

STATUS PÅ TRAFIKSIKKERHEDSPROJEKTER

PULJE TIL BEDRE TRAFIKSIKKERHED



PULJE TIL BEDRE TRAFIKSIKKERHED

Status på sikkerhedsprojekter

DATO:

September 2012

LAYOUT:

Vejdirektoratet

FOTO:

Christoffer Askman, Jeanot Hugo og Vejdirektoratet

GRUNDKORT:

© Copyright Kort- og Matrikelstyrelsen

OPLAG:

300

TRYK:

Vejdirektoratet

ISBN (NET):

978-87-7060-717-9

ISBN:

978-87-7060-718-6

COPYRIGHT:

Vejdirektoratet, 2012

INDHOLD

1. AFTALE OM GRØN TRANSPORTPOLITIK	2
2. TRAFIKSIKKERHEDSPROJEKTER	4
2.1 Udbedringer af grå strækninger	4
2.2 Ulykkesstatistik	8
2.3 Styrket indsats mod højresvingsulykker	12
2.4 Styrket indsats mod spøgelsesbilister	14
2.5 Årets trafiksikkerhedsbyer	16
2.6 Trafiksikkerhedskampagner	18

AFTALE OM GRØN TRANSPORTPOLITIK

I 2009 blev der indgået en bred politisk aftale om "En grøn transportpolitik". Som en del af aftalen blev parterne enige om at afsætte i alt 0,5 mia. kr. til en pulje for bedre trafiksikkerhed til udmøntning i perioden 2009-2014. Trafiksikkerhed i denne forbindelse skal forstås bredt som sikkerhed på både vej og bane, og der er derfor bevilget penge til projekter på baneområdet, i Trafikstyrelsen og i Vejdirektoratet.

Denne publikation beskriver alene de projekter, Vejdirektoratet har modtaget bevilling til. Det drejer sig om i alt 196,9 mio. kr. til forbedring af trafiksikkerheden på vejene i årene 2009, 2010, 2011 og 2012. Pengene er givet til forbedringer på statsvejnettet, bedre ulykkesstatistik, kampagner og som tilskud til årets trafiksikkerhedsbyer. Pengene er bevilget til følgende projekter:

2009

- Styrket indsats mod højresvingsulykker (10 mio. kr.)
- Styrket indsats mod spøgelsesbilister (10 mio. kr.)
- Trafiksikkerhedskampagner (10 mio. kr.)

- Bekæmpelse af grå strækninger på det overordnede vejnet, herunder rumleriller, rabatsaneringer og sikkerhedszoner (25 mio. kr.)
- Forbedret ulykkesstatistik (10 mio. kr.)

2010

- Udvidelse af projekt om udvidet ulykkesstatistik til at omfatte indsamling af data fra dødsulykker på kommunevejene (15,9 mio. kr.)
- Videreførelse af bekæmpelse af grå strækninger på statslige landevejsstrækninger via rabatsaneringer, anlæg af rumleriller og forbedret belysning (20 mio. kr.)
- Videreførelse af bekæmpelse af grå strækninger på statslige landevejsstrækninger via etablering af sikkerhedszoner og sideudvidelser (20 mio. kr.)
- Trafiksikkerhedskampagner - kampagner rettet mod motorcyklister og mod uopmærksomhed i trafikken (10 mio. kr.)



2011

- Indsats mod særligt farlige vejstrækninger - "grå strækninger" (25,0 mio. kr.)
- Forstærket indsats mod spøgelsesbilisme (1 mio. kr.)
- Årets trafiksikkerhedsbyer 2011 (20 mio. kr.)

2012

- Årets trafiksikkerhedsbyer 2011 (20 mio. kr.)

I det følgende er der redegjort for enkelte indsatsområder. Projekterne er beskrevet på tværs af årene for at få et sammenhængende billede af, hvad der er opnået inden for den enkelte projekttype og inden for rammerne af bevillingen.

TRAFIKSIKKERHEDSPROJEKTER

Formålet med puljen til bedre trafikikkerhed har været at intensivere og målrette indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Indsatserne dækker bredt fra konkrete forbedringer på vejene over videnindhentning og udvikling af nye metoder til påvirkning af trafikanternes adfærd via kampagner.

Denne folder sætter fokus på de projekter, der er gennemført for de 197 mio. kr., som Vejdirektoratet har administreret under puljen til bedre trafikikkerhed.

2.1 UDBEDRINGER AF GRÅ STRÆKNINGER

Udbedring af grå strækninger er en af flere arbejdsmetoder inden for den systematiske ulykkesbekæmpelse, som Vejdirektoratet udfører på statsvejnettet. Mens sortpletarbejdet typisk sigter på at forbedre sikkerheden på enkeltlokaliteter, sigter arbejdet med grå strækninger på at højne trafikikkerheden generelt over et samlet vejforløb. Virkemidlerne er i høj grad massetiltag som rumleriller og forbedret afmærkning.

Vejdirektoratet har bygget grå strækninger om for 90 mio. kr., og forventningen er, at der kan spares ca. 40 personska-der om året, hvilket svarer til en årlig besparelse på ca. 100 millioner kr. i ulykkesomkostninger.

Knap 60 grå strækninger med en samlet længde på ca. 1.100 km – primært 2-sporede hovedlandeveje – er blevet analyseret og forbedret til gavn for trafikikkerheden.

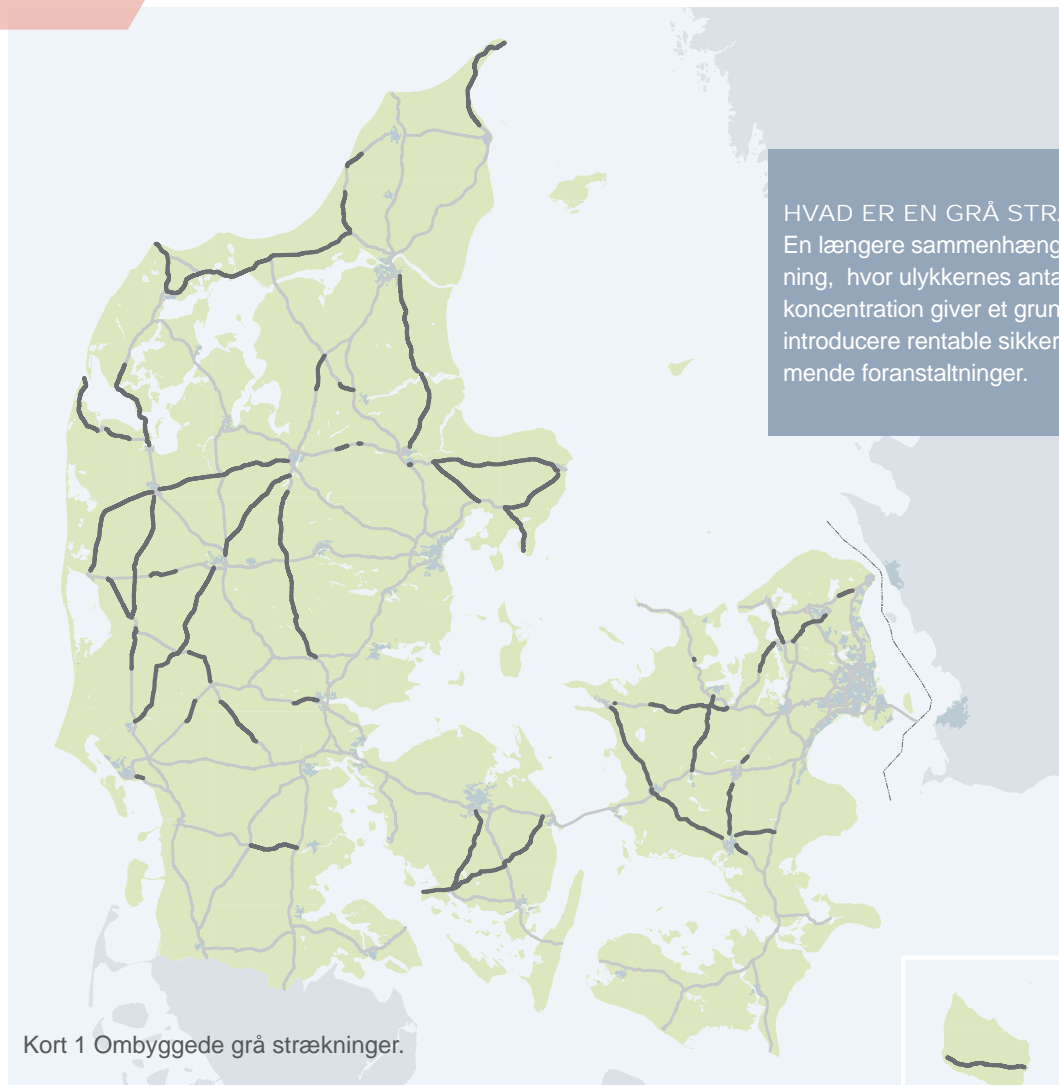
De udvalgte, trafikikkerhedsfremmende tiltag er målrettet forebyggelse af de typer af ulykker, der er mest karakteristiske for strækningerne.

Særligt eneulykker og frontalkollisioner, som er typiske på de 2-sporede landeveje, har været i fokus, men også andre typer ulykker forventes at kunne forebygges.

Mange af strækningerne er blevet forsynet med rumleriller, som er et effektivt tiltag, der reducerer risikoen for frontalkollisioner og eneulykker. Bilister på vej over i modsatte kørebane eller på vej ud over kanten bliver "vækket" af rumlerillerne.

Autoværn, fjernelse af faste genstande, sideudvidelser og forbedring af rabatter er andre tiltag, som er udført i større stil for at forebygge eneulykker og ikke mindst personska-der, når man som bilist kører galt.

Endelig har man opsat fartvisere samt forbedret belysning og afmærkning på en del af de grå strækninger. Disse tiltag



er typisk målrettet ulykker på steder med høje hastigheder, og steder hvor trafikanterne ikke bliver vejledt godt nok af vejens udformning – både i dagslys og mørke.

Som led i projektet er der udviklet metoder og paradigmer

til, hvordan man skal udpege hvilke strækninger, som skal analyseres nærmere, hvordan man gribe en analyse an, og hvordan man prioriterer forslag til tiltag. Metoder og paradigmer bruges som grundlag i Vejdirektoratets videre arbejde med systematisk ulykkesbekæmpelse.



STRÆKNINGEN ÅLBÆK - SKAGEN, ET EKSEMPEL
På hovedlandevejen mellem Ålbæk og Skagen er der foretaget en analyse i 2010 i forbindelse med grå strækingsprojekter.

Analysen viste, at der var problemer med høj hastighed samt møde- og eneulykker på strækningen.

Dette har ført til projekter med lokale hastighedsbegrænsning, tydeliggørelse af skarpe kurver med forskellige former for afmærkning, etablering af rumleriller og etablering af din fart visere på strækningen.

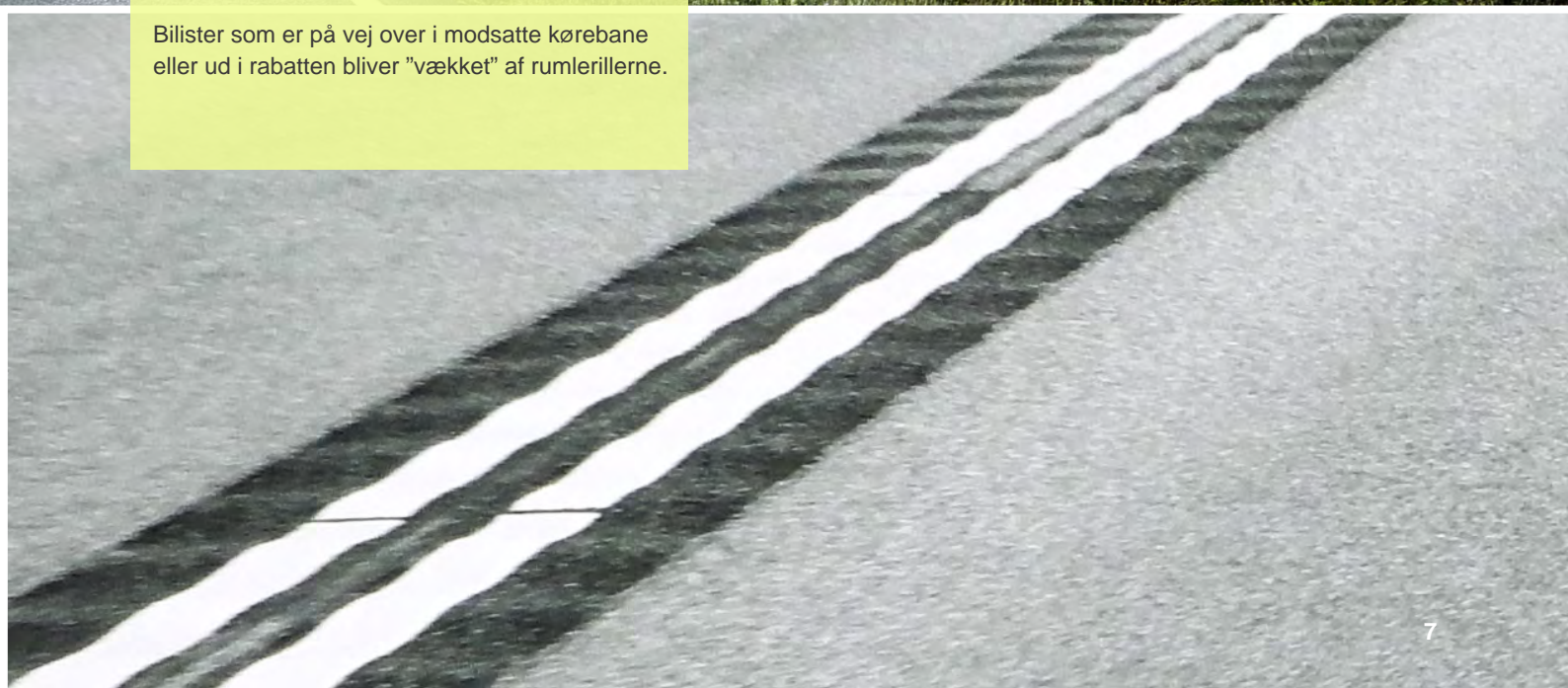
Tiltagene skal medvirke til at hjælpe trafikanterne med at vælge den rigtige hastighed.



RUMLERILLER

Rumleriller er et effektivt tiltag, der nedsætter risikoen for frontale sammenstød og eneulykker.

Bilister som er på vej over i modsatte kørebane eller ud i rabatten bliver "vækket" af rumlerillerne.





2.2 ULYKKESSTATISTIK

Ulykkesstatistikken danner grundlaget for størstedelen af trafikikkerhedsarbejdet ved blandt andet at afdække de største ulykkesproblemer. Den giver uvurderlig baggrundsviden i arbejdet med grå strækninger og sorte pletter, men den almindelige ulykkesstatistik har sine begrænsninger. For at komme videre med forebyggelse af de alvorligste ulykker, er det nødvendigt at komme et spadestik dybere, end den almindelige ulykkesstatistik giver mulighed for.

Forbedringer af ulykkesstatistikken er en af anbefalingerne i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 2007 "Hver ulykke er én for meget – trafikikkerhed begynder med dig".

Vejdirektoratet har fået i alt 25,9 mio. kr. til forbedring af ulykkesstatistikken. Pengene blev bevilliget til tre delprojekter, som dækker forskellige sider af arbejdet med ulykkesstatistikken.

2.2.1 Udvidet dødsulykkesstatistik

Gennem projektet "Udvidet dødsulykkesstatistik" får Vejdirektoratet og andre brugere af ulykkesstatistikken en ikke tidligere kendt viden om, hvorfor de alvorligste af ulykkerne opstår og bliver til dødsulykker. For at kunne sige noget om dette, er det

nødvendigt at analysere mange ulykker, som man har stor viden om – større viden end der er tilgængelig via den almindelige ulykkesstatistik. Denne viden opnås ved besigtigelser af alle ulykkessteder og adgang til politimateriale.

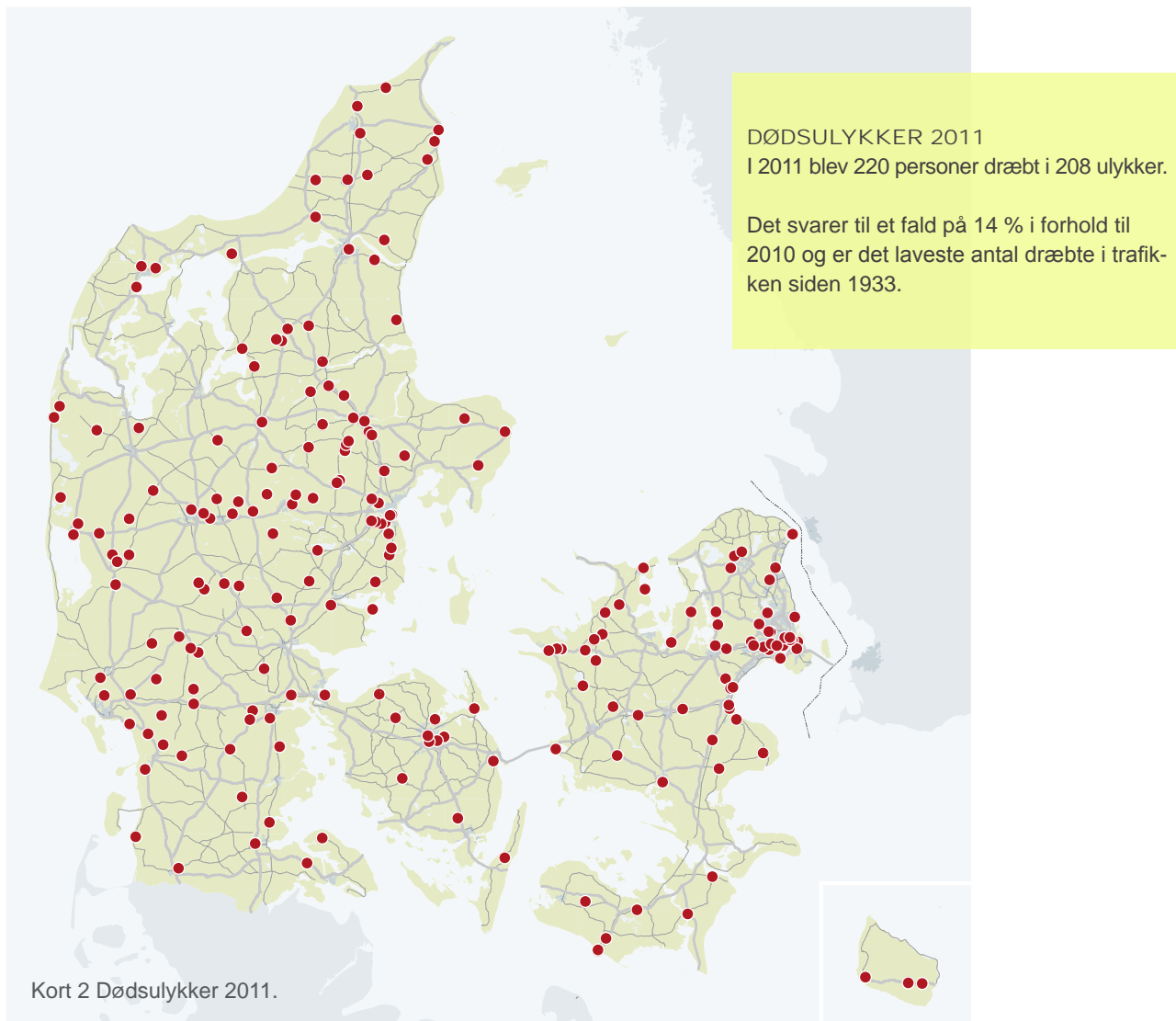
Den udvidede dødsulykkesstatistik startede som pilotprojekt, men blev afløst af et fuldskalaforsøg i hele landet. Erfaringerne fra pilotprojektet blev brugt som udgangspunkt for det landsdækkende projekt, som udføres som et 3-årigt pilotprojekt i 2010-2012 med analyse af alle dødsulykker. Projektet afrapporteres og evalueres i 2013.

I forbindelse med projektet har Vejdirektoratet udviklet metoder, paradigmer og værktøjer til indhentning og behandling af datamateriale. Arbejdet med at analysere ulykkerne gennemføres i tæt samarbejde med politi og kommuner, og som en del af projektet bliver der udarbejdet årsrapporter for dødsulykker i 2010, 2011 og 2012.

Den første årsrapport "Dødsulykker 2010" har givet mere præcis viden om, hvor hurtigt der blev kørt i de enkelte dødsulykker, hvilken betydning hastigheden har haft for ulykkernes opståen og omfang, samt hvilken trafikantgruppe der oftest kører for

hurtigt. Den blev modtaget med stor presseomtale og bruges i mange trafikikkerhedssammenhænge af f.eks. kommuner, organisationer, Vejdirektoratet selv samt forventeligt i arbejdet med Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan.

Som tillæg til årsrapporten bliver der løbende udarbejdet temanotater f.eks. om fodgængerulykker, som udgør 15 % af dødsulykkerne.





TEMAANALYSER

- Fodgængerulykker 2001-2010
- Dræbte i trafikken 2000-2009
- Ulykker med børn i person- og varebiler 2001-2010
- Dræbte i norden 2000-2009
- Ulykker om natten 2001-2010
- Ulykker i signalregulerede kryds 2001-2010
- Ulykker med unge motorførere 2001-2010
- Hastigheder i dødsulykker 2010
- Ulykker ved vejarbejde 2001-2010
- Ulykker med unge trafikanter (13-16 år)

2.2.2 Temaanalyser

Ved at gå i dybden med eksisterende datamateriale vedrørende f.eks. særlige ulykkestyper og trafikantgrupper kan man få øje på tendenser i udviklingen og potentialer i ulykkesbekæmpelsen -forhold, som ikke fremgår af de mere generelle statistikker. Det giver et bedre grundlag for at prioriterer midlerne indenfor trafikikkerhed.

Vejdirektoratet fik i 2009 midler til at udarbejde særlige temarapporter om konkrete delområder på baggrund af den almindelige ulykkesstatistik. Temaerne spænder vidt fra *Ulykker ved vejarbejde* til *Ulykker med unge motorførere*.

I alt er der lavet 10 forskellige temaanalyser i 2011, og de

blev offentliggjort på vejdirektoratet.dk i starten af 2012. Der ved videreformidles et svært tilgængeligt stof på en let og forståelig måde til bl.a. kommuner og presse, der også kan have nytte af denne viden.

Notaterne om *Fodgængerulykker*, *Ulykker om natten* og *Ulykker i signalregulerede kryds* er også brugt som baggrundsmateriale for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker i forbindelse med udvælgelse af temaer til dybdeanalyse.

Notaterne kan bruges som grundlag for det fremtidige trafikikkerhedsarbejde – f.eks. arbejdet i Færdselssikkerhedskommissionen.



GROVE HASTIGHEDSOVERSKRIDELSER

En tværanalyse af alle HVU's tidligere undersøgte ulykker for at finde særlige træk ved ulykker med høj hastighed.

En interviewundersøgelse med trafikanter der blev standset i politikontrol, og som havde en hastighedsoverskridelse på mindst 30 % (klipgrænsen).

2.2.3 Ekstra undersøgelser i HVU

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) laver dybdeanalyser af et mindre antal ulykker inden for særlige ulykkestemaer. HVU's analysemetode indebærer, at man får viden om ulykkerne fra de implicerede parter, vidner og læger – en viden som man ellers ikke får kendskab til. Denne viden er helt unik og giver mulighed for at forstå trafikulykker helt til bunds – særligt med hensyn til, hvordan trafikanter agerer i samspil med omgivelserne og køretøjerne.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) fik i 2009 en bevilling til at lave to ekstra temaundersøgelser. De to ekstra temaanalyser *Ulykker på landeveje* og *Grove hastighedsovertrædelser* blev begge publiceret i 2011.

ULYKKER PÅ LANDEVEJE

Dybdeanalyse af 30 alvorlige ulykker på primærruter i åbent land uden for motorvejsnettet

Ulykker på landeveje

Rapporten om landevejsulykker blev offentliggjort i april 2011. Der er fundet en klar sammenhæng mellem ulykkestype og de forhold, der udløser ulykkerne. Det blev dokumenteret, at når det handler om at forebygge ulykker i det åbne land, så er tiltag som rumleriller, forbedrede oversigtsforhold og foranstaltninger mod høje hastigheder væsentlige tiltag.

Et emne fra rapporten, der har vakt opmærksomhed, er beskrivelserne af, hvad de personlige følger af en trafikulykker er. PTU (landsforeningen af Polio-, Trafik og Ulykkeskadede) har på baggrund af HVU's rapport igangsat et opfølgingsarbejde mht. at begrænse langtidspåvirkningerne af trafikulykker.

Grove hastighedsoverskridelser

Temaanalysen om "Grove hastighedsovertrædelser" blev offentliggjort i december 2011. Undersøgelsen peger bl.a. på, hvilke virkemidler der kan påvirke trafikanternes hastighedsvalg, og dokumenterer vejudformningens betydning for hastighedsvalget.

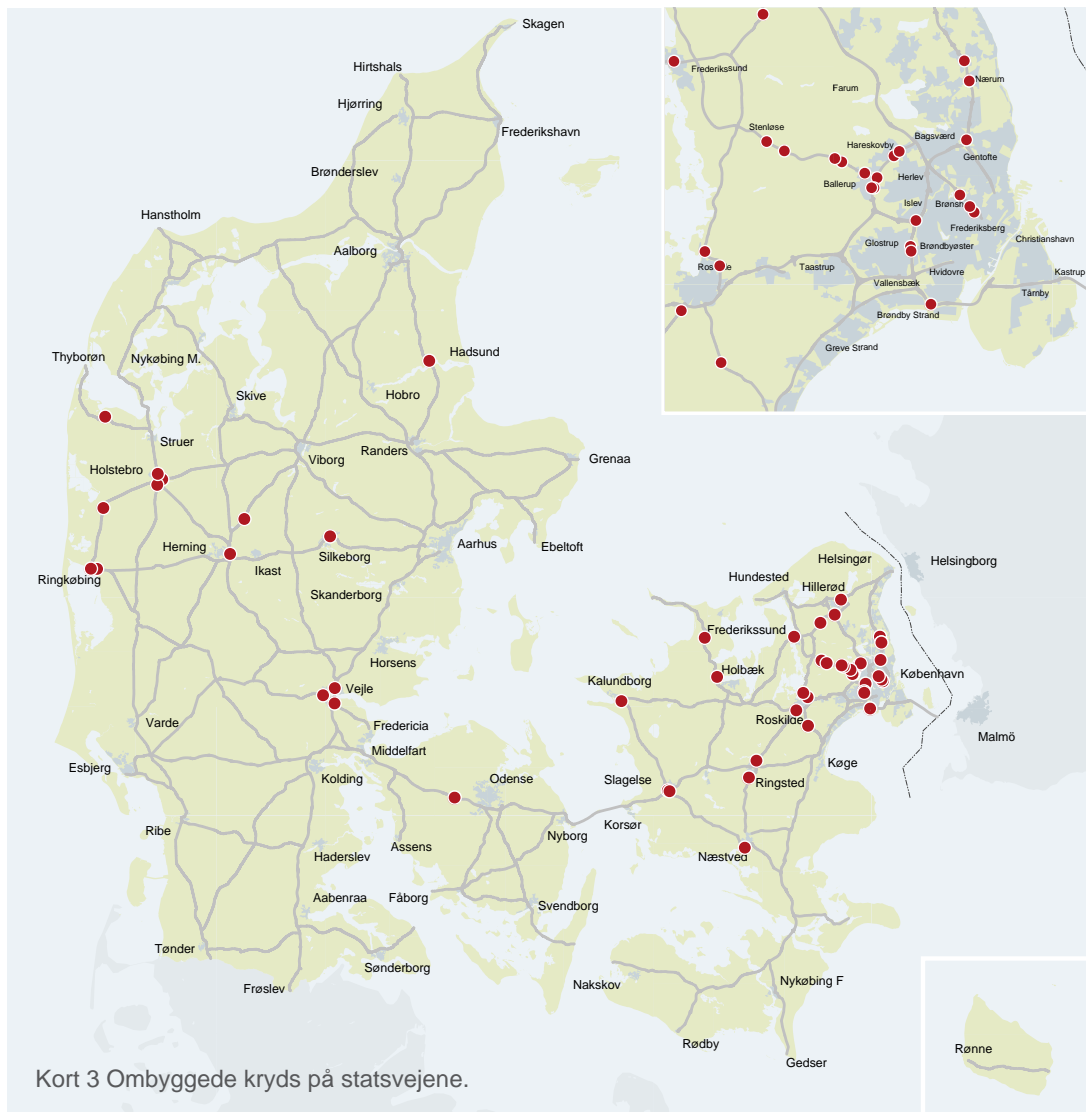
Et væsentligt resultat af undersøgelsen er, at fartovertræderne kan nås med forskellige virkemidler, samt at bilisterne overvurderer vejenes sikkerhed.

Anbefalingerne i rapporten spænder derfor vidt – f.eks. anbefales øget hastighedskontrol og bedre overensstemmelse mellem hastighedsgrænse og vejens udformning. En anden anbefaling er sanktioner i form af en lovpligtig hastighedsbegrænsning til de groveste fartovertrædere.

2.3 STYRKET INDSATS MOD HØJRESVINGSULYKKER

Højresvingsulykker med cyklister og lastbiler er ofte meget alvorlige ulykker. Ulykkerne har stor bevågenhed i offentligheden, og mange cyklister føler sig utrygge i mødet med lastbiler.

Vejdirektoratet har med dette projekt ønsket at styrke den forebyggende indsats mod højresvingsulykker, så risikoen for højresvingsulykker minimeres på statens veje, og cyklister og chauffører får bedre mulighed for at færdes sikkert.





Alle signalregulerede kryds på statens veje er gennemgået, der er bygget om i 55 kryds og gennemført en oplysningskampagne. Bevillingen fra 2009 har været på 10 mio. kr., og indsatsen er gennemført i 2009-2011.

Krydsene er gennemgået med henblik på etablering af massetiltag for at reducere risikoen for ulykker. Blandt flere tiltag kan nævnes tilbagetrukket stopstreg for biltrafikken, separat "før-grønt" for cyklister og fjernelse af skillerabat

mellem kørebane og cykelsti.

Projektet blev afsluttet med en kampagne i 2011 målrettet cyklister og lastbilchauffører. Et af virkemidlerne i kampagnen var en hjemmeside med fakta og gode råd om, hvordan man undgår højresvingsulykker. Udover selve kampagnen udarbejdede Vejdirektoratet en folder til kommunerne om, hvordan man ved ændret indretning af signalregulerede kryds forebygger højresvingsulykker.

2.4 STYRKET INDSATS MOD SPØGELSESBILISTER

At møde en bil i den forkerte retning på en motorvej skaber stor utryghed blandt mange bilister. Det går sjældent galt, men når det gør, er der ofte tale om alvorlige ulykker. Vejdirektoratet vil gerne forebygge, at bilister kommer ud for spøgelsesbilister, og har derfor intensiveret indsatsen mod spøgelsesbilismen, så risikoen for at komme forkert ned på motorvejen reduceres.

Midlerne fra puljen til bedre trafiksikkerhed har resulteret i mindre ændringer i 80 rampeanlæg som supplement til den indsats, Vejdirektoratet allerede har iværksat. Det har været tiltag som etablering af heller på den skærende vej for at gøre det vanskeligt at køre forkert ned ad ramperne. Der er også iværksat forskellige forsøg af den mere utraditionelle slags, bl.a. forsøg med røde løbelys (lanelights), vejpiggeanlæg, 3D kørebaneafmærkning og overvågningskamera.

Vejpiggeanlæggene er en af de lidt større indsatser. Anlæggene består kort fortalt af en række pigge i kørebanelinjen, der rejser sig, hvis en bil kommer den forkerte vej ned ad

en rampe. Derved punkterer bilens dæk. Der er etableret anlæg på fem motorvejsramper, men der har vist sig en del problemer med anlæggene, så de fire anlæg er sat på pause pga. funktionsfejl. Det femte vejpiggeanlæg testes igen efter en ombygning.

Projektet skulle, udover at gennemføre vej- og trafiktekniske tiltag der kunne forebygge spøgelsesbilisme, også undersøge, hvorfor bilister bliver spøgelsesbilister. Denne undersøgelse er afrapporteret i 2011 (Spøgelsesbilisme, rapport 374, 2011). Det viser sig, at ca. 1/3 af de 100 undersøgte spøgelsesbilister kørte forkert ned på motorvejen, 1/3 vendte på motorvejen, og for en 1/3 er det uafklaret, hvordan de havnede i den forkerte kørebane. Mere end halvdelen af spøgelsesbilisterne var ruspåvirkede, eller syge. Et forhold, som vurderes at have været medvirkende årsag til, at de er blevet spøgelsesbilister.

Puljen til en øget indsats mod spøgelsesbilisme var i 2009 på 10 mio. kr., som blev suppleret med en ekstrabevilling på 1 mio. kr. fra puljen i 2011.



2.5 ÅRETS TRAFIKSIKKERHEDSBYER

Det er vigtigt, at kommunerne også bliver klædt på til at varetage opgaven med at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. Mange af trafikulykkerne sker på kommuneveje, og særligt de bløde trafikanter er udsatte i byområder.

For at komme rigtig langt med trafiksikkerhedsarbejdet i kommunerne kan det være nødvendigt at udvikle nye metoder og tiltag. Der udpeges derfor årligt to trafiksikkerhedsbyer i perioden 2011-2014. Der lægges vægt på, at de udpegede byer satser på nye og innovative trafiksikkerhedsindsatser, som på sigt kan komme alle kommuner til gode.

De tiltag, som kommunerne arbejder med, skal rette sig mod ulykker på kommunevejene i den udvalgte by som helhed. Tiltagene skal primært være fysiske, vejtekniske tiltag. Disse kan kombineres med kampagner, undervisningsmateriale og politikontrol.

Vejdirektoratet har haft ansvaret for udformning af ansøgningsmateriale, opstilling af kriterier for tilskud og første behandling af ansøgninger. Den løbende administration i forhold til trafiksikkerhedsbyerne varetages af Vejdirektoratet, som også deltager i følgegrupper til projekterne.

Vejdirektoratet havde i alt 40 mio. kr. fra puljerne i 2011 og 2012 til fordeling til i alt fire byer. I 2011 blev Gladsaxe og Herning valgt, og i 2012 er Svendborg og Silkeborg valgt.

2.5.1 Gladsaxe

Projektet i Gladsaxe fokuserer på de større veje, som kommunen overtog fra Københavns Amt i 2007, og i særlig grad på højresvingsulykker, venstresvingsulykker, ulykker i kryds og ulykker med cyklister. Tiltagene i projektet er massetiltag som fartvisere, blå cykelfelter og forbedrede fodgængerovergange i hele kommunen, samt mere innovative tiltag som ny afmærkning i vigepligtskryds og ITS ved fodgængerfelter og ved signaler.

2.5.2 Herning

Herning vil skabe et vejnet uden tilskadekomne i Herning by og ønsker samtidig at være region Midtjyllands trafiksikkerhedslaboratorium. Fokus for projektet er ulykker i kryds, ulykker med cyklister, unge bilister og for høj hastighed. Virkemidlerne er hastighedszoner, cyklisttiltag, kampagner rettet mod især kvindelige cyklister og unge bilførere mellem 17 og 24 år.

2.5.3 Svendborg

Projektet i Svendborg er et storskalaprojekt, der går ud på at nedbringe hastigheden i byen med en række virkemidler. Boligområderne skal understøttes af zoner, hvor hastigheden reduceres til 40 km/t via anvendelse af fysiske virkemidler. Bycentret skal fredeliggøres trafikalt via en 30 km/t zone, som omkranser gågadeområderne. Svendborg vil være "demonstrationsby" for, hvordan en by kan arbejde med hastighed på alle fronter.



2.5.4 Silkeborg

Projektet i Silkeborg indeholder en blanding af fysiske tiltag og kampagner. På baggrund af en ulykkesanalyse er der udpeget en række indsatsområder og lokaliteter, hvor der skal gøres en særlig indsats både i form af fysiske tiltag samt gennem kampagner, information og formidling. De

udpegede indsatsområder er unge trafikanter, lette trafikanter samt kryds. Blandt de fysiske tiltag skal specielt nævnes årlig analyse og ombygning af sorte/grå lokaliteter, gennemgang og forbedring af cyklistforhold, analyse og ombygning af kryds samt signaltekniske forbedringer.



2.6 TRAFIKSIKKERHEDSKAMPAGNER

I langt de fleste trafikulykker har menneskelige fejl eller trafikanters forkerte valg været medvirkende til, at ulykkerne er sket. Man kan ved hjælp af bedre veje og biler gøre det nemmere for trafikanterne at foretage de rette valg eller minimere konsekvenserne af deres fejl i trafikken, men man kan også søge at påvirke trafikanterne til at ændre adfærd.

Trafiksikkerhedskampagner er et af virkemidlerne til at påvirke trafikanternes adfærd; politikontrol er et andet. Kampagner kan både bruges til adfærdspåvirkning og til at understøtte og forstærke virkningen af andre trafiksikkerhedstiltag som krydsombygninger og hastighedsbegrænsninger.

Vejdirektoratet har gennemført fem kampagner i årene 2009-2011 for midler fra puljen til bedre trafiksikkerhed. Kampagnerne har haft fokus på trafiksikkerheden på motorveje og uopmærksomhed. Bevillingen til trafiksikkerheds-

kampagner har været på i alt 20 mio. kr.

2.6.1 Pendlerduellen

Sigtet med *Pendlerduellen* var at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne på motorvejene ved at få bilisterne til at køre efter hastighedsgrænserne. Kampagnen var bygget op om en hjemmeside med information, tests, konkurrencer og film. Målgruppen var 25-49 årige mandlige bilister. Kampagnen *Pendlerduellen* blev gennemført i 2009-2010.

Kampagnen skabte deltagelse og engagement gennem brug af ny teknologi og konkurrence. Via en applikation, som kunne downloades til mobiltelefonen, kunne bilisterne registrere en række oplysninger om deres kørsel og derigennem blive bevidste om hastighed, tids- og brændstofforbrug, mens de kunne deltage i en konkurrence mod andre pendlere om at køre mest hensigtsmæssigt og efter hastighedsgrænserne.

2.6.2 KIG

Kampagnen "KIG" skulle være med til at åbne danske bilisters øjne for problematikken omkring uopmærksomhed i trafikken og få dem til at se sig bedre for, når de færdes på landevejene. Målgruppen var voksne bilister, som dagligt kørte på landevejene til og fra arbejdet. Kampagnen gennemførtes som en netværksskulptur, hvor udvalgte bilister fik monteret et kamera i bilen. Filmene herfra sammen med en række artikler i lokale dagblade skabte dialog om bilisternes adfærd. Landevejskampagnen KIG gennemførtes i perioden uge 41-50 2011.

2.6.3 Kampagneinformation på variable tavler

I fortsættelse af Pendlerduellen fra 2009-2010 blev der i en 3-ugers periode i 2011 gennemført et forsøg med kampagneinformation på variable tavler på motorvejene. Kampagneinformationen på de variable tavler ved motorvejen på Vestfyn blev gennemført i efteråret 2011 med budskaber som "Hold afstand".

De variable tavler har som primært formål at informere om kø eller ulykke forude, men står som oftest helt tomme, og kan derfor bruges til anden relevant information, når det er muligt.

2.6.4 Motorcykelkampagne

Motorcykelkampagnen skulle informere både motorcyklister og bilister om, hvordan de ved at være mere opmærksomme på hinanden kunne forebygge kritiske situationer. Baggrunden for kampagnen var Havarikommissionens rapport om motorcykelulykker.

Kampagnen var bygget op om hjemmesiden "Sehinanden.dk". Kampagnen kørte i 2010 og 2011 og gik officielt i gang i forbindelse med, at motorcyklisterne igen kom på vejene den 28. marts 2011. Kampagneelementerne var tv- og radiospot, busreklamer, informationsfoldere, deltagelse i motorcykeltræf, på messer m.m.



Kampagnen har været så succesfuld, at andre nordiske lande har kopieret ideen. Bl.a. er kortet, hvor motorcyklister kan udpege farlige steder, blevet kopieret af de svenske motorcykelorganisationer på deres hjemmeside.

Web-sitet sehinanden.dk og den tilhørende facebookside er i 2012 overdraget til et samarbejde mellem de to største motorcykelorganisationer.

2.6.5 Uopmærksomhed

Uopmærksomhed er ofte en af grundene til de alvorligste trafikulykker. Vejdirektoratet har derfor haft fokus på uopmærksomhed i 2011 og har i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik udviklet kampagnen "Kør bil, når du kører bil".

Kampagnen bestod bl.a. af to TV-spots med hhv. en kvinde og en mand, som kørte bil med en papirpose over hovedet, hvilket skulle illustrere uopmærksomhed ved læsning af SMS. Målgruppen var voksne bilister mellem 25-49 år.

Midlerne fra puljen til bedre trafiksikkerhed gik til regionale elementer. 18 Lokale events i storcentre med udstilling, udvikling af PC-spil, uddeling af materialer (folder, bolsjer, balloner) samt udvikling af mobilapp til Androidtelefoner. I Kampagnens eventdel deltog bl.a. i Transportministeriet på KulturNatten i 2011. TV-spots kørte i tre uger og Stillezone-app'en til Androidtelefoner blev en stor succes, som i kampagneperioden var den mest downloadede livstilsapp i Android Marked.





Vejdirektoratet har lokalkontorer i Aalborg, Fløng, Middelfart, Næstved og Skanderborg samt hovedkontor i København.
Find mere information på vejdirektoratet.dk

VEJDIREKTORATET

Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Telefon 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

