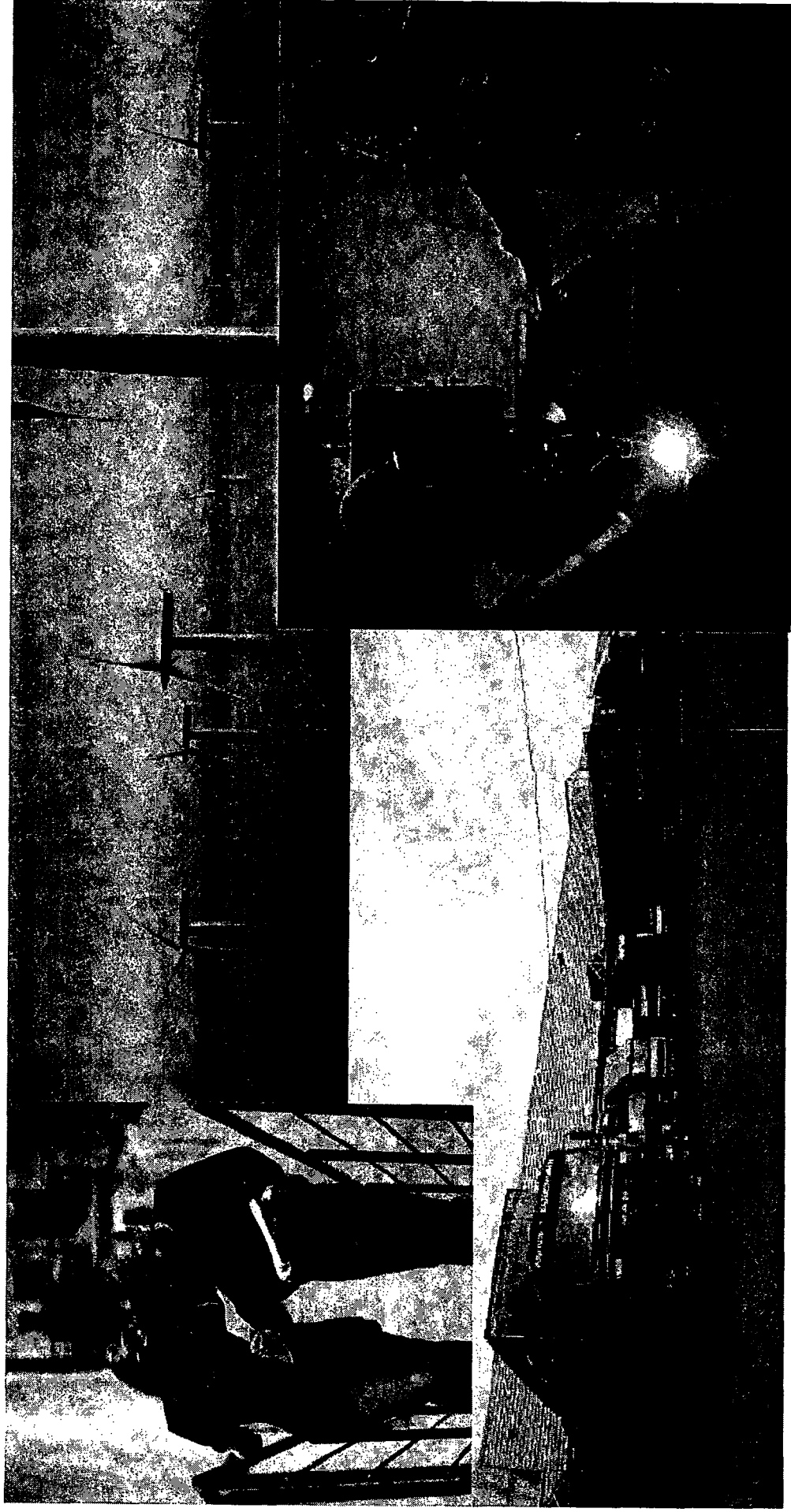
18



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Transportsektorens samspil med de ¹⁹ øvrige økonomiske sektorer



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Sikkerhed og Risiko – temaer

20

- › Samspillet mellem trafikant, omgivelser og køretøj
- › Trafikanter adfærd
- › Uheldsudvikling og prioriteringssystemer
- › Jernbanesikkerhed

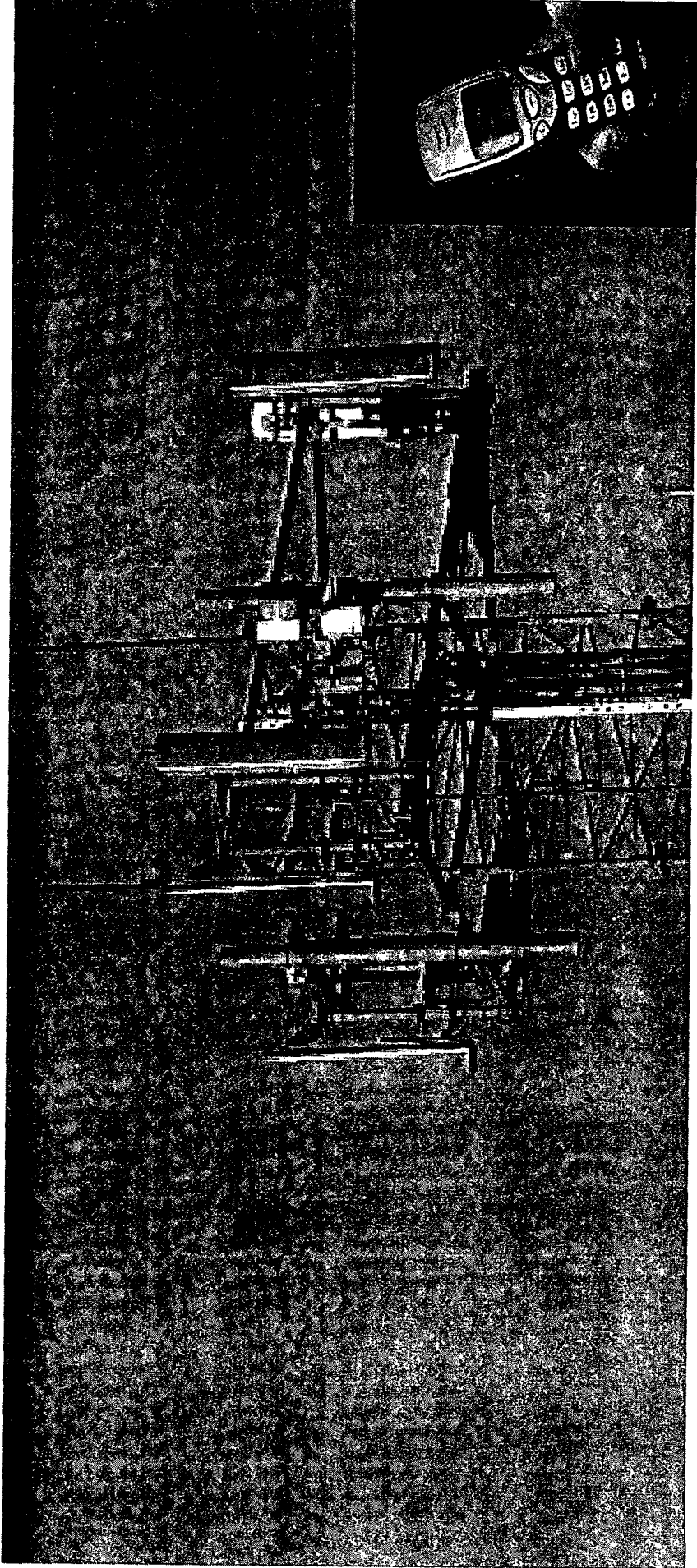
7 indsatsområder



Fastlæggelse af årsager ud fra ulykkes- analyse og metoder til prioritering af indsatser 21



Trafikanter sikrer brug af intelligente trafiksystemer (ITS)

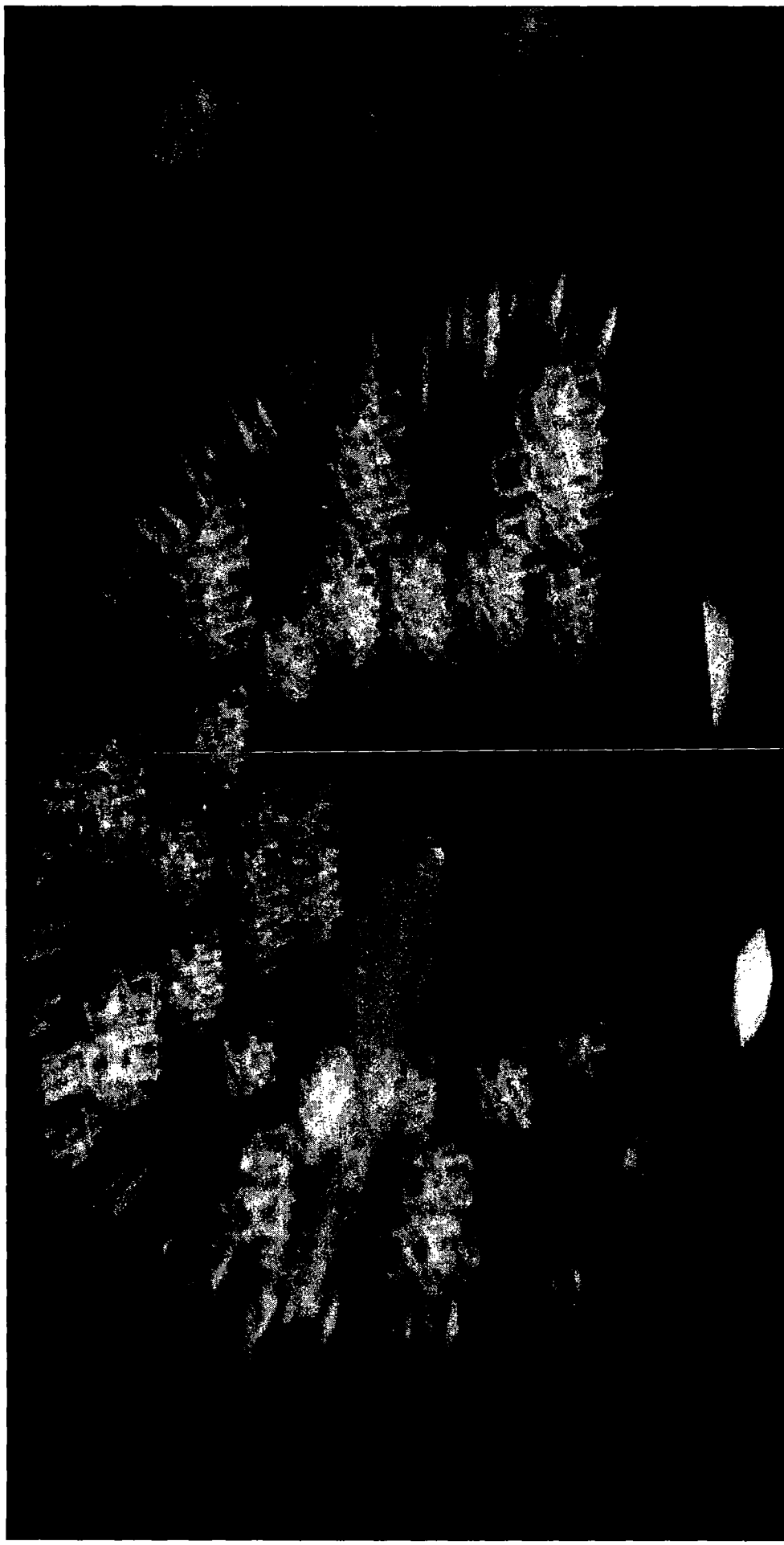


DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Alkohol, narkotika og medicin

– forekomst hos bilister og betydning for trafikikkerheden



Sikker mobilitet for ældre trafikanter

- træning, bedre planlægning af transportsystemet
eller ændring af infrastrukturen

24

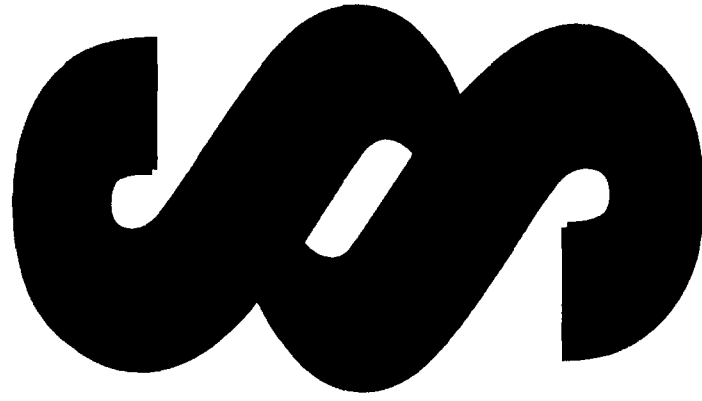


Risikofaktorer hos unge bilister kræver forskellige indsatser



Sikkerhedsstyring via regeldannelse - vej og jernbane

26



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Nye præventive metoder over for højrisikogrupper

27



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



ModelCentret – baggrund

28

- › Hastværk før lukketid
- › Ikke fælles grundlag
- › Én konsulent om hver model
- › Ukoordineret dataindsamling og modeludvikling
- › Behov:⇒
 - Behov for at varetage fællesskabets interesse
 - Koordinere blandt bestillerne
 - Kontinuitet
 - Sikre mest mulig værdi for pengene

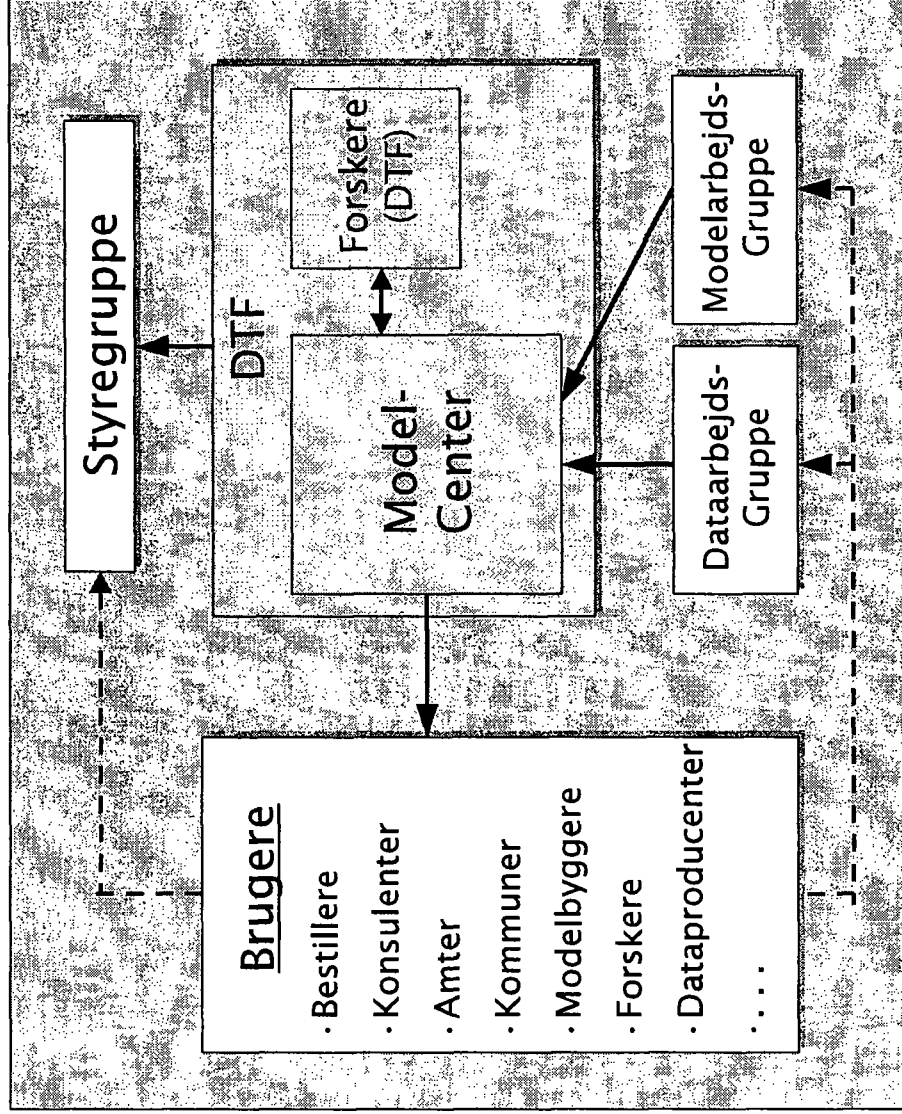


ModelCentret – formål

- ~ *at tilvejebringe datagrundlag for og bidrage til udvikling af trafikmodeller og andre modeller på transportområdet*
 - overblik over eksisterende danske modeller på transportområdet og relevante data, herunder opsamle dokumentationsmateriale;
 - at bidrage til at fremme dialogen om modeludvikling på transportområdet i Danmark;
 - at rådgive brugerne i forbindelse med fremtidige dataindsamlinger med henblik på koordinering og harmonisering, så data kan udnyttes bedre; og
 - at være vært for data og udvalgte modeller.



ModelCentret - organisering



Trafiksikkerhed på vej

Folketingets Trafikudvalg
7. December 2005

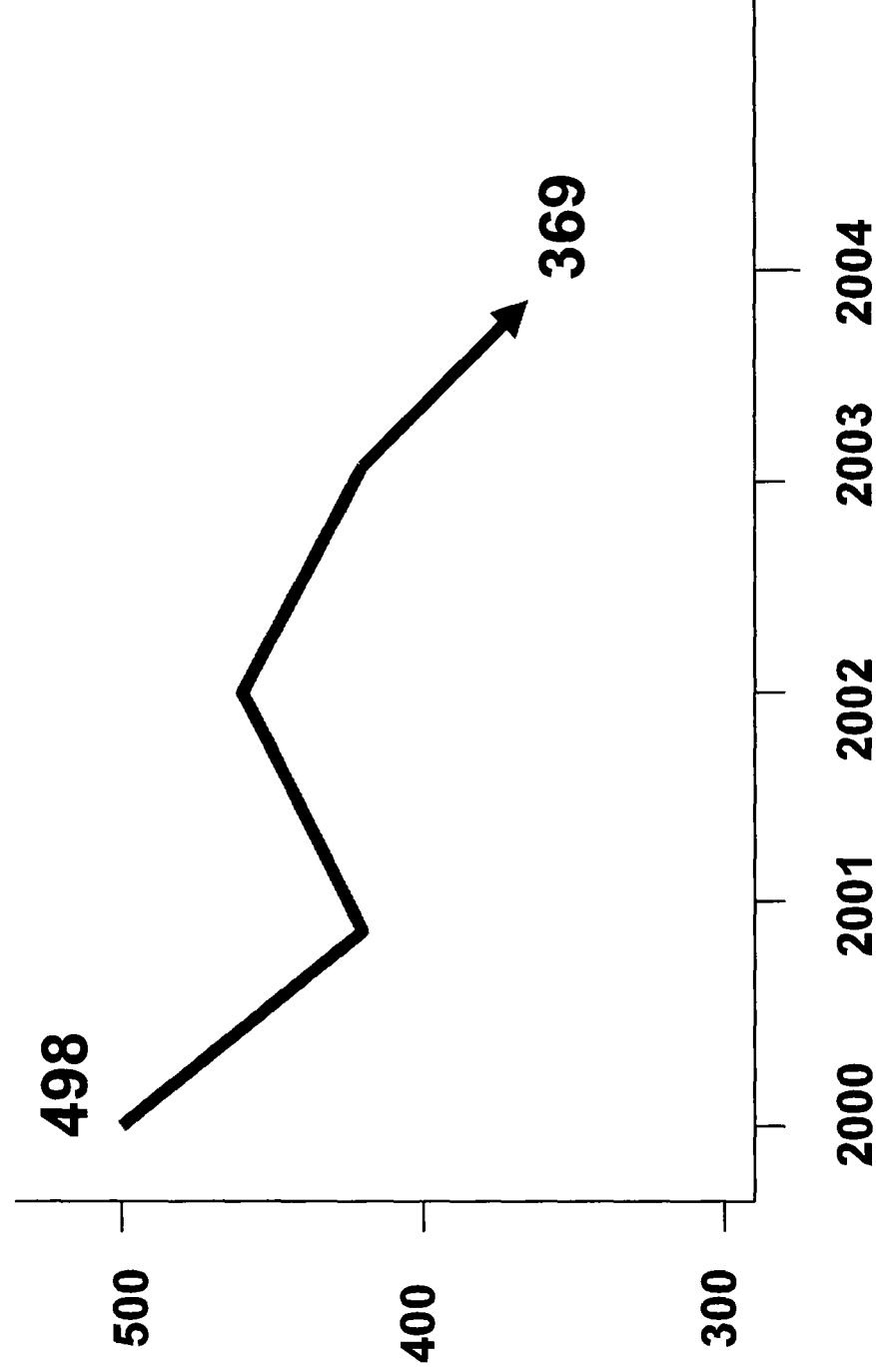
Mette Møller mm@dtf.dk

Sikkerhed og Risiko
Danmarks TransportForskning

DANMARKS TRANSPORTFORSKNING

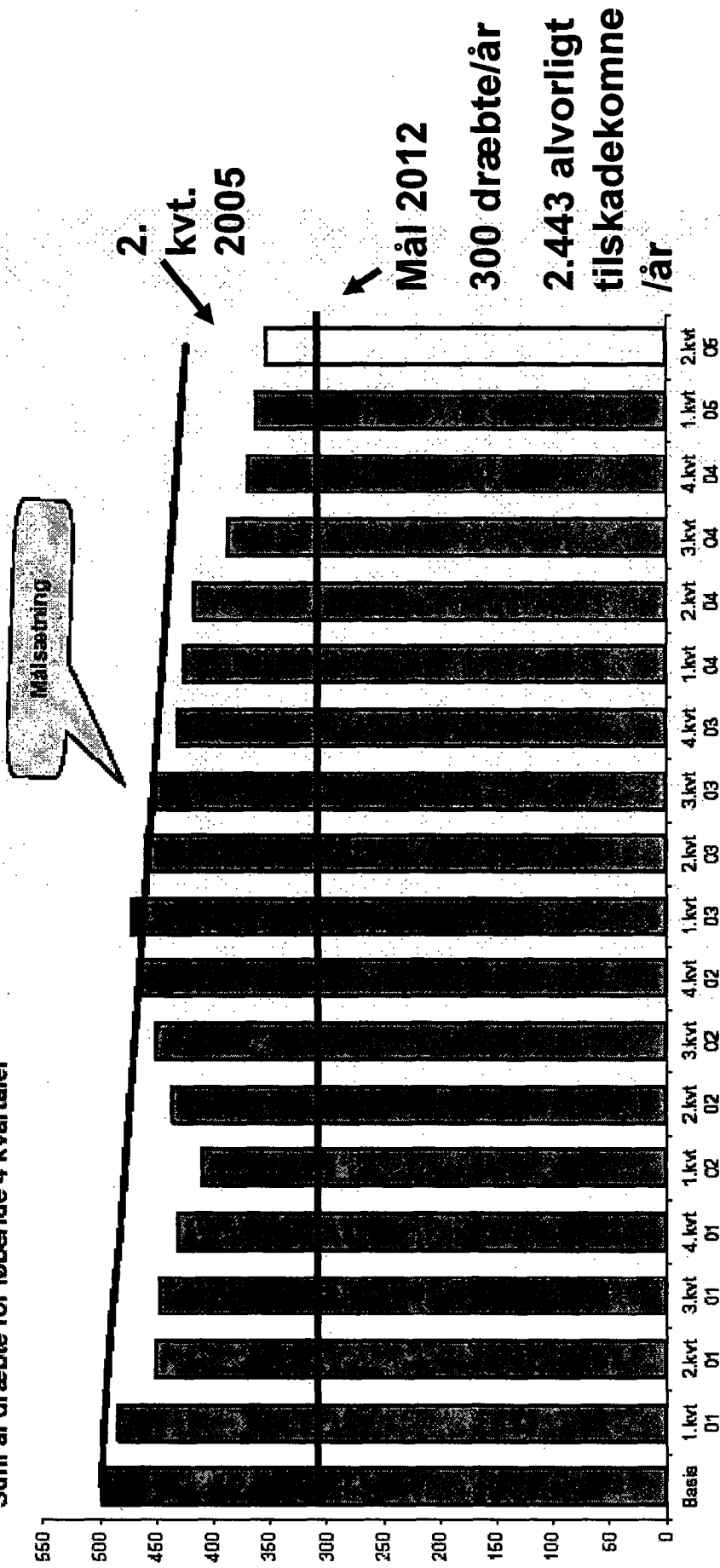


Udvikling i antal trafikdræbte



Hver ulykke er én for meget Trafiksikkerhed starter med dig

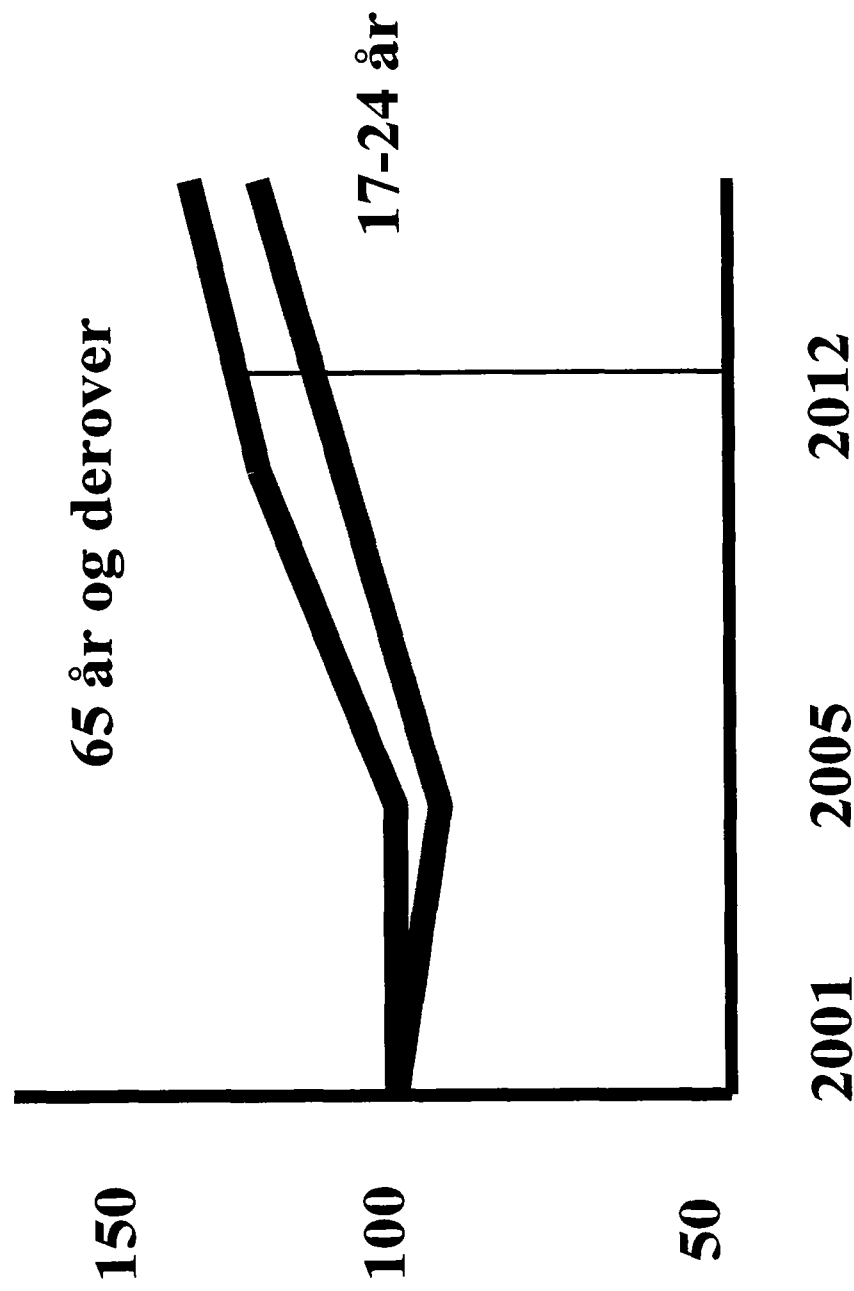
Sum af dræbte for løbende 4 kvartaler



(Hvide søjler angiver perioder, hvor foreløbige tal indgår).



Fremtidens udfordringer - den demografiske udvikling



Fremtidens udfordringer - aldersgrupper

Dræbte og alvorligt tilskadekomne 2001- 2005:

0-6 år ✓ → 37 % under målsætning

7-14 år	→	26 % over målsætning
15-17 år	→	27 % over målsætning
18-19 år	→	6 % over målsætning

20-24 ✓ → 21 % under målsætning
25-64 ✓ → 2 % under målsætning
65+ ✓ → 18 % under målsætning

Fremtidens udfordringer - transportmidler

Dræbte og alvorligt tilskadedekomne 2001 - 2005:

Fodgængere ✓ → 15 % under målsætning

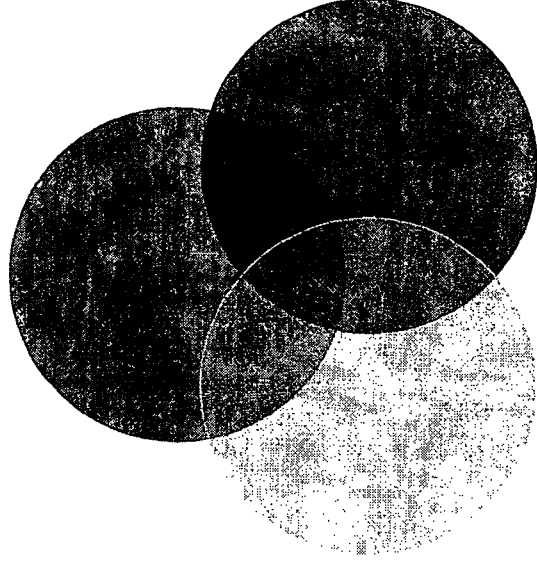
Cyklister	→	3 % over målsætning
Knallert 30	→	60 % over målsætning
Motorcykel	→	10 % over målsætning

Knallert 45 ✓ → 16 % under målsætning
Personbil ✓ → 14 % under målsætning
Lastbil ✓ → 15 % under målsætning



3 indgange til forståelse og forbedring

Trafikanten

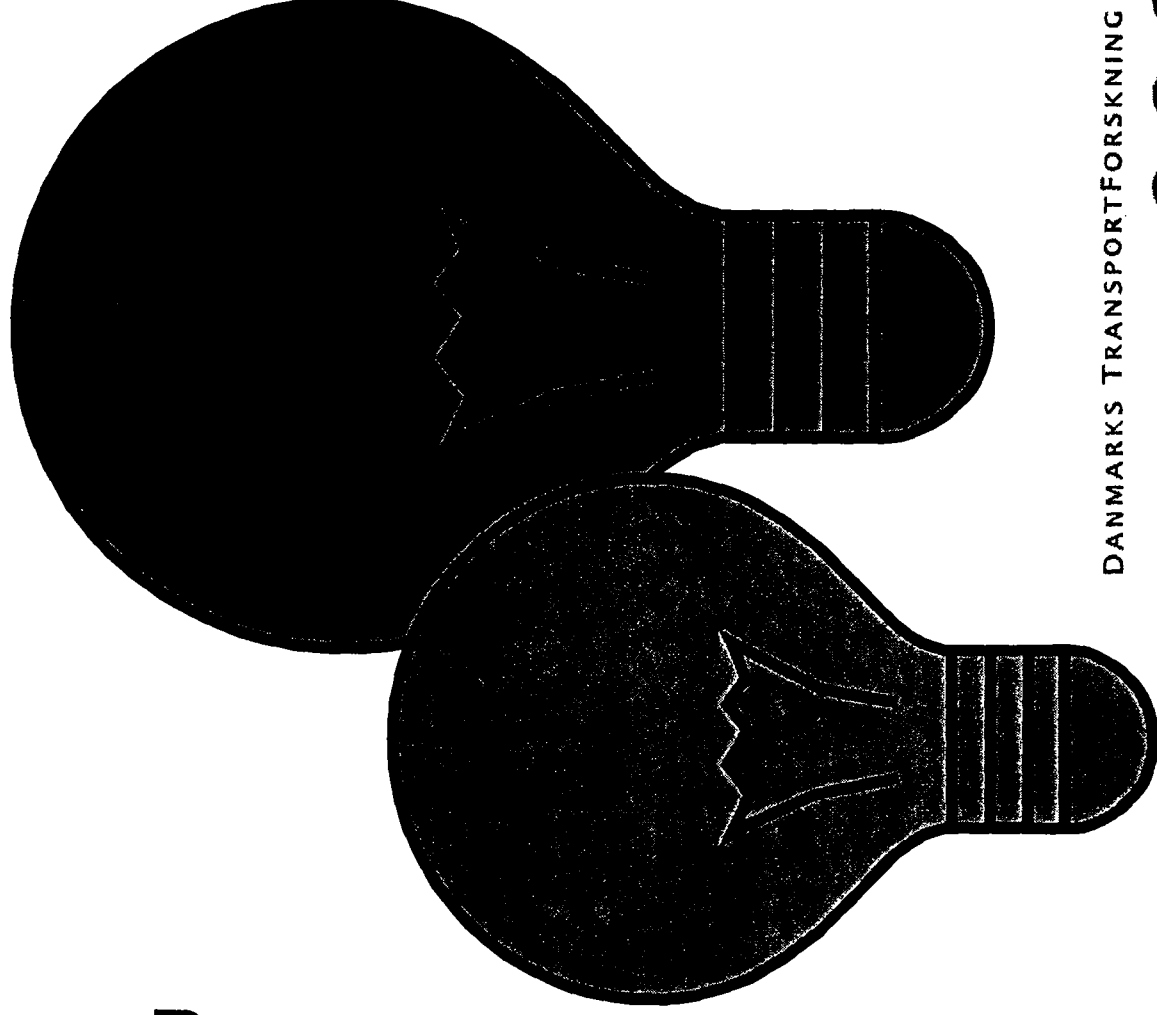
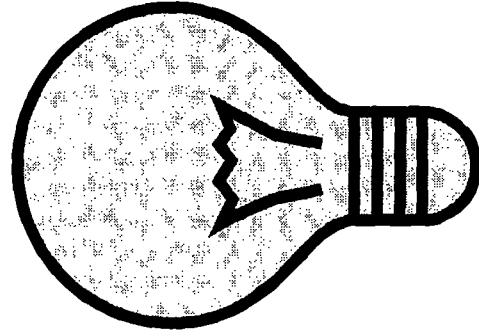


**Vejen &
omgivelserne**

Køretøjet

Køretøjet

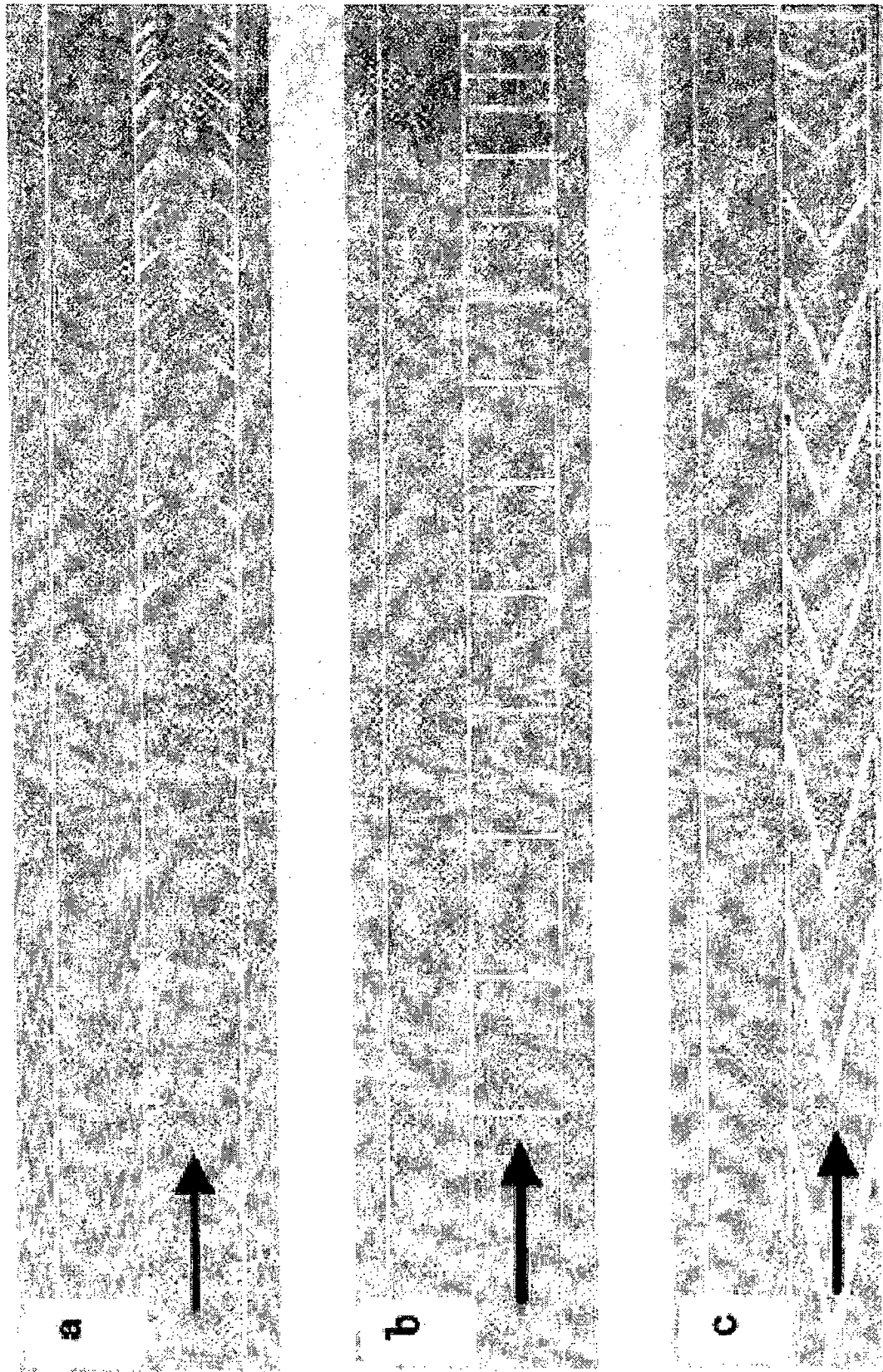
**Intelligent farttilpasning
Antikollisionssystemer
mv.**



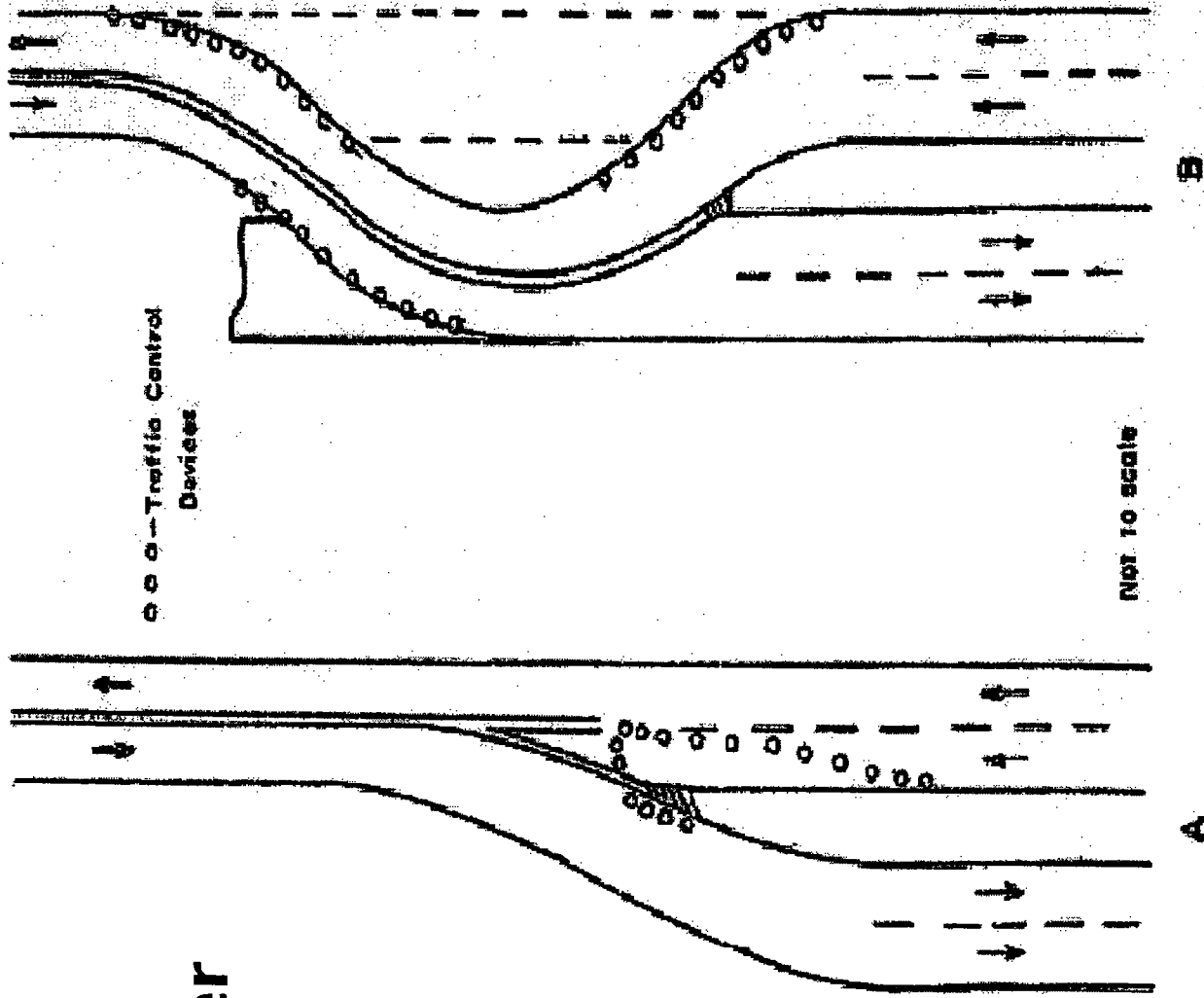
DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Vejen - hastighedsregulering via visuel perception

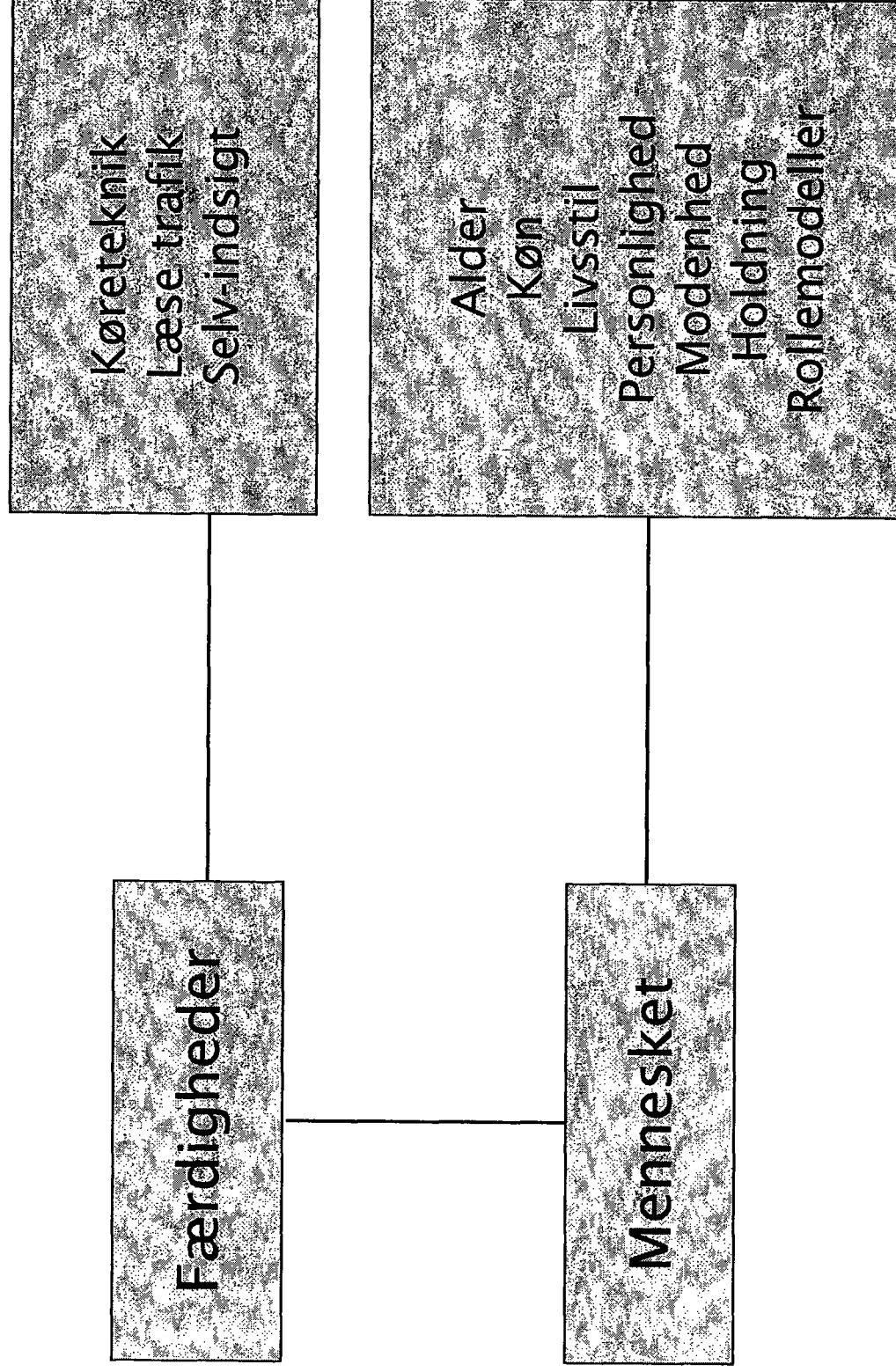


Vejen - Undgåelse af spøgesbilister via vejforløb



**Trafikanten -
90% af alle uheld**

**Forskningsbaseret revision af
køreuddannelse = færre uheld**



Trafikanten

Motiver

Indsatser

Festkørsel

Show off

Kriminalitet

Risikoforståelse

Distraction

Kontrolleret kørsel

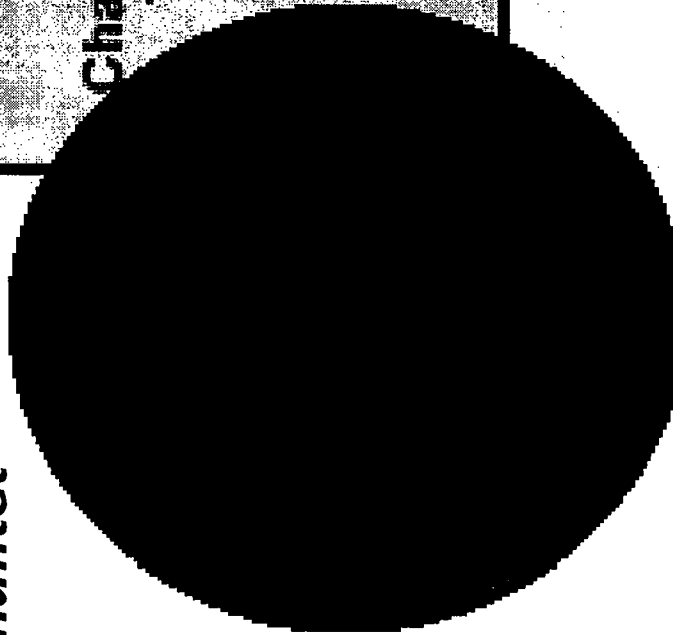
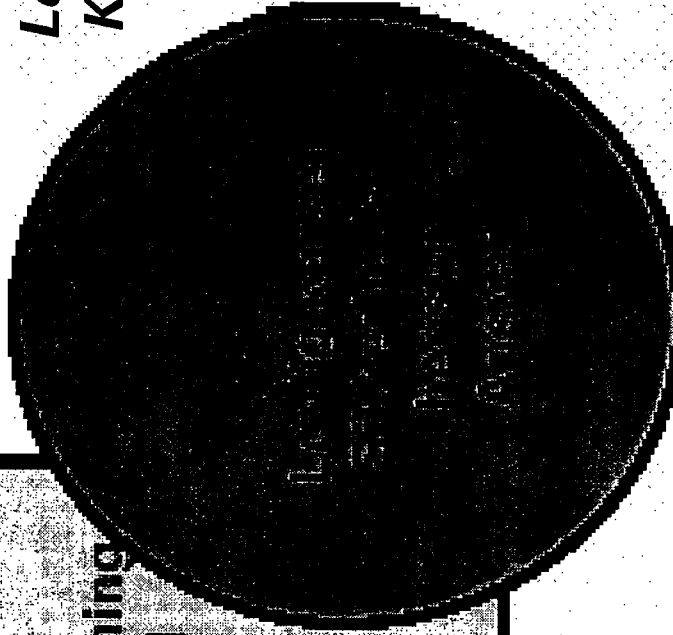
sel

Chancetagnings

Tryghed

Liv

Læse trafik
Køreteknik



Tak!

DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



Værdien af tid i samfundsøkonomiske vurderinger

Mogens Fosgerau



Hvorfor er det vigtigt?

Samfundet bruger hvert år mange ressourcer på transport. Beslutninger har store konsekvenser

- Investeringer og vedligehold
- Tid
- Brændstof
- Køretøjer

- Luftforurening, støj, uheld, bymiljø

Derfor vigtigt med godt beslutningsgrundlag

Det kan betale sig...

Hvis den samfundsøkonomiske vurdering bliver tungt på vægtskålen i blot én stor investering...

...opnås en gevinst i milliardklassen...

...som kan betale for DTF i mange år...



Tid er hovedsagen

Tidsbesparelser udgør som regel omkring 80% af gevinsten ved et projekt

Tiden omsættes til

- fritid
- mere arbejdstid
- højere timeløn
- højere boligpriser

I sidste ende kan det måles i BNP



Man kan ikke købe tid i Netto

Vi skal vide, hvad tid ville koste, hvis man kunne...

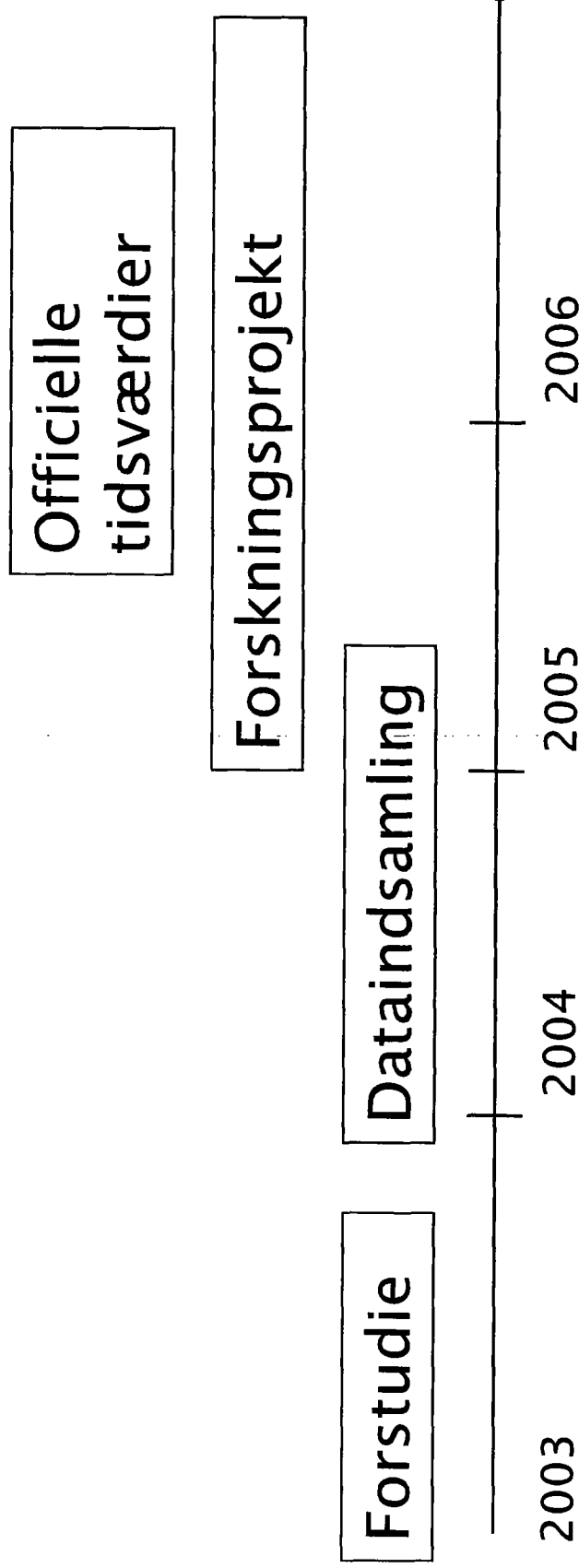
Gode og troværdige nøgletal, som kan holde til kritik

Dansk nationalt tidsværdistudie

- Tidligere studier i bl.a. Norge, Sverige, UK, Finland, Holland, Schweiz, New Zealand, Australien, Korea og USA



Projektforløb



Datasættet

Interviews: afsløre prioritering af tid og penge

Stort datasæt for få penge

- 7579 interviews
- 5317 internetbaserede
- 2262 personlige

- bilfører
- bus
- S-tog
- færge

bilpassager
Metro
tog øvrig



7600 interviews

Transportmidler

- Bilfører
- Bilpassager
- Bus
- Metro
- S-tog
- Tog
- Færge

Transportformål

- Bolig - arbejde
- Uddannelse
- Ærinder mv.
- Fritid

Tidskomponenter

- Bil/passager
 - Fri køretid
 - Ekstra tid pga. trængsel
 - Parkeringssøgetid
 - Gangtid
-
- Kollektiv
 - Køretid
 - Frekvens
 - Gangtid
 - Antal skift og skiftetid



Ny statistisk metode

Tager højde for

- Fejl
 - folk er inkonsistente
- Systematisk variation
 - tidsværdi afhænger af indkomst, alder, køn...
- Uforklaret variation
 - Stor usystematisk variation som er vigtig for det endelige resultat



Ny statistisk metode

Udviklet som del af forskningsprojektet

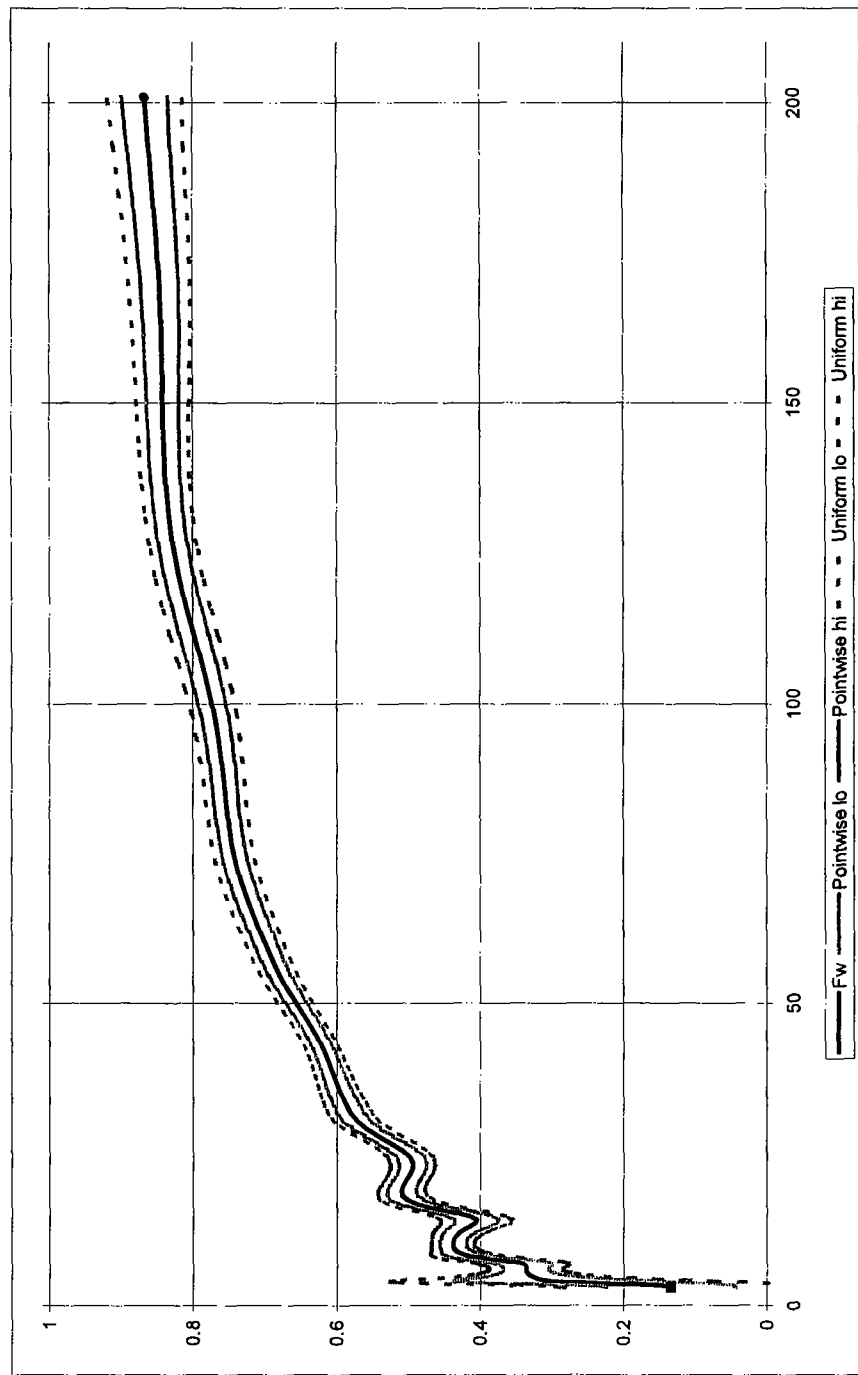
Forventet stor gennemslagskraft på mange områder

Værdisætning med lignende metoder i

- Transport
- Energi
- Miljø
- Sundhed



Variation i tidsværdien



Tallene giver mening

- Tjener man 10% mere, vil man også betale 10% mere for tid
- Betalingsvilje ligner timeløn efter skat
 - man vil give det samme for tid, som man selv får

Forskelle mellem transportmidler

Tidsværdien er lavere i bus end i bil
Det burde være omvendt

Noget skyldes forskelle i indkomst
Det kan der korrigeres for

Men hvad med resten?



Store og små tidsbesparelser

1 minut er tilsyneladende mere værd som del af en stor tidsbesparelse end som del af en lille

Dur ikke til projektvurdering

- Så ville resultatet afhænge af etapeopdeling

Effekten skyldes nok interviewsituation

- ”Jeg kan ikke bruge et minut til noget i dag, så jeg vil ikke betale for det”
- På langt sigt er effekten irrelevant



Konklusion

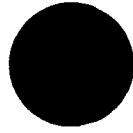
Dansk tidsværdistudie af høj kvalitet

Forskningsmæssige resultater: Stor international gennemslagskraft

Giver troværdighed omkring resultater. Nye tal kan holde til kritik

Stor betydning for vurdering af fremtidige infrastrukturprojekter





Vækst via knopskydning

Viden om mobilitet der skaber værdi

Strategi for Danmarks TransportForskning 2005-2009



Viden om mobilitet, der skaber værdi

Strategi for Danmarks TransportForskning 2005 - 2009

Viden om mobilitet, der skaber værdi
Strategi for Danmarks TransportForskning 2005 - 2009

2005

Af Niels Buus Kristensen og Nina Smith

Tryk: Vester Kopi AS

Oplag: 500

Copyright: Eftertryk tilladt med kildeangivelse

Udgivet af: Danmarks TransportForskning
Knuth Winterfeldts Allé
Bygning 116 vest
2800 Kgs. Lyngby

Rekvireres hos: Danmark.dk's netboghandel
Tel.: 1881
www.danmark.dk/netboghandel

Pris: 50,00 inkl. moms

ISBN: 87-7327-128-4 (trykt udgave)

ISBN: 87-7327-129-2 (elektronisk udgave)

Forord

Danmarks TransportForskning har gennem det seneste halve år arbejdet med at opstille en ny strategi "*Viden om mobilitet, der skaber værdi*" til afløsning af Forskningsstrategien fra 2002.

Den nye strategi, som er formuleret i dette dokument, er blevet til gennem en proces, hvor såvel bestyrelse som medarbejdere har bidraget aktivt, og vil udgøre en fælles referenceramme for instituttets arbejde i de kommende år.

Prioriteringen af faglige indsatsområder for instituttets forskning er naturligvis et centralt element i strategien. Men strategien formulerer også instituttets rolle som nationalt sektorforskningsinstitut i en international forskningsverden, og opstiller mål om vækst og eksternt samarbejde.

Juni 2005

Niels Buus Kristensen, Direktør

Nina Smith, Bestyrelsesformand

Indhold

1	Idé	1
2	Mission.....	3
3	Vision.....	4
4	Organisering og samarbejde	6
5	Faglig fokus og prioritering	8
5.1	Transportsikkerhed og -risiko (SIRI)	10
5.2	Transportøkonomi og modellering (OMO)	16
5.3	ModelCenter	20
6	Kommunikation og formidling.....	21

1 Idé

Danmarks TransportForskning (DTF) er et nationalt sektorforskningsinstitut for transport. Instituttet er en enhed under Transport- og Energiministeriet med en uafhængig bestyrelse. Gennem forskning, forskningsbaseret udredning og myndighedsrådgivning skaber DTF *relevant* ny viden om transport og mobilitet.

Mobilitet er potentialet for transport af personer og gods rundt i verden. Mobilitet bliver til trafik, når personer eller gods transporteres fra et sted til et andet, og har således ikke noget formål i sig selv. Mobiliteten bestemmes af transportsystemets kvalitet og befolkningens mulighed for at benytte det, men også af fremkommeligheden, som kan begrænses af en høj kapacitetsudnyttelse.

Behovet for mobilitet er meget forskelligt fra borger til borger og fra virksomhed til virksomhed. Det afhænger i høj grad af den lokale *tilgængelighed* til de aktiviteter, som vi hver især ønsker at bruge vores tid på. Tilgængeligheden bestemmes primært på andre politikområder: Den overordnede fysiske planlægning samt bolig-, erhvervs- og uddannelsespolitik.

DTF's forskning er derfor ikke afgrænset til transportrelaterede emner i snæver forstand men må omfatte samspillet med andre sektorer og samfundet som helhed.

Kriteriet om relevans betyder i denne sammenhæng, at DTF's arbejde er rettet mod at skabe viden, der er nyttig for *aftagerne* i form af transportsektorens interesser. Herigennem bidrager instituttet til at skabe værdi for landets borgere og virksomheder. For at være relevant skal instituttets forskning opfylde følgende:

- Høj kvalitet
- Uafhængighed og troværdighed
- Anvendelighed
- Et klart samfundsmæssigt sigte

For et nationalt sektorforskningsinstitut for transport vil de primære aftagere naturligt være nationale myndigheder. For DTF er det først og fremmest Transport- og Energiministeriets departement og styrelser, men i kraft af transportsektorens meget brede indvirkning på samfundet er en række andre ministerier ligeledes centrale. DTF's resultater skabes i dialog og samarbejde med både den danske og den internationale forskningsverden, som derfor også kan ses som vigtige aftagere af instituttets forskning. Hertil kommer en række andre interessenter: Europa-Kommissionen, regionale og lokale myndigheder, transporterhvervene og offentligheden i al almindelighed, som alle kan have nytte af den viden, DTF skaber.

Ovenstående overvejelser vedrørende DTF's aftagere bør afspejles i tre forhold:

- Prioriteringen af DTF's forskningsområder
- At det grundlæggende perspektiv i forskningen er de samlede samfundsmæssige interesser
- Flerstrengt formidlingsindsats målrettet mod forskellige typer af aftagere.

Betoningen af de primære aftagere forhindrer dog ikke, at instituttet kan gennemføre opgaver for andre interessenter fra offentlige institutioner eller erhvervslivet, idet dette vil bidrage til den størst mulige udnyttelse af den viden og de kompetencer, der opbygges på DTF. Uanset aftageren er det dog fundamentalt, at metodevalg, afgrænsningen af den relevante problemstilling samt de konklusioner, der drages af analyseresultaterne, ikke kan påvirkes af finansieringskilden, ligesom det samlede samfundsmæssige perspektiv i analyserne ikke kan tilsidesættes til fordel for en snævrere fokusering på særinteresser. Dette sikres blandt andet derved, at DTF's overordnede ledelse varetages af en uafhængig bestyrelse.

2 Mission

På denne baggrund kan DTF's *mission* formuleres som

"at producere og formidle relevant forskningsbaseret viden, der styrker grundlaget for transportpolitiske beslutninger, og derigennem bidrage til at transportsektoren samlet set skaber størst mulig værdi for samfundet."

Transportsektoren skaber værdi for samfundet ved at forbedre mobiliteten for personer og gods til gavn for borgere og erhvervsliv. Transportpolitikens rolle er at udvikle et effektivt, sikkert og pålideligt trafiksystem med høj fremkommelighed samtidig med, at der tilstræbes bæredygtighed gennem begrænsning af trafikens negative virkninger på helbred, miljø og natur.

DTF's arbejde skal understøtte udviklingen af trafiksystemet ved at producere og formidle viden, der er fremadrettet og anvendelig som beslutningsstøtte med henblik på at sikre

- et *højt afkast* af samfundets investeringer i udvikling af trafiksystemet,
- *regulering* af transportsektoren med henblik på optimal udnyttelse af trafiksystemet under hensyntagen til trafikens negative virkninger i form af trafikuheld, trængsel og miljøbelastning samt fordelingen af fordele og ulemper på befolkningsgrupper.

3 Vision

I kondenseret form er DTF's *vision*, at

1. DTF er det førende center for transportforskning i Danmark.
2. DTF leverer uafhængig og troværdig forskning og forskningsbaseret rådgivning af høj, international kvalitet.
3. DTF har en bred viden om transport og samfund med internationalt anerkendte spidskompetencer på udvalgte områder, der gør DTF til en attraktiv samarbejdspartner internationalt såvel som i Danmark.
4. DTF prioriterer sin forskningsindsats i dialog med aftagerne.
5. DTF leverer anvendelige analyser med et klart samfundsmæssigt sigte.
6. DTF kommunikerer sine resultater klart, men nuanceret, og henvendt til såvel specialister som offentligheden med resultaternes relevans for målgruppen for øje.
7. DTF deltager i uddannelsen af forskere og i undervisningen på kandidatuddannelserne inden for sine kernekompetencer.
8. DTF tilstræber en effektiv udnyttelse af sine ressourcer gennem løbende udvikling af organisationsform, samarbejdsrelationer og styringsværktøjer til de aktuelle behov.

I forlængelse heraf er det endvidere et *mål* i sig selv såvel som en *betingelse* for at realisere visionen, at

9. DTF tilbyder attraktive arbejdspladser med gode udviklingsmuligheder, herunder akademisk meritering.
10. DTF opfattes som værdifuld af sine aftagere og af de interessenter, der finansierer DTF's forskning.

Forskning og rådgivning – det lange og det korte sigt

I relevanskriteriet må man skelne mellem det lange og det korte sigt. Forskning er grundlæggende set en langsigtet proces; og jo tættere man kommer på grundforskning, desto længere er gennemslagstiden fra idé til resultat og videre til nyttiggørelse i konkret anvendelse.

Aftagerne af forskningen vil naturligt prioritere emner, der giver konkrete resultater på kort sigt, og hvor værdien af forskningen derfor er umiddelbart synlig. DTF har tillige en opgave i at se fremad og forske i nye områder for at være rustet til morgendagens transportpolitiske problemstillinger.

Indsatsområderne må derfor spænde fra abstrakt teoretisk forskning og metodeudvikling til konkrete empiriske analyser og udredningsopgaver. Et vigtigt strategisk valg er afvejningen af ressourceindsatsen mellem den langsigtede forskning og den konkrete rådgivning: Forskning af international kvalitet er nødvendig for at levere pålidelig rådgivning; mens indsigt fra myndighedsrådgivning bidrager til forskningens relevans.

DTF's valg af indsatsområder vil på alle niveauer være styret af relevanskriteriet, der som en rød tråd skal sikre, at også den langsigtede forskning i sidste instans fører til værdi for aftagerne. Derfor vil DTF i valget af nye forskningsindsatser lægge vægt på områder, hvor der efterspørges rådgivning, og omvendt prioritere myndighedsrådgivning inden for områder, der er direkte knyttet til igangværende forskningsområder.

Denne ledetråd, kaldet "*de lange værdikæder*", er afgørende for at sikre effektiv udnyttelse af DTF's ressourcer og skabe den sammenhæng i arbejdet, der kan tilgodese det dobbelte krav til et sektorforskningsinstitut om høj videnskabelighed og relevans.

4 Organisering og samarbejde

Vækst

DTF er i dag for lille som selvstændigt sektorforskningsinstitut. Den nuværende størrelse giver for snævre rammer til at kunne have *kritisk masse* på enkeltområder, der kan give gensidig inspiration og kvalitetssikring, samtidig med en *bredde*, som gennem tværfaglighed kan skabe synergi og generere nye ideer. Endvidere kan instituttet ikke høste stordriftsfordelene i begrænsning af administrative og andre omkostninger.

Derfor satser DTF på at vokse i de kommende år gennem øget finansiering af aktiviteterne via eksterne midler under hensyntagen til fortsat stabile økonomiske forhold. Da de relevante forskningsfinansierende organisationer som oftest kræver delvis egenfinansiering, er der imidlertid i praksis en øvre grænse for graden af ekstern finansiering. Det er DTF's ambition på længere sigt, at 50% af instituttets forsknings- og rådgivningsaktiviteter er eksternt finansieret. Dette vil svare til i alt knap 40 årsværk eller ca. 12 medarbejdere mere end i dag med en forventet (uændret) basisbevilling på knap 15 mio. DKK årligt.

En betingelse for at skabe den nødvendige vækst er tilstrækkelig ledelseskraft. DTF vil derfor også fremover have en ledelse bestående af en direktør og to forskningschefer.

Tidshorizonten for opfyldelsen af målet for instituttets langsigtede størrelse afhænger af de eksterne finansieringsmuligheder. Med den nuværende prioritering af de danske og europæiske forskningsmidler forventer DTF at kunne vokse med 1 måske 2 medarbejdere om året frem til 2009.

Samarbejde

En fortsat udbygning af det *internationale samarbejde* er en forudsætning for høj kvalitet i den fremtidige forskning. De internationale samarbejdsrelationer skal styrkes ved

- at alle DTF's forskere indgår i europæiske netværk inden for deres forskningsfelt,
- udenlandske forskeres besøg og gæstophold på DTF og omvendt,
- at der skabes sammenhæng mellem instituttets og EU's forskningsområder, der muliggør styrket deltagelse i 6. og 7. rammeprogram.

Det *nationale samarbejde* vil blive søgt styrket gennem tættere og mere formaliserede samarbejder med andre danske forskningsmiljøer. DTF ser det som en del af sin rolle som sektorforskningsinstitut at tage initiativ til fælles projekter, koordinering og arbejdsdeling for derved at medvirke til en effektiv udnyttelse af de knappe ressourcer inden for dansk transportforskning.

På forskningsområder, hvor der er tale om emne- og kompetencemæssigt fællesskab eller egentligt overlap med andre danske forskningsinstitutioner, vil DTF søge at indgå *konsortieaftaler* om længerevarende forpligtende samarbejde, der rækker ud over de enkelte projekter. På sigt vil konsortier også blive forsøgt etableret med internationale samarbejdspartnere.

		Trafikkens effekter	Transport-sektoren	Andre sektorer
Politik				
Rådgivning	Udredning Udvikling			
	Anvendt			
Forskning	Grund-			

I relation til overvejelser om vækstmuligheder er der brug for at definere DTF's samarbejdsflader "nedad" og "opad" til *universitetsverdenen*, hvis hovedopgave er den fagdisciplinære forskning, henholdsvis *konsulentbranchen*, som primært er rettet mod rådgivning baseret på udredning og udvikling:

- DTF vil deltage i samarbejdsrelationer vedrørende konsulentprojekter, som har et forskningsindhold, der knytter an til DTF's indsatsområder, eller hvor DTF's forskningsbaserede viden kan nyttiggøres i konkret anvendelse. Typisk vil DTF indgå som underrådgiver i skiftende konstellationer og ikke i direkte konkurrence med konsulentvirksomhederne.
- DTF vil tilstræbe forskningssamarbejde med universitetsinstitutioner, hvor DTF kan bidrage med en indsats rettet mod at styrke det transportpolitiske beslutningsgrundlag.
- En tredje afgrænsning er "til siden" til andre anvendelsesorienterede forskningsinstitutioner. Her gælder samme kriterium som for samarbejde med universitetsinstitutioner.

5 Faglig fokus og prioritering

En strategi skal definere det faglige fokus. En god strategi må derfor nødvendigvis indebære, at interessante tilgrænsende områder må vælges fra, desuagtet at viden på fravalgte områder kan være et uundværligt input til de prioriterede områder; enten for at opnå relevante resultater inden for de prioriterede områder eller for at sætte disse resultater ind i sammenhænge, der er relevante for aftagerne. På sådanne centrale tilgrænsende områder vil DTF søge at indgå aftaler om koordinering og arbejdsdeling med relevante forskningsinstitutioner, herunder andre sektorforskningsinstitutter eller transportforskningsmiljøer.

Udgangspunkterne for prioriteringen af DTF's forskningsindsats de kommende år er

- instituttets vedtægter, der fastslår, at DTF's formål er at drive "forskning med fokus på fagområderne transportsikkerhed, transportens miljø- og energibelastning samt transportøkonomi og transportmodeller",
- instituttets nuværende kernekompetencer, som ligger inden for de samfundsvidenskabelige og adfærdsbeskrivende discipliner.

Disse to punkter udgør, sammen med finansieringsmulighederne, grundlaget for strategiens overordnede afgrænsning af DTF's forskningsområder.

Temaer og indsatsområder

Inden for hvert forskningsområde er det faglige fokus defineret ved 3-5 *temaer*. Det betyder, at et konkret forskningsprojekt bør være relateret til ét af disse temaer af hensyn til mulighederne for synergi med andre projekter og understøttelse af den langsigtede kompetenceopbygning. DTF ser det som sin opgave at påtage sig finansierede opgaver, der vedrører disse temaer.

Inden for hvert forskningsområde er der udvalgt en række *indsatsområder*, som repræsenterer vigtige og relevante problemstillinger, der vil blive givet prioritet i udviklingen af instituttets forskning. Dette betyder, at indsatsområderne er retningsgivende for, hvor DTF vil målrette sine ekspansive kræfter i projektudvikling og kompetenceopbygning.

Overordnet afgrænsning af DTF's forskningsområder

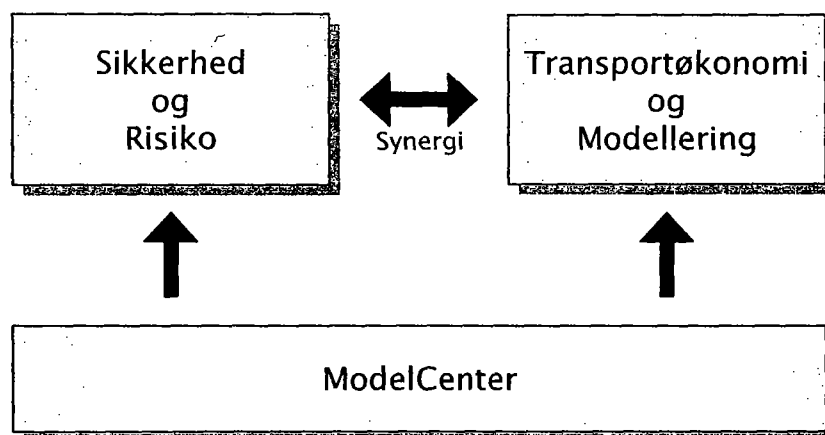
DTF's forskning vil også fremover være organiseret i to *forskningsområder*:

- Trafiksikkerhed og -risiko (SIRI)

- Transportøkonomi og modellering (OMO)

Områderne opfattes som ligeværdige i den forstand, at deres ressource-træk på DTF's basisbevilling set over en længere periode forventes at være af samme størrelsesorden. Synergien mellem områderne vil blive søgt styrket ved at fokusere på formulering og udvikling af projekter, som trækker på kompetencerne i begge områder.

Ud over ovennævnte to forskningsområder vil der fra starten af strategiperioden blive etableret et *ModelCenter*. ModelCentret skal skabe overblik over, lette adgangen til og bidrage til opbygningen af modeller og data på disse områder, ikke blot i DTF-regi, men også hos aktører i transportsektoren. ModelCentret vil således både understøtte forskningen inden for instituttets fagområder og aktivt medvirke til anvendelse heraf gennem medvirken i konkrete modeludviklingsopgaver.



Et afgørende strategisk valg er, at DTF vil basere væksten på knopskydning fra eksisterende forskningsområder snarere end på satsning på nye temaer eller områder.

I dette valg er lagt til grund, at satsning på emner, som ikke ligger tæt op ad instituttets eksisterende kompetencer, vil kræve en investering i samtidig ansættelse af en række nye personer for at skabe tilstrækkelig kritisk masse i opbygningsfasen. Med instituttets nuværende størrelse er dette fundet for risikobetonet, da det ville forhindre fortsat opbygning af de to eksisterende områder.

Dette indebærer, at vigtige transportemner er fravalgt i prioriteringen. Nogle af disse fravalg søges dog dækket ind gennem koordinering og strategiske, så vidt muligt formaliserede, samarbejder med andre forskningsmiljøer og videncentre på områder, hvor de fravalgte temaer har fælles berøringsflader med DTF's prioriterede indsatsområder.

5.1 Transportsikkerhed og -risiko (SIRI)

Baggrund og formål

Emnet har stor national bevågenhed, som det fremgår af Trafikredegørelsen. Færdselssikkerhedskommissionen har udarbejdet en handlingsplan 2000-2012, der beskriver mulige tiltag og initiativer, der vil kunne forbedre trafiksikkerheden i Danmark. Et mål er en reduktion af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede med 40% i perioden. I EU har medlemslandene tiltrådt en "Third Road Safety Action Plan", hvor målet er at halvere antallet af dræbte i perioden indtil 2010. Da de enkleste tiltag allerede er indført, udestår en væsentlig opgave for at kunne nå målet.

Befolkningens sammensætning vil ændre sig i de kommende år. Der forventes et stigende antal ældre, der i højere grad, ikke mindst kvinderne, vil beholde bilen og køre oftere og længere. Det stiller andre krav til udformningen af hele transportsystemet for at sikre de ældre mobilitet og livskvalitet. Trængsel vil også blive et stigende problem i større byer. Derfor vil mere effektiv trafikafvikling, der optimalt udnytter vejens kapacitet uden at forringe trafiksikkerheden, blive en udfordring.

Jernbanens deregulering nødvendiggør en nytænkning af sikkerhedsstyringen, idet det overordnede sikkerhedsniveau skal fastholdes og styrkes, samtidig med at ansvaret opdeles mellem myndigheder, infrastrukturforvaltere og operatører. Sikkerhedsstyringen, herunder regeldannelsen og -håndteringen bliver her væsentlig. EU's direktiver vedrørende interoperabilitet og risiko kræver også nye nationale tiltag, der ligeledes har til formål at opstille sikkerhedsmål og sikkerhedsstyringskoncepter på jernbaneområdet.

Forskningens indhold

SIRIs forskning vil fokusere på spillet mellem trafikant, køretøj og infrastruktur med udgangspunkt i adfærdsforskning. Ulykker skyldes næsten altid en kombination af flere årsager, hvori der næsten altid indgår menneskelige fejl eller menneskelig adfærd i årsagskæderne. Derfor må den forskningsmæssige indsats være fokuseret på trafikanters adfærd.

Viden om trafikanters adfærd og forståelsen af de bagvedliggende motiver og af trafikanternes forhold til køretøjerne og infrastrukturen er væsentlige forudsætninger for at kunne udforme effektive trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger. Dette gælder både foranstaltninger direkte rettet mod trafikanterne, f.eks. i form af kampagner eller undervisning, og foranstaltninger på køretøjs- og infrastrukturuområdet.

Forskningen vil bygge videre på de eksisterende kompetencer, der er opbygget igennem mange år, med vægt på trafikpsykologi og menneskets rolle i trafiksikkerheden. I Danmark har kun DTF p.t. de fornødne kompetencer til at udføre forskning med fokus på trafikpsykologi og adfærd. På Danmarks Tekniske Universitet (DTU) udføres ikke længere forskning i trafiksikkerhed, og der foregår kun begrænset undervisning i emnet. På Aalborg Universitet (AAU) udføres trafiksikkerhedsforskningen i forbindelse med uddannelsen i planlægning. Denne forskning har en styrkeposition inden for Intelligente Trafiksystemer (ITS), specielt de teknologiske aspekter heraf. Ved Psykologisk Institut, Københavns Universitet (KU) arbejdes med menneske-maskine forskning. Dette betyder, at der vil blive samarbejdet i tværvideenskabelige aktiviteter omfattende naturvidenskabelige, samfundsvidenskabelige og trafikpsykologiske problemstillinger.

Ved udformningen af infrastruktur og design af køretøjer er det væsentligt også at inddrage de menneskelige faktorer, da effekten af de foranstaltninger, man indfører på disse områder, vil være stærkt afhængig af den måde, trafikanterne anvender dem på. Derfor er der behov for en vedvarende indsats for at forstå, påvirke og uddanne trafikanter og tilpasse trafiksystemet, så trafikanters adfærd i transportsystemet optimeres.

Den kompetence, der findes inden for adfærd og trafikpsykologi, vil blive videreudviklet mod nyttiggørelse inden for andre sektorer end vejsektoren. Der er iværksat aktiviteter på jernbaneanrådet, hvor der er en stigende efterspørgsel nationalt og internationalt inden for de operationelle sider af jernbanesikkerhed. Det er især menneskelige fejl og samspillet mellem

menneske og system, der har interesse. Her udnyttes instituttets kognitive og socialpsykologiske ekspertise såvel som instituttets viden om informationsbearbejdning og betydningen af uddannelse og træning.

Valget betyder også, at der ikke vil blive satset på teknologisk udvikling, selv om denne vil være af betydning, men dels vil meget forskning her være tæt knyttet til bilfabrikationen, og dels vil denne forskning i nye sikkerhedsfremmende systemer ikke alene kunne opfylde målsætningerne om fortsat reduktion af ulykkestallene. Der vil altid være behov for viden om bilisters adfærd i relation til ændrede teknologiske muligheder og bilisters samspil i trafikken ved anvendelse af en ny teknologi. Dette emne vil naturligt indgå i forskningen.

Valget betyder også, at der heller ikke vil blive satset på forskning i nyudvikling i infrastrukturen. Dette ville kræve nye kompetencer, idet en sådan forskning ikke ville være tilstrækkelig alene. I vurderingen af nye designprincipper for infrastrukturelementer vil der altid være behov for supplerende forskning i bilisters opfattelse og anvendelse af disse; dette sidste vil indgå i forskningen, men med udgangspunkt i bilistens synsvinkel.

DTF har samarbejde med DTU, hvor flere studenter udfører eksamensprojekter i samarbejde med DTF. DTF har også samarbejde med AAU, hvor ph.d.-studerende har en medvejleder i DTF, og endelig har DTF samarbejde med KU, dels i form af vejledning af ph.d.-studerende, dels i form af psykologistuderende, der er i praktik på DTF.

DTF har desuden et meget udbygget netværk med forskere i mange lande, bl.a. gennem personlige netværk og endvidere gennem FERSI og ECTRI, som er europæiske sammenslutninger af forskningsinstitutter inden for hhv. vejtrafiksikkerhed og transportforskning i bred forstand. Disse netværk udnyttes bl.a. ved fællesansøgninger til EU's forskningsprogrammer.

Forskningstemaer

Forskningen i SIRI-området udføres inden for fire forskningstemaer, jf. indledningen til kapitlet:

- Samspillet mellem trafikant, omgivelser og køretøj
- Trafikanter adfærd
- Uheldsudvikling og prioriteringssystemer
- Jernbanesikkerhed

Samspelet mellem trafikant, omgivelser og køretøj sigter på forståelse af, hvordan trafikanten opfatter den omgivende infrastruktur og køretøjets funktioner. Denne forståelse udnyttes i afdækningen af u hensigtsmæssige udformninger af infrastruktur og bilistinformation samt i anbefalinger vedrørende uddannelse og træning. Den stigende anvendelse af ITS kræver en særlig forskningsindsats.

Trafikanter s adfærd analyserer, hvordan mennesker opfatter trafiksituationer og information, og hvorfor denne opfattelse fører til bestemte handlinger. Forskningen omfatter derfor både menneskers holdninger og deres faktiske adfærd. Resultaterne anvendes ved tilrettelæggelse af uddannelse og træning samt ved udformning af hensigtsmæssig lovgivning.

For at kunne prioritere trafikikkerhedstiltag skal ulykker løbende registreres og analyseres, ligesom effekten af indførte tiltag skal vurderes. Der arbejdes med metoder, der kan anvendes ved analyse af ulykker og tiltag. Metoderne anvendes i Havarikommissionens analyser af enkeltulykker, i analyse af udvalgte trafiksituationer eller trafikantkategorier, som f.eks. cyklistulykker i rundkørsler, eller i mere overordnede analyser, hvor fordelingen af ulykker på trafiksituationer eller trafikantkategorier er målet.

I arbejdet med analyse af *jernbanesikkerhed* er fokus på betydningen af det menneskelige element i sikkerhedsstyringen. Arbejdet omfatter opbygning og vurdering af sikkerhedsstyringssystemer, herunder inspektion, tilsyn, anvendelse af data fra ulykker samt information fra daglig drift og vedligehold. Dette ses i sammenhæng med det operative personale, lokomotivførere, personale i fjernstyringscentraler og personale på banelegemet, dvs. deres arbejdsvilkår og handlemåder.

Indsatsområder

For at fokusere forskningsindsatsen inden for de fire formulerede temaer er der opstillet i alt 15 relevante indsatsområder. Hvert indsatsområde er beskrevet og analyseret i forhold til de fire dimensioner: Behov, Finansiering, Kompetencer og Data. På baggrund heraf er prioriteret 7 indsatsområder, som er præsenteret nedenfor:

SIRI Indsatsområder

Fastlæggelse af årsager på basis af ulykkesanalyse og metoder til prioritering af indsatser

Ulykker indeholder vigtig information, som kan anvendes i forebyggelsesarbejdet. Analyse af årsagerne til de enkelte ulykker, bl.a. gennem deltagelse i Havarikommissionens arbejde, er derfor helt nødvendigt. Forskningen skal forbedre analysemetoderne, så de kan understøtte identifikation af ulykkesårsagerne. Ved en bedre og mere fuldstændig forståelse af årsagerne er det muligt at foretage de mest hensigtsmæssige forebyggende foranstaltninger. Det vil også gøre det muligt at vurdere effekter af forskellige forslag som led i prioriteringen af indsatserne for at nå målsætningerne i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan.

Trafikanter sikrer brug af intelligente transportsystemer - ITS

ITS vil i stigende grad være tilgængelige for anvendelse til information (rutevejledning), kommunikation (mobiltelefon) og kørselsstøtte (hastighedsdæmper). Det bør analyseres, hvordan ITS-systemer kan indføres på en måde, så systemernes positive egenskaber maksimeres, uden at trafiksikkerheden tilsidesættes. Det er derfor væsentligt at forstå, hvordan systemet påvirker bilistens adfærd, hvor meget information bilisten kan håndtere samtidig med køreopgaven, samt hvordan information skal gives for bedst at kunne hjælpe bilisten. Endelig er det vigtigt at undersøge, hvordan de kommende nye IT-systemer vil ændre trafikafviklingen. Teknologien får yderligere interesse i takt med den stigende trængsel, hvor sikker anvendelse er en forudsætning for optimal trafikafvikling.

Alkohol, narkotika og medicin

- forekomst hos bilister og betydningen for trafiksikkerheden

Der er stadig en overrepræsentation i ulykker af bilister med for høj alkoholpromille, især blandt helt unge og midaldrende mænd. Nye teknologier gør det muligt at forhindre alkoholpåvirkede i at køre, men teknologiernes effekt alene eller sammen med information og behandling kendes ikke. I de senere år er der konstateret en stigende forekomst af medicin og narkotika i blodet, både isoleret og sammen med alkohol. Effekterne på køreadfærden er ikke kendt, ligesom den generelle forekomst i trafikken kun er vurderet på basis af mindre, isolerede forsøg.

Sikker mobilitet for ældre trafikanter

- træning, bedre planlægning af transportsystemet eller ændring af infrastrukturen

Et samfund med flere ældre, der beholder bilen og kører oftere og længere end tidligere generationer, stiller andre krav til trafiksystemets indretning, hvis de ældres mobilitet skal opretholdes som mål, og nedbringelsen af trafikuheldene fastholdes. Der kan være behov for øget uddannelse, træning og oplysning af ældre. Et andet muligt tiltag er udbygning af sammenhængen mellem det kollektive transportudbud og privatbilismen. Et tredje aspekt er tilpasning af udbygningen af infrastrukturen, så denne letter og støtter de ældres mobilitet, sikkerhed og tryghed. Den mest hensigtsmæssige løsning findes givetvis i koblinger mellem de tre muligheder.

Risikofaktorer hos unge bilister - behov for specifikke indsatser

Unge bilister er overrepræsenteret i buhedsstatistikken. Risikofaktorer kan være knyttet til de unges manglende kørsels erfaring, deres overvurdering af egne evner, deres manglende forståelse af risikoen ved bilkørsel eller ved deres risikotagen. Hver af disse faktorer kræver specifikke tiltag, hvis antallet af ulykker med unge skal nedbringes. Unge livsstil er udgangspunktet for en vigtig del af denne forskning, da bilkørslen indgår i de unges identitet og sociale sammenhæng.

Sikkerhedsstyring via regeldannelse - vej og jernbane

Privatisering af jernbanen og visionen om opbygning af et transeuropæisk jernbanenet har medført et behov for ændret sikkerhedsstyring. Ansvar for sikkerheden skal opdeles mellem aktørerne: myndighed, infrastrukturforvalter og operatør. Dette har medført behov for opstilling af nye sikkerhedskoncepter, sikkerhedsmål og sikkerhedsstyringssystemer. Regler for sikkerhed og drift spiller her en betydelig rolle. Udarbejdelse af hensigtsmæssige regler kræver kendskab til menneskets adfærd, viden om regelefterlevelse, uddannelse og træning mm. Her er der en hel del overlap mellem jernbane og vej, idet den bagvedliggende kompetence kan udnyttes begge steder.

Nye præventive metoder over for højrisikogrupper

Erfaringen fra indførelse af nye trafiksikkerhedstiltag viser, at der altid er en gruppe, som ikke følger intentionerne i det nye tiltag. Disse tilhører ofte en højrisikogruppe, der er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken. Eksempler herpå er bilister, der kører uden sele eller med for høj alkoholpromille. Almindelige informationskampagner har meget begrænset effekt over for disse trafikanter, hvorfor andre og mere utraditionelle metoder skal bringes i anvendelse. Fænomenet kendes også inden for andre sektorer end transportsektoren, idet blandt andet kriminologer også arbejder med dette problem. Et bredt samarbejde med andre forskergrupper, der arbejder med emnet, vil blive etableret.

5.2 Transportøkonomi og modellering (OMO)

Baggrund og formål

Forskningsområdet blev etableret i forbindelse med DTF's oprettelse i 2000 og er under fortsat opbygning. Indtil da havde forskningen inden for transportøkonomi været meget beskednen. Centralt i definitionen af området ligger samspillet mellem økonomisk teori og modellering, dvs. formaliseret kvantitativ beskrivelse af transportadfærd. Med udgangspunkt i DTF's rolle som sektorforskningsinstitut har transportøkonomi i høj grad været og skal fortsat forstås som den samfundsøkonomiske fagdisciplin.

Formålet med forskningsområdet "Transportøkonomi og modellering" er at forstå og kvantificere transportadfærden og at vurdere konsekvenserne af transportpolitiske reguleringer som grundlag for rådgivning af især myndighederne på området.

Det må forventes, at fortsat økonomisk vækst også vil føre til øget transportefterspørgsel for både personer og gods og dermed et stigende pres på transportsystemet. For at imødegå stigende trængselsproblemer vil der være behov for fortsat at investere i øget infrastrukturkapacitet men også for at optimere udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur. Samtidig skaber øget trafik en række miljøproblemer, heriblandt ikke mindst klimagasudslip, luftforurening, støjgener samt påvirkning af bymiljøet og det åbne landskab.

Forskningen er rettet mod at kunne levere viden, der kan bidrage til at gøre samfundet parat til at møde disse store udfordringer, som transportsektoren står over for i de kommende år.

Værdiskabende mobilitet er baseret på en optimal balance mellem fremkommelighed, økonomi, miljøbelastning og helbredsrisici. Derfor er det vigtigt nøje at vurdere de enkelte transportpolitiske tiltags samfundsøkonomiske og trafikale implikationer, herunder hvordan fordele og ulemper vil være fordelt, f.eks. geografisk, på indkomst- og trafikantgrupper m.v..

For at transportsektoren kan imødekomme udfordringerne, kræves løbende udvikling i reguleringssystemet og organisationsformerne. De seneste 30 år har sektoren undergået store strukturforandringer, blandt andet gennem liberaliseringer, som forventes at fortsætte i de kommende år. Strukturforandringerne har givet anledning til langvarige omstillingsprocesser, hvor de fulde endelige effekter endnu ikke er slået igennem.

EU's udvidelse mod øst og globaliseringen generelt vil ligesom den økonomiske vækst øge behovet for godstransport. I dette fremtidsperspektiv er en væsentlig forudsætning for fortsat økonomisk fremgang, at erhvervslivet understøttes af et effektivt transportsystem for både varer og arbejds

kraft, hvilket også har stor betydning for internationale virksomheders lokalisering. Hurtige og præcise vareleverancer er en afgørende konkurrencefaktor for virksomhederne og kræver, at transporterhvervet kan levere pålidelige, effektive og kundetilpassede godstransporter. Samtidig med disse stigende kvalitetskrav udsættes erhvervet for stigende europæisk konkurrence fra en fortsat liberalisering i EU-regi.

Også den kollektive trafik er under pres. På grund af den økonomiske vækst har stadig flere rådighed over bil. Bilen opleves som fleksibel, og den kollektive trafik har vanskeligt ved at konkurrere. Dette gælder især på korte og mellemlange ture, hvor skiftetid og lave afgangsfrekvenser er med til at forlænge rejsetiden, samtidig med at billetpriserne over en årrække er steget mere end omkostningerne til bil.

Forskningstemaer

Forskningen i OMO-området er inddelt i tre temaer:

- Samfundsøkonomi
- Persontransportmodellering
- Godstransportmodellering

De to temaer vedrørende transportmodellering omhandler beskrivelse af transportadfærden på såvel mikro- som makro-niveau, herunder både detaljerede trafikmodeller til konkret beskrivelse af trafikens fordeling på nettet og mere generelle modeller, der beskriver transportefterspørgslens sammenhæng med de bagvedliggende samfundsmæssige drivkræfter.

Temaet samfundsøkonomi omfatter beslutningsstøtte i form af vurderinger af konsekvenserne af alternative politikker eller investeringer og er i høj grad baseret på resultaterne af adfærdsmodelleringen og de tilhørende beskrivelser af trafikens konsekvenser i form af miljøbelastning mv..

Temaerne er derimod ikke rettet mod de enkelte transportformer, men dette perspektiv indgår som et væsentligt element i adfærdsmodelleringen i form af problemstillingen vedrørende valg af transportform. I tillæg hertil vil der i praksis ske en vægtning af indsatsen i forhold til transportformernes betydning i det samlede transportbillede.

For at fokusere forskningsindsatsen inden for de tre temaer er der ligesom for SIRI-området opstillet en række relevante indsatsområder. I alt 16 indsatsområder er beskrevet og analyseret, hvilket har ledt frem til prioritering af otte indsatsområder:

OMO Indsatsområder

Bæredygtig transport og trafikvækstens drivkræfter

Trafikkens miljøbelastning kombineret med tendensen til, at transportbehovet vokser med den økonomiske udvikling, leder naturligt til problemstillingen om bæredygtig transport. Transportsektoren står for en væsentlig og stigende del af landets CO₂-udslip og koster hvert år mange menneskeliv som følge af trafikuheld, luftforurening og støj. Samtidig giver den stigende trafik anledning til en overudnyttelse af infrastrukturens kapacitet med stigende trængsel i trafiknettet til følge. Hvordan vil trafikken udvikle sig i fremtiden? Hvad betyder de enkelte faktorer, såsom økonomisk vækst, demografiske forskydninger, globalisering, bystruktur og lokalisering osv., og hvordan kan vi påvirke udviklingen, så transportsektoren samlet set skaber størst mulig værdi og bidrager til opfyldelsen af de miljøpolitiske målsætninger?

Modellering af national og international godstrafik

Godstransporten er under kraftig forandring, og den videnskabelige indsigt på området er langt fra veludviklet. Globaliseringen af vareproduktionen giver øget transportbehov, samtidig med at den europæiske liberalisering af erhvervet øger konkurrencen og leder til strukturforandringer. Endvidere er der, ikke mindst i europæisk regi, et stærkt ønske om at fremme overflytning af gods fra vejnet til bane for at øge fremkommeligheden på vejnettet og reducere miljøbelastningen. Hvordan vil de internationale godsstrømme ændres i fremtiden? Hvor påvirkelig er gods-transportens omfang og fordeling på transportformer af kørselsafgifter og andre økonomiske virkemidler? Hvad er konsekvenserne for rutevalg, konkurrenceevne og lokalisering?

Persontrafikmodellering og aktivitetsbaseret transportefterspørgsel

Detaljerede trafikmodeller, der kan beskrive den samlede trafik i et geografisk afgrænset trafiknet, er hjertet i konsekvensvurderingen af en række trafikpolitiske problemstillinger, herunder ikke mindst beslutninger om investeringer i ny infrastruktur i tæt trafikerede områder. Modellering af personers og familiers trafikale adfærd er uhyre kompleks, men er nødvendig for at kunne beskrive trafikens omfang og dens fordeling på transportformer, ruter og tid på døgnet. Eksisterende danske modeller er turbaserede. Aktivitetsbaserede modeller, der udleder transportefterspørgslen fra de bagvedliggende aktiviteter, giver bedre mulighed for at belyse effekterne af f.eks. adfærdsregulerende afgiftsændringer eller andre tiltag, der påvirker det samlede antal ture.

Afgiftsstrukturens påvirkning af transportadfærden

Transportsektoren har et meget højt afgiftsniveau, uanset om man sammenligner på tværs af sektorer eller med andre lande. Derfor er det en afgørende del af beslutningsgrundlaget for ethvert transportpolitisk virkemiddel at kunne redegøre for samspillet med afgifterne og provenuet herfra. Særlig vigtigt er det at kunne forudsige, hvordan ændrede afgifter eller omlægning af afgiftsstrukturen vil påvirke transportefterspørgslen og valget af transportform. Tilsvarende kan problemstillingen være, hvordan afgiftsstrukturen indrettes mest hensigtsmæssigt, hvis man for eksempel ønsker at ændre trafikens fordeling i nettet og på transportformer eller reducere dens samlede omfang for at begrænse dens negative effekter i form af trængsel, uheld eller miljøbelastning under hensyntagen til borgernes transportbehov samt produktion og beskæftigelse. Her spiller forskning i transportadfærden og bedre trafikmodeller en afgørende rolle, jf. ovenfor.

Værdisætning af rejsetid og miljøeffekter i samfundsøkonomiske vurderinger

Rejsetidsbesparelse er typisk det fundamentale argument for en given investering i trafiksystemet. En kvantitativ opgørelse af den samfundsøkonomiske værdi af rejsetidsgevinster eller -tab som følge af forbedret infrastruktur hhv. øget trængsel er derfor et helt centralt element i en samfundsmæssig afvejning af fordelene i forhold til investeringens størrelse. På den anden side leder trafikken også til negative miljøeffekter i form af uheld, støj, luftforurening, klimagasudslip. Disse konsekvenser må også inddrages i en samlet økonomisk opgørelse for at få et afbalanceret billede af fordele og ulemper ved et givet tiltag. Endelig indgår værdisætning i en opgørelse af de marginale eksterne omkostninger, som kan indgå i beslutningsgrundlaget for en hensigtsmæssig afgiftsstruktur i transportsektoren.

Fordelingsvirkninger af transportpolitiske beslutninger

Samfundsøkonomiske vurderingsmetoder har traditionelt fokuseret på den samlede afvejning af fordele og omkostninger ved et infrastrukturprojekt eller andet politisk tiltag. I det politiske system spiller de fordelingspolitiske konsekvenser af et givet tiltag en stor rolle i beslutningsgrundlaget. Der er behov for at udvikle konkrete anvendelsesorienterede analysemetoder og formidlingsstærke præsentationsformer af fordelingen af fordele og ulemper på befolkningen, for eksempel opdelt geografisk og på indkomst-, alders- og trafikantgrupper. Et væsentligt forsknings-element ligger i en grundigere forståelse og kvantificering af, hvordan transportpolitikens umiddelbare gevinster i form af øget mobilitet, fremkommelighed, rejsehastighed osv. leder til indirekte eller afledte konsekvenser uden for transportsektoren gennem påvirkning af ejendomspriser, byudvikling, konkurrenceforhold, erhvervsudvikling og beskæftigelse. Endelig vil kortlægning af forskelle i mobilitet og tilgængelighed i befolkningen være nyttige i perspektiveringen af de generelle transportpolitiske målsætninger.

Nye organisationsformer i transportsektoren og offentligt-privat samarbejde

Transportsektoren har over det seneste årti undergået store strukturforandringer både nationalt og i europæisk sammenhæng. Der forventes en fortsat tendens i retning af markedsorientering og stigende inddragelse af den private sektor i løsningen af opgaver, der traditionelt har været varetaget i offentligt regi. Der er behov for kobling af de teoretiske landvindinger inden for kontraktteori og spilteoretiske modeller med en forskningsbaseret opsamling af de praktiske erfaringer fra transportsektoren men også fra andre sektorer, blandt andet energi og affald. Denne forskning kan bidrage til at sikre en hensigtsmæssig regulering med henblik på at realisere det effektiviseringspotentiale, der ligger i de nye organisationsformer med øget konkurrence, herunder også udformning af kontrakter, der giver en incitamentrigtig fordeling af de økonomiske risici i opgaveløsningen mellem offentlig udbyder og private operatører.

Transportsektorens samspil med de øvrige økonomiske sektorer

Transport er kendetegnet ved ikke at tjene et formål i sig selv: Flytning af personer eller gods er knyttet til eller er en betingelse for, at andre aktiviteter kan finde sted. Transportsektoren er derfor tæt integreret med de fleste andre sektorer. Ændringer i transportsektoren påvirker derfor resten af økonomien og omvendt, specielt gennem interaktion med arbejdsmarkedet og ejendomsmarkedet via beskæftigelsen samt priser på og lokalisering af boliger, virksomheder og handelscentre, ligesom den internationale konkurrenceevne generelt afhænger af effektiviteten af og omkostningerne til transport. Markedsimperfektioner eller skatter og afgifter på disse andre markeder kan endvidere bevirke, at den traditionelle cost-benefit analyses sektorafgrænsede opgørelse af fordele og ulemper skal korrigeres med gevinster og tab i andre sektorer, f.eks. beskæftigelseseffekten som følge af bedre pendlingsmuligheder, for at give en retvisende samfundsøkonomisk vurdering af et infrastrukturprojekt eller transportpolitisk tiltag.

5.3 ModelCenter

Der er en gensidig afhængighed mellem forskning og anvendelse af trafikmodeller. Forskningen kan bidrage til udvikling af nye metoder og generel viden, som efterfølgende kan nyttiggøres i det praktiske modelarbejde. Omvendt kan udvikling og brug af trafikmodeller understøtte forskningen gennem tilvejebringelse af data og afdækning af behovet for ny viden.

Fra starten af strategiperioden oprettes et ModelCenter med afsæt i det praktiske arbejde med trafikmodeller. Det overordnede formål med ModelCentret er

- *at tilvejebringe datagrundlag for og bidrage til udvikling af trafikmodeller og andre modeller på transportområdet.*

Nøgleord bag et ModelCenter på DTF er behovet for udvikling, akkumulering, deling og koordinering af viden. Derfor ses det også som en del af ModelCentrets opgave i etableringsfasen

- at tilvejebringe og formidle overblik til centrets brugere over eksisterende danske modeller på transportområdet og relevante data, herunder opsamle dokumentationsmateriale om de enkelte modeller og deres brug,
- at bidrage til at fremme dialogen om modeludvikling på transportområdet i Danmark, blandt andet gennem etablering af et fagligt netværk for modelfagfolk,
- at rådgive brugerne i forbindelse med fremtidige dataindsamlinger med henblik på koordinering og harmonisering, så data kan udnyttes bedre,
- at facilitere adgangen til modeller ved at være vært for data og udvalgte modeller, som stilles til rådighed for brugerne af brugerne, herunder at fungere som arkiv for data og modeller, der ikke længere er i brug eller har ejere.

Modelcentrets målgruppe er alle fagfolk i Danmark med interesse for og indsigt i modeller på transportområdet. Brugere vil således være forskere, konsulenter og bestillere m.v..

Den afgørende gevinst ved ModelCentret, at de som oftest betydelige ressourcer, der investeres i dataindsamling og modeludvikling i forbindelse med konkrete projekter, sættes ind i et videre perspektiv og stilles til rådighed for alle, der efterfølgende ønsker at udnytte materialet. Dette sikrer, at resultaterne af individuelle organisationers indsatser bliver til et "kollektivt gode" og kan bidrage til en langsigtet indsats for forbedring af modelgrundlaget generelt.

6 Kommunikation og formidling

DTF kan øge sin værdi for aftagerne ved en mere effektiv og mere målrettet formidlingsindsats. DTF vil derfor som et af de første skridt i strategien formulere og implementere en revideret kommunikations- og formidlingspolitik.

I sidste instans afhænger værdien af den producerede viden af, at resultaterne når ud til aftagerne. Det er dem, der skal anvende den til at skabe en bedre transportsektor til gavn for samfundet og den enkelte borger.

Danmarks TransportForskning
Knuth-Winterfeldts Allé
Bygning 116 Vest
DK-2800 Kgs. Lyngby

tlf +45 45 25 65 00
fax +45 45 93 65 33
e-mail dtf@dtf.dk
www.dtf.dk



Årsberetning 2004



DANMARKS TRANSPORTFORSKNING





Beretning

2004 var et godt år for DTF, hvor vi nåede en række tilfredsstillende resultater. Vi fortsatte udbygningen af vores internationale samarbejde, som resulterede i deltagelse i flere internationale projekter, bl.a. finansieret af EU's forskningsprogrammer, og fem nye ansøgninger under EU's 6. rammeprogram. Som det fremgår af resultatindikatorerne gav 2004 også en markant stigning i publiceringen i internationale peer-reviewed tidsskrifter. Formidlingsaktiviteterne blev styrket gennem bl.a. en øget fremlæggelse af forskningsresultaterne på danske og internationale konferencer. Besøgene på DTF's hjemmeside udviste en betydelig stigning, og vi vil i det kommende år styrke denne formidlingskanal, som i stigende grad er en central del af den brede formidling af instituttets resultater.

Vi bidrog til en række initiativer i Trafikministeriets (nu: Transport- og Energiministeriet) regi og skal bistå Justitsministeriet med et opfølgingsprojekt for Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan for 2001-2012. Som en vigtig del af formidlingen af vores viden samarbejdede vi på flere projekter med sektorens konsulentfirmaer, blandt andet i forbindelse med en samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt og en analyse af fremtidens godsstrømme. Endelig var, og er, vi fortsat stærkt engageret i uddannelsen af nye forskere.

I slutningen af 2004 fik vi i samarbejde med bestillerne af modelanalyser skabt grundlaget for etableringen af et modelcenter på DTF. Der er nedsat en ekstern styregruppe og igangsat et opstartsprojekt. Modelcentret skal bidrage til tilvejebringelse af datagrundlag for og udvikling af trafikmodeller, og vi forventer en forøgelse af aktiviteterne over de kommende år. Der vil indledningsvist blive ansat en nøgleperson, som skal stå for opbygningen.

DTF har også i årets løb forberedt overgangen til den nye sektorforskningslov, som trådte i kraft pr. 1 januar 2005 og som indebærer en række ændringer. Som følge heraf er der med virkning fra dette års begyndelse udpeget en ny bestyrelse, ligesom der er formuleret og vedtaget nye vedtægter for instituttet. I 2004 blev der endvidere igangsat et arbejde med at formulere en ny strategi, som nu er offentliggjort på www.dtf.dk. Strategien fokuserer på vækst via knopskydning med udgangspunkt i instituttets eksisterende kompetenceområder.

I 2004 gik DTF's første direktør på pension. Året var derfor også præget af processen med at finde den rigtige efterfølger. Både bestyrelsen og medarbejderne deltog i udvælgelsen af den nye direktør, som tiltrådte den 1. oktober 2004.

DTF's nye direktør

DTF fik ny direktør pr. 1. oktober 2004. Niels Buus Kristensen er 44 år, cand.polit. og Ph.d. fra Københavns Universitet. Han kommer fra et job som udviklingschef i konsulentfirmaet COWI, hvor han gennem 12 år har arbejdet med transport og miljø med en samfundsøkonomisk synsvinkel for en lang række kunder både i den danske transportsektor og i EU. Han har løbende været engageret i forskningsprojekter finansieret af såvel danske forskningsprogrammer som EU's rammeprogrammer for forskning. Det har altid været en af hans ambitioner at bidrage til at skabe bindeled mellem forskningen og den "virkelige" verden, så skiftet til Danmarks TransportForskning ligger i naturlig forlængelse af hans hidtidige professionelle virke.

"Stillingen som direktør for Danmarks TransportForskning er noget nær et ønskejob for mig. Derfor er det med stor entusiasme og forventning, jeg har påtaget mig opgaven. En af de store udfordringer bliver at få instituttet til at vokse gennem flere forskningsprojekter med ekstern finansiering. Med den nuværende størrelse på knap 20 forskere er det svært både at opnå kritisk masse på enkeltområder og samtidig en bredde, der gennem tværfaglighed kan skabe synergi og nye ideer."



Niels Buus Kristensen bor i Lyngby, 1½ km fra Danmarks TransportForskning, sammen med sin kone og to døtre på henholdsvis 5 og 2 år.



Fremtidens Godsstrømme - Hvor kan vi forvente trafikvæksten?

I de seneste årtier har vi oplevet en globalisering af vareproduktionen, en øget europæisk integration og generel økonomisk vækst i vores del af verden. Historisk har den heraf generede voksende handel mellem landene ført til øget international godstransport. Men hvor stor bliver væksten fremover? Vil EU's udvidelse mod øst og den industrielle udvikling i Asien give væsentlige geografiske forskydninger i godsstrømmene som følge af strukturelle ændringer i samhandlen? Og hvad vil det betyde for belastningen af transportsystemet i Danmark og de strategiske prioriteringer i udbygningen af knudepunkter og transportkorridorer?

Disse transportpolitisk relevante, men vanskelige spørgsmål er udgangspunktet for et tværministerielt regeringsinitiativ med titlen "Danmark, godsstrømme og vækstregioner i EU". I dette regi har Trafikministeriet bedt DTF opbygge en model, der ud fra antagelser om den økonomiske vækst kunne opstille scenarier for fremtidens godsstrømme til, fra og gennem Danmark. Modelberegninger kan naturligvis ikke give fyldestgørende svar på så komplekse problemstillinger men kan bidrage til at belyse tendenser og størrelsesordener i den internationale godstransports udvikling under alternative forudsætninger.

Der er taget udgangspunkt i samhandelsdata, da har langt højere detaljeringsgrad og pålidelighed end de tilgængelige oplysninger om godsstrømmene. Analysen indeholder fire elementer:

- Opstilling af en gravitationsmodel for den internationale handel i Vesteuropa. De bilaterale handelsstrømme bestemmes ud fra landenes økonomiske størrelse og indbyrdes afstand.
- Fremskrivning af dagens handelsstrømme til 2025 ud fra forudsætninger om den økonomiske vækst i landene, herunder inddragelse af de østeuropæiske lande.
- Transformering af handelsstrømme (DKK) til godsstrømme (ton) og fordeling på varegrupper.
- Fordeling af godsstrømmene på sø-, bane- og vejtransport samt rute v.h.a. godstrafikmodellen SENEX, som er udviklet af TetraPlan.

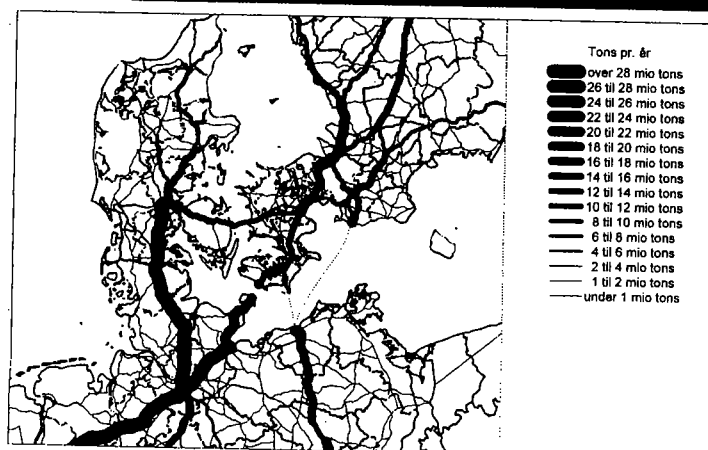
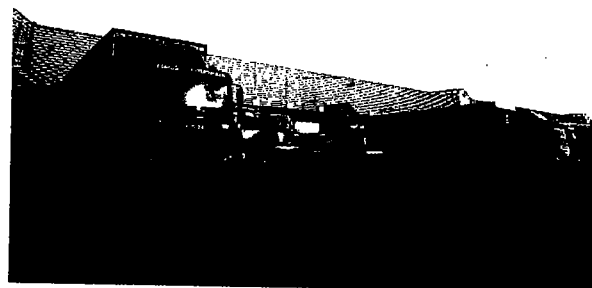
Søtransporten er den dominerende transportform for international godstransport, ikke kun oversøisk men også internt i Europa. Banetransportens andel af godstransporten ind og ud af Danmark er meget lille, mens vejtransporten i dag står for ca. en tredjedel, og forventes at få en stigende andel. Det skyldes bl.a., at væksten bliver størst for højværdigods, som oftere transporteres med lastbil.

Fremtidens godsstrømme afhænger af de økonomiske vækstantagelser og af omkostningerne for hver transportform, herunder fremkommeligheden i transportsystemet. Et scenarie med moderat international økonomisk vækst på ca. 2% om året og uændrede transportforhold resulterer i årlige vækstrater for Danmarks samhandel med udlandet på godt 4%, svarende til at niveauet i 2025 vil være næsten tre gange så højt som i dag. Opgjort som godsmængder (ton) er vækstraten dog kun knap 3%, og større for indførslen (3,0%) end for udførslen (2,4%) som følge af forskelle på tværs af varegrupperne. De samlede godsmængder til og fra Danmark i 2025 vil udgøre ca. 175 mio. ton, svarende til det dobbelte af i dag.

De internationale godsstrømme på vejnettet til/fra og gennem Danmark i 2025

Under uændrede konkurrenceforhold mellem transportformerne vil lastbilernes andel fortsat vil stige til henholdsvis 41% af indførslen og 53% af udførslen og dermed vokse fra ca. 30 mio. ton til ca. 80 mio. ton. Godset til og fra de nye østeuropæiske EU-lande udgør i dag kun godt 10% heraf og vil formentlig heller ikke fremover være afgørende for den internationale godstrafik i Danmark. Udviklingen vil dog afhænge af, hvor hurtigt integrationsprocessen vil foregå.

Men det er ikke kun den danske ind- og udførsel, der belaster vejnettet i Danmark. Transittrafikken er allerede i dag væsentlig og vil få lidt større betydning. I 2025 vil den udgøre ca. en fjerdedel af den internationale godstrafik på det danske vejnet.





SARTRE - Europæiske bilisters holdninger til risiko i trafikken

SARTRE er et akronym for "Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe" og er en europæisk interviewundersøgelse af bilisters holdninger til risiko i trafikken. Den er foretaget to gange tidligere - i 1992 og 1997. I den seneste undersøgelse, der er afsluttet i 2004, deltog 23 lande heriblandt Danmark, som også deltog i 1992. Undersøgelserne giver mulighed for at sammenligne bilister i forskellige lande og finde foranstaltninger, som vil kunne forbedre adfærden og sikkerheden både i de enkelte lande og i Europa som helhed.

I hvert land er 1000 bilister blevet interviewet om en række forskellige emner, men spritkørsel, selebrug og hastighed har stået centralt. Undersøgelsens resultater afspejler såvel forskelle i holdninger som faktisk adfærd og muligvis også i måden at svare på.

Der er hos bilisterne stor forståelse for, at det er farligt i at blande alkohol og bilkørsel. 4% oplyser, at de den seneste uge har kørt bil, hvor promillen måske var ulovlig. Det kniber væsentligt mere med at huske sikkerhedssele, især ved bykørsel. Og det til trods for, at de fleste mener, at den ned sætter risikoen for at komme til skade i et uheld. Både for spritkørsel og selebrug har den nordlige del af Europa mere positive holdninger og højere grad af overholdelse af reglerne end landene i det sydlige Europa. Danmark ligger i den højeste tredjedel på begge områder.

Billedet er et andet, når det handler om overtrædelse af hastighedsgrænserne. Her er især de sydlige, men også nogle af de nordlige lande - herunder Danmark - overrepræsenteret blandt overtræderne. (Undersøgelsen er foretaget før hastighedsgrænsen på motorveje blev hævet til 130 km/t). I de 23 lande svarede omkring 30%, at de ofte overtræder hastighedsgrænsen på motorvej.

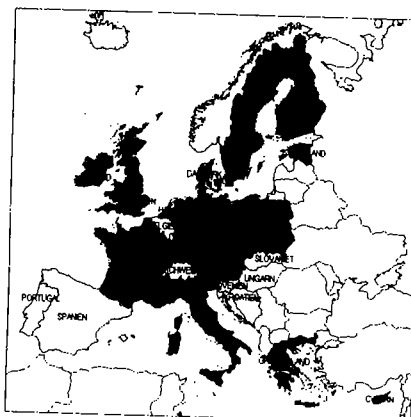


Og selv om hastigheden af de fleste anerkendes som en væsentlig uheldsfaktor, sætter bilisterne ikke lighedstegn mellem at køre hurtigt og køre farligt, - i hvert fald ikke, når det handler om dem selv. F.eks. tilkendegiver 20%, at de kører hurtigere end gennemsnittet, men kun 5% synes, at de kører farligere end andre. Færre er positive over for hastighedskontrol end over for f.eks. kontrol af spritkørsel eller kørsel over for rødt.

De store forskelle mellem de enkelte lande understreger, at der behov for at tage individuelle hensyn, når man skal diskutere foranstaltninger på tværs af lande.

Resultaterne kan afdække områder, hvor danskeres holdninger vidner om problematisk trafikalfadfærd, sammenlignet med andre lande, hvor der derfor kan være behov for en særlig indsats. En nærmere analyse af de danske tal vil kunne give et samlet billede af danske bilisters holdninger og disses udvikling siden 1992.

Undersøgelsens sammenfatning er oversat til dansk og kan rekvireres fra Danmarks Transport-Forskning eller ses på www.dtf.dk. En nærmere gennemgang af undersøgelsen, der er finansieret af EU's 6. rammeprogram, er beskrevet i 2 engelsksprogede rapporter.



Sammenlignet med andre europæere er danskerne gode til at bruge sele og kører sjældent spritkørsel. Til gengæld kører vi oftere for stærkt.

Til venstre er vist andelen, der siger, at de den seneste uge har kørt bil, hvor de måske havde en ulovlig promille

- Danmark ligger 3. lavest med 0,3%

Til højre er vist andelen, der siger, at de ofte eller meget ofte overtræder hastighedsgrænsen på større landeveje

- Danmark ligger højest med 34%

Resultat 2004

Regnskab

mlo. DKK	Regnskab 2003	Budget 2004	Regnskab 2004
Indtægter	20,1	21,0	20,8
Finanslov	16,3	16,0	16,0
Tillægsbevilling	2,2	2,0	2,0
Driftsindtægter	1,6	3,0	2,8
Udgifter	22,0	21,0	21,5
Lønninger	13,3	14,5	13,1
Driftsudgifter	8,7	6,5	8,4
Årets overskud	-1,9	-	-0,7

Per 31. december 2004 havde DTF 25 ansatte, eksklusive studentermedhjælpere mv. på timebasis. I årets løb har kun to medarbejdere (den pensionerede direktør og en forskningsassistent efter afsluttet Ph.d.) forladt instituttet, mens to nye er kommet til. Aktivitetsniveauet svarede stort set til 2003. Regnskabets underskud på 0,7 mio. DKK skyldes primært udsving i den projektspecifikke opsparing i form af forudbetalte projektindtægter.

De fleste indikatorer er "opfyldt" (11), og flere ligger klart over målet. Enkelte er "delvist opfyldt" (2) eller "ej opfyldt" (2). Som helhed vurderes målopfyldelsen som tilfredsstillende. Det er således meget tilfredsstillende, at DTF på centrale forskningsindikatorer (internationale videnskabelige publikationer, konferencebidrag) lå klart over målet. For Nyhedsbreve og lignende er der tale om en de facto ændring af instituttets valg af formidlingsform, hvilket vil blive reflekteret i den kommende revision af DTF's formidlingspolitik. DTF vil arbejde på at forbedre indikatoren for Temadage, kurser mv. i 2005.

Resultatindikatorer

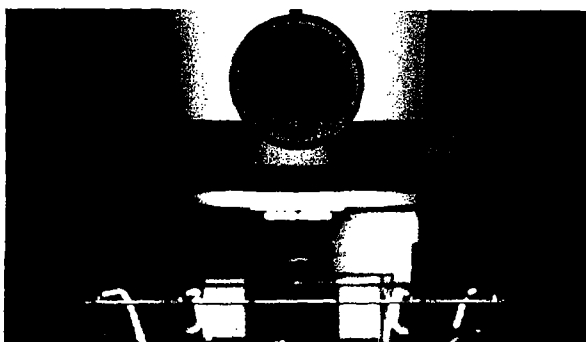
	2003 Realiseret	Måltal	2004 Realiseret	Målopfyldelse
Forskningsrettet formidling				
<i>Internationale videnskabelige publikationer:</i>				
Artikler i peer-reviewede tidsskrifter	3	7	10	Opfyldt
Navngivne bidrag i videnskabelige bøger	0	1	1	Opfyldt
Andre internationale videnskabelige publikationer	1	3	5	Opfyldt
<i>Dansk videnskabelige publikationer:</i>				
Tidsskrifter, bøger, rapporter, notater m.v.	20 ¹⁾	15	14	Delvis opfyldt
Konferencebidrag trykt i fuld længde i proceedings	24	12	30	Opfyldt
Øvrige konferencebidrag og videnskabelige foredrag	0	32	29	Delvis opfyldt
Brugerrettede formidlingsaktiviteter:				
Artikler i danske tidsskrifter, nyhedsbreve o.lign.	51	30	33	Opfyldt
Nyhedsbreve og lign.	0	6	0	Ej opfyldt
Temadage, kurser mv. arrangeret af DTF	4	5	½	Ej opfyldt
Besøg/besøgende på instituttets hjemmeside ²⁾	64.000	45.000	280.000	Opfyldt
Netværksindikatorer				
Undervisning på kandidatniveau, specialestud.	4	3	14	Opfyldt
Ph.d.-stud.	4	4	4	Opfyldt
Tildelte ph.d.-grader	3	0	1	Opfyldt
Udstationeringer (månedsværk)	0	2	3	Opfyldt
Gæsteforskere (månedsværk)	11	3	3	Opfyldt

1) Inkl. 3 ph.d.-thesis'er. offentliggjort på engelsk i danske rapportserier

Ej opfyldt: <90% Delvist opfyldt: 90-100% Opfyldt: 100%-

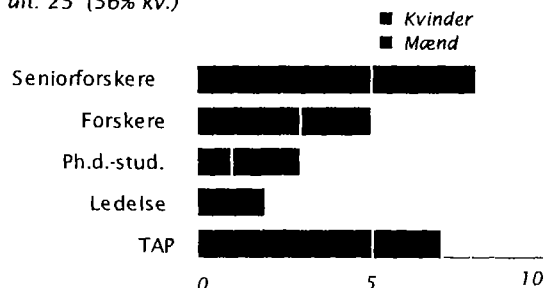
2) Opgørelsesmetoden er ændret i perioden og tallet er derfor estimeret.

Måltallet er sammenligneligt med den tidligere opgørelsesmetode, der giver ca. 97.000.



Antal ansatte 2004 (ultimo)

I alt: 25 (56% kv.)



DTF's forskning er opdelt i to områder: "Sikkerhed og Risiko" og "Transportøkonomi og modellering". Nedenfor er kort beskrevet udvalgte aktiviteter i årets løb.

Transportsikkerhed og -risiko

Forskningen nationalt og internationalt har stigende fokus på unge og ældre trafikanter, som også har stået centralt i DTF's forskningsarbejde i Danmarks TransportForskning i 2004. Begge gruppers andel af bilisterne vil stige i fremtiden. Unge bilister er overrepræsenterede i ulykker, og de ældre er overrepræsenterede i dødsulykker, selv om de ikke samlet set har højere ulykkesrisiko, fordi de er mere skrøbelige.

Et afsluttet ph.d.-projekt om unge og livsstil viser, at unges forhold til bilkørsel og trafiksikkerhed ikke er ensartet. Det har betydning for den indsats, der kan iværksættes for at nedbringe uheldstallet for unge.

I 2004 er igangsat et ph.d.-projekt om svage trafikanter i bymæssig bebyggelse. Det skal belyse, hvordan det fremtidige bymæssige transportsystem i videst muligt omfang kan indrettes til at imødekomme det stigende antal ældres behov.

DTF's trafikpsykologiske kompetence er blevet videreudviklet inden for et nyt område i et EU-projekt, SAMRAIL, om jernbanesikkerhed. Fokus i et delprojekt har været på regler og deres anvendelse i sikkerhedsstyringen under øget udlicitering og den medfølgende ansvarsopdeling. Resultater fra parallelle analyser i fire EU-lande af regelhåndteringen hos især infrastrukturforvaltere viser, at der er mange fælles problemstillinger og et stort udviklingsbehov i form af fælles sikkerhedskoncepter.

IT vinder stigende udbredelse i trafikken, især i køretøjerne. Et ph.d.-projekt undersøger konsekvenserne for trafiksikkerheden af bilistens brug af udstyret, bl.a. mobiltelefoner. I 2004 er udført en række eksperimentelle forsøg i en bilsimulator ved DTF's søsterinstitut i Sverige, VTI.

Transportøkonomi og modellering

Både forskningsproduktion og -formidling blev øget i 2004 i takt med, at det stadig unge forskningsmiljø er modnet. De internationale aktiviteter er blevet styrket blandt andet ved deltagelse i EU's COST-netværk og konsortiesamarbejder om ansøgninger til EU's 6. rammeprogram. På resultatsiden har det medvirket til øget international publicering og præsentation på konferencer.

Behovet for viden om de overordnede udviklingslinier har været stigende, - ikke mindst på gods-transportområdet. Vi har sammen med Center for Trafik og Transport (CTT) etableret datagrundlaget for en national godstrafikmodel. Dette arbejde videreføres i et nyt EU-medfinansieret projekt om en godstrafikmodel for Øresundsregionen i samarbejde med Region Skåne i 2005-2007. I regi af Center for Logistik og Godstrafik har DTF sammen med CTT og Amternes og kommunernes Forskningsinstitut undersøgt konsistensen mellem godstransportmodeller og samfundsøkonomiske analyser.

Sammen med TetraPlan har vi undersøgt de trafikale effekter af metroen i København gennem "før og efter"-analyser af de umiddelbare ændringer i turmønstret efter metroens åbning i 2003. For Trafikministeriet har COWI og DTF foretaget en samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt. I forlængelse heraf er metodiske problemstillinger om fordelingen mellem lande af gevinsterne for godstrafikken publiceret internationalt i 2005.

Et nyt vigtigt forskningsområde for DTF blev initieret i 2004 med ministeriets store dataindsamling om befolkningens vurderinger af værdien af sparet rejsetid. DTF vil i 2005 opstille et nyt sæt tidsværdier til brug for samfundsøkonomiske vurderinger af infrastrukturinvesteringer. Parallelt hermed vil data blive anvendt i et nyt projekt støttet af Statens Samfundsvidenskabelige Forskningsråd.

Læs mere på www.dtf.dk

Knuth-Winterfeldts Alle
Bygning 116 Vest
2800 Kgs. Lyngby
Tlf.: 4525 6500
www.dtf.dk

DANMARKS TRANSPORTFORSKNING





SARTRE 3

**Større sikkerhed
for vore bilister
og veje**

**Udvalgte
resultater fra
en europæisk
interview-undersøgelse**

Forfatterne, "SARTRE-gruppen"

Redaktionskomite:

Ilona Buttler, ITS, PL; Jean-Pierre Cauzard, INRETS, FR; Claudia Evers, BAST, DE; Uwe Ewert, BFU, CH; Werner Klemenjak, KfV, AT; Juha Luoma, VTT, FI; Allan Quimby, TRL, UK.

Den foreliggende publikation er baseret på en udgave skrevet af Mr. Fabrice Papillon, journalist i Paris, oversat til engelsk af Marie-José Mingotaud, INRETS, uddraget af SARTRE 3 rapporter: **European drivers and road risk. Part 1: Report on principal results. Part 2: Report on in-depth analyses. INRETS, Arcueil, 2004.**

Copyright: publisher Editor: J.-P. Cauzard November 2004

Dansk information om undersøgelsen kan fås ved henvendelse til Gitte Carstensen, Danmarks Transportforskning, tlf. 45 25 65 19

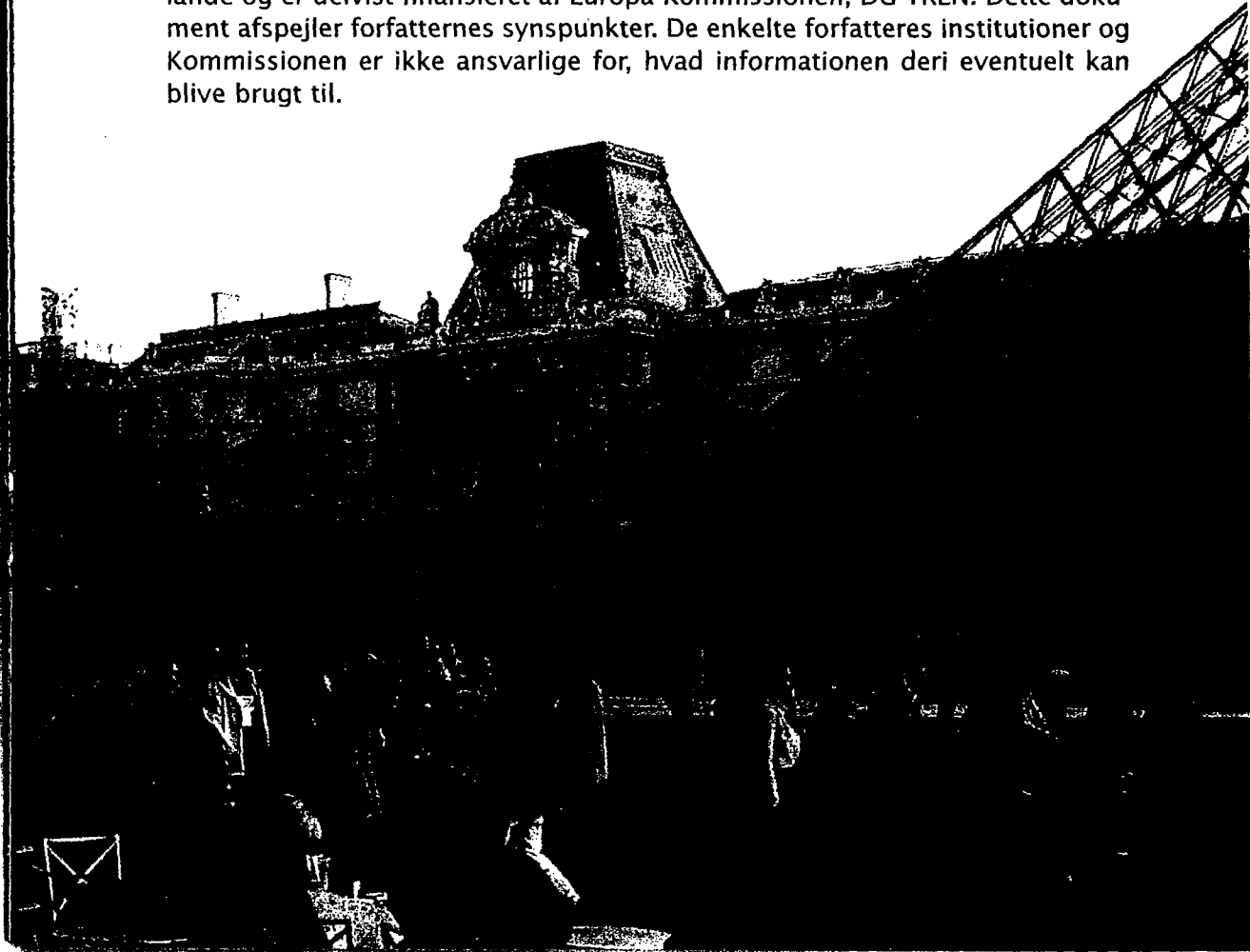


Conception et réalisation Nicole Valentin
Photographie © Bruno Rufi - Jean-Pierre Cauzard

De forskere, der har deltaget i analysen er: Dago Antov, IB STRATUM, EE; Niko Arneric, KC KIMDPS, SI; Christian Brandstätter, KfV, AT; Gitte Carstensen, DTF, DK; Rainer Christ, KfV, AT; Saskia de Craen, SWOV, NL; Finbarr Crowley, NRA, IE; Marilys Drevet, IBSR, BE; Nuša Ferligoj, Ljubljana Faculty of science, SI; Bernhard Fink, KfV, AT; Miklós Gábor, KTI, HU; Charles Goldenbeld, SWOV, NL; Hardy Holte, BAST, DE; George Kanellaidis, HIT, EL; Catarina Lorga, ISCTE, PT; Georgia Louca, NTUA, EL; Mateja Markl, SPV, SI; Marko Polic, Ljubljana Faculty of arts, SI; Vlasta Rehnová, CDV, CZ; Grega Repovš, Ljubljana Faculty of arts, SI; Tiia Roiväs, IB STRATUM, EE; Fermina Sánchez Martín, DGT, ES; Pavlina Skládáná, CDV, CZ; Michael Smuc, KfV, AT; Gian Marco Sardi, SIPSiVi, IT; Fer-gal Trace, NRA, IE; Jan Tecl, CDV, CZ; Ward Vanlaar, BIVV, BE; George Yannis, NTUA, EL; Vlasta Zabukovec, Ljubljana Faculty of arts, SI; Neophytos Zavrídes, ETEK, CY; Bojan Jender, SPV, SI.

Andre involverede: Catherine Brutsaert, IBSR, BE; Sven Dahlstedt, VTI, SE; Ian Ifver, SNRA, SE; Vladimir Labath, ARK, SK; Thomas Le-kander, SNRA, SE; Lucia Lisa, SIPSiVi, IT; Kirsi Pajunen, VTT, FI; Milan Panic, HAK, HR; José Paquete de Oliveira, ISCTE, PT; Pierangelo Sardi, SIPSiVi, IT; Petr Väs, ASSp, SK; Nenad Zuber, HAK, HR.

Advarsel: SARTRE 3 projektet har fået økonomisk støtte fra de deltagende lande og er delvist finansieret af Europa-Kommissionen, DG TREN. Dette dokument afspejler forfatterens synspunkter. De enkelte forfatteres institutioner og Kommissionen er ikke ansvarlige for, hvad informationen deri eventuelt kan blive brugt til.

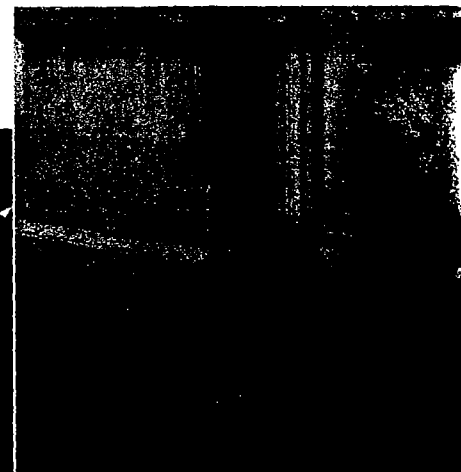




ILLUSTRATIONER

Europæiske lande, der har deltaget i "SARTRE" projektet	4
Ændringer i den lovmæssige grænse for spritkørsel i europæiske lande siden 1990	9
Figur 1: Andel af bilister i hvert land, som er blevet testet for alkohol i løbet af de sidste 3 år	10
Figur 2: Andel af bilister i hvert land, der er blevet straffet for hastighedsovertrædelser i de seneste 3 år	13
Figur 3: Andel af bilister, der mener, at det ikke er nødvendigt at bruge sikkerhedssele, hvis de kører forsigtigt	14
Generelle hastighedsgrænser i europæiske lande	16
Figur 4: Andel af bilister der støtter forskellige mål for uhedsreduktion i år 2010	22
Figur 5: Andel af bilister i hvert land der føler, at deres egen kørsel er mindre farlig end andre bilisters	24
Figur 6: Andel af bilister, der kan lide at køre hurtigt	27
Figur 7: Andel af bilister der foretager mindst en opringning på mobiltelefon om dagen, mens de kører	28
Institutter der har deltaget i SARTRE projektet	32
Promillegrænser for spritkørsel i Europa i 2004 (o/oo)	33

Venedi



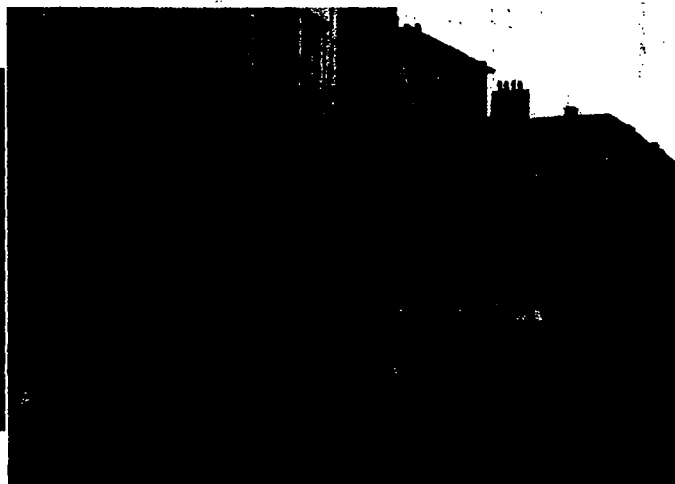
INDHOLDSFORTEGNELSE

Et billede af europæiske bilister: SARTRE projektet	5
Lidt baggrundsinformation om landene	6
Centrale risikofaktorer: Alkohol, hastighed og manglende brug af sikkerhedssele	8
Spritkørsel	8
Overtrædelse af hastighedsgrænserne	12
Manglende brug af sikkerhedssele	15
Forholdet mellem spritkørsel, hastighedsoverskridelser og manglende brug af sikkerhedssele	17
Forbedring af trafiksikkerheden	18
Lovmæssig regulering, der fremmer sikkerhed	18
Ny teknologi til forbedring af trafikken	19
Harmonisering af europæisk trafiksikkerhedspolitik	21
En udfordring: At forbedre bilisters adfærd	25
Hvad kan vi lære af denne undersøgelse?	29
Nogle tanker til bilister	31
SARTRE undersøgelsen	32

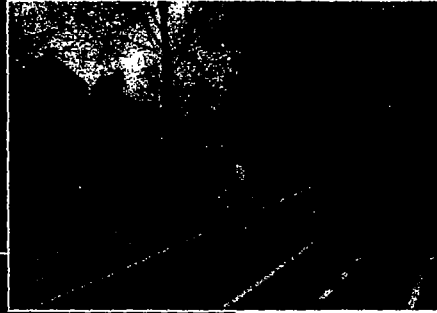
Forfatterne



Dublin



Europæiske lande, der har deltaget i "SARTRE" projektet



Et billede af europæiske bilister: SARTRE projektet

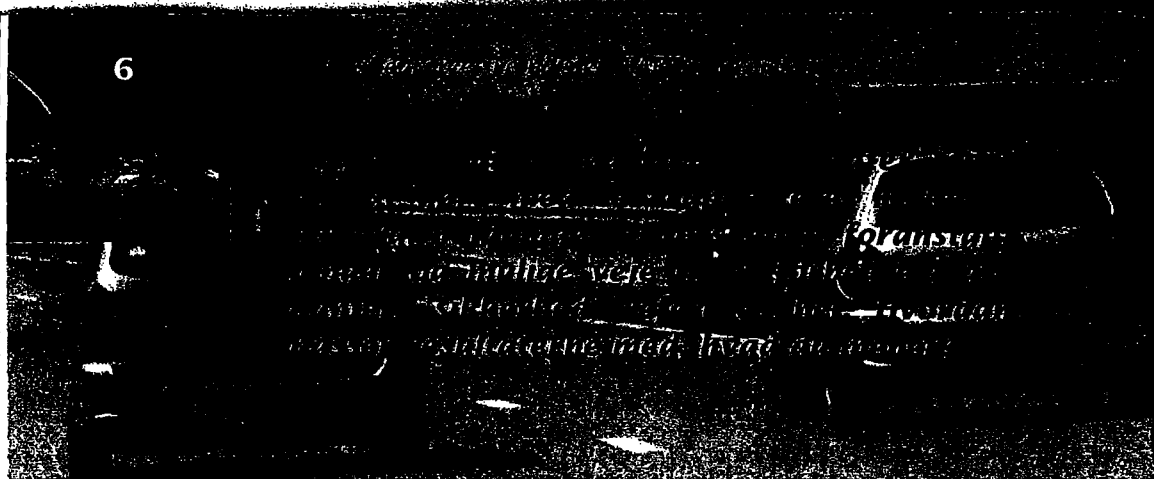
SARTRE er en forkortelse for 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' ('Holdninger til risiko i trafikken i Europa'). SARTRE gruppen begyndte i 1991 at se på sikkerhed på europæiske veje ved at gennemføre ens interviewundersøgelser i hvert af de deltagende lande. Den første SARTRE undersøgelse blev udført i 15 lande, den anden – gennemført 5 år senere – blev

udvidet til at omfatte 19 lande. Den seneste, kaldet SARTRE 3, blev gennemført i 23 lande. I hvert land blev der interviewet omkring 1000 bilister, så der i alt er interviews med ca. 24.000 bilister. Undersøgelserne giver information om bilisternes holdninger, adfærd og erfaringer f.eks. med kontrolaktiviteter, og giver derfor en god mulighed for at sammenligne bilister i forskellige lande og finde foranstaltninger, som vil kunne forbedre adfærden og sikkerheden både i de enkelte lande og i Europa som helhed.

Denne publikation vil referere nogle af de væsentligste resultater af SARTRE-undersøgelsen for et europæisk publikum. Specielt sammenligner den bilisternes holdninger og adfærd, undersøger hvordan bilister har det med færdselsregulering, ser på, hvordan kulturelle og sociale faktorer påvirker sikkerhed, og diskuterer hvilke foranstaltninger, der kan foretages for at gøre europæiske bilister sikrere.

SARTRE 3 undersøgelsen viser, at de fleste bilister bekymrer sig om trafik-sikkerhed, erkender at bilisternes adfærd er en meget vigtig faktor, når det handler om trafiksikkerhed, og også rapporterer, at de ofte udviser farlig eller ulovlig adfærd. Dette betyder, at hvis Europa-Kommissionen skal nå sit mål, at nedbringe antallet af trafikdræbte med halvdelen i år 2010, så har alle bilister en væsentlig rolle at spille. Budskabet er, at vi alle må yde vores bidrag og ændre vores adfærd bag rattet. *Dette betyder – efter al sandsynlighed – hver enkelt af os!*

Selvom der af og til kan stilles spørgsmålstegn ved resultaterne af sådanne interviewundersøgelser – især når de foregår ansigt til ansigt som i SARTRE-projektet, hvor nogle mennesker kan være tilbøjelige til at give socialt acceptable svar – er de resultater, der refereres her, tilstrækkeligt stærke til at tillade os at male et billede af europæiske bilister. Også selv om dette billede ændrer sig over tid.



Lidt baggrundsinformation om landene

I de sidste 30 år er der blevet gennemført en del initiativer for at nedbringe antallet af dræbte i trafikken. Det drejer sig f.eks. om indførelsen af regler, der påbyder brug af sikkerhedsseler, eller at man må drikke mindre alkohol, før man kører bil. Og i de seneste år har mange lande forbudt brugen af håndholdte mobiltelefoner under kørslen.

I den periode har der også været en del bestræbelser på at harmonisere færdselslovene på tværs af Europa. Der er imidlertid stadig store forskelle mellem landene med hensyn til vejnet, trafiktæthed og uheldsrater. Der er også forskelle i sikkerhedsrelateret lovgivning og ikke mindst i, hvordan den håndhæves. Der er f.eks. betydelige forskelle i den lovmæssige promillegrænse, og i om nye eller professionelle bilister har en anden promillegrænse. Og med hensyn til hvordan den håndhæves, hvor nogle lande regelmæssigt bruger alkometre til at teste bilisterne, hvad enten det sker stikprøvevist, på baggrund af mistanke eller i forbindelse med færdselsuheld. Der er også meget markante forskelle mellem landene i deres brug af automatisk hastighedskontrol vha. kameraer.

Sådanne forskelle har resulteret i, at landene har haft forskellig udvikling i trafiksikkerhed i de 5 år, der er gået mellem den anden og den tredje SARTRE-undersøgelse (1998-2002). Blandt de lande, der deltog i begge disse undersøgelser, kan man skelne mellem tre grupper:

- Den første gruppe, der omfatter Østrig, Tyskland, Holland, Polen, Portugal, Slovenien og Schweiz, har klart forbedret deres trafiksikkerhed, og antallet af trafikdræbte er faldet.
- Den anden gruppe er forblevet mere eller mindre stabil i sin udvikling. Denne gruppe omfatter Belgien, Tjekkiet, Finland, Frankrig, Grækenland, Ungarn, Irland, Italien, Spanien, Sverige og Storbritannien. Selv om der har været nogen forbedring mht. antallet af dræbte i disse lande, er det meget mindre end i den første gruppe. Der er imidlertid nogle af disse lande, som f.eks. Finland, Sverige og Storbritannien, der allerede havde et rigtig godt sikkerhedsniveau, så det ville have været svært for dem at fremvise en yderligere stor forbedring¹. Ikke desto mindre stiler selv disse sikre lande mod videre forbedringer. For de øvrige lande i denne gruppe er der stadig behov for yderligere forbedringer af trafiksikkerheden.



– Den tredje 'gruppe' har kun et enkelt medlem. I Slovakiet er trafikikkerheds-situationen blevet forværret de seneste 5 år, og der har været en stigning i antallet af trafikdræbte.

Disse forskelle synes at vise – sammen med de forskelle, der findes mht. holdninger og rapporteret adfærd – at der er en kontrast mellem bilister i nordlige og sydlige lande, og tilsvarende, om end i mindre grad, en forskel mellem det østlige og det vestlige Europa. Det er imidlertid ikke bare bilisterne, der er forskellige. Der er også markante forskelle i den socioøkonomiske situation, i infrastrukturen og kulturen i de enkelte lande, som også spiller en rolle for, hvordan landets trafikikkerhed ser ud.

¹ Danmark deltog i den første og den tredje SARTRE-undersøgelse, men ikke i den anden. Danmark nævnes derfor ikke i denne sammenhæng, men tilhører mht. udvikling i uheldsrater den anden gruppe. Danmark ligger i SARTRE 3 undersøgelsen på niveau med Finland mht. antal dræbte per 1.000.000 indbyggere.



... og det ser ud til, at bilisternes holdninger og adfærd er meget forskellige. De forskellige SARTRE-undersøgelser har vist, at der er store forskelle i trafikikkerheds-situationen i de forskellige lande. Disse forskelle kan skyldes mange forskellige faktorer, heriblandt trafikikkerheds-situationen i de enkelte lande, infrastrukturen og kulturen i de enkelte lande. Det er vigtigt at være opmærksom på disse forskelle, når man sammenligner trafikikkerheds-situationen i de forskellige lande. Med hensyn til de forskellige trafikikkerheds-situationer er der nogle resultater, der er særligt interessante. Disse resultater er, at hastigheden er meget mindre i de forskellige lande, og at der er store forskelligheder.



Centrale risikofaktorer: Alkohol, hastighed og manglende brug af sikkerhedssele

At køre, når man har drukket alkohol, at overtræde hastighedsgrænserne og at undlade at bruge sikkerhedssele er de fleste bilister i undersøgelsen som farligt. Der var imidlertid mange bilister, som stadig gjorde det. Det spørgsmål, der skal besvares er, hvorfor de gør det – eller måske hvorfor vi, når vi nu ved hvad vi gør, også gør det.

Det er blevet vurderet, at hvis disse tre risikoforhold kunne forbedres væsentligt på europæiske veje, ville antallet af dræbte og alvorligt kvæstede kunne reduceres med halvdelen. Det er det mål som Europa-Kommissionen i 2001 besluttede at nå i 2010.

Spritkørsel

Fastsættelsen af den lovmæssige grænse for at køre bil efter at have drukket er et væsentligt emne, og noget, der måske kunne harmoniseres på tværs af Europa. Der er lande, der har en promillegrænse under de 0,5 o/oo, der er mest almindeligt brugt i Europa. Bilisterne i disse lande var dem, der gik mindst ind for at få en fælles grænse på 0,5 o/oo. Imidlertid var der 2/3 af bilisterne fra lande, der har en grænse på over 0,5 o/oo, som ville støtte, at deres promillegrænse blev reduceret til 0,5 o/oo. Det er klart et resultat, som politikere i sådanne lande bør tage hensyn til i deres planlægning af den fremtidige trafikikkerhedsstrategi. Imidlertid kunne alle lande have mulighed for at fastsætte eller beholde en lavere grænse, hvis man finder det påkrævet. Kortet på sidste side viser, hvilke lande, der ville blive involveret, hvis man indførte en fælles europæisk maksimum-grænse på 0,5 o/oo. Fire lande ville blive nødt til at sænke deres grænse, mens syv ville ligge under grænsen.

Det er også værd at bemærke, at de fleste interviewede bilister gav stærk støtte til en 0-promillegrænse for nye bilister – dvs. at de slet ikke må drikke alkohol før de kører. Nogle lande, f.eks. Østrig, har allerede indført sådan en lov.

Ændringer i den lovmæssige grænse for spritkørsel i europæiske lande siden 1990

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tjekkiet	0,0														
Ungarn	0,0														
Slovakiet	0,0														
Sverige	0,2														
Polen	0,2														
Estland	0,2														
Kroatien															*0,0
Letland															
Litauen															
Finland															
Holland															
Portugal															
Slovenien															
Belgien	0,8														
Frankrig	0,8	0,7													
Østrig	0,8														
Danmark	0,8														
Vesttyskland	0,8														
Østtyskland	0,0		0,8												
Spanien	0,8														
Grækenland	0,8														
Italien	0,8														
Cypern	0,9														
Schweiz	0,8														**
Irland	0,8														
Luxemborg	0,8														
Malta	0,8														
Storbritannien	0,8														

* 0,0 i sommeren 2004 ** 0,5 i 2005

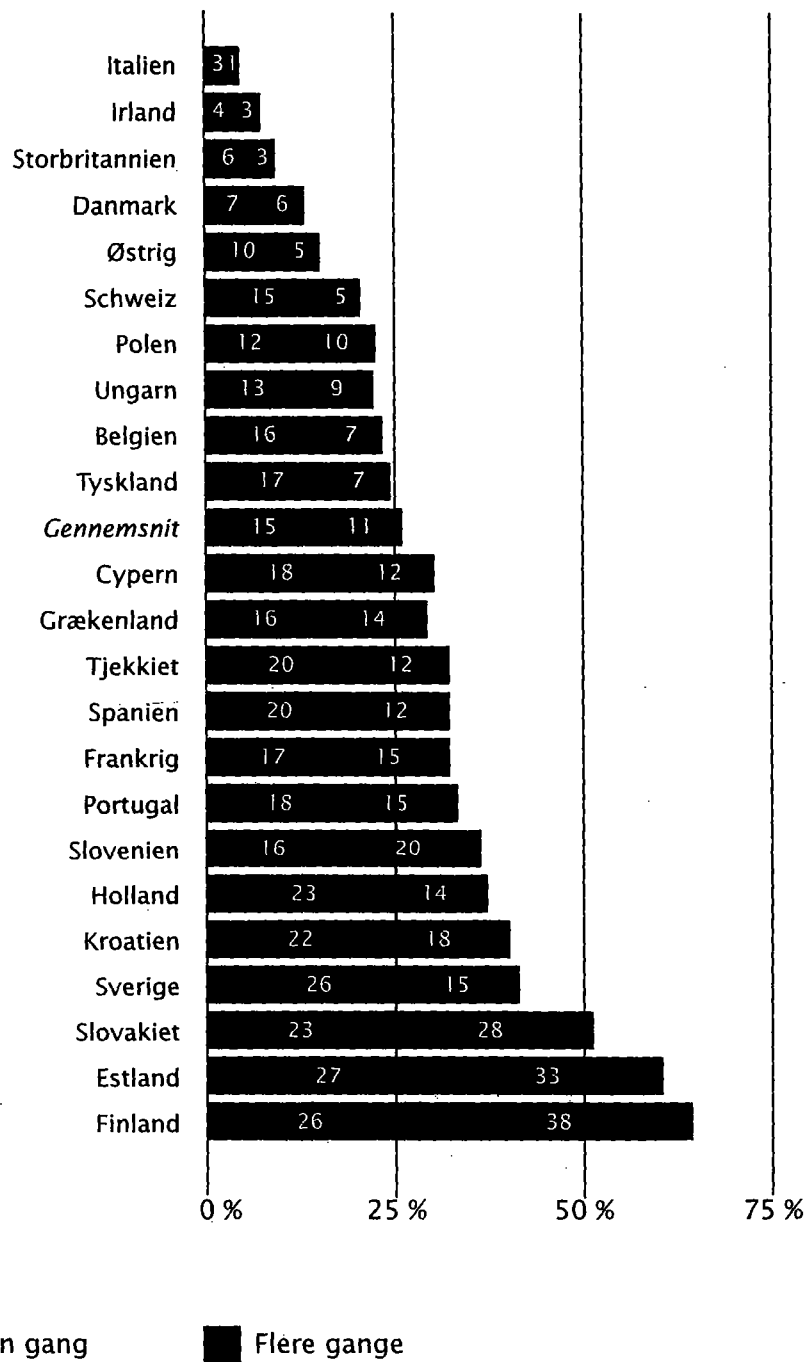


Centrale risikofaktorer:

Alkohol, hastighed og manglende brug af sikkerhedssele

Figur 1: Andel af bilister i hvert land, som er blevet testet for alkohol i løbet af de sidste 3 år

Helsinki



Det ser ud til, at bilisterne godt er klar over det sikkerhedsproblem, spritkørsel er. 59% af dem støttede, at man indfører lovgivning, som slet ikke tillader førere at drikke alkohol, før de kører, eller som reducerer den nuværende promillegrænse. Problemet er, at de bilister, som kørte spritkørsel, ikke var dem, der var mest opmærksomme på de sikkerhedsmæssige konsekvenser af spritkørsel. De bilister, der støttede tiltag, som skulle reducere spritkørsel, sagde relativt oftere også, at de kun drak lidt eller slet ikke.

Et andet interessant resultat var antallet af europæiske bilister, som havde været udsat for spritkontrol i trafikken. **Figur 1** viser, at 26% af alle bilister var blevet testet, f.eks. med alkometer, (15% en gang og 11% flere gange) i de foregående 3 år. Men bilisternes oplevelse i Italien, hvor 4% var blevet testet, var meget forskellige fra oplevelsen i Finland, hvor 16 gange så mange var blevet testet.

Mens flertallet af bilister støttede specifikke tiltag mod bilister, der bliver taget for spritkørsel flere gange, var der – måske forbavsende – relativt få, der støttede brugen af alkohol i biler, som vil forhindre bilisten i at starte bilen, hvis hans promille ligger over den lovmæssige grænse. Omkring ¾ af bilisterne gik ind for, at bilister, der mere end en gang tages for spritkørsel, testes for alkoholisme.

Skønt disse resultater er opmuntrende fra et trafiksikkerhedssynspunkt, må man huske på, at spritkørsel stadig er en af de væsentligste risikofaktorer i de europæiske lande. Europa-Kommissionen vurderer, at omkring 10.000 personer – omkring ¼ af dem, der dræbes i vejtrafikken hvert år i Europa – døde i uheld, som involverede mindst en spirituspåvirket fører.

Overtrædelse af hastighedsgrænserne

Tabellen med "Generelle hastighedsgrænser i europæiske lande" (s. 16) viser, hvordan de nugældende grænser varierer i forskellige lande for forskellige vejtyper. Med hensyn til hastighedsadfærd viste undersøgelserne, at bilister i forskellige lande havde meget forskellige holdninger, og at det ikke var muligt at påvise enkle mønstre mellem grupper af lande. I almindelighed forbandt bilisterne ikke det at køre hurtigt med at køre farligt, når det handlede om deres egen adfærd. Også selv om de fandt, at andre bilisters høje hastighed var farlig. Faktisk er det sådan, at flertallet af bilister erkendte, at de brød hastighedsgrænserne, når de kørte, især på motorveje – selv om mange af dem støttede foranstaltninger, der skal reducere hastigheden i byområder. Jo mere bilisterne syntes, de kunne køre hurtigt og sikkert, jo oftere var de tilbøjelige til at vedgå, at de overtrådte hastighedsgrænserne.

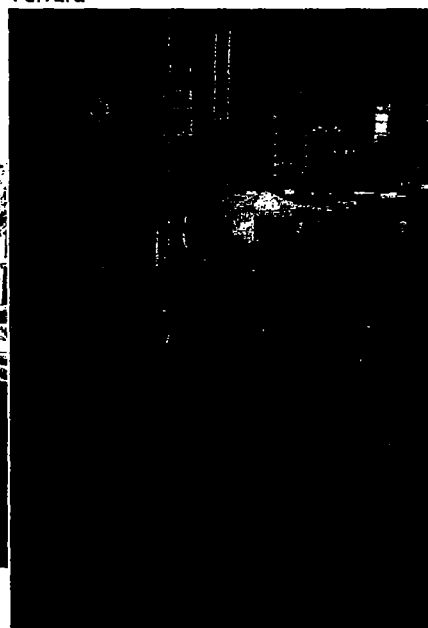
Med hensyn til hastighedskontrol var i gennemsnit hver femte bilist blevet straffet for at køre for hurtigt indenfor de 3 seneste år – se **Figur 2**. Der var imidlertid store forskelle mellem de enkelte lande med hensyn til bilisternes forventning om at blive opdaget og straffet for hastighedsovertrædelser og deres faktiske erfaring med at blive straffet for det.

Hertil kom, at man fandt, at støtten til øget hastighedsovervågning varierede meget mellem landene – fra 39 til 80%. Og mens mange bilister støttede øget brug af kameraovervågning og skærpelse af straffene for hastighedsovertrædelser, så var der meget lidt støtte til at private selskaber – set i modsætning til politi eller lokale myndigheder – skulle indblandes i overvågningen.

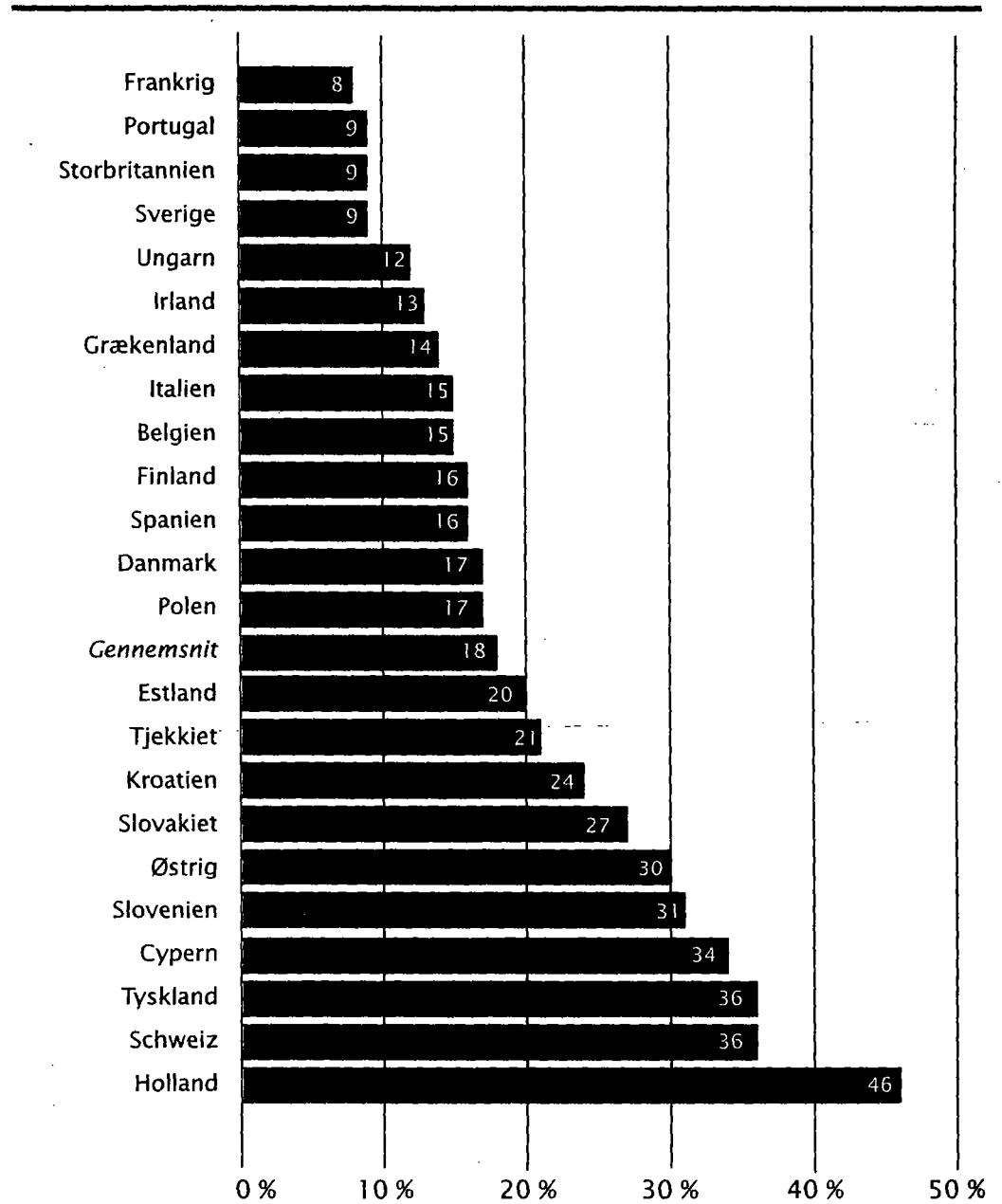
Undersøgelserne viste som sagt en række væsentlige forskelle mellem landene med hensyn til holdninger og adfærd i forbindelse med hastighed, så der fremstod ikke et klart fælles-europæisk billede af resultaterne. Det er derfor vigtigt for hvert land at undersøge, hvordan det ser ud i forhold til andre lande, og sætte sin strategi for nedbringelse af hastighedsovertrædelserne derefter. Et emne her er behovet for at få flere bilister til overfor sig selv at erkende, at deres for høje hastighed er farlig – for dem selv og for andre trafikanter.

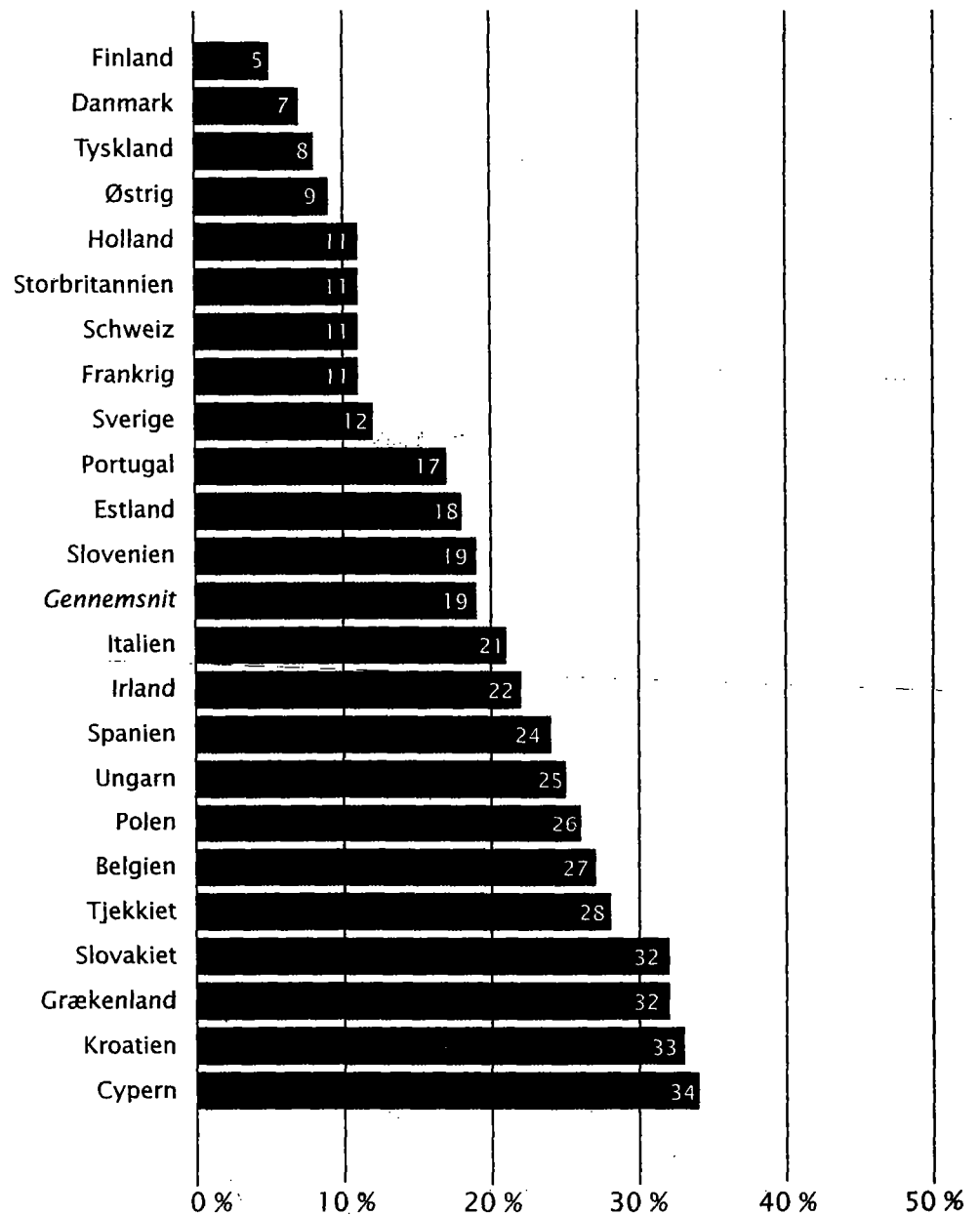
Imidlertid er de overordnede resultater lovende, fordi mange bilister allerede erkender risikoen ved for høj hastighed og støtter foranstaltninger, der skal få folk til at overholde hastighedsgrænserne. I en række lande bør myndighederne udnytte denne opbakning til at øge hastighedsovervågningen, men det er nødvendigt at kombinere en sådan foranstaltning med informationskampagner i massemedierne.

Ferrara



Figur 2: Andel af bilister i hvert land, der er blevet straffet for hastighedsovertrædelser i de seneste 3 år



Figur 3: Andel af bilister, der mener, at det ikke er nødvendigt at bruge sikkerhedssele, hvis de kører forsigtigt

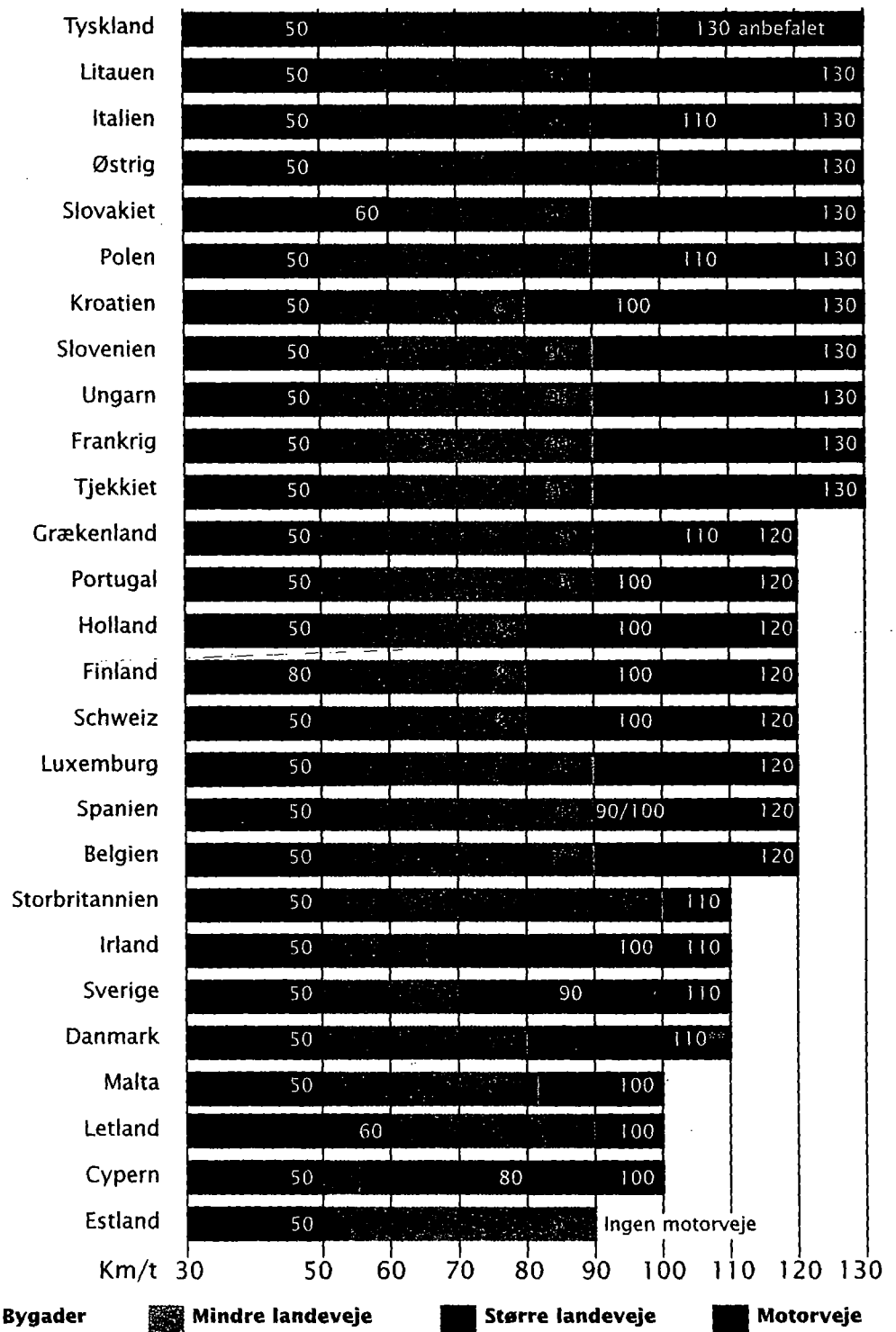
Manglende brug af sikkerhedssele

Generelt viste undersøgelsen, at de fleste bilister havde meget positive holdninger til at bruge sikkerhedssele. Imidlertid var der stadig mange bilister, der mente, at hvis de bare kørte forsigtigt, var det ikke nødvendigt at bruge sikkerhedssele, og mange overvurderede også risikoen for at komme til at sidde fast i selen i en kritisk situation – se **Figur 3**. I de lande, hvor et betragteligt antal mener dette, vil det være nødvendigt at køre kampagner for at ændre folks holdninger til sikkerhedssele.

Undersøgelsen fandt, at antallet af biler, der havde sikkerhedssele på alle sæder, var relativt højt i Europa – 85% af bilerne havde sele. Andelen var imidlertid stadig lav i nogle lande, især Slovakiet, Ungarn, Spanien og Cypern. Når det drejede sig specielt om fastspændingsudstyr til børn, kom de dårligste resultater fra lande i det østlige og sydlige Europa, som f.eks. Estland og Italien.

Mens en række lande havde meget høje brugsgrader, var den stadig lav i andre lande, især i bymæssig bebyggelse. I gennemsnit brugte 84% – varierende fra 71% til 96% – altid deres sikkerhedssele på motorveje, men kun 66% – varierende mellem 36% og 91% – brugte den altid i byområde. Disse resultater ligger noget fra, at alle bilister altid bruger sele, og skønt selebrugen generelt er steget i de senere år, er der stadig god plads til yderligere forbedringer. Især da sikkerhedssele er en af de mest effektive forebyggende foranstaltninger, specielt ved uheld ved lavere hastigheder. Derfor er det vigtigt, at lande med lav selebrug igangsætter særlige programmer for at forbedre situationen.

Generelle hastighedsgrænser i europæiske lande



* samme grænse på mindre og større landeveje ** 130 fra maj 2004

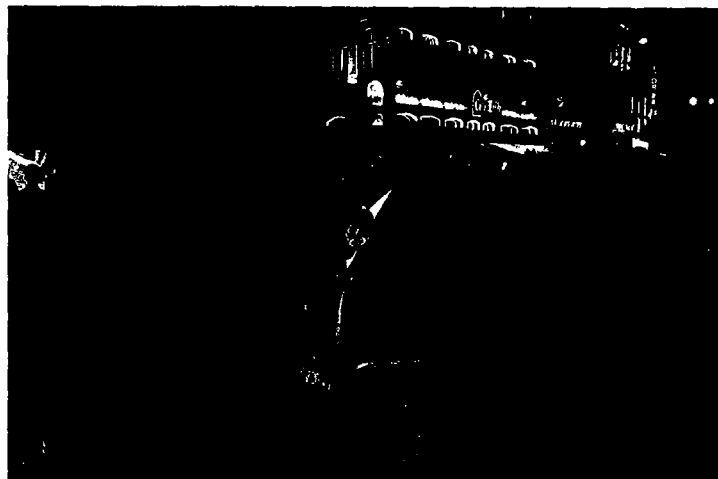
Forholdet mellem spritkørsel, hastighedsoverskridelser og manglende brug af sikkerhedssele

Af de tre risikofaktorer vedgår bilisterne hyppigst, at de har kørt for hurtigt, mens ret få siger, at de har kørt spritkørsel.

- Med hensyn til høj hastighed var der kun 47% af bilisterne, der sagde, at de aldrig eller sjældent overskred hastighedsgrænsen på motorvej.
- Med hensyn til spritkørsel rapporterede 4% af bilisterne at have kørt mindst en dag i den seneste uge, hvor de måske havde en ulovlig promille.
- Med hensyn til brug af sikkerhedssele indrømmede 13%, at de aldrig eller sjældent brugte sikkerhedssele i byområder.

Det er interessant, at resultaterne viste en sammenhæng mellem de forskellige risikofaktorer. De bilister, der udsatte sig for én risikofaktor, havde større sandsynlighed for også at udsætte sig for en eller to af de andre. For eksempel havde de, der overtrådte hastighedsgrænserne, en sandsynlighed for også at undlade at tage sele på, der var 87% højere end de bilister, der overholdt hastighedsgrænserne! Sammenhængen mellem at køre med for høj hastighed og at køre spritkørsel var også stor. Disse resultater syntes at have en stærk national effekt - dvs. at i lande, hvor det så dårligt ud for en af faktorerne, så det også ofte dårligt ud for de andre risikofaktorer. Men resultaterne understreger også, at der er nogen, der simpelthen ikke erkender de risici, der er ved bilkørsel, og hvordan man forebygger dem.

Lille





Forbedring af trafikikkerheden

At forbedre trafikikkerheden i hele Europa og i de enkelte lande vil betyde, at man må overveje mange af eller alle de spørgsmål, der rejses her. Det vil være specielt vigtigt at prøve at øge bilisternes forståelse af problemerne, så adfærden kan forbedres, og antallet af uheld kan reduceres. Yderligere to tiltag må overvejes. Det første er brugen af ny teknologi, og det andet er harmonisering af færdselslovgivning på europæisk niveau.

Lovmæssig regulering, der fremmer sikkerhed

Der er mange faktorer, der påvirker bilisters adfærd, både individuelt og i forskellige lande. En faktor er, hvordan færdselslovgivningen håndhæves. Her er det vigtigt at se såvel på det faktiske niveau for håndhævelsen som på bilisternes oplevelse af færdselskontrollen og deres frygt for at blive straffet, og begge disse forhold varierer betydeligt mellem landene.

SARTRE 3 undersøgelsen gør det muligt at sammenligne, hvordan forskellige færdselsovertrædelser kontrolleres af politiet i forskellige lande. Undersøgelsen giver oplysning om kontrol af overskridelser af hastighedsgrænserne, manglende brug af sikkerhedssele og spritkørsel.

I alle de deltagende lande var hastighedsovertrædelserne det, der blev kontrolleret kraftigst målt som antal bilister, der bliver straffet. Samlet rapporterede bilisterne, at det var dobbelt så sandsynligt, at de ville møde en hastighedskontrol som en spritkontrol. Bilister, der var blevet straffet for overtrædelse af hastighedsgrænserne, følte i almindelighed, at de havde været uheldige, og at deres handling ikke havde været særlig alvorlig, mens det at køre med en promille over promillegrænsen var uacceptabelt, og at de, der blev opdaget, fortjente deres straf. Der var faktisk meget bred tilslutning til øget kontrol af spritkørsel og endda til at gøre reglerne strengere, idet næsten halvdelen af alle bilisterne mente, at det skulle være ulovligt overhovedet at drikke alkohol, før man kører.

Det er generelt accepteret, at en trafikants *oplevelse* af kontrollens omfang er vigtigere end det *faktiske* omfang af kontrollen, og derfor er overvågning og kontrol mest effektiv, når den er meget synlig og godt annonceret. Kontrolformer, som f.eks. hastighedskameraer eller anonyme politibiler, gør det mere vanskeligt for trafikanter at vurdere omfanget af kontrollen. Disse metoder må bruges mere bredt for at have samme effekt. Dette er imidlertid også muligt med automatiske hastighedskameraer, da de er mindre ressourcetrævende end almindelig politikontrol.

Tre fjerdedele af de interviewede havde ikke været udsat for spritkontroller i de seneste 3 år, og det kan måske være medvirkende til, at et flertal af bilisterne var tilhængere af strengere straffe for spritkørsel.

Omkring en tredjedel af bilisterne sagde, at de var tilfredse med retssystemets håndtering af færdselsovertrædelser, idet de vurderede, at straffenes størrelse passede til overtrædelsernes alvorlighed, at færdselsovertrædelserne blev behandlet hurtigt, og at den fokuserede på at fremme sikkerheden i modsætning til at skabe profit. Samlet støttede 76% af bilisterne øget håndhævelse af færdselsreglerne, men det varierede fra 50% til 90% mellem landene. 60% ønskede strengere straffe for hastighedsovertrædelser, og 90% støttede strengere straffe for spritkørsel.

Ny teknologi til forbedring af trafikken

Gennem de seneste år er antallet af teknologiske systemer, der skal forbedre trafiksikkerheden, forøget dramatisk. De har strakt sig fra kontrolsystemer, som f.eks. hastighedskameraer, til systemer, som skal hjælpe føreren, f.eks. navigationssystemer. Nogle systemer kan være lovpligtige, som f.eks. hastighedsbegrænsere på lastbiler, mens andre er frivillige og kan slås til og fra af føreren, som f.eks. automatisk fartpilot.

Der er markante forskelle i Europa i udviklingen i brug af teknologi. I nogle lande er hastighedskameraer og navigationssystemer almindelige, mens de ikke bruges særlig meget, hvis overhovedet, i andre lande. Sådanne forskelle kan have væsentlig indflydelse på bilisternes holdninger til systemerne.

Det er imidlertid sikkert, at sådanne systemer vil blive mere almindelige i de europæiske lande, så SARTRE 3 undersøgelsen indeholdt, i modsætning til SARTRE 1 og SARTRE 2, en række spørgsmål vedrørende holdningerne til sådanne nye teknologier.

Tre forskellige typer systemer var inkluderet:

- systemer, der hjælper bilisten (støttesystemer)
- systemer, der kræver en bestemt adfærd af bilisten (advarselsystemer og indgribende systemer)
- systemer, der kan anvendes af politiet til håndhævelse af love (overvågnings- og kontrolsystemer).

Opbakningen til disse forskellige systemer varierede meget mellem landene.



For eksempel gik mindre end halvdelen (41%) af de schweiziske bilister ind for et system, der skulle forhindre bilister i at overskride hastighedsgrænserne, mens der i Irland var 81%, der støttede indførelsen af sådan et system. Den høje tilslutning fra de irske bilister kan imidlertid delvist forklares ved, at der for nylig har været gennemført informationskampagner, der fokuserede på hastighed. Det så ud, som om man i nogle lande ikke kunne lide tanken om, at ens adfærd blev kontrolleret, f.eks. i Schweiz, Østrig, Tyskland og Holland, mens dette i mindre grad var tilfældet i andre lande som f.eks. Irland, Frankrig og Storbritannien.

Ud over automatiske hastighedskameraer, er der nogle lande, der allerede bruger kameraer til at afsløre bilister, der kører over for rødt, og nogle bruger kamerateknologien til at overvåge, om bilisterne holder en tilstrækkelig afstand til den forankørende. Den hurtige udvikling, der sker indenfor teknologi, betyder, at en bred vifte af adfærd i fremtiden vil blive overvåget og måske straffet.

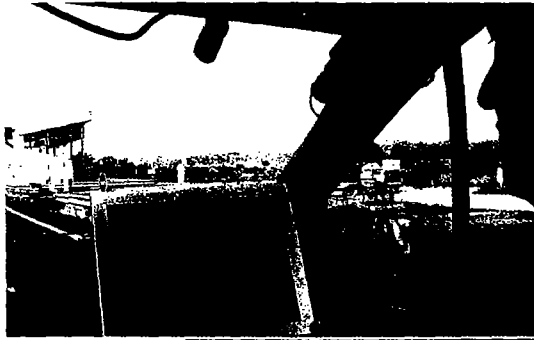
Bilisterne var for øjeblikket mere positive overfor den radarteknologi, som skal overvåge kørsel mod rødt lys, end den, der skal overvåge hastighed. Som i andre tilfælde med ny teknologi, var de schweiziske bilister mindst positive overfor hastighedsovervågning (med 42% der støttede det), mens de irske, med 87%, var blandt de mest positive. I mange lande gik bilisterne ind for begge typer radar, f.eks. Belgien, Finland, Irland, Polen og Storbritannien, eller gik imod begge, f.eks. Østrig, Tjekkiet, Tyskland, Spanien, Sverige og Schweiz. Resultaterne er påvirket af den nuværende situation i hvert enkelt land med hensyn til brug af og erfaring med sådant udstyr.

Mens eksisterende systemer, der kan identificere køretøjer på vejene, gør det muligt at få adgang til nogle tjenester, som f.eks. automatisk betaling af vejafgifter, så kan disse systemer i stigende grad også blive nyttige for politiet til f.eks. at identificere dem, der kører for hurtigt, eller som overtræder andre love. I alt ville 61% af de europæiske bilister være villige til at få sådan et system installeret i deres bil, med højest tilslutning fra Italien og Slovenien. Men kun 51% ville støtte, at systemet blev brugt af politiet. Irerne var mest positive overfor det, mens de tysktalende lande, Tyskland, Østrig og Schweiz, typisk var imod.

Bilisterne gik mere ind for brugen af sorte bokse (der kan registrere køretøjets hastighed, styring, bremsning etc.) som hjælp til at forklare, hvordan en ulykke er sket, end sorte bokse, som kunne bruges af politiet til at håndhæve færdselsloven.

Tre elementer syntes at være afgørende for bilisternes holdninger til den nye teknologi:

- Hvad systemet skal bruges til.
- Deres kendskab til systemerne. I nogle lande kan bilisterne føle, at f.eks. anvendelsen af hastighedskameraer har nået et 'mæthedspunkt', mens bilister,



Paris

der ikke er vant til et givent teknologisk udstyr, måske kan overvurdere både dets fordele og ulemper.

– Bilisternes holdninger til overvågning og kontrol og den betydning de tillægger deres frihed til at handle, som de har lyst til.

Når man tænker på, hvor raffinerede disse systemer er, og hvad de potentielt kan bruges til i fremtiden, synes det forbavsende, at så mange bilister støttede indførelsen af dem. Måske er det sådan, at vi allerede har resigneret overfor deres indførelse, fordi vores samfund i stigende grad er blevet teknologisk avanceret. Eller måske hænger det sammen med, at automatiske systemer behandler alle ens.

Harmonisering af europæisk trafikikkerhedspolitik

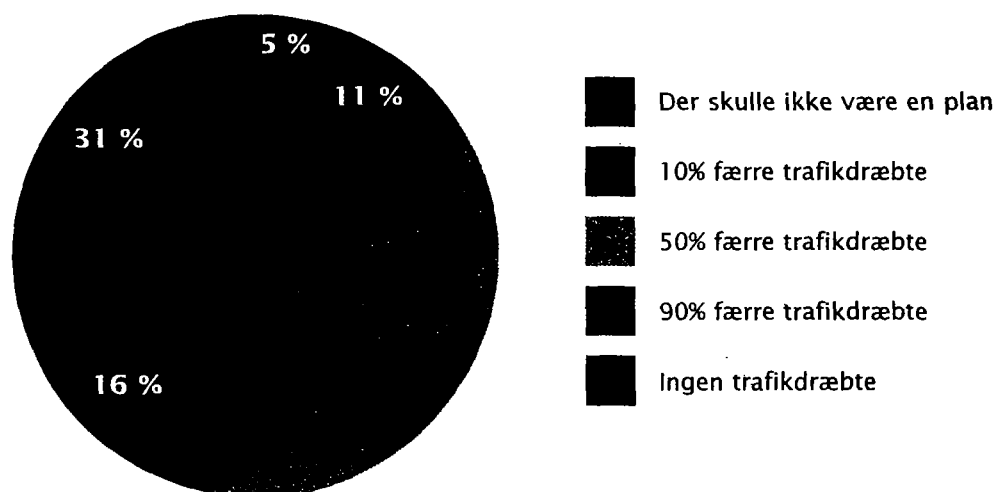
Som tidligere nævnt har Europa-Kommissionen sat som mål, at antallet af trafikdræbte skal være halveret i år 2010. For at opnå dette vil det være nødvendigt, at alle medlemslande, uanset deres nuværende situation, må forpligte sig til at indføre og koordinere sikkerhedsprojekter på nationalt, regionalt og lokalt niveau og også indføre foranstaltninger på tværs af EU på forskellige strategiske niveauer. Dette vil indebære lovgivning og håndhævelsesaktiviteter, som skal tilskynde til bedre, dvs. sikrere bilistadfærd, og indførelsen af flere intelligente transportsystemer og kontrolmekanismer.

Europa-Kommissionen foreslår fire hovedforanstaltninger, som er:

- at styrke sanktionssystemet (dvs. håndhævelsen af lovene)
- at gennemføre uddannelsesprogrammer og forbedre trafikanters bevidsthed om risiko i trafikken (dvs. uddannelse og kampagnevirksomhed)
- at indføre teknologiske nyskabelser i bilernes udstyr (f.eks. hjælpesystemer i køretøjer)
- at introducere nye tekniske løsninger for infrastrukturen (f.eks. trafikledelsessystemer).

SARTRE 3 undersøgelsen viste, at europæiske bilister bakkede meget op om Kommissionens hovedmål, idet 83% støttede målet for reduktion i antallet af trafikdræbte – se **Figur 4**. Bilisterne i Irland, Grækenland, Sverige, Spanien, Kroatien og Portugal var mest positive overfor forslaget, mens man var mindre positive i Frankrig, Schweiz og Finland.

Figur 4: Andel af bilister der støtter forskellige mål for uhedsreduktion i år 2010*



* En reduktion på 50% er det faktiske EU-mål.

Resultaterne viste, at bilister i de lande, der havde den alvorligste trafikikkerhedssituation, syntes at gå mere ind for temmelig gennemgribende forslag. Imidlertid var det generelt sådan, at yderligtgående tiltag, som kunne være effektive, som f.eks. en 0-promillegrænse, så ud til at blive støttet mindre end tiltag, der var knap så restriktive. For eksempel var bilisterne i Sverige, et af de sikreste lande i Europa, ikke særlig positive overfor at indføre mere gennemgribende nye tiltag for at forbedre trafikikkerheden, måske ud fra en følelse af, at nu kan det være nok. Selvfølgelig kan situationen i Sverige stadig forbedres, ved at man tager fat på de tilbageværende problemer, mens andre lande kan se på, hvad der er blevet gjort i Sverige, og prøve at efterligne succesen.

Den seneste SARTRE-undersøgelse viste også, at bilisterne nu gav en højere prioritet til vejforbedringer, dvs. ingeniørarbejde, i forhold til andre typer tiltag, end de gjorde i de tidligere undersøgelser. Andre sikkerhedsforanstaltninger, som f.eks. forbedring af køreprøven, politikontrol eller flere informationskampagner, fik mindre støtte.

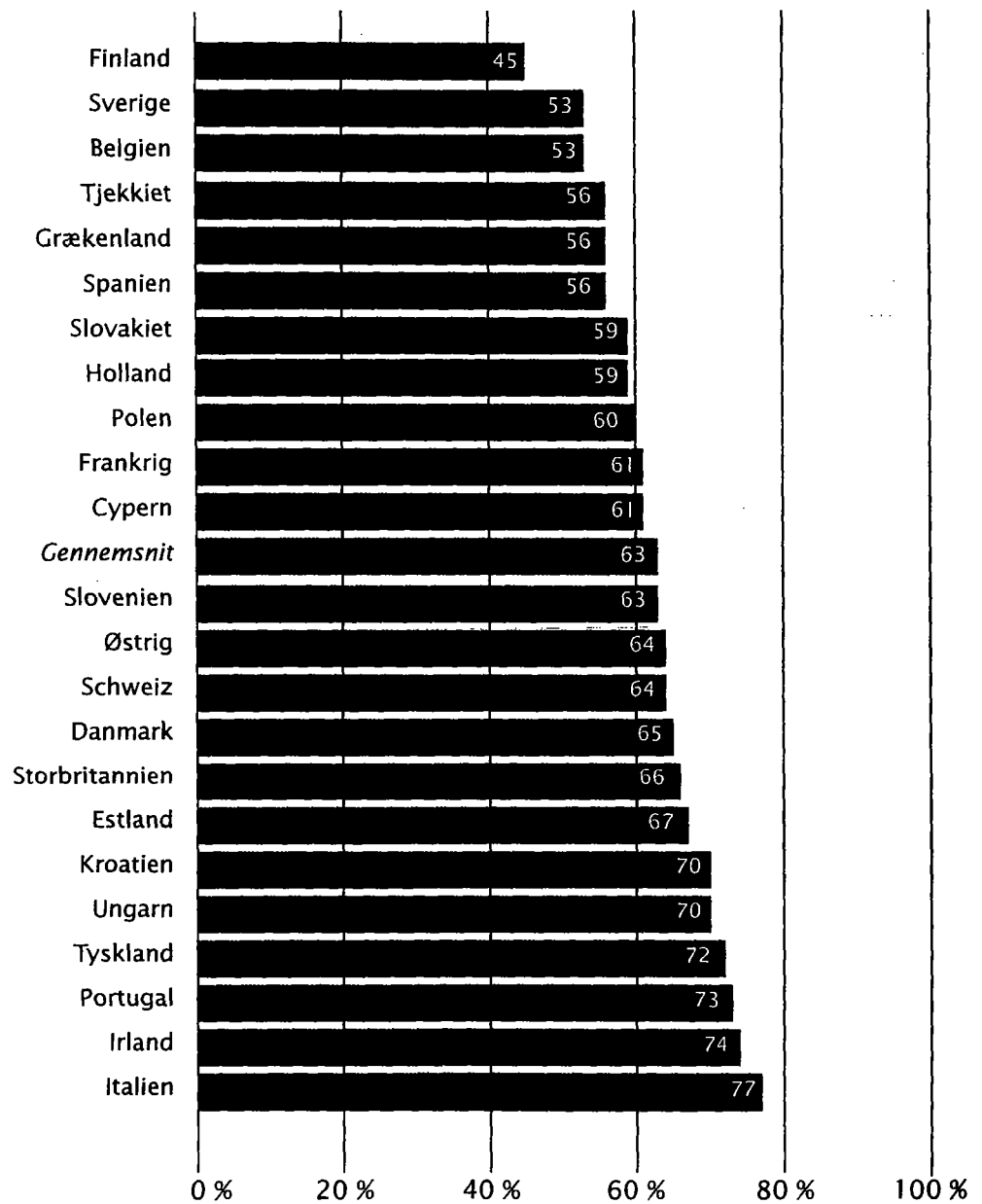
Mens flertallet af trafikofre i Europa er bilister eller bilpassagerer, er næsten 1/3 mere sårbare trafikanter, som f.eks. fodgængere, motorcyklister eller cyklister. De europæiske bilister foretog imidlertid ikke en klar skelnen mellem, hvilke grupper trafikanter regeringen bør prioritere, når der skal tages beslutninger om trafikikkerhed.

Som en hjælp til at løse de centrale risikofaktorer: spritkørsel, høj hastighed og manglende selebrug, har Europa-Kommissionen overvejet at harmonisere love, f.eks. promillegrænser, hastighedsgrænser og love om brug af sikkerhedssele, såvel som kontroludøvelse, f.eks. stikprøvevis promillekontrol og brug af kameraer, i alle landene i EU. Den foreliggende undersøgelse har undersøgt, om bilisterne går ind for harmonisering af love om spritkørsel og for høj hastighed.

I almindelighed var bilisterne positive overfor harmonisering af hastighedsgrænserne på tværs af Europa, selv om 56% af bilisterne i Cypern ikke var det. Det er imidlertid sandsynligt, at en harmonisering af hastighedsgrænserne ikke ville blive bakket helt så meget op, hvis den skulle ledsages af øget kontrolaktivitet og strengere straffe.

Mens det ser ud til, at harmonisering af en generel promillegrænse ikke ville være problematisk, må man huske på, at nogle lande har straffe af forskellig størrelse afhængig af, hvor meget personen ligger over grænsen. I Storbritannien, derimod, hvor den lovmæssige grænse er højere end 0,5, bliver alle førstegangsovertrædere behandlet på samme - barske - måde, hvilket sammen med en høj grad af kontrol (men uden stikprøvevis testning) har ført til, at loven i vid udstrækning overholdes.

Indførelse af et klippekortsystem blev støttet af 72% af bilisterne. Nogle lande har allerede sådan et system i funktion. Bilisterne i Irland var meget positive overfor sådan et system, mens schweizerne og østrigerne ikke gik så meget ind for det.

Figur 5: Andel af bilister i hvert land der føler, at deres egen kørsel er mindre farlig end andre bilisters

Bilisterne var for øjeblikket rimeligt positive overfor brugen af kameraer i forbindelse med overvågning af hastighed og kørsel mod rødt. Imidlertid var man i nogle lande – typisk dem, der allerede havde et stort antal af disse kameraer, såsom Holland og Storbritannien – meget mindre positive overfor hastighedskameraer.

Endelig var bilisterne meget enige i, at når bilister begik færdselsovertrædelser i et andet land, skulle sagen oversendes til bilistens eget land, så han kunne straffes der.

Alt i alt tyder undersøgelsens resultater på, at harmonisering af færdselslove i Europa vil blive en langvarig og svær proces. Om man opnår harmonisering vil afhænge af en ændring af bilisternes holdninger, f.eks. via information og kampagner. Selv om indstillingerne skifter over tid, er processen langsom, og landene synes knyttet til deres eget system. Selv om undersøgelser som denne klart demonstrerer eksempler på god og dårlig praksis, vil nogle lande – af forskellige årsager – finde det sværere end andre at bevæge sig i retning af sikrere veje.

En udfordring: At forbedre bilisters adfærd

Noget over halvdelen af de interviewede bilister følte, at deres kørsel var sikrere end andres – se **Figur 5**. Dette viser måske en uheldig tiltro til egne køreevner. Resultaterne viste også, at den andel, der fortalte, at andre bilister havde været aggressive overfor dem, var højere end den andel, der rapporterede, at de selv havde opført sig aggressivt overfor andre bilister.

Undersøgelserne viste også, at en høj andel af bilisterne i mange lande, især i Cypern, Kroatien, Ungarn og Estland, gav signal til andre bilister for at advare dem mod hastighedskontroller – hvilket viser en lav respekt for politiets sikkerhedsrelaterede kontrolaktiviteter.

Undersøgelsen viste meget forskellige kørselsvaner og rapporteret adfærd i de enkelte lande, og nogle af disse måder at handle på giver sandsynligvis alvorlige problemer i forhold til at forbedre sikkerheden. Mens mange af os vedgår, at vi sommetider kører farligt, er der også mange, som ikke erkender de risici, de løber. Dette giver problemer i forhold til at forbedre bilisternes adfærd.

Der var også forskelle i, hvordan bilisterne forholdt sig til hurtig kørsel. Bilister i Polen, Slovakiet, Sverige og Tyskland gav oftere end andre udtryk for, at de godt kunne lide at køre hurtigt – se **Figur 6**. I kontrast hertil var der væsentlig færre bilister i Belgien, Storbritannien, Finland, Kroatien og Irland, der svarede, at de kunne lide at køre hurtigt.

Brug af mobiltelefon under kørslen kan også være farlig adfærd. Selv om mange bilister ikke anså brugen af håndfri mobiltelefoner for farlig, så kan brugen af dem forstyrre koncentrationen og give sikkerhedsproblemer. Andelen af bilister, der i gennemsnit foretog mindst en opringning om dagen, mens de kørte, var høj i Estland, Cypern, Italien og Kroatien – alle disse steder var den over 40%. Brugen af mobiltelefoner under kørslen var meget lavere i Spanien, Polen, Tyskland, Storbritannien og Frankrig – alle med under 20% – se **Figur 7**.

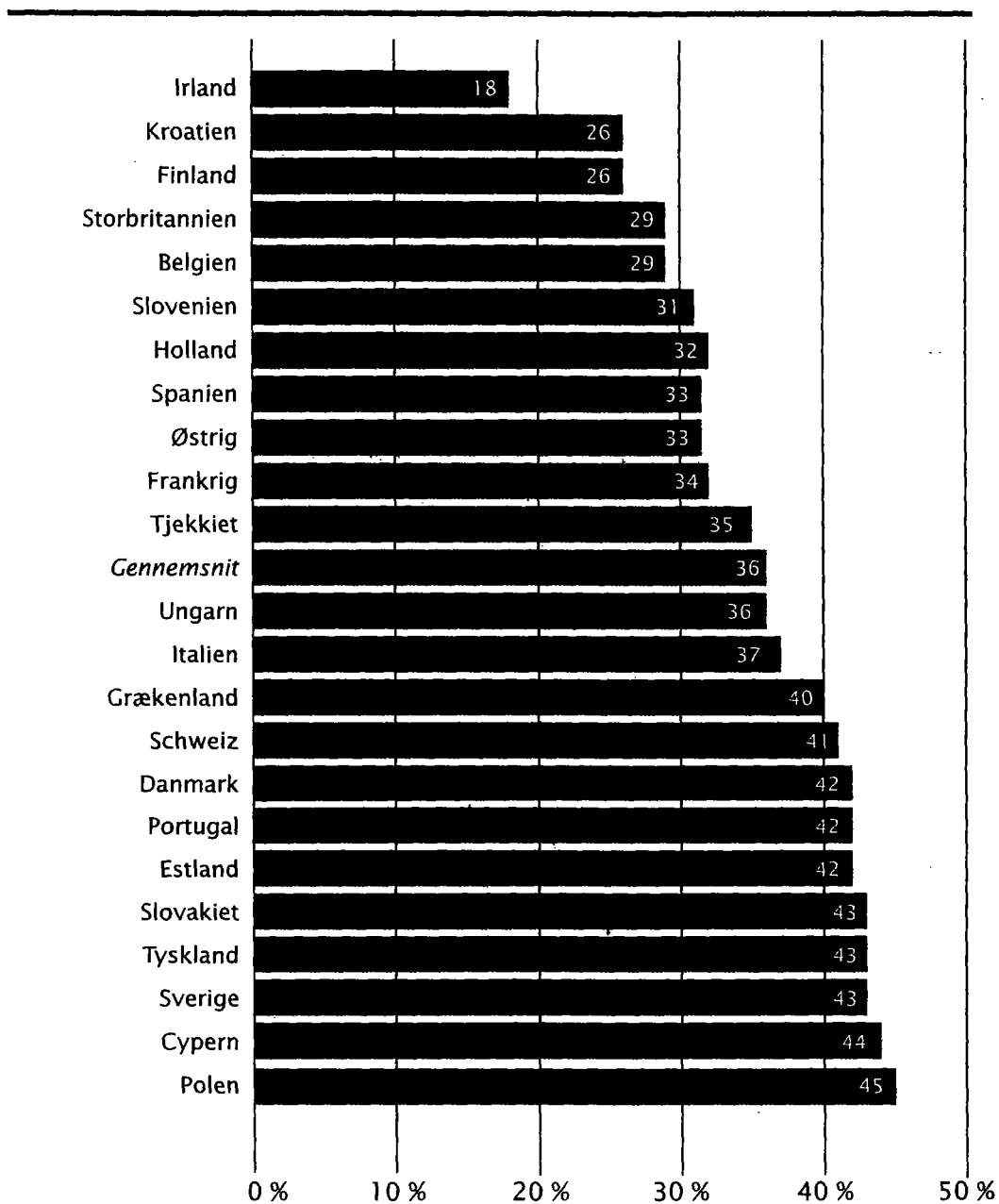
Bilisterne blev spurgt, hvor ofte de kørte for tæt på et forankørende køretøj. Bilisterne i Grækenland (med 35%) og Cypern (25%) vedgik oftere denne adfærd end bilister i andre lande. I Østrig var det kun meget få – under 4% - der sagde, at de gjorde det. Det er interessant, at denne type adfærd ikke havde ændret sig meget fra den foregående SARTRE undersøgelse. Undtagen i Grækenland, hvor det var blevet mere almindeligt at køre for tæt på.

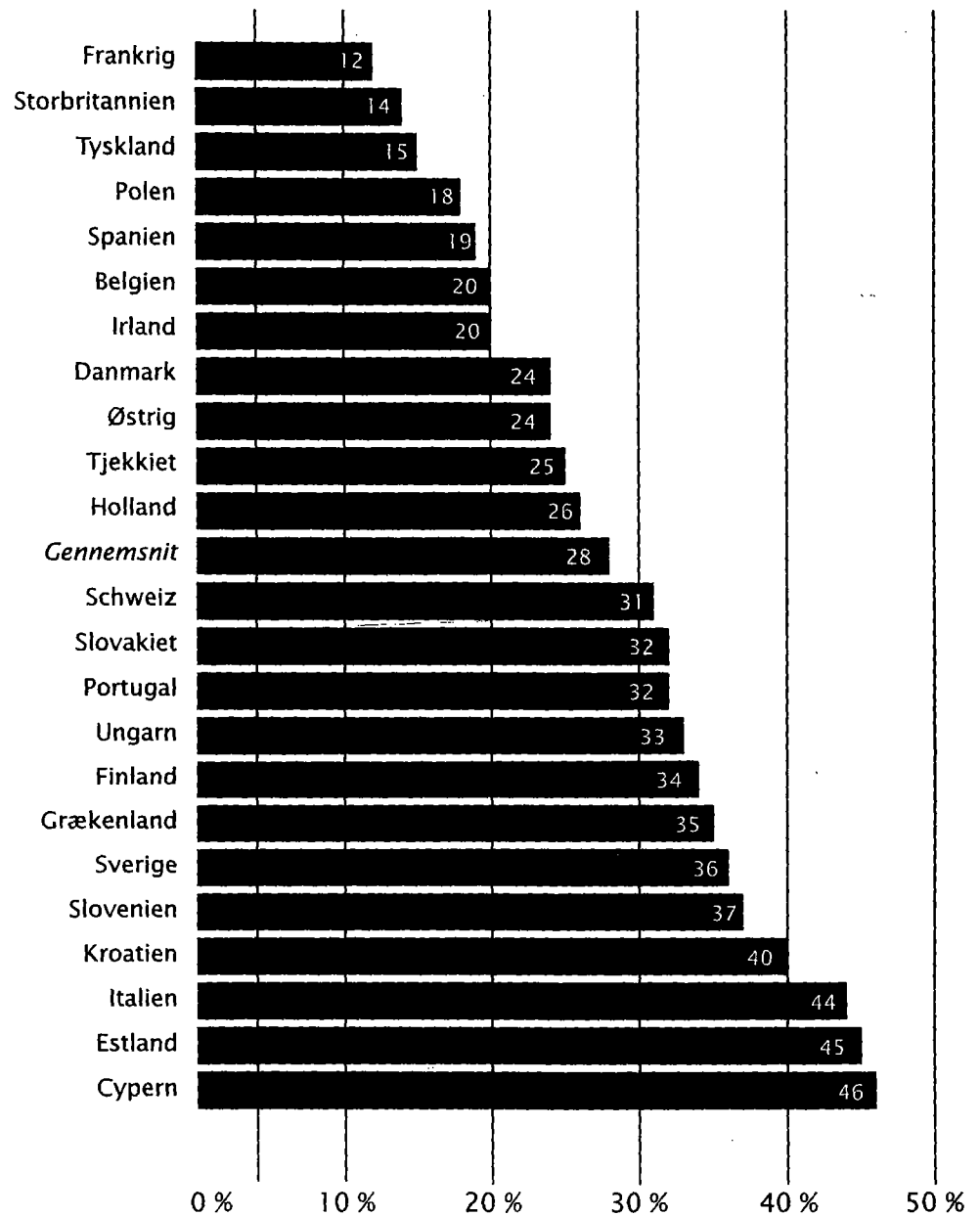
Det er vigtigt at være opmærksom på, at færdselsregler og kontrolniveauer ikke er ens i alle landene, og dette kan være årsag til nogle af de forskelle, man finder mellem landene. For eksempel rapporterede bilister i Storbritannien (97%), Estland (96%) og Irland (95%) oftere end andre, at de holdt tilbage for fodgængere i fodgængerfelter. Meget få bilister i Cypern og Spanien gjorde det samme, hvilket måske afspejler mangel på overvågning og kontrol i disse lande. I almindelighed syntes det at være gået fremad med at stoppe for fodgængere siden den foregående SARTRE undersøgelse. Det var især tilfældet i Sverige, Schweiz og Tjekkiet.

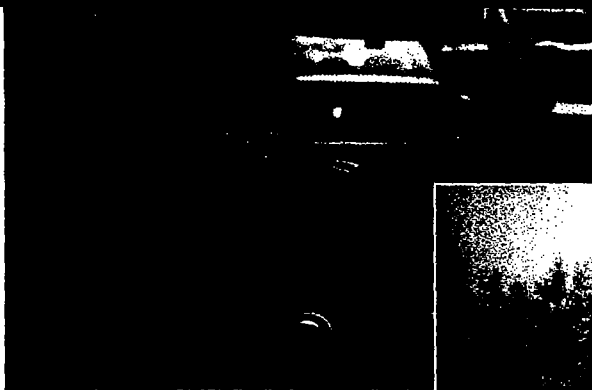
Forskelle i lovgivning og kontrol kan også have indflydelse på, hvor ofte bilisterne kører over for gult lys. Her var der væsentlige forskelle mellem landene, med 36% af bilisterne i Cypern, der rapporterede, at de gjorde det ofte, mens kun 8% af bilisterne i Polen og Finland gjorde det.

I Slovakiet, Tjekkiet, Grækenland og Cypern sagde bilisterne oftere end i andre lande, at de overhaledede når de kun lige netop kunne nå det.

Figur 6: Andel af bilister, der kan lide at køre hurtigt



Figur 7: Andel af bilister der foretager mindst en opringning på mobiltelefon om dagen, mens de kører



Hvad kan vi lære af denne undersøgelse?

SARTRE 3 undersøgelsen har klart givet eksempler på gode og dårlige holdninger og praksis. Folk i de enkelte lande, der arbejder med sikkerhed, og måske også de enkelte bilister, må se på resultaterne af undersøgelsen og vurdere, hvordan deres land klarer sig sammenlignet med den målestok, som det giver, at andre lande har deltaget i undersøgelsen.

– SARTRE 3 undersøgelsen har vist, at en stor del af de europæiske bilister bekymrer sig om trafiksikkerhed. Hertil kommer, at de erkender, at trafikanternes adfærd er en væsentlig risikofaktor i færdselsuheld. De går generelt ind for håndhævelse af lovene og endda strengere straffe, især for spritkørsel.

– Det ser ud til, at det er nødvendigt med en skærpelse af den lovmæssige regulering af trafikken, især hvis EU's mål om at nedbringe antallet af trafikdræbte skal nås. Dette skal imidlertid følges op af oplysning via massemedier og informationskampagner for at øge trafikanternes viden om og støtte til foranstaltninger, der kan lægge begrænsninger for deres adfærd. Det vil især være nødvendigt at forholde sig til problemerne spritkørsel, for høj hastighed og manglende brug af sikkerhedssele.

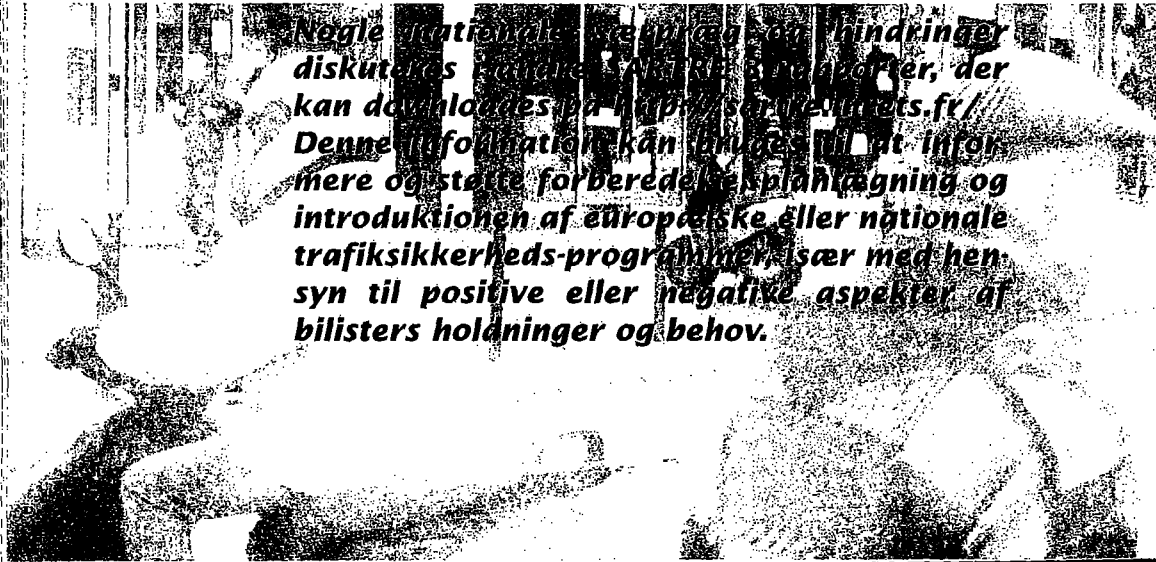
– Mere overvågning og kontrol er nødvendig, og denne vil være mere effektiv, hvis den er gennemskuelig. Man må være opmærksom på, hvad trafikanterne anser for at være fair, da foranstaltningerne vil falde til jorden uden almindelig opbakning. Selv om bilisterne er villige til at acceptere begrænsninger for at forbedre trafiksikkerheden, vil denne støtte forsvinde, hvis foranstaltningerne opleves som en måde at skabe indtægter på snarere end at bekæmpe færdselsuheld. Det vil derfor være vigtigt, at der gives omfattende information til trafikanterne om fordelene ved foranstaltningerne.

– Det er bemærkelsesværdigt, at mange lande stadig har en så lav selebrug i betragtning af, hvor længe selerne har eksisteret, hvor effektive de har været med hensyn til at begrænse skaderne ved færdselsuheld, og folks villighed til at bruge sikkerhedssele, når de flyver. Der må findes nye veje til via kampagner at overbevise trafikanterne om, at de skal øge deres selebrug. Her skal især fokuseres på de lande, hvor bilisterne udviser mere risikabel adfærd end andre steder, som f.eks. Italien, Slovakiet og Cypern.

– I alle lande må man fokusere på de bilister og andre trafikanter, der er mest i risikozonen, for at begrænse den adfærd, som skaber flest problemer. I

Hvad kan vi lære af denne undersøgelse?

- mange tilfælde vil det betyde, at man skal fokusere på unge mænd, på bilister med høj indtægt og på bilister, der kører mange kilometer hvert år.
- Brugen af ny teknologi til at hjælpe bilisten såvel som til at presse ham til at udvise en mere hensigtsmæssig adfærd vil sikkert komme til at spille en voksende rolle i trafiksikkerheden i fremtiden. Det vil være vigtigt at bruge teknologien effektivt, ligesom det vil være væsentligt at overvåge, hvordan den bruges nu, og hvordan befolkningen ser på brugen af den.
 - Undersøgelserne viste, at der er markante forskelle mellem bilisterne i de europæiske lande. Men det er også vigtigt at huske på, at der er betragtelige forskelle mellem de enkelte bilister indenfor hvert land.
 - Der blev fundet markante forskelle på holdninger, adfærd og erfaringer med hensyn til kontrol såvel som uheldsindblanding. Når man planlægger sikkerhedsforanstaltninger på europæisk niveau, er det vigtigt at tage disse forskelle i betragtning. Herudover er det nødvendigt at tage hensyn til forskelligheder i færdselslovene i de enkelte lande såvel som til de sociale, økonomiske og kulturelle sammenhænge, som bilisterne lever i.
 - Nationale særpræg og erfaringer må tages i betragtning.
 - Der ses positivt på harmonisering af færdselslove. Bilisterne ser muligvis dette som fair, når alle kan blive behandlet ens over hele Europa.



Nogle nationale særpræg og hindringer diskuteres. Endelig er der planlægger, der kan downloades på <http://sartelnetts.fr/>. Denne information kan bruges til at informere og støtte forberedelse, planlægning og introduktionen af europæiske eller nationale trafiksikkerhedsprogrammer, især med hensyn til positive eller negative aspekter af bilisters holdninger og behov.

Nicosie



Nogle tanker til bilister

Du er sandsynligvis bilist og bor i et af de lande, som har deltaget i den undersøgelse, som er beskrevet ovenfor.

Du bør nu spørge dig selv, hvordan du ser på dig selv som bilist i sammenligning med andre europæiske bilister og andre bilister i dit land.

Mener du, at du er mere sikker, dygtigere eller hurtigere? Hvad vil du gerne være?

Gør du nogensinde følgende:

- Kører for hurtigt efter forholdene?*
- Lader være at bruge sikkerhedssele eller undlader at insistere på, at andre i bilen bruger deres?*
- Kører efter at have drukket lidt for meget?*

Hvis du kan svare NEJ til alle tre spørgsmål, er du en meget usædvanlig bilist.

Vi forventer alle sammen, at andre bilister opfører sig sikkert og hensynsfuldt overfor os. De bør opleve det samme fra os. Hvis du optræder farligt, opfordrer det andre til at gøre det samme. Trafiksikkerhed er alles ønske og ansvar. Det omfatter også dig, din familie og dine venner.

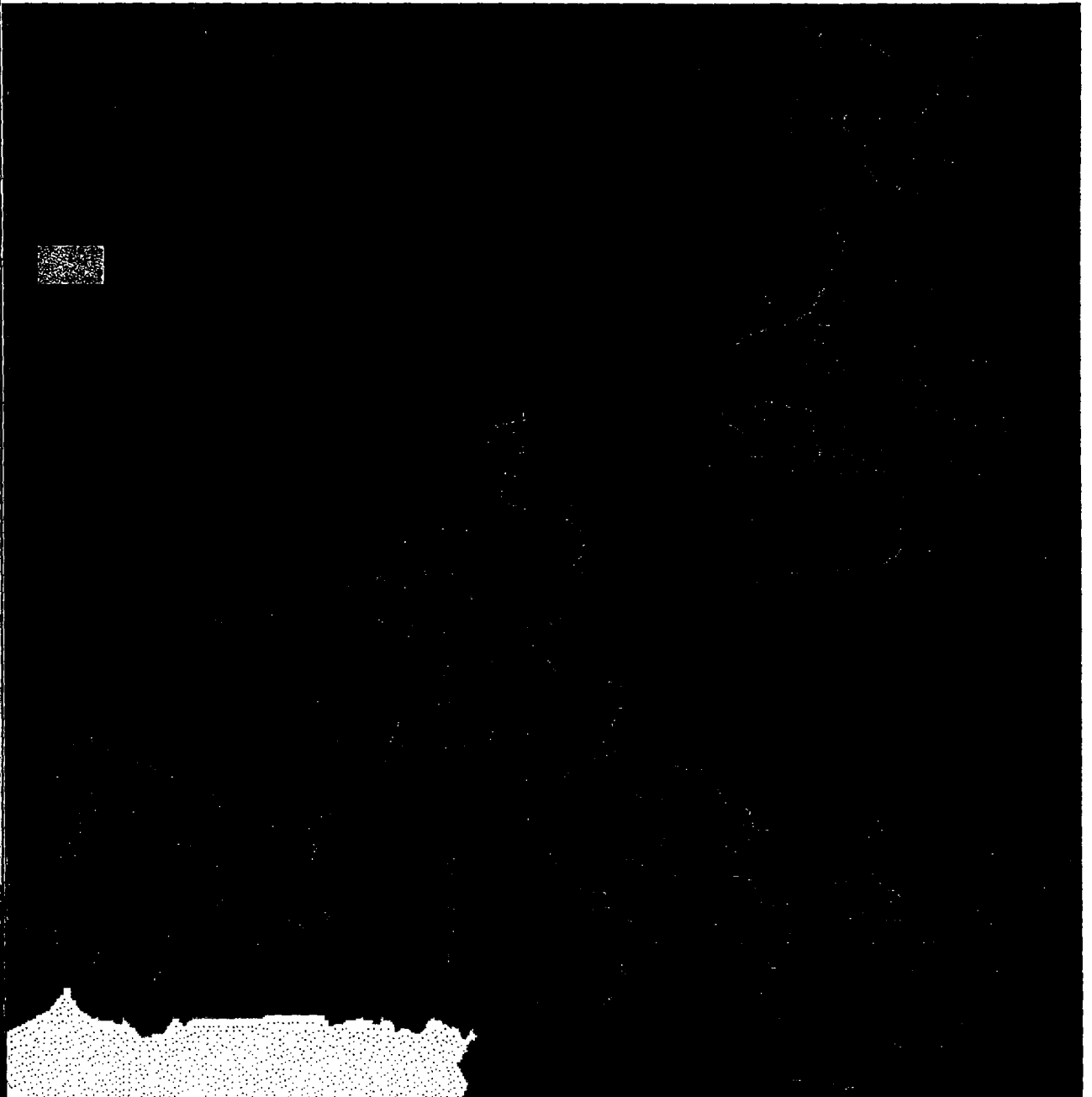
Det, at du har læst dette dokument igennem, viser, at du er interesseret i sikkerhed og kørsel. Vi håber, at det, du har læst, vil opmuntre dig til at gøre din indsats for at gøre vore veje sikrere for alle.

Forfatterne

SARTRE undersøgelsen

Land	National sponsor	Antal interviewede	Indsamlingsperiode
AT ØSTRIG	Kuratorium für Verkehrs Sicherheit & Österreichischer Verkehrssicherheits fonds	1002	01/11-08/12/02
BE BELGIEN	Institut Belge pour la Sécurité Routière, Belgisch Instituut voor de Verkeerveiligheid	1006	28/11-20/12/02
CH SCHWEIZ	Bureau de Prévention des Accidents, Beratungsstelle für Unfallverhütung, Ufficio per la Prevenzione degli Infortuni	888	15/01-08/02/03
CY CYPERN	Cyprus Science and Technical Chamber	754	02/11-23/12/02
CZ TJEKKIET	Ministerstvo Dopravy	1026	22/11-12/12/02
DE TYSKLAND	Bundesanstalt für Strassenwesen	1005	07/01-29/01/03
DK DANMARK	Danmarks Transportforskning	1076	06/11-16/01/02
EE ESTLAND	IB STRATUM	1001	01/11-15/12/02
EL GRÆKENLAND	Hellenic Institute of Transport	1000	14/11-17/12/03
ES SPANIEN	Dirección General de Tráfico	1694	16/09-27/10/02
FI FINLAND	Liikenne- Ja Viestintäministeriö	1000	20/10-15/12/02
FR FRANKRIG	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière	1000	26/11-16/12/02
HR KROATIEN	Hrvatski AutoKlub	1035	02/11-28/12/02
HU UNGARN	Állami Közúti Műszaki Információs	1020	21/11-04/12/02
IE IRLAND	National Road Authority	1014	02/11-04/02/03
IT ITALIEN	Ministerio Lavori Pubblici	1002	02/01-27/02/03
NL HOLLAND	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid, Directoraat-Generaal Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat	1009	14/11-23/12/02
PL POLEN	Instytut Transportu Samochodowego	1015	15/11-25/11/02
PT PORTUGAL	Prevenção Rodoviária Portuguesa	1025	20/01-08/04/03
SE SVERIGE	Vägverket	1027	02/11-12/12/02
SI SLOVENIEN	Svet za Preventivo in Vzgojo v cestnem prometu	1056	04/11-23/12/02
SK SLOVAKIET	Asociácia Supervízorov a Sociálnych poradcov	1115	01/11-30/11/02
UK STOR-BRITANNIEN	Road Safety Division, Department for Transport	1237	15/02-28/03/03

Promillegrænser for spritkørsel i Europa i 2004 (o/oo)



Institutter der har deltaget i SARTRE projektet

ASSP



bast

DANMARKS TRANSPORTFORSKNING



S.I.P.Si.Vi.



Projektet er delvist finansieret af



Europa-Kommissionen

Generaldirektoratet for Energi og Transport