

**Dokumentliste
 med parter og bilag**

Sagsnummer	Sagstitel		
Brevdato	Dokument ID	Titel	
Oprettet	Type		
Svarfristdato	Gruppe	Tekst	
	Eventuel tilknytning til hoved dokument		

Dokumentets parter			

2012-84-0171	Udvidelse af ordningen med Automatisk Trafik Kontrol (ATK)		
8/6/2012	508911	Bidrag til K-udvalget om ATK - august 2012 (blev ikke brugt)	
8/6/2012	E		10
	Hoved dokument		

8/9/2012	511434	Cover (som udsendt til styregruppe d. 9. august 2012)	
8/9/2012	I		12
	Hoved dokument		

8/10/2012	512189	Beredskabspunkter til ministeren om ATK	
8/10/2012	E		13
	Hoved dokument		

8/14/2012	514442	Fakta-ark om nye initiativer, hastighed mv.	
8/14/2012	E		16
	Hoved dokument		

8/16/2012	516233	Udkast til pressemeddelelse, endelig version	
8/16/2012	E		18
	Hoved dokument		

8/15/2012	517972	Cover som godkendt på K-møde d. 17. august 2012	
8/20/2012	I		17
	Hoved dokument		

8/20/2012	518242	Ministermappe - godkendelse af pressemeddelelse og beredskab mv.	
8/20/2012	E		21
	Hoved dokument		

8/21/2012	520925	Ministermappe med underskrifter - Udkast til pressemeddelelse	
8/23/2012	E		1
	Hoved dokument		

8/21/2012	534827	Rpch's bemærkninger til pressemeddelelse om ATK.	
9/10/2012	I		22
	Hoved dokument		

8/20/2012	534838	Transportministeriets bidrag til pressemeddelelse om ATK	
9/10/2012	I		20
	Hoved dokument		

8/14/2012	534856	Korr. med Rpch om evaluering af eksisterende ATK-ordning	
	I		15

Dokumentliste med parter og bilag

Sagsnummer	Sagstitel		
Brevdato	Dokument ID	Titel	
Oprettet	Type		
Svarfristedato	Gruppe	Tekst	
	Eventuel tilknytning til hoved dokument		
Dokumentets parter			
9/10/2012	Hoved dokument		
8/14/2012	534863	Korr. med Vejdirektoratet om evalueringer af den eksisterende ATK-ordning	
9/10/2012			14
	Hoved dokument		
7/2/2012	534908	Rpch's pressemeddelelse om modernisering af eksisterende ATK biler	
9/10/2012			9
	Hoved dokument		
6/6/2012	534932	Rpch's bemærkninger til bilag 1 til ATK-coveret	
9/10/2012			7
	Hoved dokument		
6/4/2012	534947	FST's bemærkninger til Bilag 1 til ATK-coveret	
9/10/2012			6
	Hoved dokument		
3/30/2012	534980	Rigspolitiets reviderede notat om ATK	
9/10/2012			4
	Hoved dokument		
3/27/2012	534988	Rpchs notat om Automatisk Trafikkontrol - marts 2012	
9/10/2012			3
	Hoved dokument		
8/18/2012	535028	Rigspolitiets bemærkninger til pressemeddelelse (TFO)	
9/10/2012			19
	Hoved dokument		
8/7/2012	535037	Korr. med TRM om cover til styregruppe ATK mv.	
9/10/2012			11
	Hoved dokument		
6/19/2012	535054	Mail fra Rpch om kommunikation vedr. ATK	
9/10/2012			8
	Hoved dokument		
4/12/2012	535096	Endelig version af ATK-cover 12. april 2012	
9/10/2012			5
	Hoved dokument		

Dokumentliste med parter og bilag

Sagsnummer	Sagstitel	
Brevdato	Dokument ID	Titel
Oprettet	Type	
Svarfristdato	Gruppe	Tekst
Eventuel tilknytning til hoved dokument		

Dokumentets parter		
10/25/2011	535104	<i>Kommissorium for foranalyse om landsdækkende ATK[4</i>
9/10/2012		<i>vedhæftede filer]</i>
	Hoved dokument	

2

Sagsudskrift: 2012-84-0171 / Udvidelse af ordningen med Automatisk Trafik Kontrol (ATK)

Bestilt af 951EAB den 14-09-2012 15:09:17

Sagsresumé:

Titel: Udvidelse af ordningen med Automatisk Trafik Kontrol (ATK)

Sagsbehandler: Michael de Thurah, 951MDT

Indblik:

Parter:

Sagspart 951FÆR Færdselskontoret

Dokumenter:

Dokumentnr: 520925 Ministermappe med underskrifter - Udkast til pressemeddelelse (TIFFImage.Document)
Dokumentnr: 535104 Kommissorium for foranalyse om landsdækkende ATK[4 vedhæftede filer] (htm)
Bilag: 535105 Scan from a Xerox WorkCentre (msgfile)
Bilag: 535106 Scan from a Xerox WorkCentre (msgfile)
Bilag: 535107 Scan from a Xerox WorkCentre (msgfile)
Bilag: 535108 ATK (msgfile)
Dokumentnr: 534988 Rpchs notat om Automatisk Trafikkontrol - marts 2012 (htm)
Bilag: 534989 Oplæg ATK marts 2012 (VHC) (2) (word.Document.12)
Bilag: 534990 image004 (giffile)
Bilag: 534991 image001 (PNG Image)
Bilag: 534992 image002 (PNG Image)
Bilag: 534993 image003 (PNG Image)
Dokumentnr: 534980 Rigspolitiets reviderede notat om ATK (htm)
Bilag: 534981 Oplæg ATK 300312 (word.Document.12)
Bilag: 534982 image001 (PNG Image)
Bilag: 534983 image002 (PNG Image)
Bilag: 534984 image003 (PNG Image)
Dokumentnr: 535096 Endelig version af ATK-cover 12. april 2012 (htm)
Bilag: 535097 ATK (word.Document.8)
Dokumentnr: 534947 FST's bemærkninger til Bilag 1 til ATK-coveret (htm)
Bilag: 534948 Bilag til ATK , version 2 (word.Document.12)
Bilag: 534949 image001 (giffile)
Dokumentnr: 534932 Rpch's bemærkninger til bilag 1 til ATK-coveret (htm)
Bilag: 534933 Bilag til ATK , version 2 (word.Document.12)
Bilag: 534934 image001 (giffile)
Dokumentnr: 535054 Mail fra Rpch om kommunikation vedr. ATK (htm)
Bilag: 535055 image001 (giffile)
Bilag: 535056 image002 (giffile)
Dokumentnr: 534908 Rpch's pressemeddelelse om modernisering af eksisterende ATK biler (htm)
Bilag: 534909 Nyt udstyr i politiets fartkontrolbiler 020712 final (2) (word.Document.8)
Bilag: 534910 image001 (giffile)
Dokumentnr: 508911 Bidrag til K-udvalget om ATK - august 2012 (blev ikke brugt) (word.Document.8)
Dokumentnr: 535037 Korr. med TRM om cover til styregruppe ATK mv. (htm)
Bilag: 535038 image001 (giffile)
Dokumentnr: 511434 Cover (som udsendt til styregruppe d. 9. august 2012) (htm)
Bilag: 511435 BILAG 2 - Cover - Indsats for styrket trafiksikkerhed (word.Document.8)
Bilag: 511436 image001 (giffile)
Bilag: 511437 image002 (giffile)
Dokumentnr: 512189 Beredskabspunkter til ministeren om ATK (word.Document.8)
Dokumentnr: 534863 Korr. med Vejdirektoratet om evalueringer af den eksisterende ATK-ordning (htm)

SJ20120914130918220

Bilag: 534864 ATK_EVA_hastighed_1_20041230 (AcroExch.Document)
 Bilag: 534865 ATK_EVA_presse og internet_1_20041217 (AcroExch.Document)
 Bilag: 534866 ATK_EVA_kontrol_2_20041217 (AcroExch.Document)
 Bilag: 534867 ATK_EVA_Rådgivning_a_20041217 (AcroExch.Document)
 Bilag: 534868 ATK_EVA_kampagner_1_20041217 (AcroExch.Document)
 Bilag: 534869 Status dec 2004 faktark (AcroExch.Document)
 Bilag: 534870 image001 (giffile)
 Dokumentnr: 534856 Korr. med Rpch om evaluering af eksisterende ATK-ordning
 (htm)
 Bilag: 534857 image002 (jpegfile)
 Bilag: 534858 image003 (jpegfile)
 Bilag: 534859 image004 (giffile)
 Dokumentnr: 514442 Fakta-ark om nye initiativer, hastighed mv.
 (Word.Document.8)
 Dokumentnr: 517972 Cover som godkendt på K-møde d. 17. august 2012 (htm)
 Bilag: 517973 (KU) (2) - Indsats for styrket trafiksikkerhed
 (Word.Document.8)
 Bilag: 517974 image001 (giffile)
 Dokumentnr: 516233 Udkast til pressemeddelelse, endelig version
 (Word.Document.8)
 Dokumentnr: 535028 Rigspolitiets bemærkninger til pressemeddelelse (TFO)
 (htm)
 Bilag: 535029 PM ATK (Word.Document.8)
 Dokumentnr: 534838 Transportministeriets bidrag til pressemeddelelse om ATK
 (Notepad)
 Bilag: 534839 PM til Justitsministeriet (opendocument.writerDocument.1)
 Dokumentnr: 518242 Ministermappe - godkendelse af pressemeddelelse og
 beredskab mv. (Word.Document.8)
 Dokumentnr: 534827 Rpch's bemærkninger til pressemeddelelse om ATK. (htm)
 Bilag: 534828 Pressemeddelelse om ATK (Word.Document.8)
 Bilag: 534829 image001 (giffile)

SJ20120914130940215

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:09:39
Dokumentnr.: 534988
Titel: Rpchs notat om Automatisk Trafikkontrol - marts 2012
Dokumenttype: I
Dokumentdato: 27-03-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

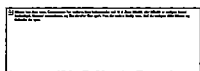
Datoer:

Erindringer:

Fra: Freja Sine Thorsboe
Sendt: 27. marts 2012 17:14
Til: Michael de Thurah
Emne: VS: Automatisk Trafikkontrol
Vedhæftede filer: Oplæg ATK marts 2012 (VHC) (2).docx

Med venlig hilsen

Freja Sine Thorsboe
Kontorchef

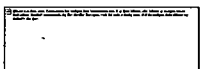


Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8580
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
im@jm.dk

Fra: Jens-Christian Bülow
Sendt: 26. marts 2012 17:38
Til: Freja Sine Thorsboe
Emne: VS: Automatisk Trafikkontrol

Med venlig hilsen

Jens-Christian Bülow
Afdelingschef



Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8500
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
im@jm.dk

Fra: TFO003@politi.dk [mailto:TFO003@politi.dk]

Sendt: 23. marts 2012 09:10

Til: John Vestergaard; Jens-Christian Bülow

Cc: TFO003@politi.dk

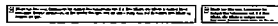
Emne: Automatisk Trafikkontrol

Kære John og Jens-Christian

Vedlagt som aftalt notat om Automatisk Hastighedskontrol. Hans Viggo Jensen og jeg vil gerne have lejlighed til at redegøre nærmere for de efter vores opfattelse meget lovende perspektiver i den foreslåede ordning på både kort og mellemlangt sigt, hvorfor jeg skal foreslå et snarligt møde i ministeriet herom.

Thorkild Fogde

Politidirektør - Police Commissioner



Politiområdet

Ejby Industrivej 125-135

2600 Glostrup

Direkte: +45 4515 4000

Lokal: (15) 4000

Mobil: +45 2033 9753

E-mail: tfo001@politi.dk

Web: www.politi.dk



SJ2012091413095027

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:09:49
Dokumentnr.: 534989
Titel: Oplæg ATK marts 2012 (VHC) (2)
Dokumenttype: EMBED
Dokumentdato: 27-03-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

Datoer:

Erindringer:

Notat om udvidelse af politiets Automatiske Trafikkontrol (ATK)

Indledning

Færdselssikkerhedskommissionen har på baggrund af ulykkestyper og målgrupper udpeget fem udfordringer, der tegner sig for mindst 80 procent af alle alvorlige ulykker. En af disse udfordringer er for høj fart.

Det fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan (opdateret maj 2007), at det er veldokumenteret, at der er en direkte sammenhæng mellem hastighedsniveauet og antallet af dræbte og kvæstede i trafikken. Jo højere fart jo større ulykkesrisiko og desto alvorligere konsekvenser. Blot små ændringer på gennemsnitsfarten på to-fem procent giver stor effekt.

Det fremgår endvidere, at målrettet og effektiv politikontrol og sanktioner er et meget effektivt middel til at få trafikanterne til at respektere færdselsloven. Samtidig er opfølgende politikontrol et afgørende element i de nationale og lokale kampagner og informationsindsatser, som skal motivere trafikanterne til at ændre adfærd.



Endelig fremgår det, at det også er vigtigt at skabe en almen viden og forståelse for, at kontrolindsatsernes successmål er antallet af adfærdsændringer og ikke antallet af sanktioner. En forøgelse af kontrolniveauet er meget mere effektivt end højere straffe.

Vejdirektoratet udgav i september 2011 årsrapporten "Dødsulykker 2010". Årsrapporten er den første i pilotprojektet "Dødsulykkestatistik". Rapporten omfatter en analyse af alle dødsulykker i trafikken i 2010, og rapporten konkluderer bl.a., at for høj hastighed samlet set er en faktor i over halvdelen af ulykkerne.

Der er igennem de senere år sket en meget positiv udvikling i antallet af dræbte i trafikken, som i perioden fra 2000 til 2006 faldt fra 431 til 306 dræbte pr. år. I 2007 steg antallet af dræbte i trafikken til 406, men det er igen faldet i de seneste år, og de foreløbige tal for 2011 siger, at der alene var 221 dræbte i trafikken. Den samme positive udvikling ses i antallet af alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne, som i perioden fra 2001-2010 faldt fra henholdsvis 3.946 og 4.519 til 2.063 og 2.090.

Der er imidlertid fortsat grund til at gøre, hvad der er muligt for yderligere at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, herunder i forhold til de trafikuheld, der skyldes for høj hastighed.

Der blev i 1999 og 2000 gennemført forsøg med automatisk kontrol af hastigheden, hvilket førte til, at der blev indført bemandet mobil ATK i hele landet, og politiets automatiske trafikkontrol gennemføres i dag ved hjælp af 27 målebiler. I perioden fra 2003 til 2011 har dette resulteret i gennemsnitligt ca. 225.000 færdselsstraffesager på årsbasis, hvoraf langt hovedparten er sager om hastighedsovertrædelser.



I 2009-2010 blev der gennemført et forsøg med ubemandet stationær ATK ("stærekasser"). Hensigten var at afprøve effekten af ATK på gennemsnitshastigheden på udvalgte kontrolstrækninger.

På baggrund af erfaringerne fra forsøget bad Justitsministeriet DTU Transport om at vurdere den mulige færdselssikkerhedsmæssige effekt ved en eventuel permanent indførelse af ubemandet stationært ATK i større omfang samt at komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald ville kunne implementeres. Det fremgår af DTU's rapport fra september 2010, at DTU forventer, at en generel indførelse af ATK i Danmark som serie-ATK vil have positive effekter på hastighederne. Det fremgår endvidere, at generel indførelse af ATK vil have en rimelig samfundsøkonomisk lønsomhed, men at denne i betydeligt omfang afhænger af usikkerheden i DTU's beregninger.

Efter anmodning fra Justitsministeriet blev der herefter i regi af Rigspolitiet nedsat en arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen, der bestod af repræsentanter fra Vejdirektoratet, Rigspolitiet og politikredsene, beskrev i overensstemmelse med ministeriets anmodning et forslag til rammerne for indførelse af stationær ATK. Notatet blev sammen med et oplæg til kommissorium for en egentlig foranalyse fremsendt til Justitsministeriet i oktober måned 2011. Det fremgår af oplægget, at der i givet fald vil være tale om et meget komplekst, længerevarende, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt, som efter oplægget vil skulle omfatte opsætning af cirka 500 "stærekasser" over hele landet.

Med henblik på hurtigere, billigere og mere fleksibelt at kunne øge trafikssikkerheden ved at intensivere den automatiske trafikkontrol har Rigspolitiet efterfølgende fortsat sine overvejelser med hensyn til mulighederne for en udvidelse og digitalisering af den eksisterende, bemandede mobile ATK-indsats i en fase 1. Det bemærkes i den forbindelse, at projektoplægget fra oktober måned 2011, ligesom forsøget med ubemandede stationære standere, var baseret på den tidligere regerings regeringsgrundlag, der havde som mål "at opsætte faste og ubemandede ka-



meraer". I den nuværende regerings regeringsgrundlag hedder det alene, at man vil "øge omfanget af den automatiske trafikkontrol".

Side 4

Rigspolitiet har endvidere overvejet, hvorledes der i en fase 2 kan tilvejebringes en samlet og konsolideret plan for en yderligere intensiveret hastighedskontrol, herunder ved en højere grad af anvendelse af ubemandet måleudstyr.

Nærværende notat sammenfatter Rigspolitiets overvejelser.

Bemandet mobil ATK

Politiet anvender i dag ved mobil ATK en varebil, hvor udstyret er operatørbetjent af en politiuddannet medarbejder. Udstyret måler hastighed med en radar og dokumenterer hver hastighedsovertrædelse med et billede af køretøjets nummerplade og fører optaget på 35 mm vådfilm. Efter gennemført hastighedskontrol sendes filmen til fremkaldelse i Kriminalteknisk Center, hvorefter den fremkaldte film returneres til politikredsen. I kredsen skannes filmen i en filmskanner, hvorefter den videre sagsbehandling er digital. Al sagsbehandling sker i politikredsen og foregår elektronisk i et særligt sagsbehandlingssystem (ATKS). Kun breve og til sidst bødeforlægget udsendes på papir. Sagerne eksisterer kun elektronisk og printes alene til brug for en eventuel behandling i retten.

Svarer ejer/bruger ikke på politiets første henvendelser, overgår sagen til videre efterforskning med henblik på fastlæggelse af identiteten på føreren. Dette er tilfældet i ca. 5% af sagerne.

Politiets efterfølgende personlige henvendelse til ejer/bruger af køretøjet varetages af den politikreds, hvor ejer/bruger bor. Den ATK-ansvarlige politikreds udskriver og sender derfor sagen til ejerens/brugerens bopælskreds, som så forestår den videre efterforskning.



Der gennemføres hastighedskontrol på udpegede målesteder, der alle er offentliggjort på politiets hjemmeside www.politi.dk. Målestederne udpeges efter aftale med de enkelte vejmyndigheder (kommunerne og Vejdirektoratet) med følgende 5 begrundelser: ulykkesfrekvens, skole/institutionsvej, gennemfartsvej, utryghed og vejarbejde.

Der findes i dag 27 målebiler med udstyr til automatisk trafikkontrol. 26 biler er fordelt til politikredsene med enten 2 eller 3 biler pr. kreds. Rigspolitiet har én bil til uddannelse, udvikling mv.

Målebilerne genererer som tidligere nævnt ca. 225.000 færdselsstraffesager i gennemsnit pr. år med et gennemsnitligt årligt bødeprovenu på ca. 200 mio. kr.

Rigspolitiet gennemfører i øjeblikket et projekt, der skal føre til en fremtidig digitalisering af udstyret (Digitaliseringsprojektet), dvs. indkøb af digitalkamera og digitalt måleudstyr, men med genbrug af målebilerne. Når digitaliseringen er gennemført, skal der ikke længere ske fremkaldelse af film, ligesom billedkvaliteten forbedres. Digitalt måleudstyr kan tillige måle afstand til den målte bil, hvorved færre målinger kasseres af udstyret. Projektet vedrørende digitalisering af udstyret i de nuværende 27 målebiler forventes afsluttet og udrullet til politikredsene medio februar 2013.

Rigspolitiets overvejelser om en udvidet anvendelse af bemandet mobilt ATK

Som tidligere anført fremgår det af Rigspolitiets projektoplæg vedrørende indførelse af stationær ATK ("stærekasser"), at der i givet fald vil være tale om et meget komplekst, længerevarende, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt.

Det bør derfor overvejes i første omgang at videreudvikle og udvide det kendte koncept med bemandet mobil ATK (fase 1). En sådan løsning vil give en billige-



re, hurtigere og mere fleksibel løsning end indførelse af stationær ATK som foreslået i det oprindelige projekt.

Side 6

Udvidelsen og videreudviklingen vil kunne ske ved, at der i fortsættelse af det igangværende projekt til udskiftning af kameraer og måleudstyr (digitalisering) i de eksisterende mobile ATK-køretøjer (etape 1), der forventes afsluttet medio februar 2013, indkøbes og udstyres yderligere 2 x 25 ATK-køretøjer, hvoraf de første 25 forventeligt vil kunne være operationsdygtige juni/juli 2013 (etape 2), og de sidste 25 forventeligt vil kunne være operationsdygtige august/september 2013 (etape 3), således at der i eftersommeren 2013 på landsplan vil være i alt 76 mobile ATK-køretøjer.

Sideløbende hermed kunne det overvejes i regi af Rigspolitiet at nedsætte en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en samlet og konsolideret plan for den fremadrettede hastighedskontrol (fase 2). Faserne beskrives nærmere nedenfor.

Fase 1 - udvidelse og digitalisering af den eksisterende bemandede mobile ATK-indsats

Udskiftning af udstyret i de eksisterende ATK-biler

Rigspolitiet gennemfører som tidligere beskrevet i øjeblikket Digitaliseringsprojektet, som er nået til prækvalifikation af leverandører, og digitaliseringen af de eksisterende ATK-køretøjer forventes som sagt efter tidsplanen at være afsluttet medio februar 2013, hvor det sidste sæt køretøjer vil være operationsdygtigt efter installation og kalibrering af udstyr og uddannelse af det politipersonale, der skal betjene dem. Den samlede pris for udskiftning af optageudstyret i de eksisterende ATK-biler skønnes at ville blive ca. 13 mio. kr.



Anskaffelse af yderligere 25 + 25 ATK-biler

Side 7

Efterfølgende skal der anskaffes 2 x 25 biler med digitalt ATK-udstyr, der skal være operationsdygtige henholdsvis juni/juli og august/september 2013. Udbuddet i det aktuelt igangsatte projekt med digitalisering af udstyret til ATK-biler indeholder en option på væsentligt flere enheder af udstyret med mulighed for levering fordelt på minimum to leverancer yderligere. Der vil derfor ikke i forbindelse med indkøb af udstyret skulle laves nyt udbud mv.

Anskaffelse af de to gange 25 biler vil kunne ske på kommende køretøjskontrakter, som forventeligt træder i kraft den 1. januar 2013. Der er forventeligt 3 måneders leveringstid på køretøjerne. Fra forventeligt 1. april 2013 kan der påbegyndes opbygning af køretøjet til en APV-godkendt arbejdsplads (eksternt værksted). Efterfølgende skal der ske montering af udstyret (ATK-udstysleverandøren). Tidsplanen er således under forudsætning af, at arbejdspladsen kan blive APV-godkendt, og under forudsætning af, at både det eksterne værksted og den fremtidige udstysleverandør kan levere inden for denne tidsramme.

Det eksisterende sagsbehandlingssystem ATKS har den nødvendige kapacitet til at behandle et tredobbelt antal sager i forhold til i dag og forventes således at ville kunne behandle det antal sager, som en udvidelse med 2 x 25 køretøjer vil indebære. Dette vil dog kræve en forstærket support af systemet i Rigspolitiets IT-afdeling og yderligere lagerkapacitet til storage af de optagne fotos. Endelig skal det undersøges nærmere, hvilke udgifter der er forbundet med at udvide kapaciteten i politikredsene til at udskrive billeder. Der er desuden behov for at styrke Rigspolitiets Nationale Færdselscenter med henblik på at kunne styre og koordinere den markant forøgede hastighedskontrol på landsplan, herunder i forhold til strategi og udvælgelse af målestrækninger.

Endelig vil der være behov for tilførsel af yderligere 150 administrative årsværk til behandling af sagerne og 50 politiårsværk til betjening af de ekstra målebiler.



Hertil kommer et ikke nærmere opgjort ressourceforbrug til indfordring, efterforskning og retssagsbehandling af de "tilbageløbssager", hvor der ikke sker erkendelse eller betaling. Den præcise fordeling af personaleomkostningerne på de forskellige opgaver og personalegrupper skal konsolideres endeligt i forbindelse med udrulningen til politikredsene.

Der skal i forbindelse med en sådan intensiveret hastighedskontrol foretages en udpegning af langt flere målesteder. Det kan i den forbindelse overvejes, om den nuværende model med faste målestrækninger bør forlades til fordel for nogle overordnede strategiske principper, der forankres i en national ATK-strategi og udmøntes i en lokal proces forankret i politikredsens kredsraad og lokalråd.

Indtægter og udgifter ved en sådan model er tidligere skønnet, som det fremgår af nedenstående tabel 1.

Tabel 1. Anskaffelse af yderligere 25 + 25 ATK-køretøjer (årvirkning)

Mio.kr.	
Bødeprovenu (ved behandling af 500.000 sager med en gennemsnitbøde på 1.000 kr.)	500
Udgifter	150
Personaleomkostninger	
- 50 politiuddannede årsværk (gns. årsværkspris 600.000 inkl. overhead)	30
- 150 administrative årsværk (gns. årsværkspris 500.000 inkl. overhead)	75
- Indfordring, anklagemyndighed, styrkelse af relevante funktioner i Rigspolitiet mv.	20
Øvrige driftsudgifter	
- Årlige afskrivninger og renter (50 målebiler mv. á 1 mio. kr. afskrevet over 4 år)	15
- Løbende drift og vedligehold mv. (ca. 20 kr. pr. sag)	10
Samlet	350



Skønnet over indtægter og udgifter er på nuværende tidspunkt forbundet med en vis usikkerhed. Der er således på den ene side ikke taget højde for den stigning i hastighedsbøderne, som trådte i kraft den 1. januar 2012, men på den anden side er der heller ikke taget højde for den adfærdsregulering hos bilisterne, som en markant forøgelse af kontrolindsatsen i mobilt ATK vil få. Skønnet for det samlede nettobødeprovenu vurderes derfor samlet set at være konservativt estimeret.

Fase 2 – udviklingen af en samlet og konsolideret strategi for den fremtidige hastighedskontrol, herunder med mere ubemandet teknologi

Sideløbende med arbejdet i fase 1 bør der i regi af Rigspolitiet nedsættes en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en samlet og konsolideret plan for den fremadrettede hastighedskontrol. Arbejdsgruppen bør ud over repræsentanter for politiet være bredt sammensat med repræsentanter for relevante myndigheder mv. og eventuelt også benytte sig af eksterne konsulenter. Det vil ligeledes være relevant at indhente erfaringer fra udenlandske myndigheder om blandt andet punkt-baseret trafikkontrol ctr. strækningsbaseret kontrol. Der vil i den forbindelse kunne inviteres forskere - såvel danske som udenlandske - i forbindelse med afholdelsen af work shops eller lignende.

Blandt mulige emner for arbejdsgruppen kan nævnes:

Første del (færdig senest primo 2013)

- Et forslag til en omkostningseffektiv udrulnings- og styringsmodel for den intensiverede ATK-indsats
- Et forslag til yderligere målesteder i forhold til de i dag udpegede strækninger
- Et forslag til, hvorledes et ændret koncept for fastgørelse af nummerplader samt en eventuel forhøjelse af bødeniveauet for manglende nummerplade kan understøtte ATK-indsatsen

Ovenstående 3 punkter bør i behandles som de



første i arbejdsgruppen, således at forslagene er færdigbehandlede og kan implementeres senest primo 2013 og dermed understøtte styrkelsen af ATK i 2013 (i fase 1, etape 2-3)

Side 10

Anden del (færdig senest primo 2014)

- En samlet, opdateret og flerårig strategi for den automatiske hastighedskontrol i Danmark
- Indførelse af helt eller delvist ejeransvar i ATK-sager med deraf følgende administrativ forenkling og billiggørelse af arbejdsgange mv. i bødesagsprocessen
- Fastlæggelse af relationen mellem stationær og mobil (bemandet/ubemandet) ATK, herunder spørgsmålet om det langsigtede teknologivalg (punktkontrol/strækningskontrol) og udformning af forskellige scenarier og udgiftsoverslag (investering/drift)
- Forslag til og Business Case for en model, hvor man samler ”back office funktionen” i politikredsene i ét eller enkelte nationale centre, som varetager den indledende sagsbehandling, og hvor sagsgangene yderligere effektiviseres og billiggøres
- Kriterier for den fremtidige udpegning af målesteder, herunder en klarlægning af det fornødne statistiske grundlag (sortpletarbejde mv.), idet dette grundlag i dag synes mangelfuldt
- Et forslag til en ny model for de involverede myndigheders samarbejde omkring udpegning af målesteder
- Undersøgelse af mulighederne for en effektiv inddrivelse af pålagte hastighedsbøder i forhold til personer, der er bosiddende i udlandet
- En vurdering af behovet for at implementere et nyt og mere moderne IT-system til afløsning for ATKS med henblik på bl.a. at understøtte den yderligere effektivisering af sagsgangene, herunder også i lyset af en eventuel indførelse af ejeransvar
- Spørgsmålet om skiltning/ikke-skiltning og/eller anden underretning til offentligheden om udpegede målestrækninger



- En mere detaljeret vurdering af ændringer i trafikanternes adfærd som følge af en forstærket indsats
- Samarbejdet med Rådet for Sikker Trafik og andre med henblik på at sikre en hensigtsmæssig koordinering af den kommunikations- og kampagnemæssige indsats

Side 11

Findes det hensigtsmæssigt at nedsætte en sådan arbejdsgruppe, skal der udarbejdes et egentligt kommissorium med henblik på, at arbejdet straks kan påbegyndes og afsluttes inden udgangen af 2012, således at de nødvendige lovændringer kan være gennemført i tilstrækkelig tid til, at implementeringen af en ny samlet strategi, der inddrager alle de ovenfor anførte emner, kan påbegyndes i 2014.

Indstilling

Det indstilles, at Justitsministeriet tilslutter sig ovenstående forslag til strategiændring for den automatiske hastighedskontrol, og at sagen snarest forelægges regeringens økonomiudvalg til beslutning.



SJ20120914131001711

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:10:01
Dokumentnr.: 534980
Titel: Rigspolitiets reviderede notat om ATK
Dokumenttype: I
Dokumentdato: 30-03-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

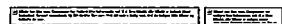
Datoer:

Erindringer:

Fra: TFO003@politi.dk
Sendt: 30. marts 2012 17:16
Til: John Vestergaard; Jens-Christian Bülow; Frank Mathiesen; Freja Sine Thorsboe; Rikke Freil Laulund; Michael de Thurah
Cc: TJE001@politi.dk; HJE004@politi.dk; pol@politi.dk
Emne: ATK
Vedhæftede filer: Oplæg ATK 300312.docx

Revideret notat efter aftale.

Thorkild Fogde
Politidirektør - Police Commissioner



Politiovrådet
Ejby Industrivej 125-135
2600 Glostrup
Direkte: +45 4515 4000
Lokal: (15) 4000
Mobil: +45 2033 9753
E-mail: tfo001@politi.dk
Web: www.politi.dk



SJ20120914131010805

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:10:10
Dokumentnr.: 534981
Titel: Oplæg ATK 300312
Dokumenttype: EMBED
Dokumentdato: 30-03-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselekskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

Datoer:

Erindringer:

Notat om udvidelse af politiets Automatiske Trafikkontrol (ATK)

Indledning

Færdselssikkerhedskommissionen har på baggrund af ulykkestyper og målgrupper udpeget fem udfordringer, der tegner sig for mindst 80 procent af alle alvorlige ulykker. En af disse udfordringer er for høj fart.

Det fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan (opdateret maj 2007), at det er veldokumenteret, at der er en direkte sammenhæng mellem hastighedsniveauet og antallet af dræbte og kvæstede i trafikken. Jo højere fart jo større ulykkesrisiko og desto alvorligere konsekvenser. Blot små ændringer på gennemsnitsfarten på to-fem procent giver stor effekt.

Det fremgår endvidere, at målrettet og effektiv politikontrol og sanktioner er et meget effektivt middel til at få trafikanterne til at respektere færdselsloven. Samtidig er opfølgende politikontrol et afgørende element i de nationale og lokale kampagner og informationsindsatser, som skal motivere trafikanterne til at ændre adfærd.



Endelig fremgår det, at det også er vigtigt at skabe en almen viden og forståelse for, at kontrolindsatsernes successmål er antallet af adfærdsændringer og ikke antallet af sanktioner. En forøgelse af kontrolniveauet er meget mere effektivt end højere straffe.

Vejdirektoratet udgav i september 2011 årsrapporten "Dødsulykker 2010". Årsrapporten er den første i pilotprojektet "Dødsulykkestatistik". Rapporten omfatter en analyse af alle dødsulykker i trafikken i 2010, og rapporten konkluderer bl.a., at for høj hastighed samlet set er en faktor i over halvdelen af ulykkerne.

Der er igennem de senere år sket en meget positiv udvikling i antallet af dræbte i trafikken, som i perioden fra 2000 til 2006 faldt fra 431 til 306 dræbte pr. år. I 2007 steg antallet af dræbte i trafikken til 406, men det er igen faldet i de seneste år, og de foreløbige tal for 2011 siger, at der alene var 221 dræbte i trafikken. Den samme positive udvikling ses i antallet af alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne, som i perioden fra 2001-2010 faldt fra henholdsvis 3.946 og 4.519 til 2.063 og 2.090.

Der er imidlertid fortsat grund til at gøre, hvad der er muligt for yderligere at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, herunder i forhold til de trafikuheld, der skyldes for høj hastighed.

Der blev i 1999 og 2000 gennemført forsøg med automatisk kontrol af hastigheden, hvilket førte til, at der blev indført bemandet mobil ATK i hele landet, og politiets automatiske trafikkontrol gennemføres i dag ved hjælp af 27 målebiler. I perioden fra 2003 til 2011 har dette resulteret i gennemsnitligt ca. 225.000 færdselsstraffesager på årsbasis, hvoraf langt hovedparten er sager om hastighedsovertrædelser.



I 2009-2010 blev der gennemført et forsøg med ubemandet stationær ATK ("stærkasser"). Hensigten var at afprøve effekten af ATK på gennemsnitshastigheden på udvalgte kontrolstrækninger.

På baggrund af erfaringerne fra forsøget bad Justitsministeriet DTU Transport om at vurdere den mulige færdselssikkerhedsmæssige effekt ved en eventuel permanent indførelse af ubemandet stationært ATK i større omfang samt at komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald ville kunne implementeres. Det fremgår af DTU's rapport fra september 2010, at DTU forventer, at en generel indførelse af ATK i Danmark som serie-ATK vil have positive effekter på hastighederne. Det fremgår endvidere, at generel indførelse af ATK vil have en rimelig samfundsøkonomisk lønsomhed, men at denne i betydeligt omfang afhænger af usikkerheden i DTU's beregninger.

Efter anmodning fra Justitsministeriet blev der herefter i regi af Rigspolitiet nedsat en arbejdsgruppe. Arbejdsgruppen, der bestod af repræsentanter fra Vejdirektoratet, Rigspolitiet og politikredsene, beskrev i overensstemmelse med ministeriets anmodning et forslag til rammerne for indførelse af stationær ATK. Notatet blev sammen med et oplæg til kommissorium for en egentlig foranalyse fremsendt til Justitsministeriet i oktober måned 2011. Det fremgår af oplægget, at der i givet fald vil være tale om et meget komplekst, længerevarende, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt, som efter oplægget vil skulle omfatte opsætning af cirka 500 "stærkasser" over hele landet.

Med henblik på hurtigere, billigere og mere fleksibelt at kunne øge trafikikkerheden ved at intensivere den automatiske trafikkontrol har Rigspolitiet efterfølgende fortsat sine overvejelser med hensyn til mulighederne for en udvidelse og digitalisering af den eksisterende, bemandede mobile ATK-indsats i en fase 1. Det bemærkes i den forbindelse, at projektoplægget fra oktober måned 2011, ligesom forsøget med ubemandede stationære standere, var baseret på den tidligere regerings regeringsgrundlag, der havde som mål "at opsætte faste og ubemandede ka-



meraer". I den nuværende regerings regeringsgrundlag hedder det alene, at man vil "øge omfanget af den automatiske trafikkontrol". Side 4

Rigspolitiet har endvidere overvejet, hvorledes der i en fase 2 kan tilvejebringes en samlet og konsolideret plan for en yderligere intensiveret hastighedskontrol, herunder ved en højere grad af anvendelse af ubemandet måleudstyr.

Nærværende notat sammenfatter Rigspolitiets overvejelser.

Bemandet mobil ATK

Politiet anvender i dag ved mobil ATK en varebil, hvor udstyret er operatørbetjent af en politiuddannet medarbejder. Udstyret måler hastighed med en radar og dokumenterer hver hastighedsovertrædelse med et billede af køretøjets nummerplade og fører optaget på 35 mm vådfilm. Efter gennemført hastighedskontrol sendes filmen til fremkaldelse i Kriminalteknisk Center, hvorefter den fremkaldte film returneres til politikredsen. I kredsen skannes filmen i en filmskanner, hvorefter den videre sagsbehandling er digital. Al sagsbehandling sker i politikredsen og foregår elektronisk i et særligt sagsbehandlingssystem (ATKS). Kun breve og til sidst bødeforlægget udsendes på papir. Sagerne eksisterer kun elektronisk og printes alene til brug for en eventuel behandling i retten.

Svarer ejer/bruger ikke på politiets første henvendelser, overgår sagen til videre efterforskning med henblik på fastlæggelse af identiteten på føreren. Dette er tilfældet i ca. 5% af sagerne.

Politiets efterfølgende personlige henvendelse til ejer/bruger af køretøjet varetages af den politikreds, hvor ejer/bruger bor. Den ATK-ansvarlige politikreds udskriver og sender derfor sagen til ejerens/brugerens bopælskreds, som så forestår den videre efterforskning.



Der gennemføres hastighedskontrol på udpegede målesteder, der alle er offentliggjort på politiets hjemmeside www.politi.dk. Målestederne udpeges efter aftale med de enkelte vejmyndigheder (kommunerne og Vejdirektoratet) med følgende 5 begrundelser: ulykkesfrekvens, skole/institutionsvej, gennemfartsvej, utryghed og vejarbejde.

Der findes i dag 27 målebiler med udstyr til automatisk trafikkontrol. 26 biler er fordelt til politikredsene med enten 2 eller 3 biler pr. kreds. Rigspolitiet har én bil til uddannelse, udvikling mv.

Målebilerne genererer som tidligere nævnt ca. 225.000 færdselsstraffesager i gennemsnit pr. år med et gennemsnitligt årligt bødeprovenu på ca. 200 mio. kr.

Rigspolitiet gennemfører i øjeblikket et projekt, der skal føre til en fremtidig digitalisering af udstyret (Digitaliseringsprojektet), dvs. indkøb af digitalkamera og digitalt måleudstyr, men med genbrug af målebilerne. Når digitaliseringen er gennemført, skal der ikke længere ske fremkaldelse af film, ligesom billedkvaliteten forbedres. Digitalt måleudstyr kan tillige måle afstand til den målte bil, hvorved færre målinger kasseres af udstyret. Projektet vedrørende digitalisering af udstyret i de nuværende 27 målebiler forventes afsluttet og udrullet til politikredsene medio februar 2013.

Rigspolitiets overvejelser om en udvidet anvendelse af bemanded mobil ATK

Som tidligere anført fremgår det af Rigspolitiets projektoplæg vedrørende indførelse af stationær ATK ("stærekasser"), at der i givet fald vil være tale om et meget komplekst, længerevarende, risikofyldt og dyrt (anlægs)projekt.

Det bør derfor overvejes i første omgang at videreudvikle og udvide det kendte koncept med bemanded mobil ATK (fase 1). En sådan løsning vil give en billige-



re, hurtigere og mere fleksibel løsning end indførelse af stationær ATK som foreslået i det oprindelige projekt.

Side 6

Udvidelsen og videreudviklingen vil kunne ske ved, at der i fortsættelse af det igangværende projekt til udskiftning af kameraer og måleudstyr (digitalisering) i de eksisterende mobile ATK-køretøjer (etape 1), der forventes afsluttet medio februar 2013, indkøbes og udstyres yderligere 2 x 25 ATK-køretøjer, hvoraf de første 25 forventeligt vil kunne være operationsdygtige juni/juli 2013 (etape 2), og de sidste 25 forventeligt vil kunne være operationsdygtige august/september 2013 (etape 3), således at der i eftersommeren 2013 på landsplan vil være i alt 76 mobile ATK-køretøjer.

Sideløbende hermed kunne det overvejes i regi af Rigspolitiet at nedsætte en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en samlet og konsolideret plan for den fremadrettede hastighedskontrol (fase 2). Faserne beskrives nærmere nedenfor.

Fase 1 - udvidelse og digitalisering af den eksisterende bemandede mobile ATK-indsats

Udskiftning af udstyret i de eksisterende ATK-biler

Rigspolitiet gennemfører som tidligere beskrevet i øjeblikket Digitaliseringsprojektet, som er nået til prækvalifikation af leverandører, og digitaliseringen af de eksisterende ATK-køretøjer forventes som sagt efter tidsplanen at være afsluttet medio februar 2013, hvor det sidste sæt køretøjer vil være operationsdygtigt efter installation og kalibrering af udstyr og uddannelse af det politipersonale, der skal betjene dem (etape 1). Den samlede pris for udskiftning af optageudstyret i de eksisterende ATK-biler skønnes at ville blive ca. 13 mio. kr.



Anskaffelse af yderligere 25 + 25 ATK-biler

Side 7

Efterfølgende skal der anskaffes 2 x 25 biler med digitalt ATK-udstyr, der skal være operationsdygtige henholdsvis juni/juli 2013 (etape 2) og august/september 2013 (etape 3). Udbuddet i det aktuelt igangsatte projekt med digitalisering af udstyret til ATK-biler indeholder en option på væsentligt flere enheder af udstyret med mulighed for levering fordelt på minimum to leverancer yderligere. Der vil derfor ikke i forbindelse med indkøb af udstyret skulle laves nyt udbud mv.

Anskaffelse af de to gange 25 biler vil kunne ske på kommende køretøjskontrakter, som forventeligt træder i kraft den 1. januar 2013. Der er forventeligt 3 måneders leveringstid på køretøjerne. Fra forventeligt 1. april 2013 kan der påbegyndes opbygning af køretøjet til en APV-godkendt arbejdsplads (eksternt værksted). Efterfølgende skal der ske montering af udstyret (ATK-udstysleverandøren). Tidsplanen er således under forudsætning af, at arbejdspladsen kan blive APV-godkendt, og under forudsætning af, at både det eksterne værksted og den fremtidige udstysleverandør kan levere inden for denne tidsramme.

Det eksisterende sagsbehandlingssystem ATKS har den nødvendige kapacitet til at behandle et tredobbelt antal sager i forhold til i dag og forventes således at ville kunne behandle det antal sager, som en udvidelse med 2 x 25 køretøjer vil indebære. Dette vil dog kræve en forstærket support af systemet i Rigspolitiets IT-afdeling og yderligere lagerkapacitet til storage af de optagne fotos. Endelig skal det undersøges nærmere, hvilke udgifter der er forbundet med at udvide kapaciteten i politikredsene til at udskrive billeder. Der er desuden behov for at styrke Rigspolitiets Nationale Færdselscenter med henblik på at kunne styre og koordinere den markant forøgede hastighedskontrol på landsplan, herunder i forhold til strategi og udvælgelse af målestrækninger.

Endelig vil der være behov for tilførsel af yderligere 125 administrative årsværk til behandling af sagerne og 50 politiårsværk til betjening af de ekstra målebiler.



Hertil kommer et ikke nærmere opgjort ressourceforbrug til indfordring, efterforskning og retssagsbehandling af de ”tilbageløbssager”, hvor der ikke sker erkendelse eller betaling. Den præcise fordeling af personaleomkostningerne på de forskellige opgaver og personalegrupper skal konsolideres endeligt i forbindelse med udrulningen til politikredsene.

Der skal i forbindelse med en sådan intensiveret hastighedskontrol foretages en udpegning af langt flere målesteder. Det kan i den forbindelse overvejes, om den nuværende model med faste målestrækninger bør forlades til fordel for nogle overordnede strategiske principper, der forankres i en national ATK-strategi og udmøntes i en lokal proces forankret i politikredsens kredsråd og lokalråd.

Indtægter og udgifter ved en sådan model er tidligere skønnet, som det fremgår af nedenstående tabel 1.

Tabel 1. Anskaffelse af yderligere 25 + 25 ATK-køretøjer (årvirkning)

Mio.kr.	
Bødeprovenu (ved behandling af 500.000 sager med en gennemsnitbøde på 1.000 kr.)	500
Udgifter	150
Personaleomkostninger	
- 50 politiuddannede årsværk (gns. årsværkspris ca. 600.000 inkl. overhead)	30
- 120 administrative årsværk (gns. årsværkspris ca. 500.000 inkl. overhead)	60
- 65 blandede årsværk til indfordring, efterforskning, anklagemyndighed, styrkelse af relevante funktioner i Rigspolitiet mv. (gns. årsværkspris ca. 550.000 inkl. overhead)	35
Øvrige driftsudgifter	
- Årlige afskrivninger og renter (50 målebiler mv. á 1 mio. kr. afskrevet 4 år)	15
- Løbende drift og vedligehold mv. (ca. 20 kr. pr. sag)	10
Samlet	350



Skønnet over indtægter og udgifter er på nuværende tidspunkt forbundet med en vis usikkerhed. Der er således på den ene side ikke taget højde for den stigning i hastighedsbøderne, som trådte i kraft den 1. januar 2012, men på den anden side er der heller ikke taget højde for den adfærdsregulering hos bilisterne, som en markant forøgelse af kontrolindsatsen i mobilt ATK vil få. Skønnet for det samlede nettobødeprovenu vurderes derfor samlet set at være konservativt estimeret.

Fase 2 – udviklingen af en samlet og konsolideret strategi for den fremtidige hastighedskontrol, herunder med mere ubemandet teknologi

Sideløbende med arbejdet i fase 1 bør der i regi af Rigspolitiet nedsættes en arbejdsgruppe med den opgave at udarbejde en samlet og konsolideret plan for den fremadrettede hastighedskontrol. Arbejdsgruppen bør ud over repræsentanter for politiet være bredt sammensat med repræsentanter for relevante myndigheder mv. og eventuelt også benytte sig af eksterne konsulenter. Det vil ligeledes være relevant at indhente erfaringer fra udenlandske myndigheder om blandt andet punkt-baseret trafikkontrol ctr. strækningsbaseret kontrol. Der vil i den forbindelse kunne inviteres forskere - såvel danske som udenlandske - i forbindelse med afholdelsen af work shops eller lignende.

Blandt mulige emner for arbejdsgruppen kan nævnes:

Første del (skal kunne implementeres fra 2013)

- Et forslag til en omkostningseffektiv udrulnings- og styringsmodel for den intensiverede ATK-indsats
- Et forslag til yderligere målesteder i forhold til de i dag udpegede strækninger
- Et forslag til en intensiveret anvendelse af ATK med henblik på at sikre overholdelsen af hastighedsbegrænsninger ved vejarbejder, herunder ved anvendelse af ubemandet måleudstyr



- Et forslag til, hvorledes et ændret koncept for fastgørelse af nummerplader samt en eventuel forhøjelse af bødeniveauet for manglende nummerplade kan understøtte ATK-indsatsen¹

Anden del (skal kunne implementeres fra 2014)

- En samlet, opdateret og flerårig strategi for den automatiske hastighedskontrol i Danmark
- Indførelse af helt eller delvist ejeransvar i ATK-sager med deraf følgende administrativ forenkling og billiggørelse af arbejdsgange mv. i bødesagsprocessen
- Fastlæggelse af relationen mellem stationær og mobil (bemandet/ubemandet) ATK, herunder spørgsmålet om det langsigtede teknologivalg (punktkontrol/strækningskontrol) og udformning af forskellige scenarier og udgiftsoverslag (investering/drift)
- Forslag til og Business Case for en model, hvor man samler "back office funktionen" i politikredsene i ét eller enkelte nationale centre, som varetager den indledende sagsbehandling, og hvor sagsgangene yderligere effektiviseres og billiggøres
- Kriterier for den fremtidige udpegning af målesteder, herunder en klarlægning af det fornødne statistiske grundlag (sortpletarbejde mv.), idet dette grundlag i dag synes mangelfuldt
- Et forslag til en ny model for de involverede myndigheders samarbejde omkring udpegning af målesteder
- Undersøgelse af mulighederne for en effektiv inddrivelse af pålagte hastighedsbøder i forhold til personer, der er bosiddende i udlandet
- En vurdering af behovet for at implementere et nyt og mere moderne IT-system til afløsning for ATKS med henblik på bl.a. at understøtte den

¹ Ovenstående 4 punkter bør behandles som de første i arbejdsgruppen, således at forslagene er færdigbehandlede og kan implementeres i 2013 og dermed understøtte styrkelsen af den mobile ATK i fase 1, etape 2-3.



yderligere effektivisering af sagsgangene, herunder også i lyset af en eventuel indførelse af ejeransvar

Side 11

- Spørgsmålet om skiltning/ikke-skiltning og/eller anden underretning til offentligheden om udpegede målestrækninger
- En mere detaljeret vurdering af ændringer i trafikanternes adfærd som følge af en forstærket indsats
- Samarbejdet med Rådet for Sikker Trafik og andre med henblik på at sikre en hensigtsmæssig koordinering af den kommunikations- og kampagnemæssige indsats

Findes det hensigtsmæssigt at nedsætte en sådan arbejdsgruppe, skal der udarbejdes et egentligt kommissorium med henblik på, at arbejdet straks kan påbegyndes og afsluttes endeligt i sommeren 2013, således at de nødvendige lovændringer kan være gennemført i tilstrækkelig tid til, at implementeringen af en ny samlet strategi, der inddrager alle de ovenfor anførte emner, kan påbegyndes i 2014.

Indstilling

Det indstilles, at Justitsministeriet tilslutter sig ovenstående forslag til strategiændring for den automatiske hastighedskontrol, og at sagen snarest forelægges regeringens økonomiudvalg til beslutning.



SJ20120914131049897

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:10:49
Dokumentnr.: 534932
Titel: Rpch's bemærkninger til bilag 1 til ATK-coveret
Dokumenttype: I
Dokumentdato: 06-06-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

Datoer:

Erindringer:

Fra: OAN001@politi.dk
Sendt: 6. juni 2012 16:54
Til: Michael de Thurah
Emne: VS: Bilag 1 til ATK-coveret
Vedhæftede filer: Bilag til ATK , version 2.docx

Prioritet: Høj

Kære Michael

OK herfra.

Mvh
Ole

Fra: Michael de Thurah [<mailto:mdt@jm.dk>]
Sendt: 6. juni 2012 09:59
Til: Andersen, Ole (OAN001)
Emne: SV: Bilag 1 til ATK-coveret
Prioritet: Høj

Kære Ole

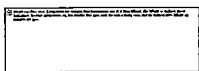
Hermed et tilrettet udkast til bilag 1, hvor jeg har forsøgt tage højde for jeres bemærkninger.

Vedr. formuleringen omkring vejarbejde fremgår det nu klart, at der tænkes på ubemandet mobil ATK og altså ikke den nuværende bemandede model. Omvendt vil vi dog være kede af at introducere nye begreber som "flytbar" eller "transportabel" ATK, da det måske vil kunne forvirre nogen – (og ikke svarer til vores terminologi i afsnit b, ii, om teknologi, hvor der tales om "stationær/mobil" og "bemandet/ubemandet").

Giver tilretningerne anledning til bemærkninger?

Med venlig hilsen

Michael de Thurah
Fuldmægtig



Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8585
Tlf.: 7226 8400

www.justitsministeriet.dk

jm@jm.dk

Fra: Ole Andersen [<mailto: oan001@hotmail.com>]

Sendt: 3. juni 2012 10:16

Til: Michael de Thurah

Cc: 'Andersen, Ole (OAN001)'; Freja Sine Thorsboe; Frank Mathiesen

Emne: VS: Bilag 1 til ATK-coveret

Prioritet: Høj

Kære Michael

Rigspolitiet har følgende bemærkninger:

- F.s.v.a. de 30% bør det ændres til, at skillelinjen lægges ved sager, som medfører klip/frakendelse.
- F.s.v.a. ATK ved vejarbejder bør ordet "mobil" udgå, således at ATK ikke nødvendigvis skal foretages på den nuværende måde (med den nuværende udstyrstype og bemanded). Alternativt kan der anvendes et andet ord f.eks. "flytbar", "transportabel" el.lign.

Mvh

Ole

Fra: Michael de Thurah [<mailto: mdt@jm.dk>]

Sendt: 1. juni 2012 16:24

Til: [oan001@politi.dk](mailto: oan001@politi.dk)

Cc: Freja Sine Thorsboe; Frank Mathiesen

Emne: Bilag 1 til ATK-coveret

Prioritet: Høj

Kære Ole

Her er vores bud på, hvordan bilaget til ATK-coveret kunne se ud. Jeg skal derfor høre, om I har bemærkninger hertil. Ændringerne skulle gerne være markerede i dokumentet, og som jeg nævnte for dig telefonisk, går ændringerne primært ud på, at bilaget er blevet kortet ned og har fået karakter af en "emne-liste" i stedet for et egentligt kommissorium.

Det bemærkes dog, at forslaget til arbejdsgruppens sammensætning er ændret, således at Rådet for Sikker Trafik udgår. I stedet er Justitsministeriet kommet med. Herudover nævnes vejarbejde specifikt i punkt 1,a, og i punkt 3 er eksemplet med ejeransvar præciseret til kun at angå hastighedsovertrædelser på op til 30 pct.

Med venlig hilsen

Michael de Thurah

Fuldmægtig



Færdselskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8585
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

SJ20120914131058992

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:10:58
Dokumentnr.: 534933
Titel: Bilag til ATK , version 2
Dokumenttype: EMBED
Dokumentdato: 06-06-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselekskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

Datoer:

Erindringer:

Bilag 1

Kommissorium for Nedsættelse af en -ATK-arbejdsgruppe

A.

Med henblik på at styrke trafiksikkerheden og med baggrund i en (markant) udvidelse mv. af den eksisterende ordning med mobil ATK skal der udarbejdes en samlet langsigtet strategi for politiets hastighedskontrol.

Der vil derfor blive nedsat en arbejdsgruppe under ledelse af Rigspolitiet, som skal udarbejde et oplæg til en sådan strategi. Ud over Rigspolitiet forventes arbejdsgruppen at skulle bestå af repræsentanter fra Justitsministeriet, politikredsene, Rigsadvokaten og Vejdirektoratet. Arbejdsgruppen vil i øvrigt kunne inddrage ekstern ekspertise og andre myndigheder mv. i relevant omfang. nedsættes i den anledning en arbejdsgruppe.

Målet er, at arbejdsgruppen skal have afsluttet sit arbejde i løbet af sommeren 2013, således at eventuelle nødvendige lovændringer kan være gennemført i tilstrækkelig tid til, at implementeringen af en ny samlet strategi, der inddrager alle de nedenfor anførte emner, kan påbegyndes i 2014.

Arbejdsgruppens oplæg vil navnlig skulle omfatte følgende:

Arbejdsgruppen skal tage udgangspunkt i ønsket om overholdelse af de fastsatte fartbegrænsninger, således at antallet af dræbte og kvæstede i trafikken holdes på et lavt niveau — og gerne nedbringes. Arbejdsgruppen skal endvidere tage hensyn til, at politiets virksomhed skal udøves effektivt og ressourcerevidst. Arbejdsgruppen skal således vurdere både de færdselssikkerhedsmæssige gevinster og de udgiftsmæssige konsekvenser af arbejdsgruppens forslag.

Det forudsættes, at arbejdsgruppens overvejelser sker under inddragelse af udenlandske erfaringer.

B.

Arbejdsgruppen har — med udgangspunkt i de gældende lovgivningsmæssige rammer — følgende opgaver:

1. Den operative anvendelse af ATK

- a. Hvor skal ATK anvendes?

Der skal med henblik på at nedbringe antallet af trafikulykker gennemføres en revision af strækninger, der i dag er udpeget som ATK-målesteder, herunder således, at der kan udpeges et yderligere antal målesteder. Det skal i den forbindelse bl.a. overvejes, hvorvidt ATK kan anvendes på veje, hvor der ikke i dag anvendes ATK, og hvorvidt ATK-indsatsen i forbindelse med vejarbejde på udsatte steder kan styrkes ved anvendelse af eksempelvis ubemandet mobil ATK.

Arbejdsgruppen ~~har~~ vil få til opgave at udarbejde opdaterede kriterier for udpegning af målesteder, således at den konkrete udpegning overlades til politikredsene (i samarbejde med lokale interessenter, herunder kreds- og lokalråd).

b. Hvordan skal ATK anvendes?

i. Kommunikation mv.

De udpegede målesteder er i dag offentliggjort på www.politi.dk.

Arbejdsgruppen vil få til opgave at overveje, hvorvidt der – eventuelt i visse situationer – bør ske skiltning og/eller anden (offensiv) underretning til offentligheden om de konkret udpegede målesteder, ligesom arbejdsgruppen generelt skal vil skulle overveje den kommunikations- og kampagnemæssige indsats.

ii. Teknologi

Der anvendes aktuelt udstyr, som er placeret i biler, der er bemandede.

Arbejdsgruppen ~~har~~ vil få til opgave at overveje alternativer til den i dag anvendte ATK-teknologi, herunder overveje relationen mellem stationær og mobil (bemandet/ubemandet) ATK samt relationen mellem punkt- og strækningskontrol.

c. Sammenhæng til den øvrige politimæssige færdselsindsats

Arbejdsgruppen ~~har~~ vil få til opgave at overveje, hvordan en udvidet ATK-indsats indtænkes i den øvrige politimæssige færdselsindsats, herunder i hvilket omfang, der fortsat skal ske fartkontrol vha. andre teknologier, f.eks. "laserpistoler".

2. Den administrative behandling af ATK-sager

a. Organiseringen af arbejdet

Arbejdsgruppen ~~har~~ vil få til opgave – bl.a. under hensyn til det forventede øgede sagsantal – at overveje organisatoriske ændringer, som vil effektivisere politiets sagsbehandling af ATK-sager, f.eks. ved samling af "back office funktionen" i ét eller flere nationale centre, som kan varetage den indledende sagsbehandling.

b. Den it-mæssige understøttelse af arbejdet

Arbejdsgruppen ~~har til opgave at~~ vil skulle overveje, hvorvidt der er behov for at implementere et nyt og mere moderne IT-system til afløsning af det nuværende

(ATKS) med henblik på bl.a. at understøtte en effektivisering af arbejdet, jf. ovenfor. I denne forbindelse vil det ~~skal det~~ endvidere skulle overvejes, hvorvidt et eventuelt ejeransvar, jf. nedenfor, medfører behov for et nyt ~~IT~~-system.

c. Inddrivelse i forhold til personer, der er bosiddende i udlandet

Arbejdsgruppen vil skulle ~~har til opgave at~~ overveje mulighederne for en mere effektiv inddrivelse af pålagte bøder i forhold til personer, der er bosiddende i udlandet.

3. Forslag til lovgivningsmæssige ændringer

~~3.~~

C.

I tilknytning til de ovennævnte opgaver ~~skal vil~~ arbejdsgruppen skulle overveje, hvorvidt det kan være hensigtsmæssigt at foretage lovgivningsmæssige ændringer i relation til anvendelse af ATK, f.eks. om der i ATK-sager bør således, at der indføres et objektivt ejeransvar i forhold til biler, der overskrider den tilladte hastighed, men hvor overskridelsen ikke er stor nok til at udløse et klip i kørekortet (dvs. overskridelser med op til 30 pct.).

~~hvor det via ATK konstateres, at bilen har været anvendt til overtrædelse af hastighedsbestemmelser mv.~~

Tilsvarende vil det skulle ~~skal~~ arbejdsgruppen overvejes, hvorvidt der er behov for andre tiltag, som kan understøtte ATK-indsatsen, f.eks. skærpede krav, herunder sanktionsmæssigt, til fastgørelse og synbarhed af nummerplader.

D.

~~Arbejdsgruppen består af repræsentanter for politiet (Rigspolitiet og politikredsene), Rigsadvokaten, Rådet for Sikker Trafik og Vejdirektoratet.~~

~~Arbejdsgruppen ledes af Rigspolitiet, der stiller et sekretariat til rådighed for arbejdsgruppen.~~

~~Arbejdsgruppen kan i nødvendigt omfang inddrage ekstern ekspertise. Arbejdsgruppen kan således nedsætte underarbejdsgrupper og afholde workshops mv., hvori der kan deltage relevante myndigheder, forskningsinstitutioner mv., der ikke er repræsenteret i arbejdsgruppen.~~

~~Arbejdsgruppen skal have afsluttet sit arbejde i sommeren 2013, således at eventuelle nødvendige lovændringer kan være gennemført i tilstrækkelig tid til, at implementeringen af en ny samlet strategi, der inddrager alle de ovenfor anførte emner, kan påbegyndes i 2014.~~

Det bemærkes, at politiet i 2011 har iværksat et omfattende internt analysearbejde ("politianalyserne") med henblik på at vurdere mulighederne for at optimere organiseringen af de politimæssige kerneopgaver og tilrettelægge arbejdsprocesserne, så opgaverne løses så hurtigt og effektivt som muligt, samtidigt med at kvaliteten fastholdes eller forbedres. Færdselsindsatsen er et centralt element i dette analysearbejde. Nærværende arbejdsgruppes arbejde skal således gennemføres parallelt med og tage højde for gennemførelsen af "politianalyserne" i relation til færdselsindsatsen.

Arbejdsgruppen skal tilsvarende inddrage relevante aspekter af Færdselssikkerhedskommissionens arbejde med en ny handleplan for perioden efter 2012.

SJ20120914131314615

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:13:14
Dokumentnr.: 534864
Titel: ATK_EVA_hastighed_1_20041230
Dokumenttype: EMBED
Dokumentdato: 14-08-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

Datoer:

Erindringer:



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Udvikling i hastighed



Notat 101
2004

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 3341 3333
Fax 3315 6335
vd@vd.dk
www.vejdirektoratet.dk

Notat	Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol Udvikling i hastighed Notat 101
Dato	December 2004
Forfatter Projektleder	Lis Myrup, Rambøll Nyvig a/s Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet
Foto Montage	Christoffer Askman Rambøll Nyvig a/s
Tryk	Kun elektronisk
Udgiver	Vejdirektoratet Niels Juels Gade 13 Postboks 9018 1022 København K
Copyright	Vejdirektoratet
ISSN	1600-5775
ISBN	87-7923-788-6



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Udvikling i hastighed

Notat 101
2004



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

ATK en politisk beslutning

Den politiske beslutning om indførelse af Automatisk Trafikkontrol (ATK) skete med finansloven for 2001 på baggrund af et vellykket storskalaforsøg i Storkøbenhavn og på Fyn i 1999-2000. Forsøget viste, at Automatisk Trafikkontrol er en effektiv metode til at reducere hastigheden¹. Det blev derfor vurderet, at muligheden for at reducere antallet af trafikulykker, der sker på grund af for høj hastighed, vil blive forbedret ved at indføre Automatisk Trafikkontrol i hele landet.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefalede i sin handlingsplan for trafikikkerhed i år 2000 "Hver ulykke er én for meget" at etablere et landsdækkende system med Automatisk Trafikkontrol, hvis erfaringerne med storskalaforsøget var positive. På den baggrund besluttede Folketinget i efteråret 2000, at Automatisk Trafikkontrol skulle indføres i hele landet og indgå i et samspil med de tre metoder, der normalt benyttes til at få hastigheden ned: Vejteknik, manuel hastighedskontrol og kampagner. Ved finansloven 2001 blev der afsat 8 mio. kr. om året i en 4-årig periode til at dække Vejdirektoratets udgifter til implementering af kontrollen, rådgivning, kampagner og evaluering.

Udpegning af målesteder

I 2004 har der været mellem 1700-1800 målesteder til Automatisk Trafikkontrol fordelt over hele landet. Målestederne er udpeget af det lokale politi i samarbejde med de lokale vejbestyrelser. Den lokale udvælgelse af målesteder er et af resultaterne af implementeringen af Automatisk Trafikkontrol over hele landet. Implementeringen skete gradvist i perioden 2001-2003.

Udpegning af målesteder foregår efter følgende fem kriterier: Farlige strækninger med mange ulykker, skoleveje og institutionsveje, ved vejarbejde, lande-vejsstrækninger gennem mindre landsbyer (gennemfartsveje) og utrygge veje, hvor beboerne selv har ønsket kontrol.

Stort samarbejdsprojekt

Automatisk Trafikkontrol er et større samarbejdsprojekt, der involverer både offentlige og private aktører. De lokale vejmyndigheder og politi reviderer løbende strækninger, og kontrollen udføres af 8 regionale ATK-distriktskontorer.

¹ "Automatisk hastighedskontrol – Evaluering", VD rapport 210, 2000.

Kontrollens tilrettelæggelse og formidlingen af projektet foregår i tæt samarbejde mellem de lokale vejbestyrelser, det lokale politi, Rigspolitiet, Vejdirektoratet, Rådet for Større Færdselssikkerhed og projektets rådgiver Rambøll Nyvig.

Ved udgangen af 2004 stopper finanslovsbevillingen. Det betyder, at hele ansvaret for og finansieringen af den overordnede rådgivning, databehandling og informationsindsats overgår til Rigspolitiet².

Indsatsen 2001-2004

Indsatsen 2001-2004 evalueres i fem notater, der berører hver sit aspekt af ATK. Notaterne har samme struktur og opbygning.

Formålet med notaterne er at gøre status over de sidste fire års indsats med ATK. Derved bevares og systematiseres den indsamlede erfaring og de data, der er fremkommet under projektet. Notaterne giver et overblik over grundlaget for den fremtidige indsats.

De fem notater omhandler:

- 99. Rådgivning, organisering og baggrund
- 100. Kontrol
- 101. Hastighed
- 102. Presse og internet
- 103. Kampagner og holdningsundersøgelser

² For mere information om ATK projektets opbygning, historik og dets samarbejdspartnere se notat **99. Rådgivning, organisering og baggrund.**

Sammenfatning

Rådgivning, organisering og baggrund

Kontrol, information og vejteknik er en effektiv måde at påvirke holdninger og adfærd. Det bekræfter erfaringerne med implementering af landsdækkende Automatisk Trafikkontrol (ATK). Projektet har involveret politifolk, kommunikationsrådgivere og ingeniører i stat, amter, kommuner, politikredse og konsulentfirmaer. Sammenhængen mellem den interne information blandt projektets mange aktører og den eksterne information til bilisterne har været afgørende for projektet.

En forudsætning for et velfungerende samarbejde har været analyse, planlægning og målrettet information gennem en række forskellige kommunikationskanaler. I løbet af projektperioden har rådgivnings- og informationsarbejdet skiftet karakter fra central oplysning til at være lokalt og konkret. Derved er projektet blevet bedre forankret og opnået større accept. Den samlede ATK-indsats er inde i en god udvikling, der effektivt medvirker til at nå det overordnede mål i færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan om 40 % færre dræbte og tilskadekomne i 2012.

Kontrol

Politiets målevogne har foretaget kontrol med ATK over hele Danmark, siden projektet blev landsdækkende i marts 2003. For at vurdere, hvordan kontrollen er foregået i de 8 ATK-distrikter, er der løbende udsendt statistikker, som har vist, hvordan kontrollen har udviklet sig gennem perioden.

Månedstatistikkerne i perioden 1. januar 2003 til 30. september 2004 viser, at kontrolindsatsen har været stigende. Antallet af udpegede strækninger havde maksimum på 2273 steder i december 2003. Efter en kraftig revision af strækningerne i starten af 2004 er antallet nede på ca. 1750.

Der er sket et fald i fotoprocenten fra 2003 til 2004, som følges op af, at flere bilister kører forbi ATK-kontrollerne helt uden at overskride hastighedsgrænsen. Fotoprocenten er antallet af bilister, der bliver i fotograferet, i forhold til det samlede antal af bilister, der er kørt forbi politiets målevogne. I september 2004 var fotoprocenten på 8,6 %. Den højeste fotoprocent (11,4 %) forekom i maj 2003.

Hastighed

Hastighedsmålingerne er foretaget vha. spoler i kørebanen på 38 steder på kommuneveje fordelt over hele Danmark. Målingerne er foretaget i perioden 1. marts 1998 - 30. juni 2004. Der er et signifikant fald i gennemsnitshastigheden på 20 af de 38 strækninger og en signifikant stigning i gennemsnitshastigheden

på 2 af de 38 strækninger. Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen på 50 og 60 km/t veje, ligger mellem 33 % og 73 %. Andelen af bilister, der overskrider med mere end 10 km/t, ligger på mellem 7 % og 28 %.

En del af målestederne blev etableret allerede i 1998, dvs. inden forsøget startede. På disse steder er gennemsnitshastigheden faldet med 0,2 - 1,9 km/t på 50 km/t veje og med 0,5 - 3,6 km/t på 60 km/t veje. Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen, er faldet med 3 - 11 procentpoint på 50 km/t veje og med 1 - 11 procentpoint på 60 km/t veje. Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, er faldet med 4 - 8 procentpoint på 50 km/t veje og med 1-3 procentpoint på 60 km/t veje.

Presse og internet

Pressen er en vigtig kommunikationskanal for ATK-projektet, og pressearbejdet har derfor i hele perioden haft høj prioritet. Fra projektets start har lokalpressen været positive, mens den landsdækkende presse har været mere kritiske overfor ATK. For at udnytte lokalpressens positive interesse blev strategien i 2003 ændret fra central information om ATK til at fokusere på kontrollen i lokalområderne. Det betød, at presseindsatsen blev lagt ud til de 8 lokale ATK-distrikter, samtidig med at den blev mere offensiv. Strategien viste sig at være meget succesfuld. Ved at knytte presseomtalen tæt til lokalområderne blev kontrollen konkret og nærværende, og det har medvirket til at flytte bilisternes holdning til ATK.

Internetinformationen har opfyldt den funktion, der var tiltænkt, nemlig at støtte op om den øvrige informationsindsats, både ved den løbende information, ved pressehenvendelser og i forbindelse med kampagner. Ved at levere opdateret, aktuel og relevant information, der ligger i direkte forlængelse af den øvrige information om Automatisk Trafikkontrol, medvirker internetinformationen til at gøre kontrollen troværdig.

Kampagner og holdningsundersøgelser

Kampagneindsatsen om ATK har ligget i forlængelse af presse og rådgivningsarbejdet: I 2001-2003 har kampagnerne hovedsageligt rettet sig mod at udbrede kendskabet til ATK, og kampagnerne har i denne periode især kørt i massemedierne. I 2003-2004 har fokus i højere grad været at få bilisterne til at acceptere kontrollen og ændre adfærd. Kampagnerne har i denne periode været lokalt forankrede og har fokuseret på et af de 5 udvælgelseskriterier ad gangen. Det har betydet, at accepten af kontrollen igennem perioden er blevet større, og dermed er grundlaget for en holdnings- og adfærdsændring blevet skabt. Holdningsundersøgelser fra hele perioden viser således, at kampagner er et godt redskab til i samspil med øvrige informationsaktiviteter og kontrol at påvirke holdninger og ændre adfærd.

Indholdsfortegnelse

Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol	1
ATK en politisk beslutning	1
Udpegning af målesteder	1
Stort samarbejdsprojekt	1
Indsatsen 2001-2004	2
Sammenfatning.....	3
Rådgivning, organisering og baggrund.....	3
Kontrol	3
Hastighed	3
Presse og internet	4
Kampagner og holdningsundersøgelser	4
Indholdsfortegnelse.....	5
Figuroversigt	6
1. Indledning.....	7
2. Forudsætninger for hastighedsmålingerne.....	8
3. Hastigheder i ATK distrikterne	11
4. Udvikling i hastigheder i Aalborg, Århus, Odense og København.....	15
5. Resultater fra Aalborg distrikt.....	21
6. Resultater for Holstebro distrikt	24
7. Resultater for Århus distrikt.....	27
8. Resultater for Vejle distrikt	32
9. Resultater for Odense distrikt	35
10. Resultater for Vordingborg distrikt	42
11. Resultater for Roskilde distrikt.....	46
12. Resultater for København distrikt.....	49
13. Konklusion	55
Bilag 1. Baggrundsmateriale	56
Aftale om ATK	56
Rapporter.....	56
Notater.....	56
Holdningsundersøgelser.....	56
Statusnotater.....	57
Artikler	58
Internet	59
Bilag 2. Organisationsdiagram	60
Bilag 3. Indførelse af ATK i Danmark.....	61
Bilag 4. Målestationer	63

Figuroversigt

	Side
3. Hastigheder i ATK distrikter:	
Figur 3.1 Gennemsnitshastighed i 2003-04, 50 km/t byveje, alle distrikter	12
Figur 3.2 Gennemsnitshastighed i 2003-04, 60 km/t byveje, alle distrikter	12
Figur 3.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen i 2003-04, 50 km/t, alle distrikter	13
Figur 3.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen i 2003-04, 60 km/t, alle distrikter	14
4. Udvikling i hastigheder i Aalborg, Århus, Odense og København:	
Figur 4.1 Effekten på gennemsnitshastighed, 50 km/t byveje	16
Figur 4.2 Effekten på gennemsnitshastighed, 60 km/t byveje	16
Figur 4.3 Effekten på overskridelser af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	17
Figur 4.4 Effekten på overskridelser af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje	18
Figur 4.5 Effekten på overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	19
Figur 4.6 Effekten på overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje	20
5. Aalborg distrikt:	
Figur 5.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 og 60 km/t byveje	22
Figur 5.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 og 60 km/t byveje	22
Figur 5.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 og 60 km/t byveje	23
6. Holstebro distrikt:	
Figur 6.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje	24
Figur 6.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	25
Figur 6.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	26
7. Århus distrikt:	
Figur 7.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje	27
Figur 7.2 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 60 km/t byveje	28
Figur 7.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	29
Figur 7.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje	30
Figur 7.5 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	30
Figur 7.6 Overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje	31
8. Vejle distrikt:	
Figur 8.1 Udviklingen i gennemsnitshastighed 50 km/t byveje	33
Figur 8.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	33
Figur 8.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	34
10. Odense distrikt:	
Figur 9.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje	36
Figur 9.2 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 60 km/t byveje	37
Figur 9.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	38
Figur 9.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje	39
Figur 9.5 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	40
Figur 9.6 Overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje	41
11. Vordingborg distrikt:	
Figur 10.1 Udviklingen i gennemsnitshastighed 50 km/t byveje	43
Figur 10.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	44
Figur 10.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	44
12. Roskilde distrikt:	
Figur 11.1 Udviklingen i gennemsnitshastighed 50 km/t byveje	47
Figur 11.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	47
Figur 11.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	48
13. København distrikt:	
Figur 12.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje	50
Figur 12.2 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 60 km/t byveje	51
Figur 12.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje	51
Figur 12.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje	52
Figur 12.5 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje	53
Figur 12.6 Overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje	54

1. Indledning

Automatisk Trafikkontrol blev indført over hele landet i 2001-2003. De opgaver, Vejdirektoratet har løst frem til 2004, står formuleret i Finansloven for 2001:

"Der afsættes 8,0 mill.kr. årligt til dækning af Vejdirektoratets udgifter i forbindelse med indførelse af automatisk hastighedskontrol. Midlerne skal anvendes til rådgivning af amter og kommuner ved valg og prioritering af kontrolstrækninger, gennemførelse af hastigheds- og kontrolmålinger samt evalueringer. For at opnå fuld effekt er det ikke tilstrækkeligt alene at kontrollere og sanktionere trafikanters overtrædelser af gældende hastighedsgrænser. Det er tillige nødvendigt med løbende information samt markante kampagner."

I 2002 ændrede projektet navn til "Automatisk Trafikkontrol" for også at kunne dække andre typer af kontrol fx rødkørselskontrol.

Dette statusnotat indeholder resultater fra hastighedsmålinger foretaget i perioden: 1. marts 1998 – 30. juni 2004.

Da kontrollen er mobil og skifter mellem et stort antal strækninger, er det ikke muligt at måle udviklingen i hastigheden på de enkelte kontrolstrækninger med Vejdirektoratets trafikmåleudstyr. Effekten er derfor udregnet generelt på baggrund af tal fra målestationer på udvalgte vejstrækninger i hele Danmark.

Hastighedsmålingerne er foretaget i de 8 ATK-distrikter, jf. kort 1 og bilag 1:

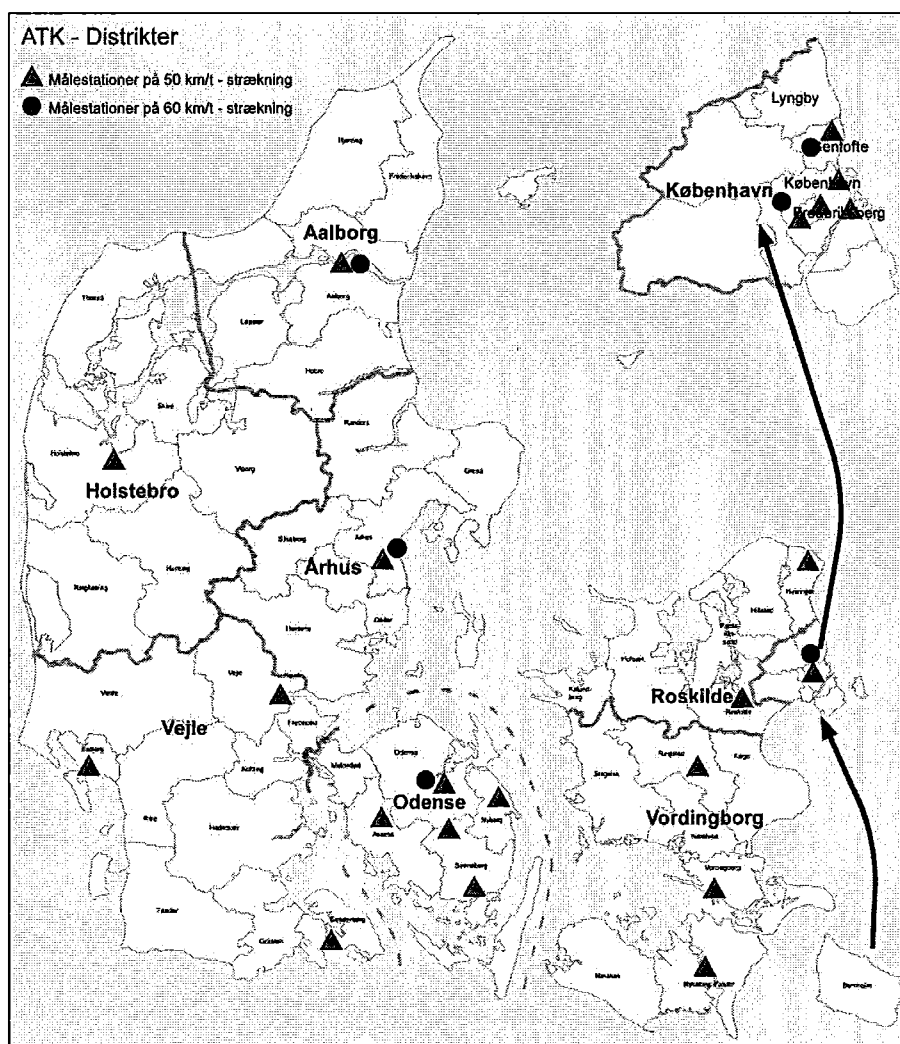
- Odense og København, hvor kontrollen startede 1. april 1999
- Aalborg og Holstebro, hvor kontrollen startede 1. juli 2001
- Roskilde og Vordingborg, hvor kontrollen startede 24. september 2001
- Vejle, hvor kontrollen startede 1. november 2001
- Århus, hvor kontrollen startede 2. maj 2002.

Omfanget af ATK-kontrollen kan følges i kvartalsvise statusnotater "Politiets kontrol af hastigheder". Statusnotater med resultater af kontrollen og af hastighedsmålinger findes på www.vejsektoren.dk under Trafiksikkerhed – Automatisk Trafikkontrol og i notatet "Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol, Statusnotat 2. Kontrol".

2. Forudsætninger for hastighedsmålingerne

I marts 1998 etablerede Vejdirektoratet 30 trafikmålestationer på udvalgte veje i byområder i Danmark. Målestationerne blev etableret for at evaluere forsøget med ATK på Fyn og i Storkøbenhavn i 1999-2000.

Der blev i 2001 og 2002 etableret yderligere 14 målestationer. Nogle af de etablerede målestationer er udeladt af beregningerne, idet de veje de blev etableret på enten har fået ændret hastighedsgrænsen eller er blevet ombygget. I alt indgår 38 målestationer i beregningerne af hastighedsudviklingen. Placering og antallet af målestationer fremgår af bilag 3 Målestationer og ses på Kort 1.



Kort 1. De 8 ATK-distrikter samt placering af målestationer, jf. bilag.

Hastighederne bliver målt uafbrudt ved hjælp af spoler nedfræset i kørebanen. Tallene indsamles og sendes via modem til Vejdirektoratet. Her behandles data fra den første uge i hver måned, hvor der ikke er helligdage. Hermed tages der højde for sæsonvariation i hastigheder. Disse data sammenlignes med data fra perioden, før den automatiske trafikkontrol blev indført og omfatter:

- Gennemsnitshastigheder
- Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen samt
- Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Målestationerne er placeret på et antal udvalgte vejstrækninger i hvert distrikt. Målingerne foretages på bygader med en hastighedsgrænse på 50 km/t eller 60 km/t.

Målingerne giver blot et generelt billede af hastighedsudviklingen i det enkelte område, og de er ikke nødvendigvis et udtryk for et repræsentativt hastighedsniveau i de enkelte distrikter. Det har desuden været nødvendigt at kassere både målinger og hele målestationer pga. tekniske fejl. Der tages hensyn til manglerne ved sammenligningerne. Men det kan i enkelte tilfælde betyde, at der sammenlignes på et spinkelt datagrundlag. Resultaterne i distrikterne kan derfor ikke sammenlignes indbyrdes.

Målestationerne er ikke nødvendigvis placeret på strækninger, hvor der er mange ulykker og/eller automatisk trafikkontrol.

Der tages ikke højde for forskelle i vejrlig inden for samme uge på året.

Resultaterne sammenlignes med målinger fra før kontrollen startede, de steder, hvor der eksisterer før-målinger, dvs. i ATK-distrikterne: Aalborg, Århus, Odense og København distrikter. Førperioden er fastsat til perioden 1. marts 1998 til 28. februar 1999.

Der tages i præsentationen af resultaterne ikke stilling til, hvorvidt ændringerne skyldes ATK-kontrollen eller andre forhold.

I ATK-distrikterne Vejle, Vordingborg og Roskilde distrikter mangler før-målinger af hastighederne, idet målestationerne her først blev etableret i begyndelsen af 2002. I disse distrikter sammenlignes målingerne for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004 med målinger i 2002.

I præsentationen af resultaterne kan forekomme mindre afvigelser, som skyldes afrundinger i beregningerne.

Der er udført homogenitetstest (χ^2 test på 5% signifikansniveau) på gennemsnitshastighederne for at vurdere, hvorvidt hastighedsudviklingen fra før til efterperioden er ændret eller ikke ændret. Da der er mange dataudfald har det ikke været muligt at teste de samlede gennemsnitshastigheder i distrikterne. Testen er alene gennemført på gennemsnitshastighederne på de enkelte strækninger over tid, måned for måned. En ændring siges at være signifikant, hvis test-sandsynligheden er mindre end 5% (signifikansniveauet), dvs. sandsynligheden for at en bevist ændring er falsk er 5% eller mindre.

3. Hastigheder i ATK distrikterne

Dette afsnit indeholder resultaterne af hastighedsmålinger, der er foretaget i perioden 1. marts 1998 til 30. juni 2004.

Det er ikke muligt at sammenligne distrikternes resultater indbyrdes. Resultaterne i de enkelte distrikter er ikke nødvendigvis et udtryk for et repræsentativt hastighedsniveau i de enkelte distrikter. Målestationerne giver reelt blot et indtryk af hastighedsbilledet på de enkelte strækninger.

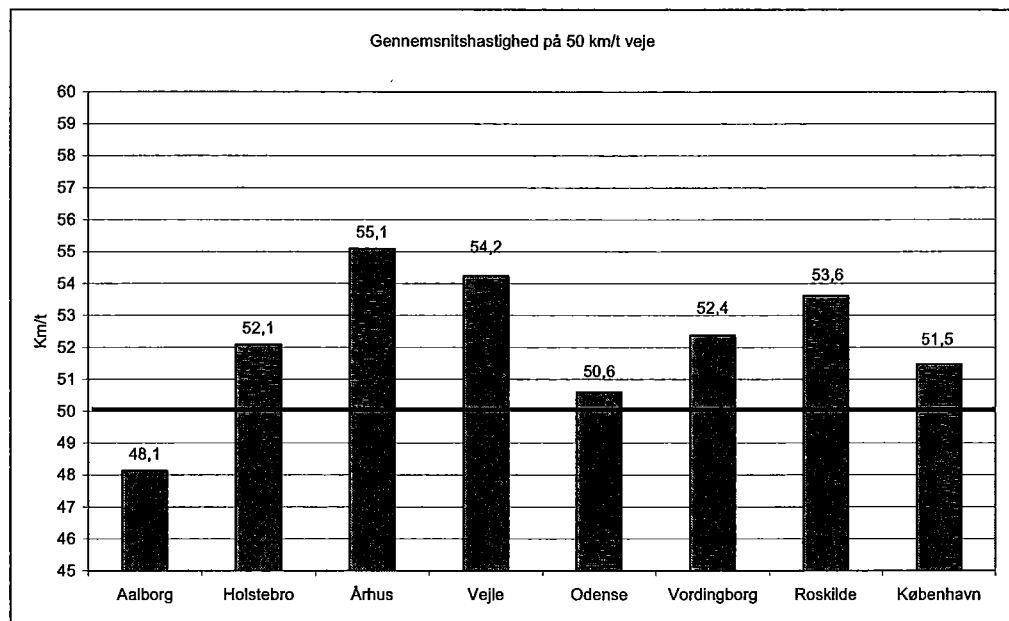
Resultaterne er opgjort for hastighedsgrænsen på 50 km/t og 60 km/t for hvert ATK-distrikt og omfatter perioden juli 2003 – juni 2004:

- Gennemsnitshastighed i de enkelte distrikter
- Andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen
- Andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Resultaterne er baseret på mellem 2 og 7 målestationer i hver ATK-distrikt, jf. kort 1 og bilag 3 Målestationer. Det har ikke været muligt at beskrive udviklingen i gennemsnitshastigheden samlet i de enkelte distrikter pga. for mange udfald af målinger. Der henvises til afsnittene om de enkelte distrikter.

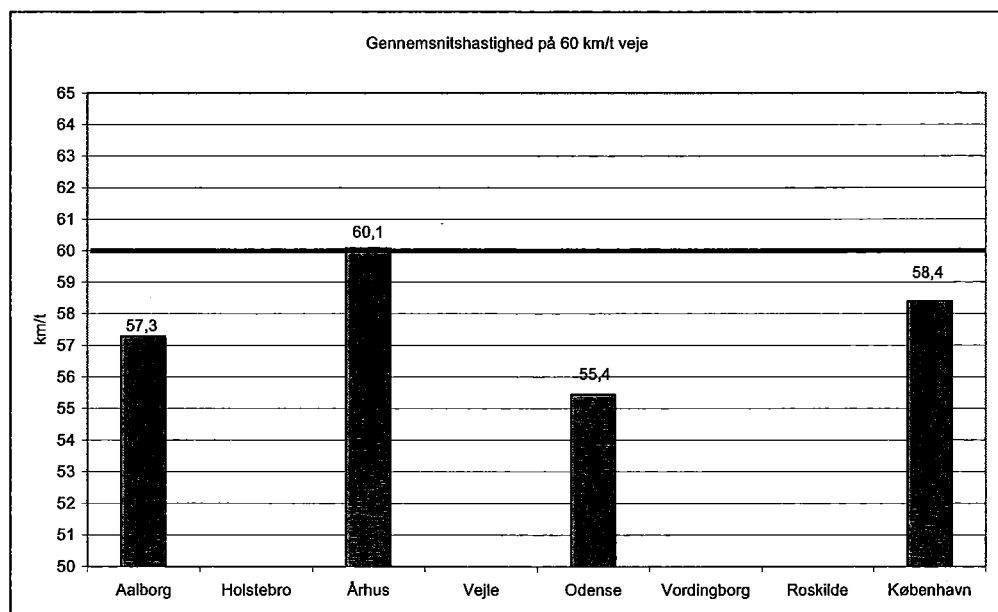
Figur 3.1 (på næste side) viser gennemsnitshastigheden på 50 km/t veje i alle ATK-distrikter i 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004. Gennemsnitshastigheden varierer mellem 48,1 km/t og 55,1 km/t.

På de 2 målestationer i Aalborg distrikt var gennemsnitshastigheden på 48,1 km/t, i Holstebro distrikt 52,1 km/t, med 2 målestationer, i Århus distrikt 55,1 km/t, med 2 målestationer og i Vejle distrikt 54,2 km/t, med 4 målestationer. I Vejle distrikt er der én målestation, hvor der kun er få data for perioden 2003-04, og den indgår derfor ikke. De 7 målestationer i Odense distrikt har en gennemsnitshastighed på 50,6 km/t, 5 målestationer i Vordingborg distrikt har 52,4 km/t, 3 målestationer i Roskilde distrikt 53,6 km/t og 5 målestationer i København distrikt 51,5 km/t.



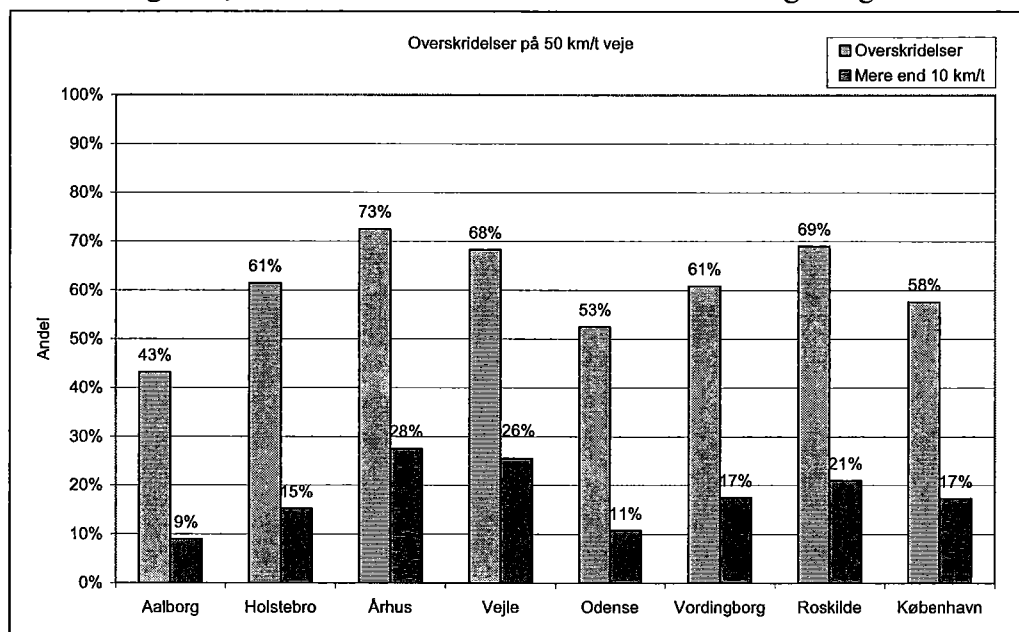
Figur 3.1 Gennemsnitshastighed i 2003-04, 50 km/t byveje i alle ATK distrikter

Figur 3.2 viser gennemsnitshastigheden i 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004 på 60 km/t veje i de 4 ATK-distrikter, hvor der er målinger fra veje med 60 km/t. Gennemsnitshastigheden varierer mellem 55,4 km/t og 60,1 km/t. En målestation i Aalborg distrikt har en gennemsnitshastighed på 57,3 km/t. Målestationen har en hastighedsgrænse på 60 km/t i den ene retning og 70 km/t i den anden retning. To målestationer i Århus distrikt har en gennemsnitshastighed på 60,1 km/t, i Odense distrikt har to målestationer til sammen 55,4 km/t og i København distrikt er gennemsnitshastigheden 58,4 km/t på 2 målestationer. Der tages forbehold for få målestationer.



Figur 3.2 Gennemsnitshastighed i 2003-04, 60 km/t byveje i 4 ATK distrikter

Figur 3.3 viser andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t samt andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, dvs. kørte over 60 km/t, i 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004. Målsætningen er, at max. 50% af bilisterne overskrider hastighedsgrænsen.



Figur 3.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen i 2003-04, 50 km/t alle distrikter

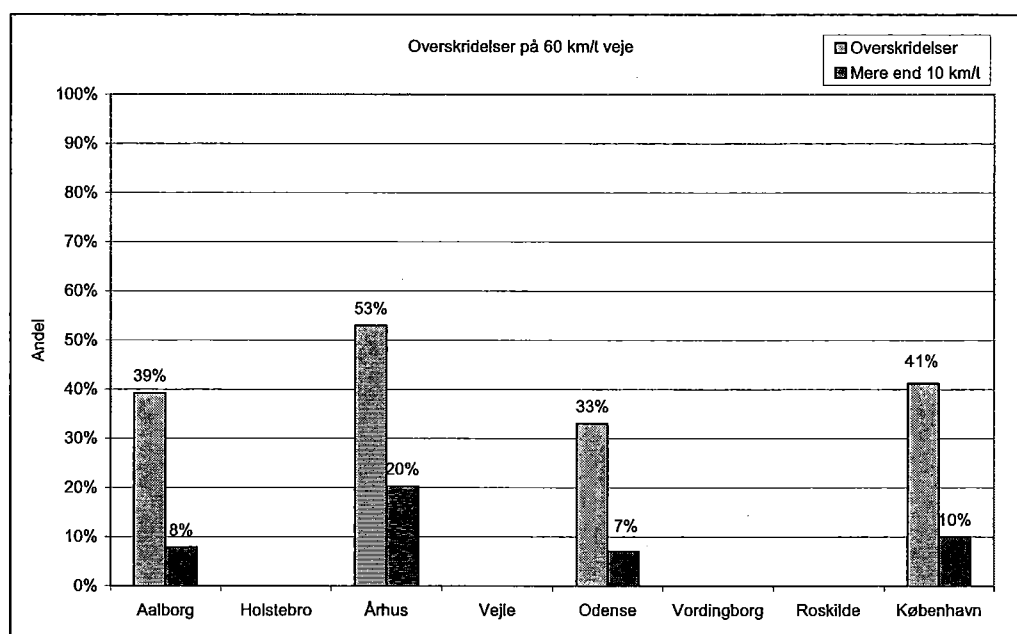
Det ses, at mere end halvdelen af bilisterne overskred hastighedsgrænsen på målestationerne i alle distrikterne, bortset fra Aalborg distrikt, hvor 43% af bilisterne overskred hastighedsgrænsen. I Odense, København, Holstebro og Vordingborg distrikter overskred ca. 60% af bilisterne hastighedsgrænsen. I Århus, Roskilde og Vejle distrikt overskred ca. 70% af bilisterne hastighedsgrænsen.

Andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, ligger på målestationerne i Aalborg distrikt på 9% af bilisterne, i Holstebro distrikt 15%, i Århus distrikt 28% og i Vejle distrikt 26%. I Odense distrikt ligger andelen på 11%, i Vordingborg distrikt 17%, i Roskilde distrikt 21% og i København distrikt 17%.

Figur 3.4 (på næste side) viser andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t samt andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, dvs. kørte over 70 km/t, i perioden juli 2003 – juni 2004. Målsætningen er, at max. 50% af bilisterne overskrider hastighedsgrænsen.

Det ses, at mellem 33% og 53% af bilisterne overskred hastighedsgrænsen på målestationerne i de 4 distrikter. I Århus distrikt overskred 53% af bilisterne hastighedsgrænsen, i København distrikt 41%, i Aalborg distrikt 39% og i Odense distrikt 33%.

Andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, ligger i Århus distrikt på 20%, i København distrikt 10%, i Aalborg 8% og i Odense distrikt 7%.



Figur 3.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen i 2003-04, 60 km/t fire distrikter

4. Udvikling i hastigheder i Aalborg, Århus, Odense og København

Dette afsnit indeholder resultater af hastighedsmålinger opgjort for veje med hastighedsgrænse på 50 km/t og 60 km/t i 12 måneders perioden juli 2003 til juni 2004, sammenlignet med en 12 måneders førperiode fra 1. marts 1998 til 28. februar 1999, inden ATK-kontrollen startede.

Resultaterne er opgjort for de 4 ATK-distrikter, hvor der findes før-data, dvs. Aalborg (kun 50 km/t), Århus, Odense og København distrikter. Resultaterne omfatter følgende:

- Forskellen i gennemsnitshastighederne i 2003-04, sammenlignet med før-målinger for henholdsvis 50 km/t veje og 60 km/t veje.
- Forskellen i andelen af bilister, der har overskredet hastighedsgrænsen på henholdsvis 50 km/t veje og 60 km/t veje.
- Forskellen i andelen af bilister, der har overskredet hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på henholdsvis 50 km/t veje og 60 km/t veje.

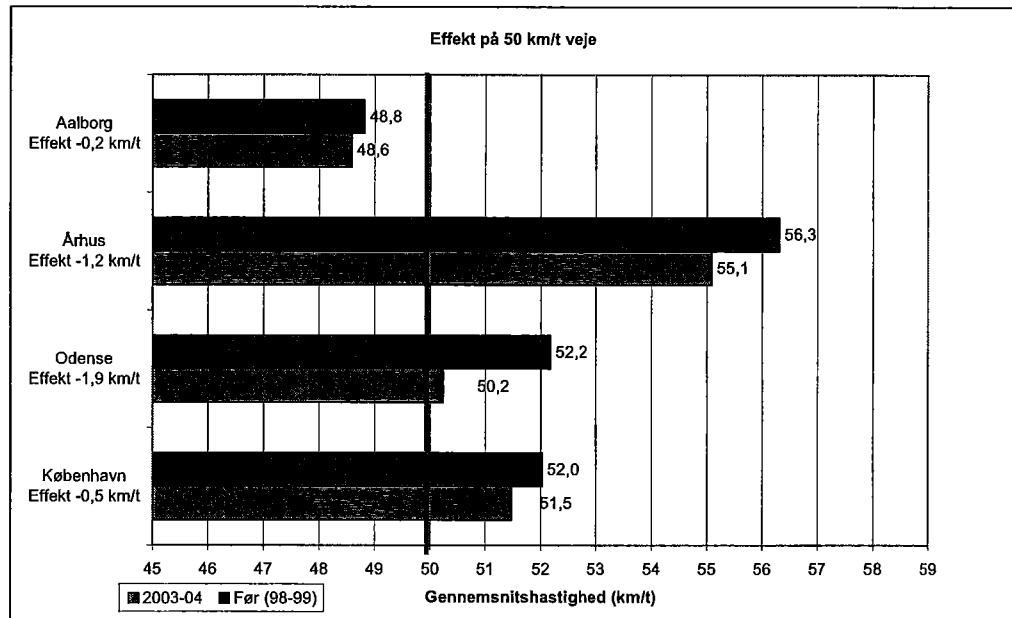
Trafikmængden er i Danmark steget med ca. 8% i perioden fra 1998 til 2004.

I Aalborg distrikt er der en enkelt målestation på en vej med 60 km/t i den ene retning og 70 km/t i den anden retning. Registreringsmetoden på denne målestation har ændret sig i forhold til førperioden. Det medfører en lille forskel i beregningerne, der betyder, at målestationen ikke er medtaget i effektanalysen.

Figur 4.1 viser gennemsnitshastighederne på 50 km/t veje som gennemsnit for hvert distrikt, før ATK-kontrollen startede, og i 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004.

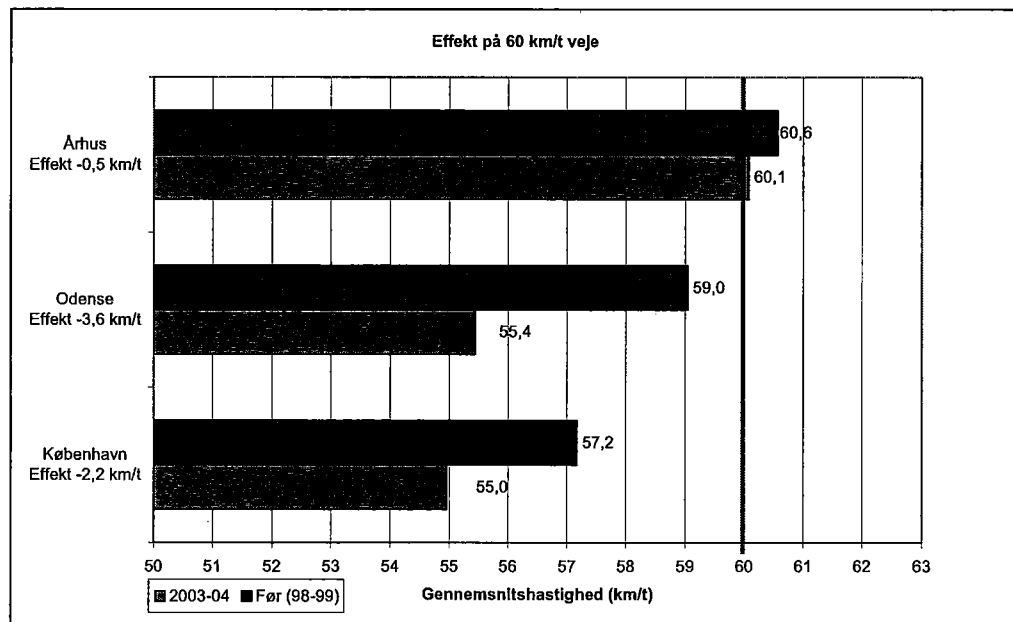
Det største fald i gennemsnitshastigheden ses i Odense distrikt med et fald på 1,9 km/t og i Århus distrikt med et fald på 1,2 km/t. I København distrikt er gennemsnitshastigheden faldet med 0,5 km/t og i Aalborg distrikt med 0,2 km/t. I Aalborg distrikt lå gennemsnitshastigheden under hastighedsgrænsen både i førperioden og i perioden 2003-04.

Resultaterne stammer fra 1 målestation i Aalborg distrikt, 2 i Århus distrikt, 6 i Odense distrikt og 5 målestationer i København distrikt, alle på veje med 50 km/t. I Odense distrikt mangler der før-data for én målestation, og den indgår derfor ikke.



Figur 4.1 Effekten på gennemsnitshastighed, 50 km/t byveje

Figur 4.2 viser gennemsnitshastighederne på 60 km/t veje som gennemsnit for hvert distrikt, før ATK-kontrollen startede og i 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004. Gennemsnitshastighederne for 2003-04 ligger under hastighedsgrænsen i alle distrikterne, bortset fra i Århus distrikt.

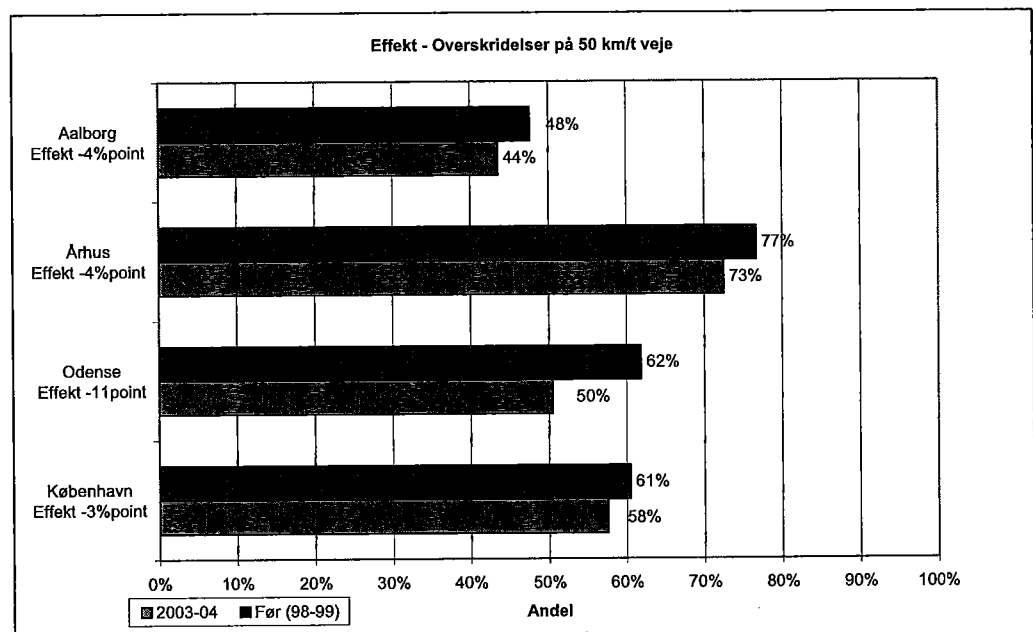


Figur 4.2 Effekten på gennemsnitshastighed, 60 km/t byvej

I Odense og Århus distrikter indgår 2 målestationer og i København 1 målestation på veje med 60 km/t. I Odense og København distrikter var hastigheden under hastighedsgrænsen, både før og efter ATK-kontrollen startede. Gennemsnitshastigheden er faldet med 3,6 km/t i Odense distrikt og med 2,2 km/t i Kø-

benhavn distrikt. I Århus distrikt er gennemsnitshastigheden faldet med 0,5 km/t.

Figur 4.3 viser andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t veje som gennemsnit for hvert distrikt, før ATK-kontrollen startede i forhold til 2003-04.



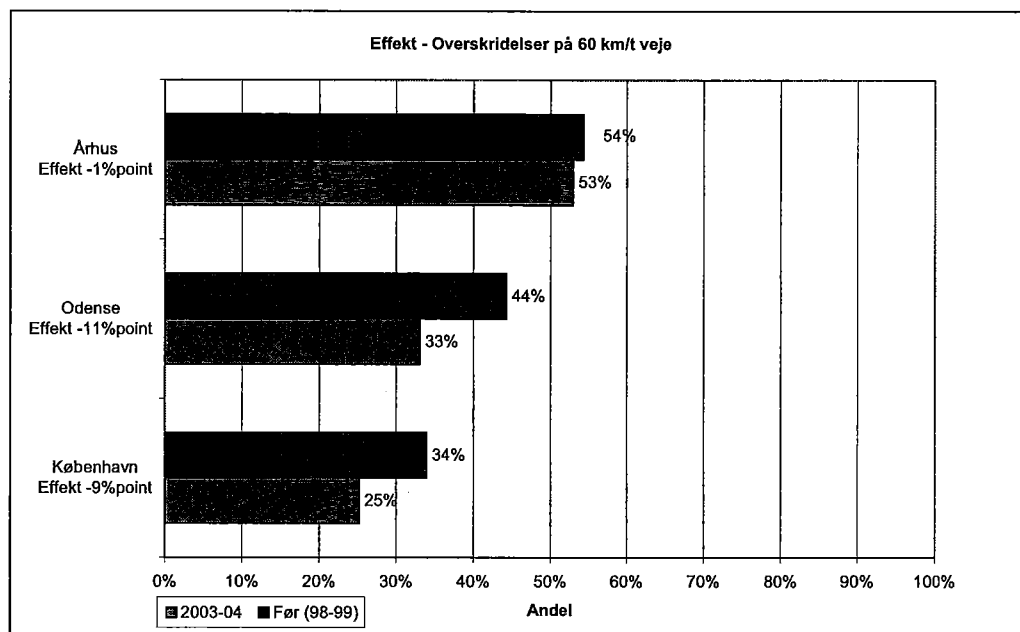
Figur 4.3 Effekten på overskridelser af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

I alle 4 distrikter er andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t, faldet det seneste år i forhold til, før ATK-kontrollen startede.

Størst fald er sket i Odense distrikt med et fald på 11 procentpoint, idet 50% af bilisterne overskred hastighedsgrænsen i 2003-04 i forhold til 62%, før ATK-kontrollen startede. Resultaterne er baseret på 6 målestationer i Odense distrikt på 50 km/t veje.

I Aalborg og Århus distrikter er andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen, faldet med 4 procentpoint, fra hhv. 48% og 77% til 44% og 73%. I København distrikt er der sket et fald på 3 procentpoint fra 61% til 58%.

Figur 4.4 viser andelen af bilister, der kørte over hastighedsgrænsen på 60 km/t veje som gennemsnit for hvert distrikt, før ATK-kontrollen startede i forhold til 2003-04.



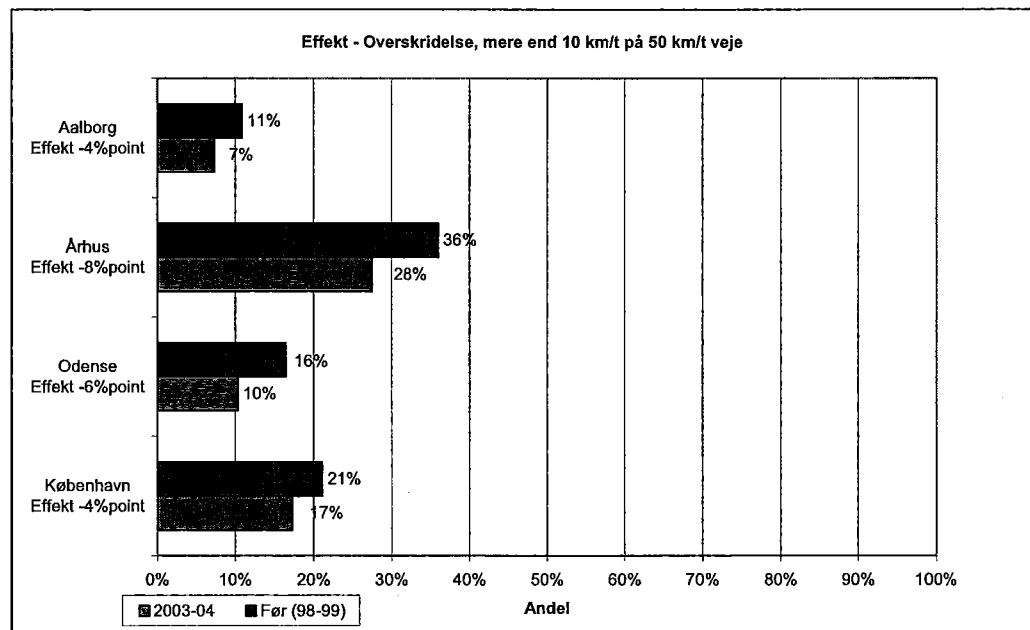
Figur 4.4 Effekten på overskridelser af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje

Andelen af bilister, der kørte over hastighedsgrænsen på 60 km/t veje, er faldet i alle 3 distrikter. Faldet har været størst i Odense distrikt med 11 procentpoint fra 44% til 33% på de 2 målestationer.

I København distrikt er andelen af bilister, der kørte over hastighedsgrænsen på 60 km/t veje, faldet med 9 procentpoint fra 34% til 25% (1 målestation).

I Århus distrikt er andelen af overskridelser faldet med 1 procentpoint fra 54% til 53% på de 2 målestationer på 60 km/t veje.

Figur 4.5 viser andelen af bilister, der kørte mere end 10 km/t hurtigere end hastighedsgrænsen på 50 km/t veje som gennemsnit for hvert distrikt, før ATK-kontrollen startede og i 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004.

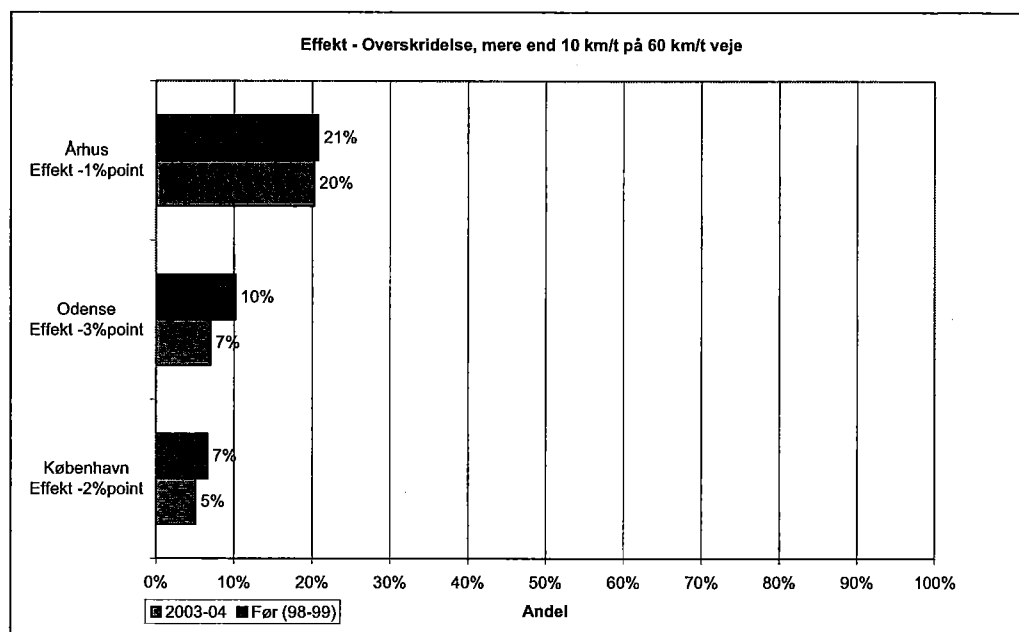


Figur 4.5 Effekten på overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

Andelen af bilister, der kørte mere end 10 km/t hurtigere end hastighedsgrænsen på 50 km/t veje, er faldet i alle 4 distrikter. Størst fald er sket i Århus distrikt med 8 procentpoint fra 36% til 28%, og derefter kommer Odense distrikt, der har haft et fald på 6 procentpoint fra 16% til 10%.

København og Aalborg distrikter har haft et fald på 4 procentpoint fra hhv. 21% og 11% til hhv. 17% og 7%.

Figur 4.6 viser andelen af bilister, der kørte mere end 10 km/t hurtigere end hastighedsgrænsen på 60 km/t veje som gennemsnit for hvert distrikt, før ATK-kontrollen startede og i 2003-04.



Figur 4.6 Effekten på overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje

I de 3 distrikter Århus, København og Odense distrikter er andelen af overskridelser faldet 1-3 procentpoint. I Århus distrikt overskred 21% af bilisterne hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t før og 20% efter, et fald på 1 procentpoint. I Odense distrikt er andelen hhv. 10% før og 7% efter, dvs. et fald på 3 procentpoint. I København distrikt er andelen hhv. 7% før og 5% efter, et fald på 2 procentpoint.

5. Resultater fra Aalborg distrikt

Resultaterne er baseret på 2 målestationer på 50 km/t veje, Nyhavns-gade og Østergade, begge i Aalborg. Derudover er der en målestation på Humlebakken i Aalborg med 60 km/t i den ene retning og 70 km/t i den anden retning. Der er forenklet regnet med en hastighedsgrænse på 60 km/t begge retninger. I Aalborg politikreds startede ATK-kontrollen 1. juli 2001. I resten af distriktet startede kontrollen fra 1. oktober 2002.

Figurerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været en del udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede i marts 1998. På Nyhavns-gade er der først målinger fra oktober 2000. På Humlebakken (60/70 km/t) er der sket en ændring i registreringsmetoden fra førperioden til 2003-04. Det medfører en lille forskel i beregningerne, der betyder, at en sammenligning mellem perioderne vil være behæftet med usikkerhed.

På Østergade i Aalborg er der foretaget 79 ATK kontroller i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. Der er ikke foretaget ATK kontroller på de 2 andre veje i distriktet.

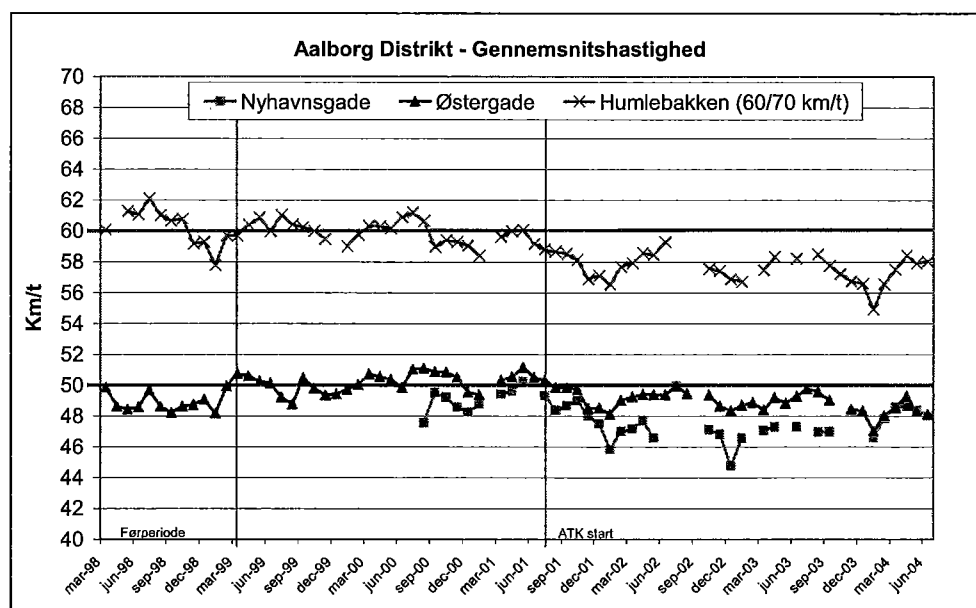
I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation og som gennemsnit for hhv. førperioden 1998-99 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004. For Nyhavns-gade er resultatet opgjort som et gennemsnit for hhv. 2001 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004.

Gennemsnitshastighed

Figur 5.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 2 veje Nyhavns-gade og Østergade med 50 km/t og på Humlebakken med 60 km/t i den ene retning og 70 km/t den anden vej.

På Østergade er gennemsnitshastigheden faldet med 1% (0,2 km/t) fra 1998-99 til 2003-04. På Nyhavns-gade er gennemsnitshastigheden faldet med 2% (1,1 km/t) fra 2001 til 2003-04. Faldet er signifikant.

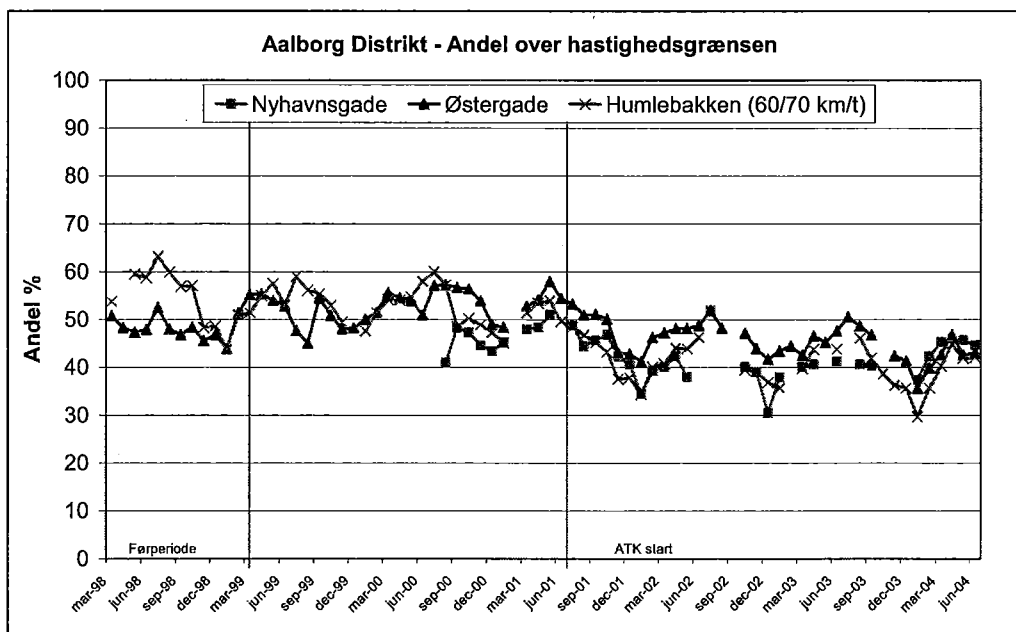
Trafikmængden er i samme periode steget på Østergade med 20% og Humlebakken med 14%. På Nyhavns-gade er trafikken steget med 18%. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 8% fra 1998-2004.



Figur 5.1 Udvikling i gennemsnitshastigheden, 50 og 60 km/t, byveje

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 5.2 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på de 3 veje i Aalborg distrikt.



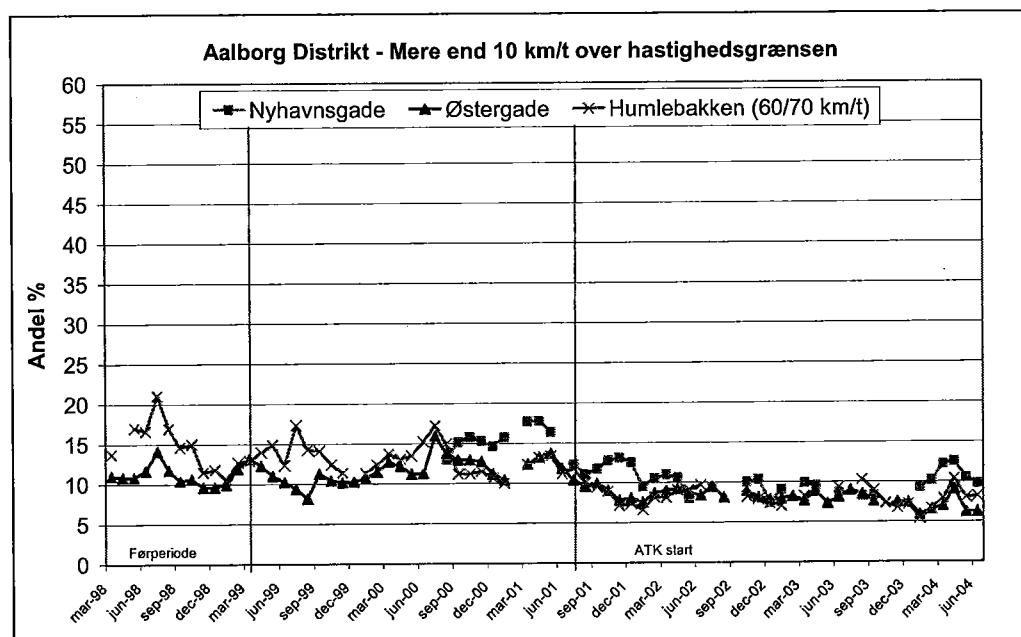
Figur 5.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 og 60 km/t, byveje

På Østergade er der et fald på 4 procentpoint i 2004 i forhold til 1998/99. På Nyhavnsgade er der sket et fald på 3 procentpoint fra 2001 til 2003-04.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 5.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på de 3 veje i Aalborg distrikt.

På Østergade er der et fald på 4 procentpoint fra 1998-99 til 2003-04. På Nyhavnsgade er der sket et fald på 4 procentpoint fra 2001 til 2003-04.



Figur 5.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 og 60 km/t, byveje

6. Resultater for Holstebro distrikt

Resultaterne er baseret på 2 målestationer på 50 km/t veje, Herningvej og Viborgvej, begge i Holstebro. Der er ingen målestationer på 60 km/t veje i Holstebro distrikt. I Holstebro politikreds startede ATK-kontrollen 1. juli 2001. I resten af distriktet startede kontrollen 1. oktober 2002.

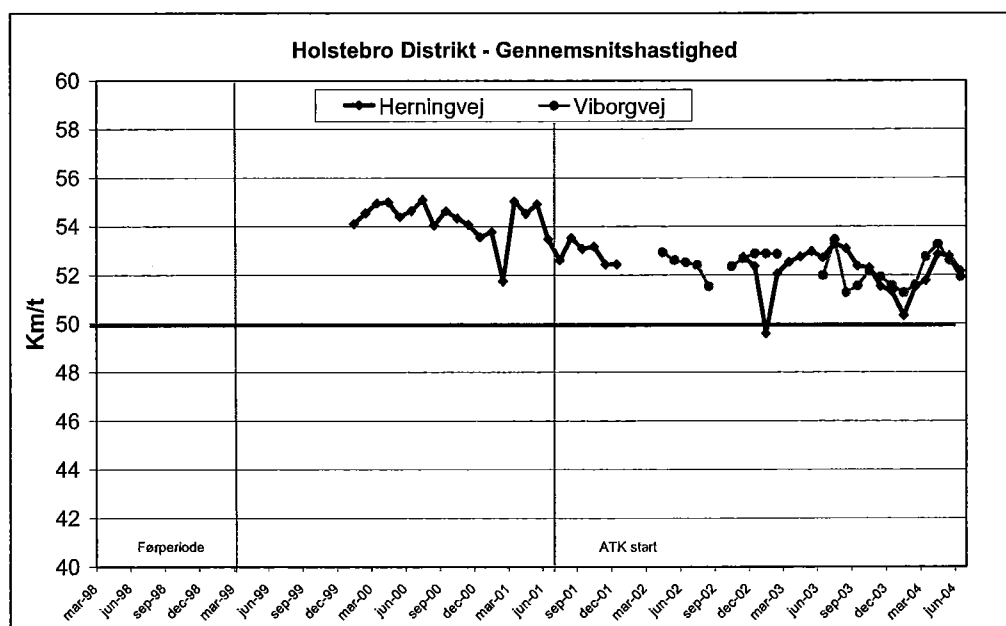
Figurerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været mange udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede i januar 2000 på Herningvej og i april 2002 på Viborgvej. For Herningvej er registreringsmetoden ændret i 2002. Det medfører en lille forskel i beregningerne, der betyder, at en sammenligning mellem perioderne vil være behæftet med usikkerhed.

Der er ikke foretaget ATK kontroller på de 2 veje i distriktet.

I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation. For Viborgvej er resultatet opgjort som gennemsnit for hhv. 2002 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004.

Gennemsnitshastighed

Figur 6.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 2 veje Herningvej og Viborgvej med en hastighedsgrænse på 50 km/t.



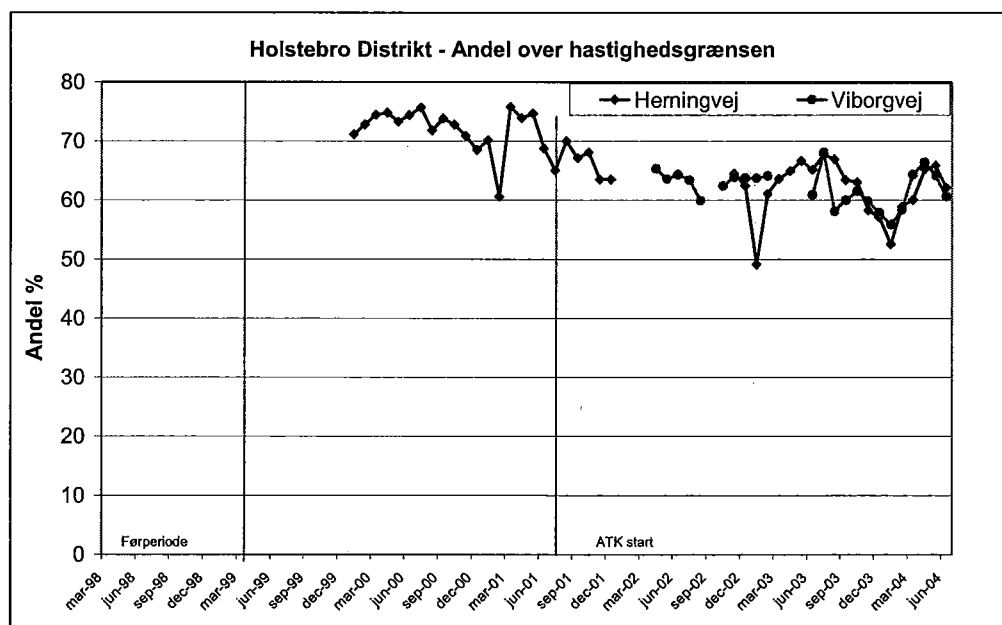
Figur 6.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje

På Viborgvej har der været et mindre fald i gennemsnitshastigheden på 1% (0,4 km/t) fra 52,5 km/t i 2002 til 52,1 km/t i 2003-04, men faldet er ikke signifikant.

Trafikmængden er i samme periode steget 16% på Viborgvej og 4% på Herningvej. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 2% fra 2002 til 2004.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 6.2 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t, på de 2 veje Herningvej og Viborgvej.



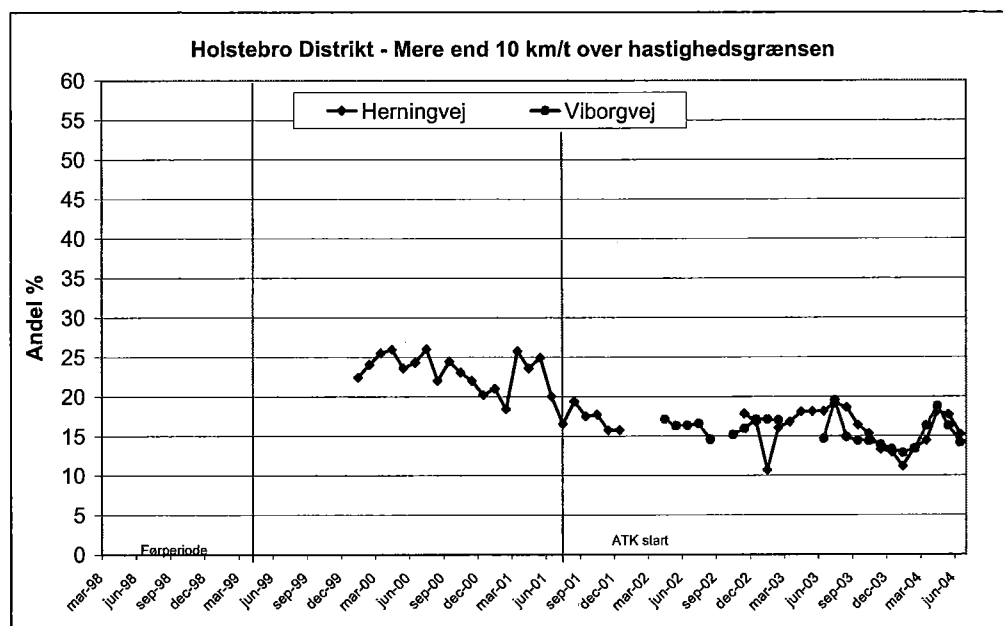
Figur 6.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

På Viborgvej er andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t, faldet med 2 procentpoint fra 63% i 2002 til 61% i 2003-04.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 6.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på Herningvej og Viborgvej.

På Viborgvej er andelen faldet med 1 procentpoint fra på 16% i 2002 til 15% i 2003-04.



Figur 6.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

7. Resultater for Århus distrikt

Resultaterne er baseret på 2 målestationer på veje med 50 km/t, Langelandsgade og Viborgvej, begge i Århus. Derudover er der 2 målestationer på 60 km/t veje, Skanderborgvej og Grenåvej, begge i Århus. I Århus politikreds startede ATK-kontrollen 2. maj 2002. I resten af distriktet startede kontrollen 1. oktober 2002.

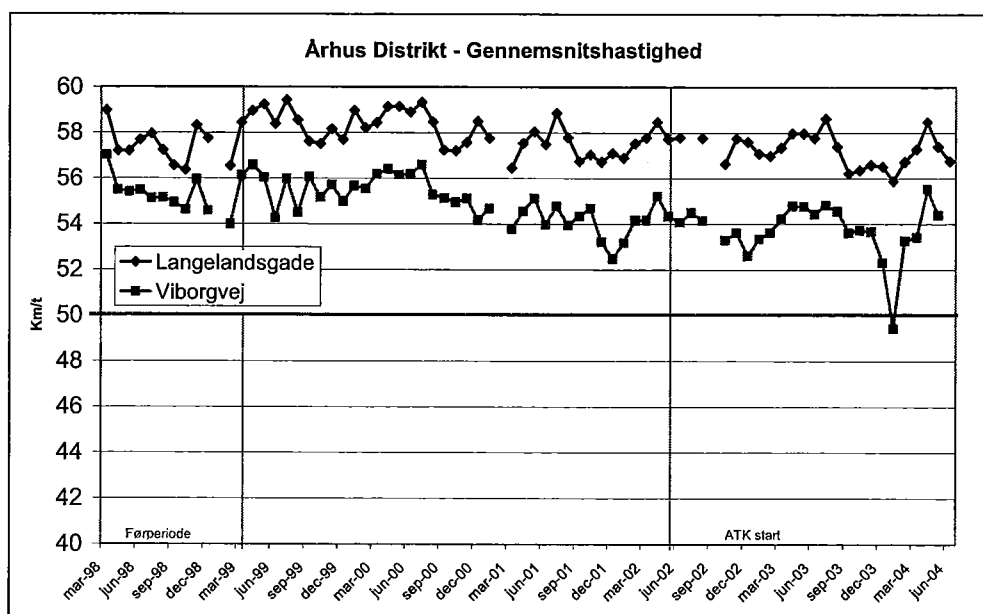
Figurerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været en del udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede i marts/maj 1998.

På Langelandsgade og Viborgvej i Århus er der begge steder foretaget 17 ATK kontroller i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. Der er ikke foretaget ATK kontroller på de 2 andre veje i distriktet.

I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation og som gennemsnit for hhv. førperioden 1998-99 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004, med mindre andet fremgår.

Gennemsnitshastighed

Figur 7.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 2 veje Langelandsgade og Viborgvej i Århus med en hastighedsgrænse på 50 km/t.



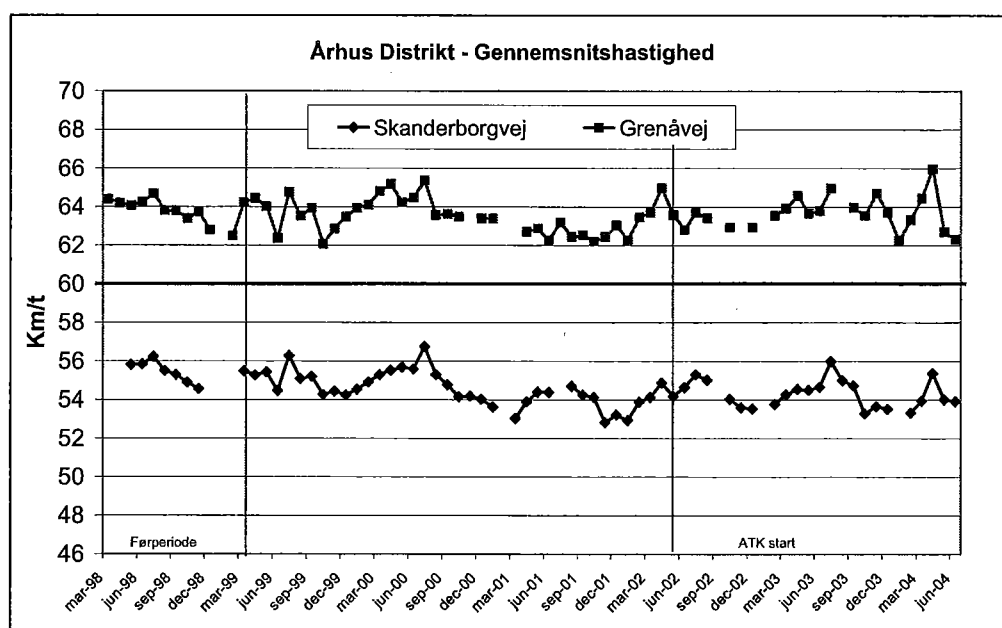
Figur 7.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje

Den samlede gennemsnitshastighed for de to veje med 50 km/t er faldet med 2% (1,2 km/t) fra 56,3 km/t i førperioden 1998-99 til 55,1 km/t i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje køres der stærkest på Langelandsgade, hvor der i 2003-4 var en gennemsnitshastighed på 56,9 km/t. Her har der været et mindre fald (0,5 km/t) i gennemsnitshastigheden. På Viborgvej var der et fald på 3% (1,7 km/t) fra førperioden til 2003-4. Faldene er signifikante for begge veje.

Trafikmængden er i samme periode steget med 15% på Viborgvej og faldet med 10% på Langelandsgade. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 8% fra 1998 til 2004.

Figur 7.2 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 2 veje Skanderborgvej og Grenåvej i Århus med en hastighedsgrænse på 60 km/t.



Figur 7.2 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 60 km/t byveje

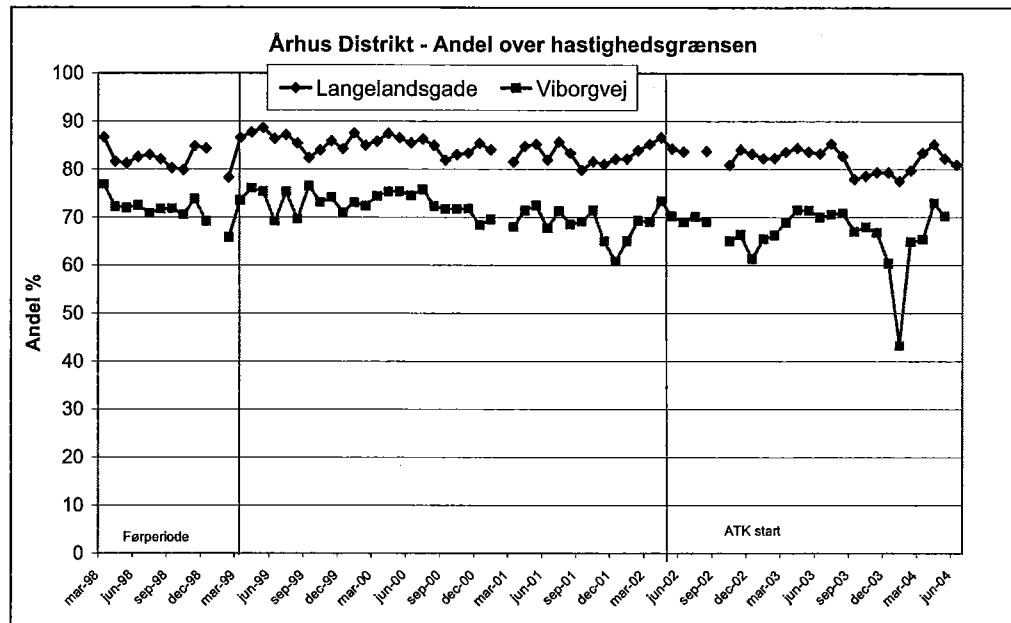
Den samlede gennemsnitshastighed for de to veje med 60 km/t er faldet med 1% (0,5 km/t) fra 60,6 km/t i førperioden 1998-99 til 60,1 km/t i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er der sket et fald på Skanderborgvej med 2% (1,2 km/t) i modsætning til Grenåvej, hvor gennemsnitshastigheden har været uændret på 63,8 km/t både i førperioden og i 2003-04. Gennemsnitshastigheden på Skanderborgvej har hele perioden fra marts 1998 til juni 2004 ligget under hastighedsgrænsen på 60 km/t. Faldet i gennemsnitshastighed er signifikant på Skanderborgvej.

Trafikmængden er i samme periode steget med 9% på Skanderborg og faldet med 2% på Grenåvej. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 8% fra 1998 til 2004.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 7.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t på de 2 veje i Århus distrikt.



Figur 7.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

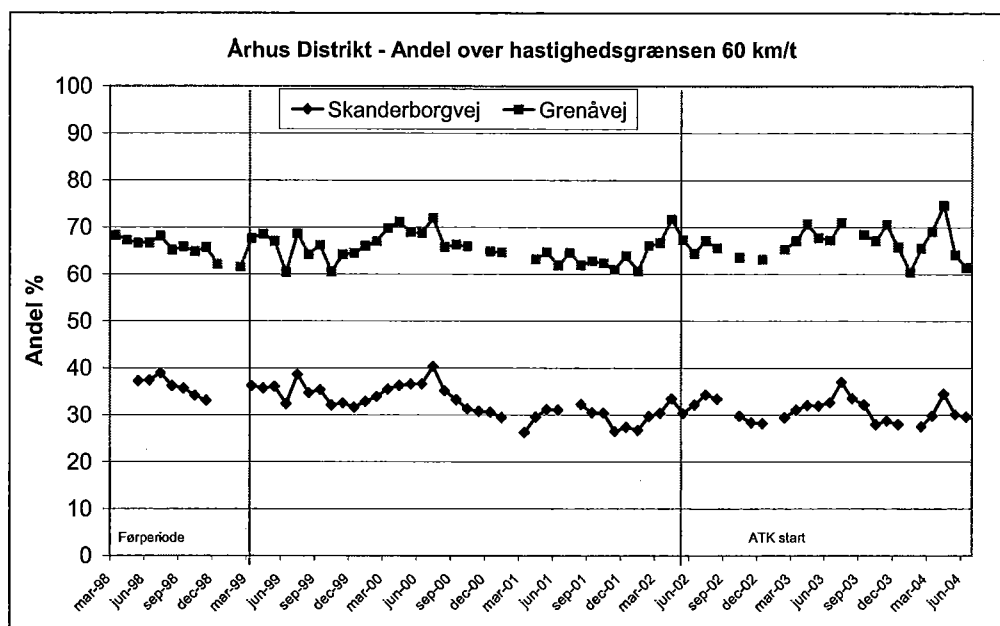
For vejene med en hastighedsgrænse på 50 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen, faldet med 4 procentpoint fra 77% i førperioden til 73% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er faldet størst på Viborgvej med 6 procentpoint, mens Langelandsgade har haft et fald på 2 procentpoint i andel, der overskrider hastighedsgrænsen.

Figur 7.4 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t på de 2 veje i Århus distrikt med en hastighedsgrænse.

For vejene med en hastighedsgrænse på 60 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen, faldet med 1 procentpoint fra 54% i førperioden til 53% i 2003-04.

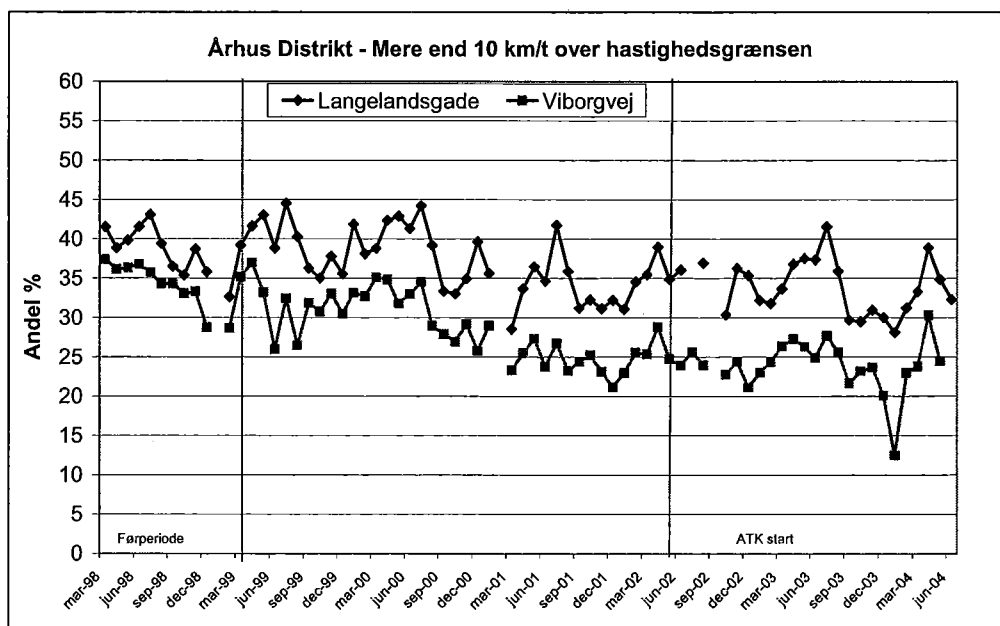
Fordelt på de enkelte veje er der sket et fald på Skanderborgvej med 5 procentpoint. På Grenåvej steg andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen, med 1 procentpoint.



Figur 7.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 7.5 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t med mere end 10 km/t på de 2 veje i Århus distrikt.

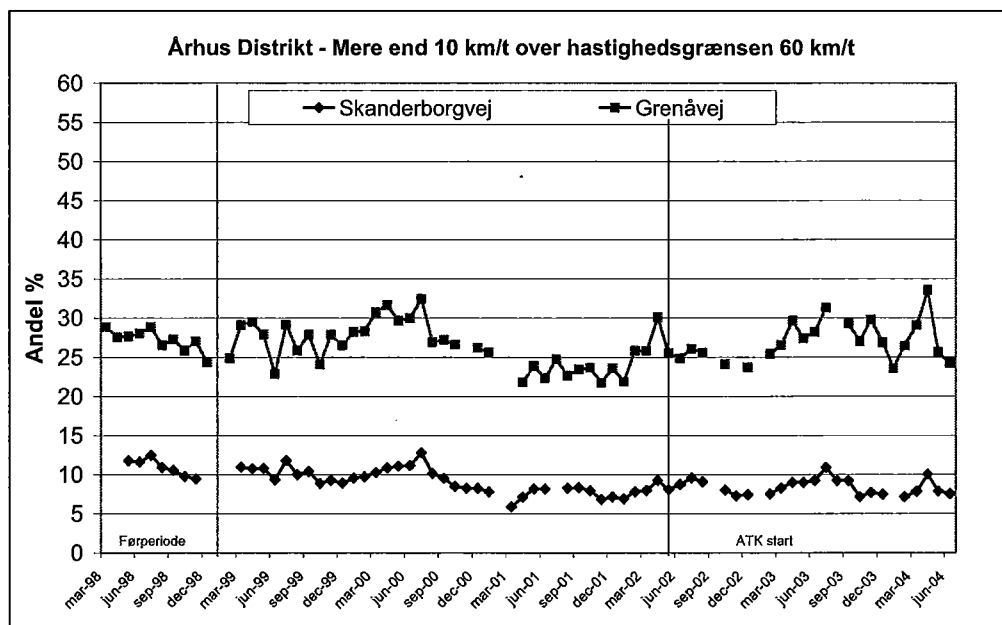


Figur 7.5 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

For vejene med en hastighedsgrænse på 50 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på de 2 veje, faldet med 8 procentpoint fra 36% i førperioden 1998-99 til 28% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er andelen på Viborgvej faldet med 11 procentpoint og på Langelandsgade med 6 procentpoint.

Figur 7.6 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t med mere end 10 km/t på de 2 veje i Århus distrikt.



Figur 7.6 Overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje

For vejene med en hastighedsgrænse på 60 km/t er den gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på de 2 veje, faldet med 1 procentpoint fra 21% i førperioden 1998-99 til 20% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er andelen på Skanderborgvej faldet med 3 procentpoint, mens andelen på Grenåvej steg med 1 procentpoint

8. Resultater for Vejle distrikt

Resultaterne er baseret på 5 målestationer på 50 km/t veje, Parkvej og Strandby Kirkevej, begge i Esbjerg, Storager og Vindinggård Ringvej, begge i Vejle og Søndre Landevej i Sønderborg. I Vejle politikreds startede ATK-kontrollen 1. november 2001, og i resten af distriktet startede kontrollen 1. oktober 2002. Der er ingen målestationer på 60 km/t veje i Vejle distrikt.

Figurerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været en del udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede i januar/februar 2002. På Storager i Vejle mangler der data for 2004. Derfor er det ikke muligt at sammenligne målingerne fra 2003-04 på Storager med før-målinger. På Strandby Kirkevej i Esbjerg er der sket en ændring i registreringsmetoden fra 2002 til 2003-04. Det medfører en lille forskel i beregningerne, der betyder, at en sammenligning mellem perioderne vil være behæftet med usikkerhed.

På Parkvej i Esbjerg og Vindinggård Ringvej i Vejle er der foretaget hhv. 15 og 16 ATK kontroller i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. Der er ikke foretaget ATK kontroller på de 3 andre veje i distriktet.

I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation og som gennemsnit for hhv. 2002 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004, med mindre andet fremgår.

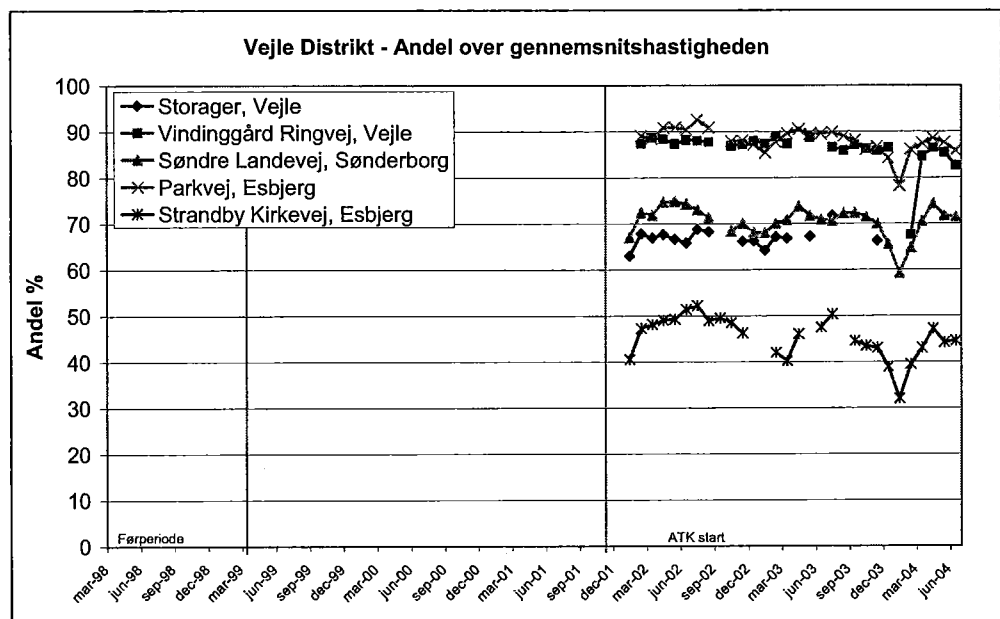
Gennemsnitshastighed

Figur 8.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 5 veje Parkvej og Strandby Kirkevej, begge i Esbjerg, Storager og Vindinggård Ringvej, begge i Vejle og Søndre Landevej i Sønderborg med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Den samlede gennemsnitshastighed for de 3 veje med før-data (dvs. uden Storager i Vejle og Strandby Kirkevej i Esbjerg) har haft et fald på 2% (1,1 km/t) fra 58,5 km/t i 2002 til 57,4 km/t i 2003-04.

Fordelt på de tre veje ses, at på Vindinggård Ringvej i Vejle er der sket et fald på 2% (1,4 km/t), på Parkvej i Esbjerg et fald på 2% (1,3 km/t) og på Søndre Landevej i Sønderborg et fald på 1% (0,6 km/t). Faldet var signifikant på de tre veje.

Strandby Kirkevej ligger i hele perioden under hastighedsgrænsen på 50 km/t. I 2003-04 var gennemsnitshastigheden 48,2 km/t. På Storager i Vejle lå gennemsnitshastigheden på 52 – 54 km/t i 2002-03.

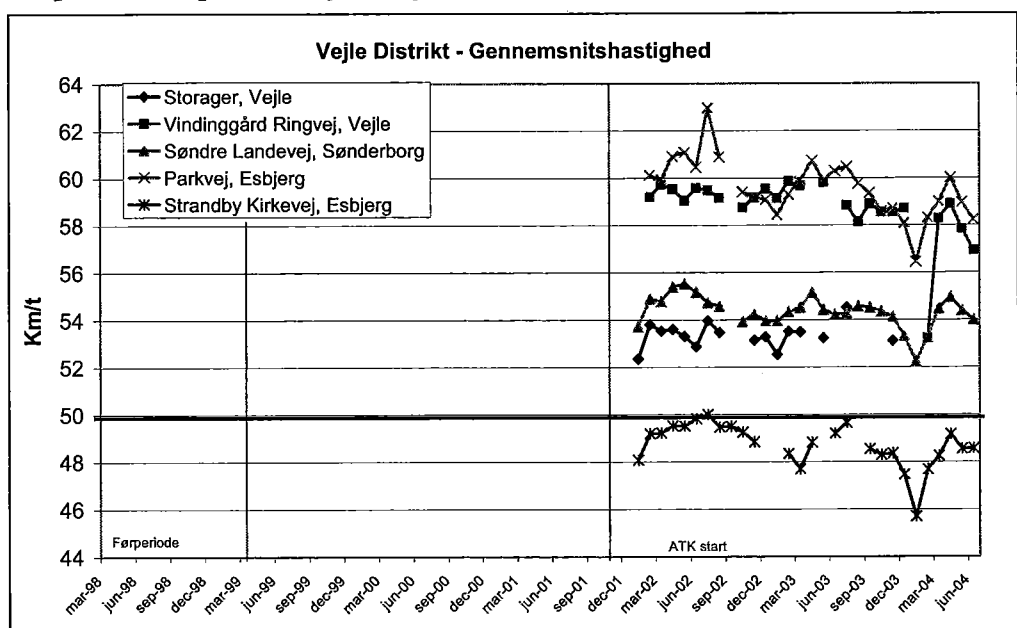


Figur 8.1 Udviklingen i gennemsnitshastighed, 50 km/t byveje

Trafikmængden er i samme periode uændret på Parkvej i Esbjerg, mens den er faldet med 7% på Vindinggård Ringvej i Vejle og med 5% på Søndre Landevej i Sønderborg. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 2% fra 2002 til 2004.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 8.2 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t på de 5 veje i Vejle distrikt.



Figur 8.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

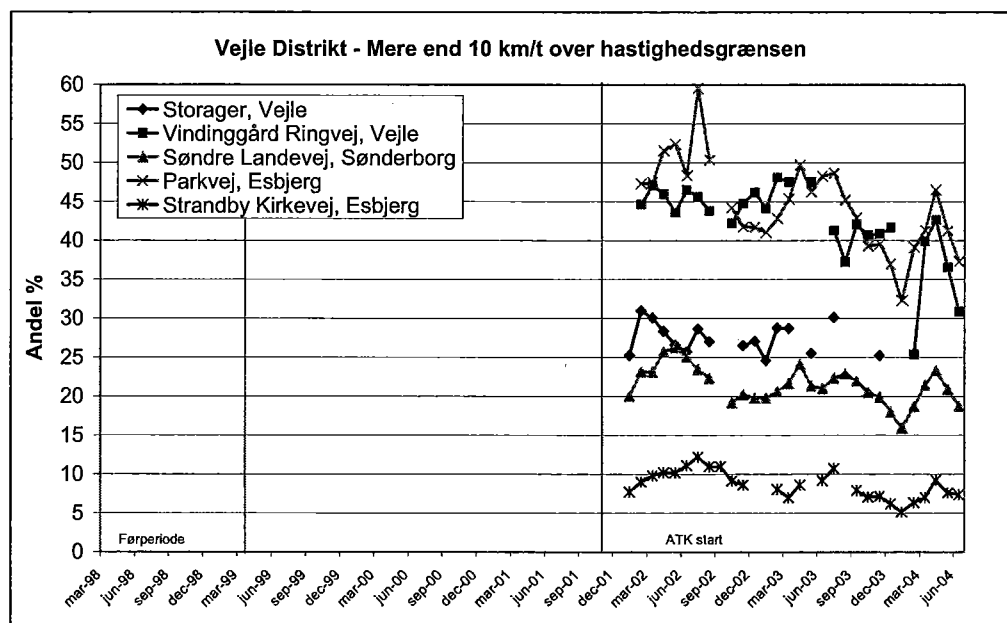
For de 3 veje (uden Storager i Vejle og Strandby Kirkevej i Esbjerg) er der for den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen, sket et fald på 3 procentpoint fra 84% i 2002 til 82% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er der sket et fald på 3 procentpoint på Parkvej og Vindinggård Ringvej og et fald på 2 procentpoint på Søndre Landevej.

På Strandby Kirkevej var andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen, på 43% i 2003-04. På Storager i Vejle var andelen på 64 – 72% i 2002-03.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 8.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t med mere end 10 km/t på de 5 veje i Vejle distrikt.



Figur 8.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

For de 3 veje hvor der findes data fra hele perioden, er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, faldet med 5 procentpoint fra 40% i 2002 til 35% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje ses, at der køres stærkest på Parkvej i Esbjerg og Vindinggård Ringvej i Vejle. På Vindinggård Ringvej i Vejle er der sket et fald i andelen på 7 procentpoint fra 2002 til 2003-04, på Parkvej i Esbjerg et fald på 6 procentpoint og på Søndre Landevej i Sønderborg et fald på 2 procentpoint.

På Strandby Kirkevej var andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på 7% i 2003-04. På Storager i Vejle var andelen på 25-31%.

9. Resultater for Odense distrikt

Resultaterne er baseret på 7 målestationer på 50 km/t veje Kochsgade og Læssøegade, begge i Odense, Wandallsvej og Mølmarksvej, begge i Svendborg, Assensvej i Ringe, Vestergade i Nyborg og Tallerupvej i Tommerup Stationsby. Derudover er der 2 målestationer på 60 km/t veje, Sdr. Boulevard og Rismarksvej, begge i Odense. I Odense og Svendborg politikredse startede ATK-kontrollen 1. april 1999 og i resten af distriktet 1. oktober 2002.

Figurerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været en del udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede i marts 1998. I Vestergade i Nyborg startede målingerne dog først i december 2002. Det er derfor ikke muligt at sammenligne målingerne fra 2003-04 med før-målinger.

På Assensvej i Ringe og Mølmarksvej i Svendborg er der begge steder foretaget 2 ATK kontroller i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. På Kochsgade og Læssøegade, begge i Odense er der foretaget hhv. 42 og 12 ATK kontroller i samme periode. Der er ikke foretaget ATK kontrol på de 5 andre veje i distriktet.

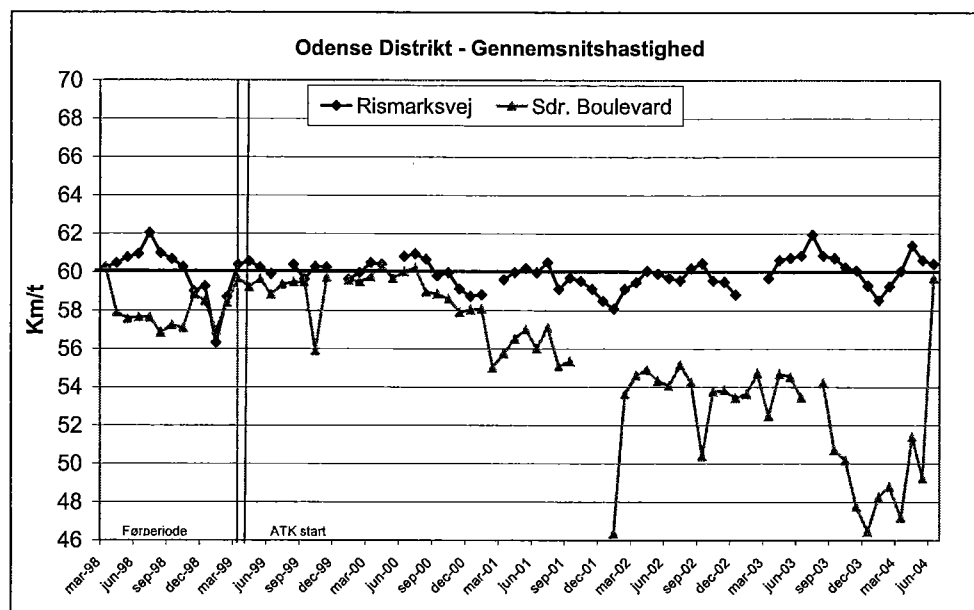
I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation og som gennemsnit for hhv. førperioden 1998-99 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004, med mindre andet fremgår.

Gennemsnitshastighed

Figur 9.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 7 veje med en hastighedsgrænse på 50 km/t Kochsgade og Læssøegade, begge i Odense, Wandallsvej og Mølmarksvej, begge i Svendborg, Assensvej i Ringe, Vestergade i Nyborg og Tallerupvej i Tommerup Stationsby.

Den samlede gennemsnitshastighed for de 6 veje (uden Vestergade i Nyborg) med 50 km/t er i 2003-04 faldet med 4% (2,0 km/t) fra 52,2 km/t i førperioden 1998-99 til 50,2 km/t i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er gennemsnitshastigheden faldet mest på Assensvej i Ringe med 10% (5,3 km/t), derefter kommer Wandallsvej i Svendborg med 8% (4,4 km/t), Tallerupvej i Tommerup Stationsby med 8% (4,1 km/t). Kochsgade i Odense er faldet med 5% (2,3 km/t), og Mølmarksvej i Svendborg med 2% (1,0 km/t).



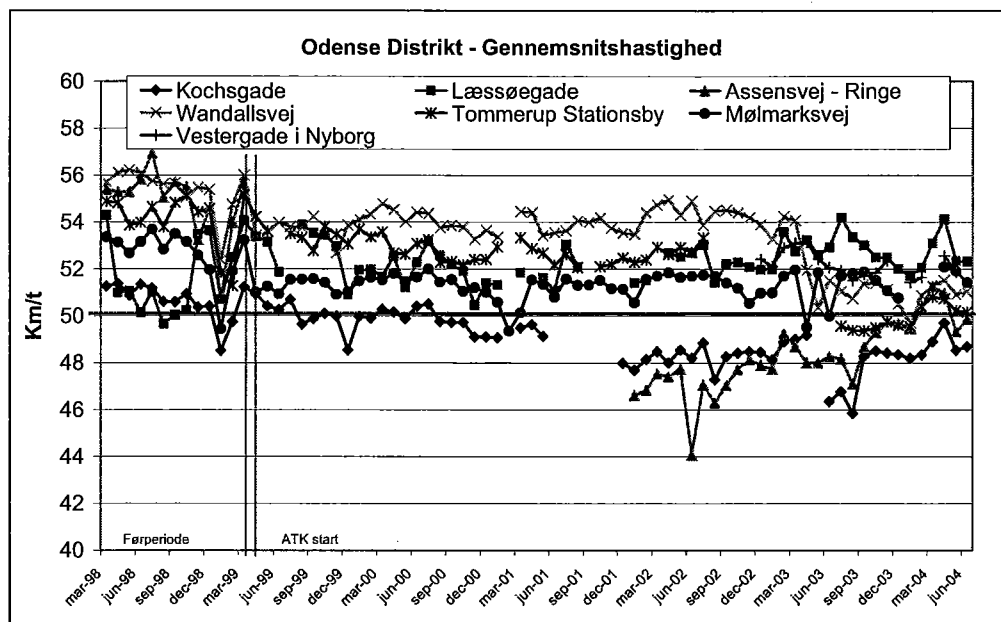
Figur 9.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje

På Læssøgade i Odense er gennemsnitshastigheden steget med 2% (1,0 km/t). På Vestergade i Nyborg (hvor der ikke findes før-data) var gennemsnitshastigheden i 2003-04 på 51,9 km/t. Ændringerne i gennemsnitshastighederne er signifikante på alle veje.

Det er kun på Kochsgade og Assensvej, at gennemsnitshastigheden ligger under hastighedsgrænsen, hvilket den har gjort siden hhv. midten af 2000 og primo 2002.

Trafikmængden er i samme periode steget med 18% på Wandallsvej, med 2% på Tallerupvej i Tommerup Stationsby og med 2% på Læssøgade. Trafikmængden er faldet med 14% på Kochsgade, 8% på Mølmarksvej, 6% på Vestergade i Nyborg og med 3% på Assensvej i Ringe. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 8% fra 1998 til 2004.

Figur 9.2 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 2 veje Sdr. Boulevard og Rismarksvej, begge i Odense med en hastighedsgrænse på 60 km/t.



Figur 9.2 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 60 km/t byveje

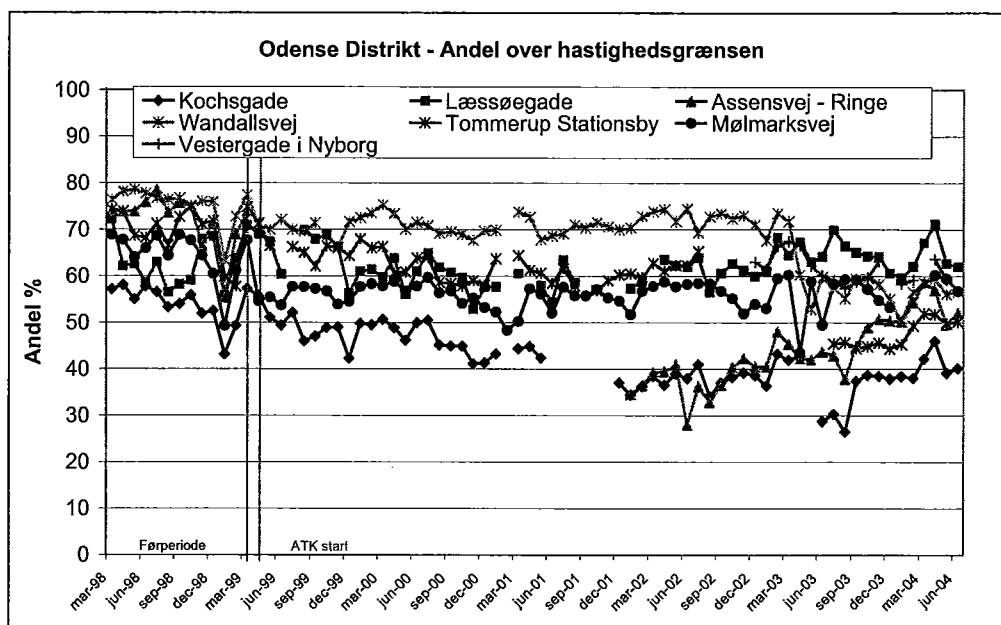
Den samlede gennemsnitshastighed for de 2 veje med 60 km/t har i 2003-04 haft et fald på 6% (3,6 km/t) fra 59,0 km/t i førperioden 1998-99 til 55,4 km/t i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje har Rismarksvej haft en lille stigning (0,3 km/t). Stigningen er ikke signifikant. På Sdr. Boulevard faldt gennemsnitshastigheden med 14% (8,0 km/t). Gennemsnitshastigheden har i hele perioden fra marts 1998 til juni 2004 ligget under hastighedsgrænsen på 60 km/t. Faldet er signifikant.

Trafikmængden er i samme periode faldet med 1% på Sdr. Boulevard og med 6% på Rismarksvej. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 8% fra 1998 til 2004.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 9.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t på de 7 veje i Odense distrikt.



Figur 9.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

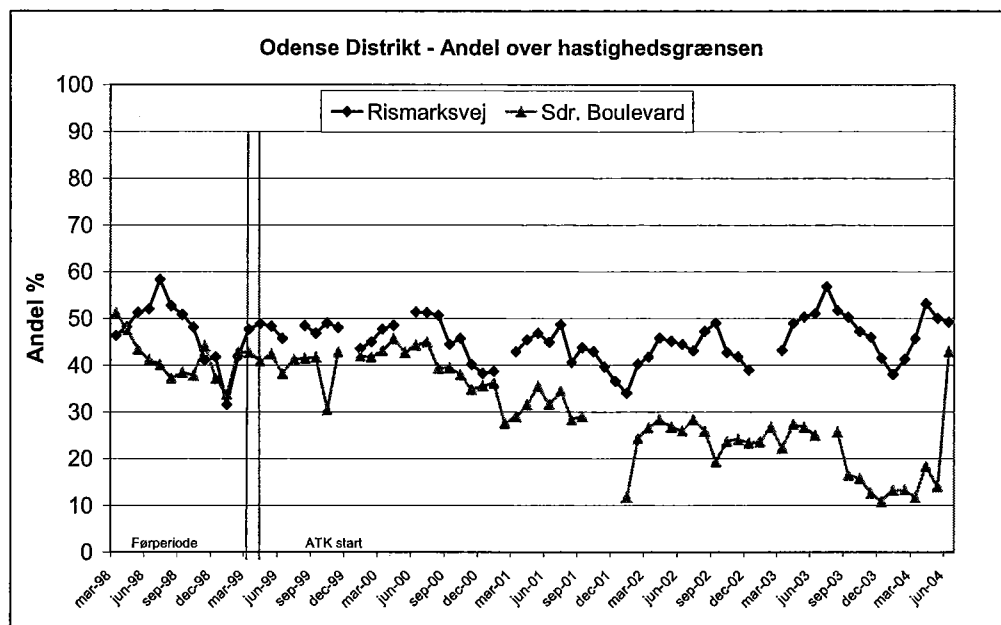
For vejene med en hastighedsgrænse på 50 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t, faldet med 11 procentpoint fra 62% i førperioden 1998-99 til 50% i 2003-04.

På Assensvej og Tallerupvej er der sket et fald på 22 procentpoint, derefter kommer Wandallsvej med 18 procentpoint, Kochsgade med 16 procentpoint og Mølmarksvej med 7 procentpoint.

Fordelt på de enkelte veje er der sket en stigning på Læssøegade med 2 procentpoint.

På Vestergade (hvor der ikke findes før-data) var andelen af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen, på 60% i 2003-04.

Figur 9.4 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t på de 2 veje i Odense distrikt.



Figur 9.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje

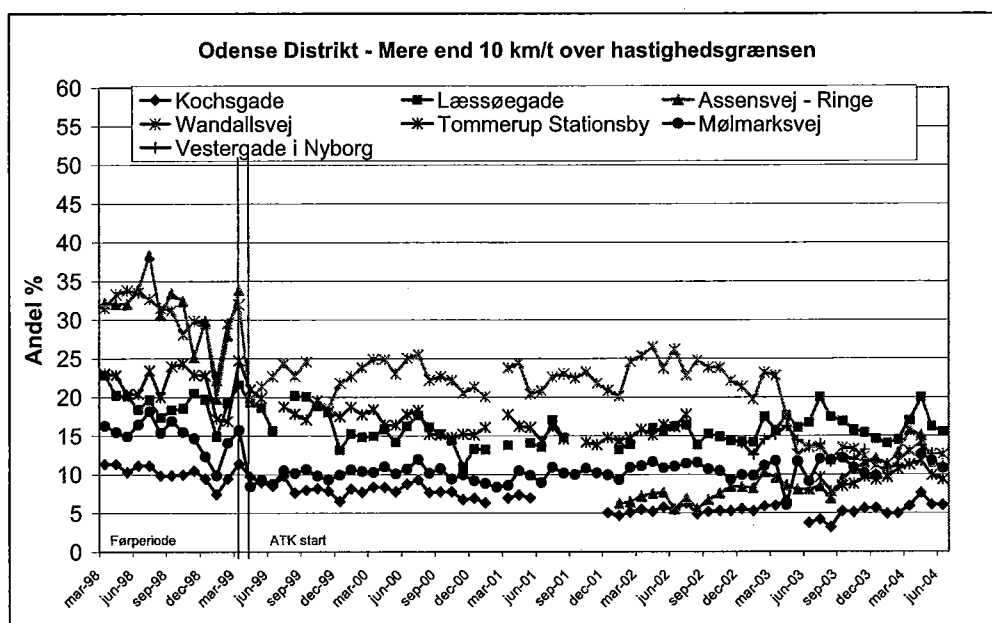
For veje med en hastighedsgrænse på 60 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t, faldet med 11 procentpoint fra 44% i førperioden 1998-99 til 33% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er der sket et fald på Sdr. Boulevard med 24 procentpoint, mens der ikke er sket ændring på Rismarksvej.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 9.5 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t med mere end 10 km/t på de 7 veje i Odense distrikt.

For vejene med en hastighedsgrænse på 50 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på de 6 veje (uden Vestergade), faldet med 6 procentpoint fra 16% i førperioden 1998-99 til 10% i 2003-04.



Figur 9.5 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

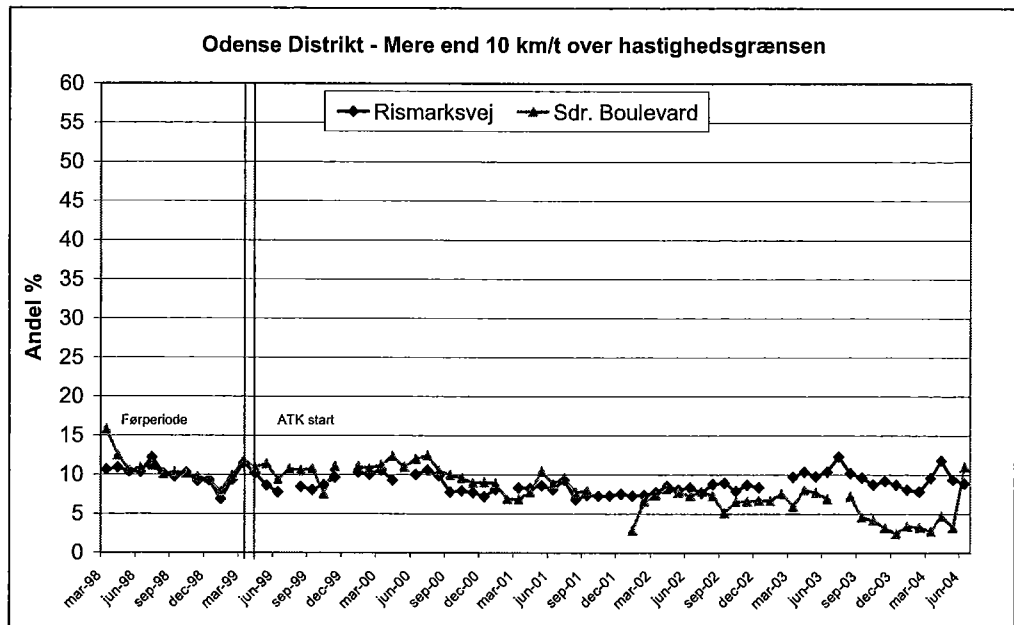
Fordelt på de enkelte veje er der sket et fald på Assensvej med 19 procentpoint, derefter kommer Wandallsvej med 18 procentpoint og Tallerupvej med 12 procentpoint. Kochsgade har haft et fald på 5 procentpoint, Mølmarksvej på 4 procentpoint og Læssøegade et fald på 3 procentpoint.

På Vestergade (hvor der ikke findes før-data) var andelen af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, på 12%.

Figur 9.6 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t med mere end 10 km/t på de 2 veje i Odense distrikt.

For disse veje er den gennemsnitlige andel af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, haft et fald på 3 procentpoint fra 10% i førperioden 1998-99 til 7% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er der et fald på 1 procentpoint på Rismarksvej og på 6 procentpoint på Sdr. Boulevard.



Figur 9.6 Overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje

10. Resultater for Vordingborg distrikt

Resultaterne er baseret på 5 målestationer på 50 km/t veje, Færggårdsvej og Marienbjergvej, begge i Vordingborg, Engboulevarden og Gåbensevej, begge i Nykøbing F. og Køgevej i Ringsted. Der er ingen målestationer på 60 km/t veje i Vordingborg distrikt. I Vordingborg politikreds startede ATK-kontrollen 24. september 2001. I resten af distriktet startede kontrollen 1. oktober 2002.

Figurerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været en del udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede i februar og juni 2002.

På Færggårdsvej og Marienbjergvej, begge i Vordingborg er der foretaget hhv. 14 og 13 ATK kontroller i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. På Gåbensevej i Nykøbing F. og Køgevej i Ringsted er der foretaget hhv. 4 og 15 ATK kontroller i samme periode. Der er ikke foretaget ATK kontrol på den sidste vej i distriktet.

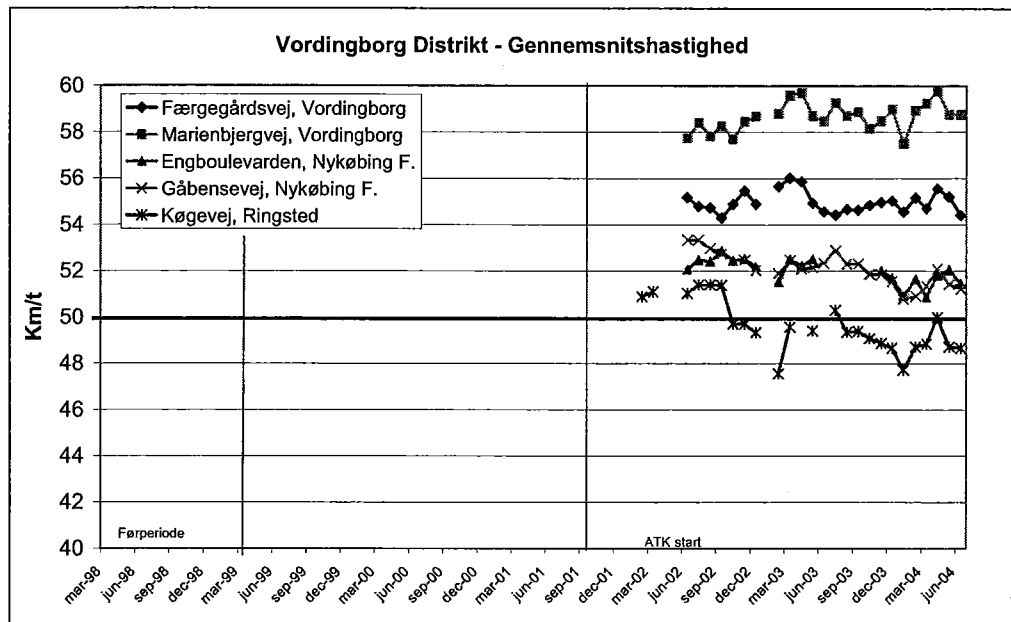
I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation og som gennemsnit for hhv. januar – december 2002 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004, med mindre andet fremgår.

Gennemsnitshastighed

Figur 10.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 5 veje Færggårdsvej og Marienbjergvej, begge i Vordingborg, Engboulevarden og Gåbensevej, begge i Nykøbing F. og Køgevej i Ringsted med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Den samlede gennemsnitshastighed for de 5 veje har i 2003-04 haft et fald på 2% (0,8 km/t) fra 53,2 km/t i 2002 til 52,4 km/t i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje køres der stærkest på de 2 veje i Vordingborg. På Køgevej i Ringsted er gennemsnitshastigheden faldet med 3% (1,7 km/t). På Gåbensevej i Nykøbing F. har der været et fald på 2% (1,2 km/t) og på Engboulevarden i Nykøbing F. et fald på 2% (0,9 km/t). På Færggårdsvej i Vordingborg har der været et mindre fald (0,1 km/t). Faldet er signifikant på Køgevej, Gåbensevej og Engboulevarden, men ikke signifikant på Færggårdsvej.



Figur 10.1 Udviklingen i gennemsnitshastighed, 50 km/t byveje

På Marienbjergvej i Vordingborg har der været en stigning i gennemsnitshastigheden på 1% (0,6 km/t). Stigningen er ikke signifikant.

Trafikmængden er i samme periode faldet med 7% på Køgevej i Ringsted. Trafikmængden er steget med 34% på Engboulevarden i Nykøbing F, 6% på Færgegårdsvej i Vordingborg, 4% på Gåbensevej i Nykøbing F og 3% på Marienbjergvej i Vordingborg. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 2% fra 2002 til 2004.

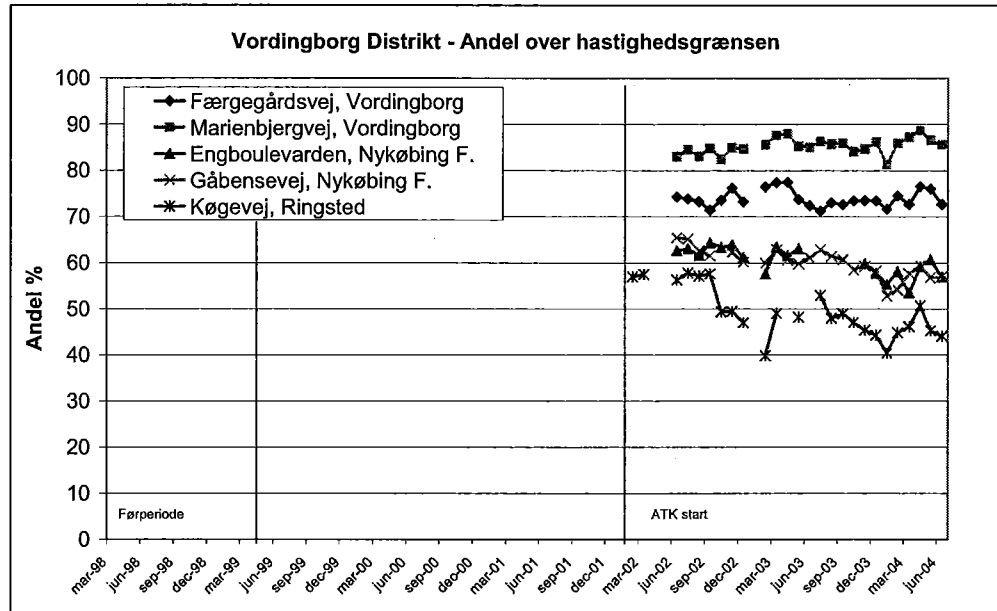
Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 10.2 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på de 5 veje i Vordingborg distrikt.

For vejene er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen, faldet med 4 procentpoint fra 65% i 2002 til 61% i 2003-04.

Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen på de to veje i Vordingborg, er høj, mellem 71 og 89% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er Køgevej i Ringsted faldet med 8 procentpoint, dernæst kommer Engboulevarden og Gåbensevej med 5 procentpoint. På Færgegårdsvej er andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen, uændret.

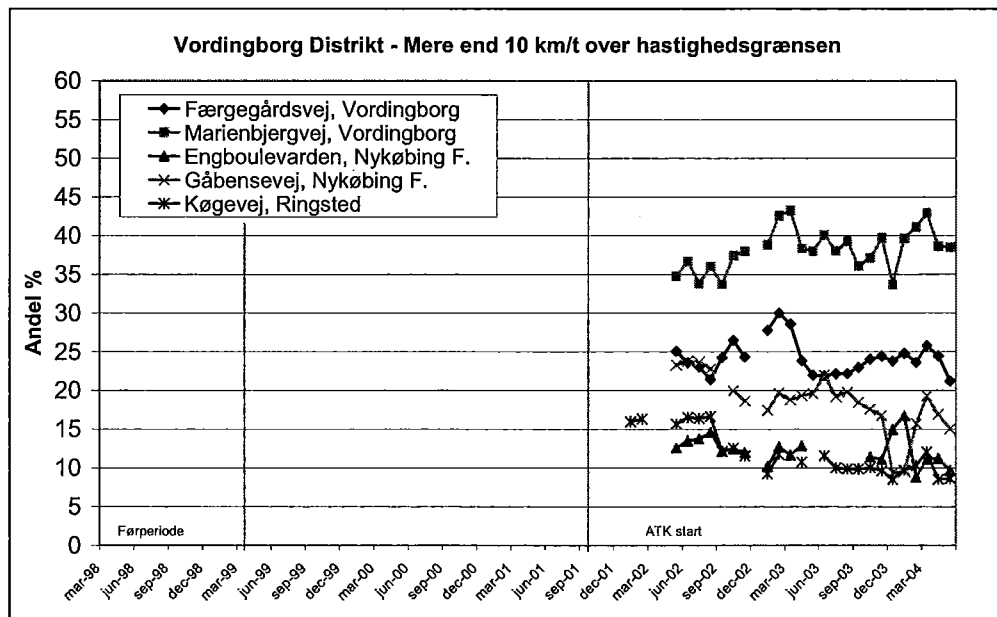


Figur 10.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

På Marienbjergvej i Vordingborg er andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen, steget med 2 procentpoint fra 2002 til 2003-04.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 10.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t med mere end 10 km/t på de 5 veje.



Figur 10.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

For vejene er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, på de 5 veje faldet med 3 procentpoint fra 20% i 2002 til 17% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje køres der stærkest på de 2 veje i Vordingborg. Andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t med mere end 10 km/t på de 2 veje, ligger mellem 21% og 43% i 2003-04. På Gåbensevej er der sket et fald på 6 procentpoint, på Køgevej i Ringsted et fald på 5 procentpoint og på Færggårdsvej og Engboulevarden begge i Vordingborg et fald på 1 procentpoint. På Marienbjergvej i Vordingborg er der sket en stigning på 3 procentpoint.

11. Resultater for Roskilde distrikt

Resultaterne er baseret på 3 målestationer på 50 km/t veje, Gurrevej og Rønnebær Allé i Helsingør og Klosterengen i Roskilde. Der er ingen målestationer på 60 km/t veje i Roskilde distrikt. I Roskilde politikreds startede ATK-kontrollen 24. september 2001. I resten af distriktet startede kontrollen 1. oktober 2002.

Figurerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været en del udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede i januar 2002 på de 2 veje i Helsingør, mens målingerne startede i november 2002 på Klosterengen. Derfor er det ikke muligt at sammenligne målingerne fra 2003-04 på Klosterengen med før-målinger.

På Rønnebær Allé i Helsingør og Klosterengen i Roskilde er der foretaget hhv. 18 og 8 ATK kontroller i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. Der er ikke foretaget ATK kontrol på den sidste vej i distriktet.

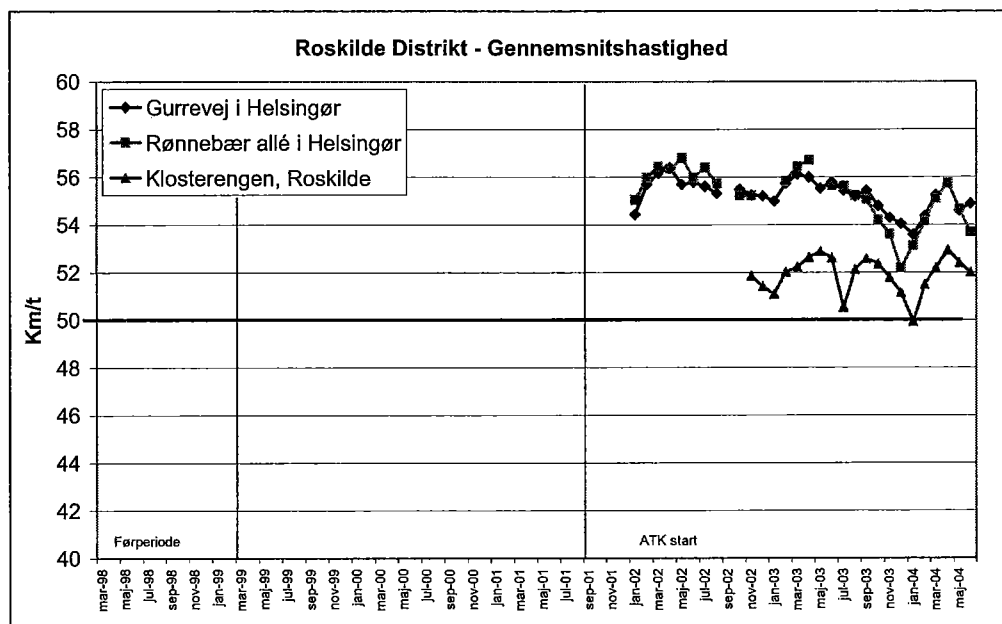
I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation og som gennemsnit for hhv. 2002 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004, med mindre andet fremgår.

Gennemsnitshastighed

Figur 11.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 3 veje Gurrevej og Rønnebær Allé i Helsingør og Klosterengen i Roskilde med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Den samlede gennemsnitshastighed for Gurrevej og Rønnebær Allé, har i 2003-04 haft et fald på 2% (1,1 km/t) fra 55,7 km/t i 2002 til 54,6 km/t i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er der sket et fald på Rønnebær Allé på 3% (1,6 km/t), og der er sket et fald på Gurrevej på 1% (0,8 km/t). Faldet er signifikant på begge veje. På Klosterengen var gennemsnitshastigheden i 2003-04 på 51,8 km/t.

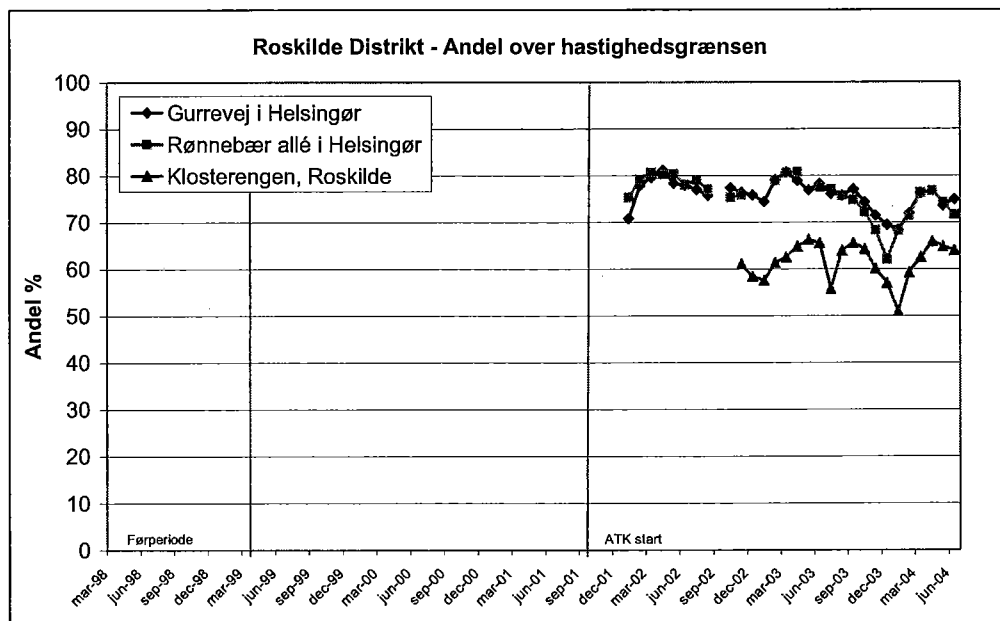


Figur 11.1 Udviklingen i gennemsnitshastighed 50 km/t byveje

Trafikmængden er i samme periode steget med 11% på Gurrevej og 7% på Rønnebær Allé. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca.2% fra 2002 til 2004.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 11.2 viser udviklingen i andelen af biler, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t, på de 3 veje i Roskilde distrikt.



Figur 11.2 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

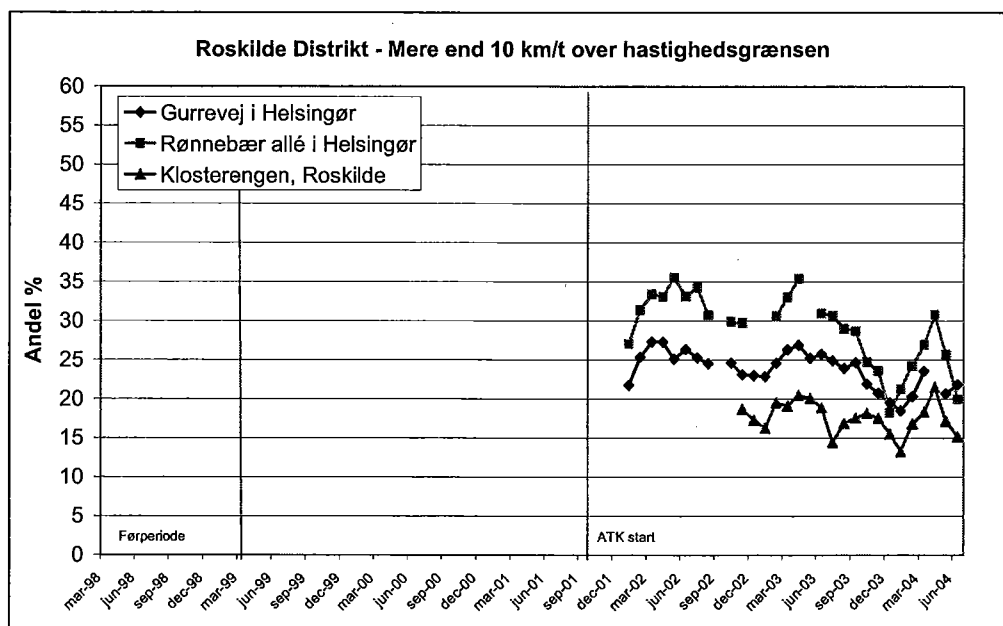
For de to veje, Gurrevej og Rønnebær Allé er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen, faldet med 4 procentpoint fra 78% i 2002 til 73% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen, på Rønnebær Allé faldet med 6 procentpoint og på Gurrevej med 4 procentpoint.

På Klosterengen var andelen af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen, på 61% i 2003-04.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 11.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t med mere end 10 km/t, på de 3 veje i Roskilde distrikt.



Figur 11.3 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

For de to veje, Gurrevej og Rønnebær Allé er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, faldet med 4 procentpoint fra 27% i 2002 til 23% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er der på Rønnebær Allé sket et fald på 7 procentpoint og på Gurrevej et fald på 3 procentpoint. Andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på de to veje i Helsingør, lå mellem 18% og 31% i 2003-04. På Klosterengen lå andelen i 2003-04 mellem 15 og 22%.

12. Resultater for København distrikt

Resultaterne er baseret på 5 målestationer på 50 km/t veje Jagtvej, Niels Juels Gade og Strandvejen i København, Ordrup Jagtvej i Gentofte og Søndre Fasanvej, Frederiksberg. Derudover er der 2 målestationer på 60 km/t veje, Bernstorffsvej i Gentofte og Husumvej i Brønshøj. I Københavns, Frederiksberg, Gentofte og Gladsaxe kommuner startede ATK-kontrollen for alvor 1. april 1999. I resten af København distrikt startede kontrollen 17. marts 2003.

Figureerne dækker perioden marts 1998 – juni 2004. Der har været en del udfald af målinger pga. tekniske fejl. Målingerne startede marts-september 1998. På Bernstorffsvej er der først målinger fra oktober 2000.

På Jagtvej og Strandvejen, begge i København er der foretaget hhv. 54 og 51 ATK kontroller i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. På Ordrup Jagtvej i Gentofte og Søndre Fasanvej, Frederiksberg er der foretaget hhv. 3 og 20 ATK kontroller, og på Bernstorffsvej i Gentofte og Husumvej i Brønshøj er der foretaget hhv. 35 og 1 ATK kontroller i samme periode. Der er ikke foretaget ATK kontrol på den sidste vej i distriktet.

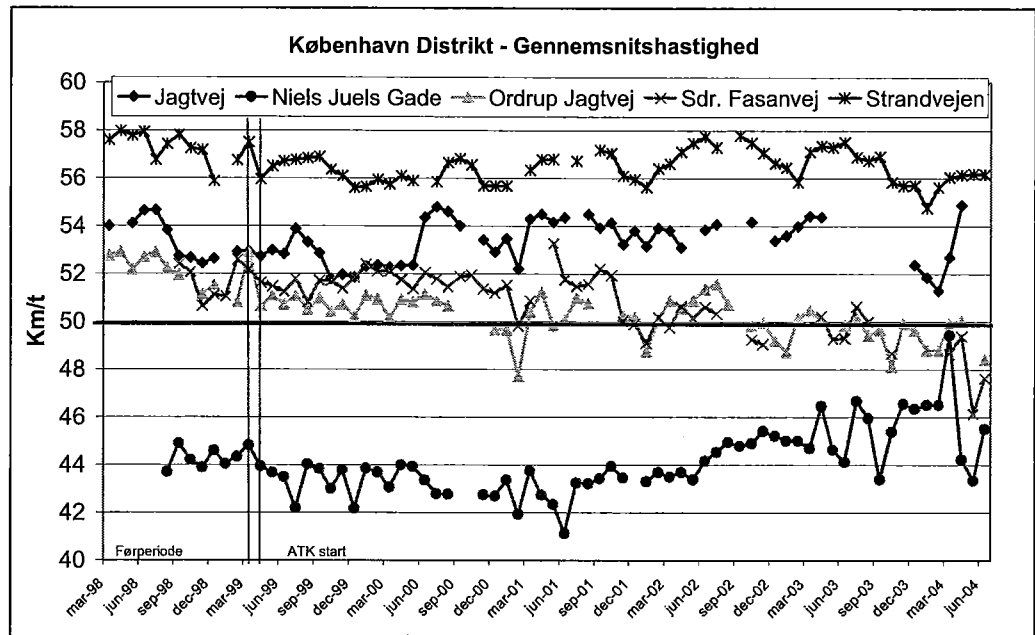
I det følgende præsenteres gennemsnitshastigheder, andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen og andel bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. Resultaterne er opgjort for hver målestation og som gennemsnit for hhv. førperioden 1998-99 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004. For Bernstorffsvej er resultatet opgjort som et gennemsnit for hhv. 2001 og for 12 måneders perioden juli 2003 – juni 2004.

Gennemsnitshastighed

Figur 12.1 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 5 veje Jagtvej, Niels Juels Gade og Strandvejen i København, Ordrup Jagtvej i Gentofte og Søndre Fasanvej, Frederiksberg med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Den samlede gennemsnitshastighed for de 5 veje med 50 km/t er i 2003-04 faldet med 1% (0,5 km/t) fra 52,0 km/t i førperioden 1998-99 til 51,5 km/t i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er gennemsnitshastigheden faldet mest på Søndre Fasanvej med 6% (3,4 km/t), derefter kommer Ordrup Jagtvej med 5% (2,9 km/t), Strandvejen med 2% (1,3 km/t) og Jagtvej med 1% (0,6 km/t). Faldet er signifikant på Sdr. Fasanvej, Ordrup Jagtvej og på Strandvejen, men ikke på Jagtvej.



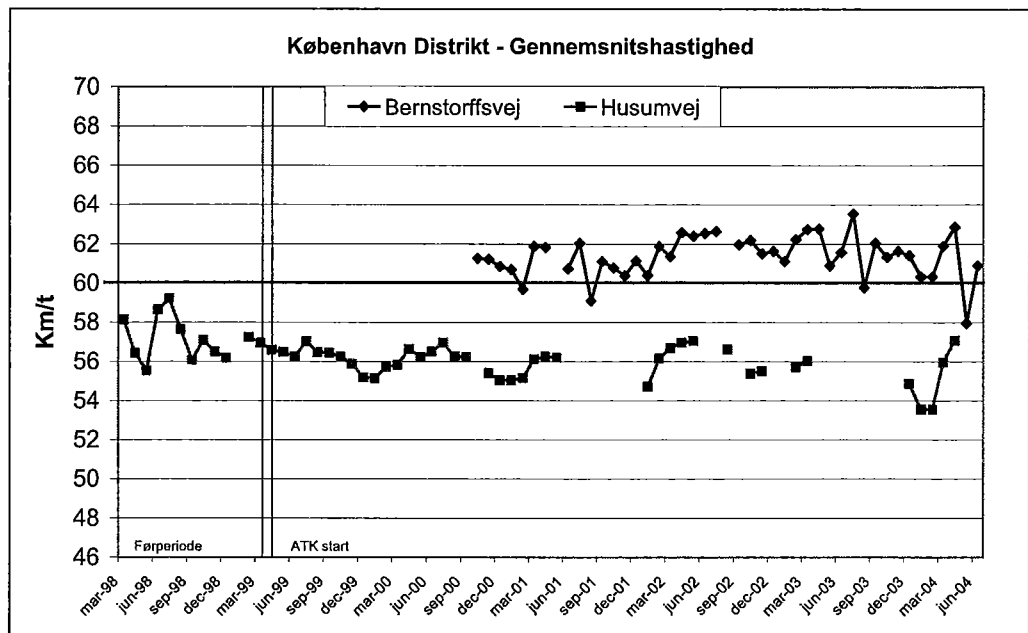
Figur 12.1 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 50 km/t byveje

På Niels Juels Gade er gennemsnitshastigheden steget med 4% (1,7 km/t). Gennemsnitshastigheden på Niels Juels Gade har i hele perioden ligget langt under hastighedsgrænsen på 50 km/t. Stigningen er signifikant på Niels Juels Gade.

Trafikmængden er i samme periode faldet med 40% på Niels Juels Gade, med 37% på Ordrup Jagtvej og med 44% på Sdr. Fasanvej. På Jagtvej og Strandvejen er trafikmængden faldet med hhv. 3 og 6%. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 8% fra 1998 til 2004.

Figur 12.2 viser udviklingen i gennemsnitshastigheden på de 2 veje Bernstorffsvej i Gentofte og Husumvej i Brønshøj med en hastighedsgrænse på 60 km/t.

På Husumvej faldt gennemsnitshastigheden med 4% (2,2 km/t). På Husumvej har gennemsnitshastigheden i hele perioden fra marts 1998 til juni 2004 ligget under hastighedsgrænsen på 60 km/t. Faldet på Husumvej er signifikant. På Bernstorffsvej var gennemsnitshastigheden faldet med 0,2 km/t fra 60,8 km/t 2001 til 61,1 km/t i 2003-04. Faldet er ikke signifikant.

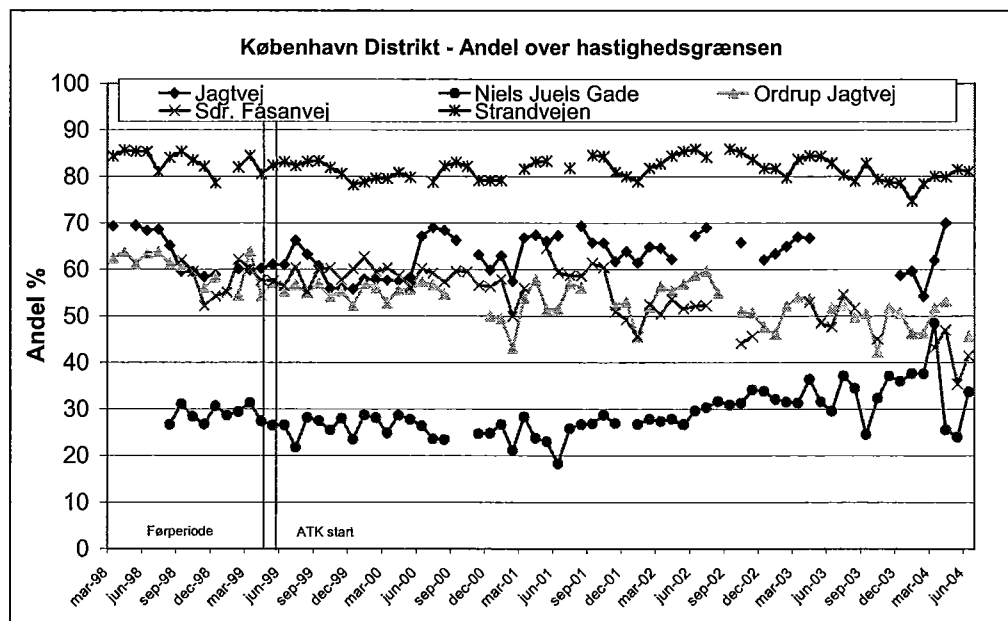


Figur 12.2 Udviklingen i gennemsnitshastigheden, 60 km/t byveje

Trafikmængden er steget med 1% på Husumvej fra 1998-99 til 2003-04 og faldet med 4% på Bernstorffsvej fra 2001 til 2003-04. I landet som helhed er trafikmængden steget med ca. 8% fra 1998 til 2004.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen

Figur 12.3 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t på de 5 veje i København distrikt.

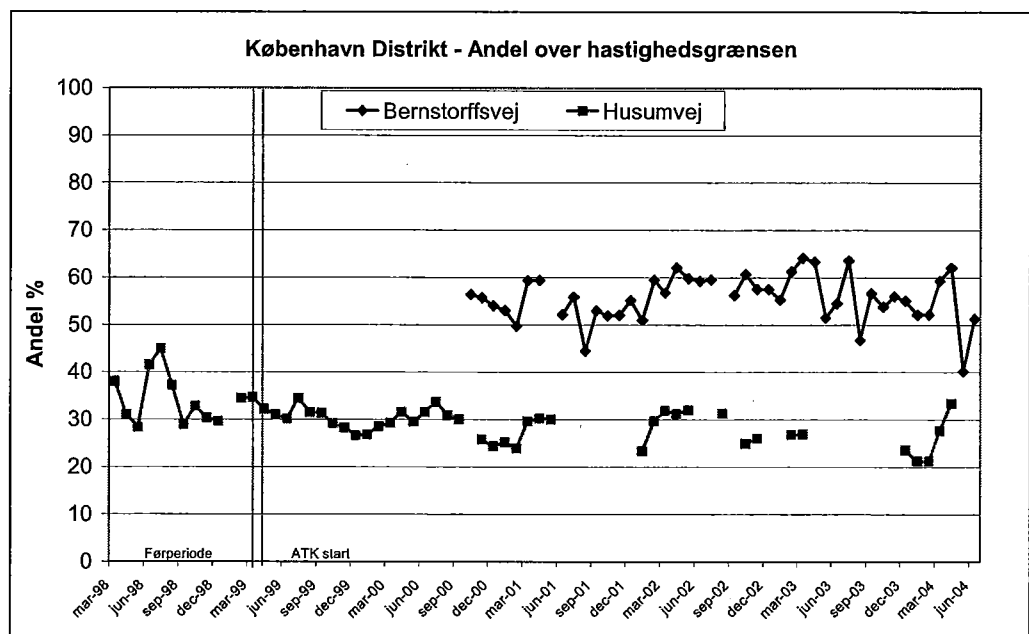


Figur 12.3 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 50 km/t byveje

For vejene med en hastighedsgrænse på 50 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t på de 5 veje, faldet med 3 procentpoint fra 61% i førperioden 1998-99 til 58% i 2003-04.

Det største fald er sket på Søndre Fasanvej med 14 procentpoint, derefter kommer Ordrup Jagtvej med 12 procentpoint, Strandvejen med 4 procentpoint og Jagtvej med 2 procentpoint. Der er sket en stigning på Niels Juels Gade på 6 procentpoint. På Niels Juels Gade var der færrest bilister, der overskred hastighedsgrænsen både i før og efterperioden.

Figur 12.4 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t på de 2 veje i København distrikt.

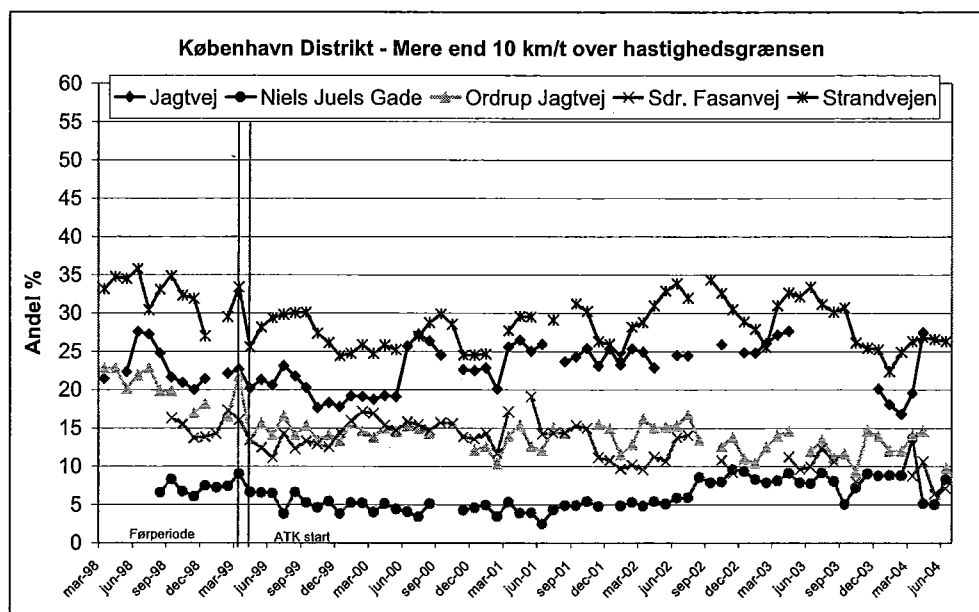


Figur 12.4 Overskridelse af hastighedsgrænsen, 60 km/t byveje

På Husumvej er andelen faldet med 9 procentpoint fra 1998-99 til 2003-04. På Bernstorffsvej er andelen faldet med 1 procentpoint fra 2001 til 2003-04.

Andel, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t

Figur 12.5 viser udviklingen i andelen af bilister, der overskred hastighedsgrænsen på 50 km/t med mere end 10 km/t på de 5 veje i København distrikt.

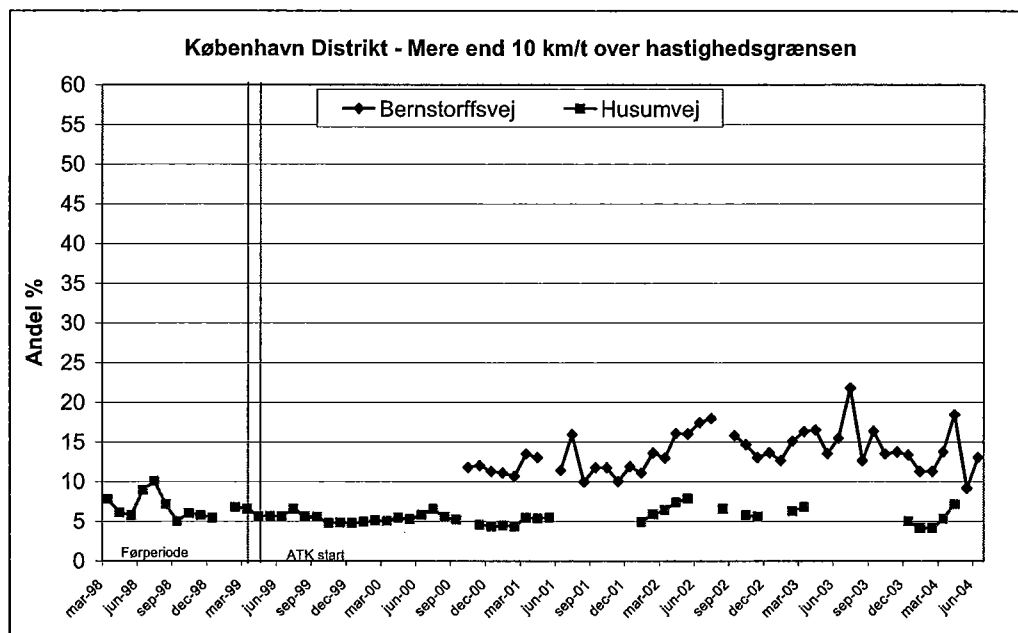


Figur 12.5 Overskridelse med mere end 10 km/t, 50 km/t byveje

For vejene med en hastighedsgrænse på 50 km/t er den samlede gennemsnitlige andel af de bilister, der overskred hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t på de 5 veje, faldet med 4 procentpoint fra 21% i førperioden 1998-99 til 17% i 2003-04.

Fordelt på de enkelte veje er der sket et fald på Ordrup Jagtvej på 8 procentpoint, på Strandvejen og Søndre Fasanvej på 6 procentpoint og på Jagtvej på 1 procentpoint. På Niels Juels Gade er der sket en mindre stigning på 1 procentpoint.

Figur 12.6 viser udviklingen i andelen af biler, der overskred hastighedsgrænsen på 60 km/t med mere end 10 km/t på de 2 veje i København distrikt.



Figur 12.6 Overskridelse med mere end 10 km/t, 60 km/t byveje

På Husumvej er andelen faldet med 2 procentpoint fra 1998-99 til 2003-04. På Bernstorffsvej er andelen steget med 2 procentpoint fra 2001-2003-04.

13. Konklusion

Dette statusnotat indeholder resultater fra hastighedsmålinger foretaget vha. spoler i kørebanen på 38 steder på kommuneveje fordelt over hele Danmark. Målingerne er foretaget i perioden 1. marts 1998 - 30. juni 2004.

Resultaterne viser, at gennemsnitshastigheden i 2003-04 ligger over hastighedsgrænsen på 50 km/t på 22 af 30 strækninger. Gennemsnitshastigheden i 2003-04 ligger over hastighedsgrænsen på 60 km/t på 3 af 7 strækninger. Der mangler data for 2003-04 for en strækning i Vejle, som lå over hastighedsgrænsen på 50 km/t i 2002. Der er et signifikant fald i gennemsnitshastigheden på 20 af de 37 strækninger og en signifikant stigning i gennemsnitshastigheden på 2 af de 37 strækninger.

Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen på 50 og 60 km/t veje, ligger mellem 33% og 73%. Andelen af bilister, der overskrider med mere end 10 km/t, ligger på mellem 7% og 28%.

En del af målestederne blev etableret allerede i 1998, dvs. inden forsøget startede. På disse steder er gennemsnitshastigheden faldet med 0,2 - 1,9 km/t på 50 km/t veje og med 0,5 - 3,6 km/t på 60 km/t veje. Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen, er faldet med 3 - 11 procentpoint på 50 km/t veje og med 1 - 11 procentpoint på 60 km/t veje.

Andelen af bilister, der overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t, er faldet med 4 - 8 procentpoint på 50 km/t veje og med 1-3 procentpoint på 60 km/t veje.

Bilag 1. Baggrundsmateriale

Aftale om ATK

Aftale om Finansloven for 2001 mellem regeringen (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre) og Centrum Demokraterne (6.2 Automatisk hastighedskontrol).

Aftale om Finansloven for 2001 mellem regeringen (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten. (9.6 Automatisk hastighedskontrol).

Rapporter

PhD-afhandling "New methods for assessing the impact of traffic safety countermeasures" af P. F. Christens, Dansk TransportForskning, 2003.

Automatisk trafikkontrol – Forsøg i Storkøbenhavn og på Fyn – Uheldsevaluering, VD Rapport nr. 270, 2003

Automatisk hastighedskontrol – Evaluering, VD Rapport nr. 210, 2000

Trafikantadfærd under skærpet politiovervågning, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rapport nr. 19, 1977

Et forsøg med skærpet politiovervågning på hovedvej A1, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rapport nr. 16, 1974

Notater

Revision af ATK-strækninger 2004. Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s 2004.

Automatisk Trafikkontrol – valg af strækninger. Lárus Ágústsson og Sofie Ottesen. Vejdirektoratet 2002.

Automatisk hastighedskontrol, Analyse af politiets målinger, Stig Hemdorff, Vejdirektoratet, Notat 79, 2000

Automatisk hastighedskontrol, Evaluering af effekt på hastigheden baseret på resultater fra Vejdirektoratets målestationer, Stig Hemdorff, Vejdirektoratet, Notat 78, 2000

Automatisk hastighedskontrol – Evaluering af sagsbehandling. Christian Hage, euman. Juli 2000

Automatisk hastighedskontrol – Evaluering af pilotprojekt – Københavns Polit, Rigspolitiet og Vejdirektoratet. Christian Hage SANT + *Bendix*. 1997

Automatisk hastighedskontrol og rødkørselskontrol, Projektgruppenotat, Trafikministeriet, 1995

Holdningsundersøgelser

ATK evaluering, evaluering af ATK – status efter den 4-årige indsats for ATK, september 2004

ATK evaluering, evaluering af kampagne for ATK i forbindelse med skolestart, august 2004

ATK evaluering, evaluering af kampagne for ATK ved vejarbejde, juni 2004
ATK evaluering, evaluering af kampagne med tv-spots som primær medie, november 2003
ATK evaluering, evaluering af kampagne for ATK i forbindelse med skolestart, august 2003
ATK evaluering, evaluering af kampagne for større accept af ATK med tv-spots som primær medie, april 2003
ATK evaluering, evaluering af kampagnen for indførelse af ATK i hele landet pr. 1. oktober 2002, maj 2002
ATK evaluering, evaluering af informationskampagnen for ATK i Århus politikreds, maj 2002.
ATK evaluering, ATK-kameraer i 7 lyskryds i Århus – ”Århus Smilets by/Appelsiin/Smil til kameraet”, april 2001

Statusnotater

Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. juli – 30. september 2004, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, oktober 2004.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. april – 30. juni 2004, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, august 2004.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. januar – 31. marts 2004, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, maj 2004.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. oktober – 31. december 2003, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, februar 2004.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder 2003, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, februar 2004.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. juli – 30. september 2003, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, oktober 2003.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. april – 30. juni 2003, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, august 2003.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. januar – 31. marts 2003, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, maj 2003.
Automatisk Trafikkontrol: Politiets kontrol af hastigheder i perioden 1. oktober 2002 – 31. december 2002, Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s, februar 2003.

Automatisk trafikkontrol. Udvikling i hastigheder på veje, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. For perioden 1. april 2002 – 31. marts 2003. Lárus

Ágústsson, Vejdirektoratet og Lis Myrup, Rambøll Nyvig a/s

Automatisk trafikkontrol: Udvikling i hastigheder på veje, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. For perioden 1. december 2001 – 31. december 2002,

Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet og Lis Myrup, Rambøll Nyvig a/s

Automatisk Trafikkontrol: Hastighedsmålinger i Svendborg og Odense politikredse på veje, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet 2002.

Automatisk Trafikkontrol: Hastighedsmålinger i København, Frederiksberg, Gentofte og Gladsaxe politikredse. Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet 2002.

Automatisk Trafikkontrol: Hastighedsmålinger i Holstebro og Ålborg politikredse. Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet 2002.

Artikler

”Status for Automatisk Trafikkontrol (ATK) generelt herunder effekter på landsplan”. Projektleder Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet. Vejforum 2004

”Hvad kan vejbestyrelserne bruge Automatisk Trafikkontrol (ATK) til, og hvad sker der med ATK i fremtiden?” Projektleder Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet, i samarbejde med Dorte Kristensen og Ruth Møgelvang, Holbæk Kommune. Vejforum 2004

”Optimér effekten – planlæg informationsindsatsen”. Ann-Sofie Højbjerg Jakobsen og Sofie Ottesen, AUC Trafikdage 2004.

”Automatisk Trafikkontrol - Kan bilisters hastighedsvalg påvirkes af skærpet politikontrol?” Artikel i Dansk Vejtidskrift af professor emeritus N.O. Jørgensen, 2004.

”Pengemaskine eller trafiksikkerhedsredskab? Erfaringer med landsdækkende Automatisk Trafikkontrol”. Vejforum 2003. Lárus Ágústsson, Lis Myrup og Sofie Ottesen.

”Automatisk hastighedskontrol”. Projektleder Lárus Ágústsson. Vejdirektoratet. Seminarium 12.-13. juni 2003. NVF. Utskott 52 og 53.

”Automatisk trafikkontrol”. Vejforum 2002. Lárus Ágústsson og Lis Myrup.

”Automatisk trafikkontrol - hvordan beregnes effekten”. Trafikdage 2002.

Lárus Ágústsson og Sofie Ottesen.

”Bilister positive overfor fartkontrol”. Rådet for Større Færdselssikkerhed. Artikel i ”Dansk Politi” sept. 2002.

”Hastighed på dagsorden - I Europa, i Danmark”. Projektleder Lárus Ágústsson og informationsmedarbejder Sofie Ottesen. Vejdirektoratet. Dansk Vejtidskrift nr 2. 2002.

”Landsdækkende automatisk trafikkontrol”. Foredrag på konferencen Vejforum. November 2001.

”The evaluation report “Automatisk hastighedskontrol” (Automatic speed enforcement), Lárus Ágústsson. Artikel i Nordic Road & Transport research, 3 2001

”Automatisk hastighedskontrol – Evaluering”. Lárus Ágústsson, Foredrag på Trafikdage 2000.

”Automatisk hastighedskontrol – Evaluering”. Projektleder Lárus Ágústsson. Vejdirektoratet. Trafikdage på Aalborg Universitet. 2000.

“Reducing car speed nation-wide – the effectiveness of mobile speed cameras in Denmark”. Lárus Ágústsson og Sofie Ottesen, Vejdirektoratet

Internet

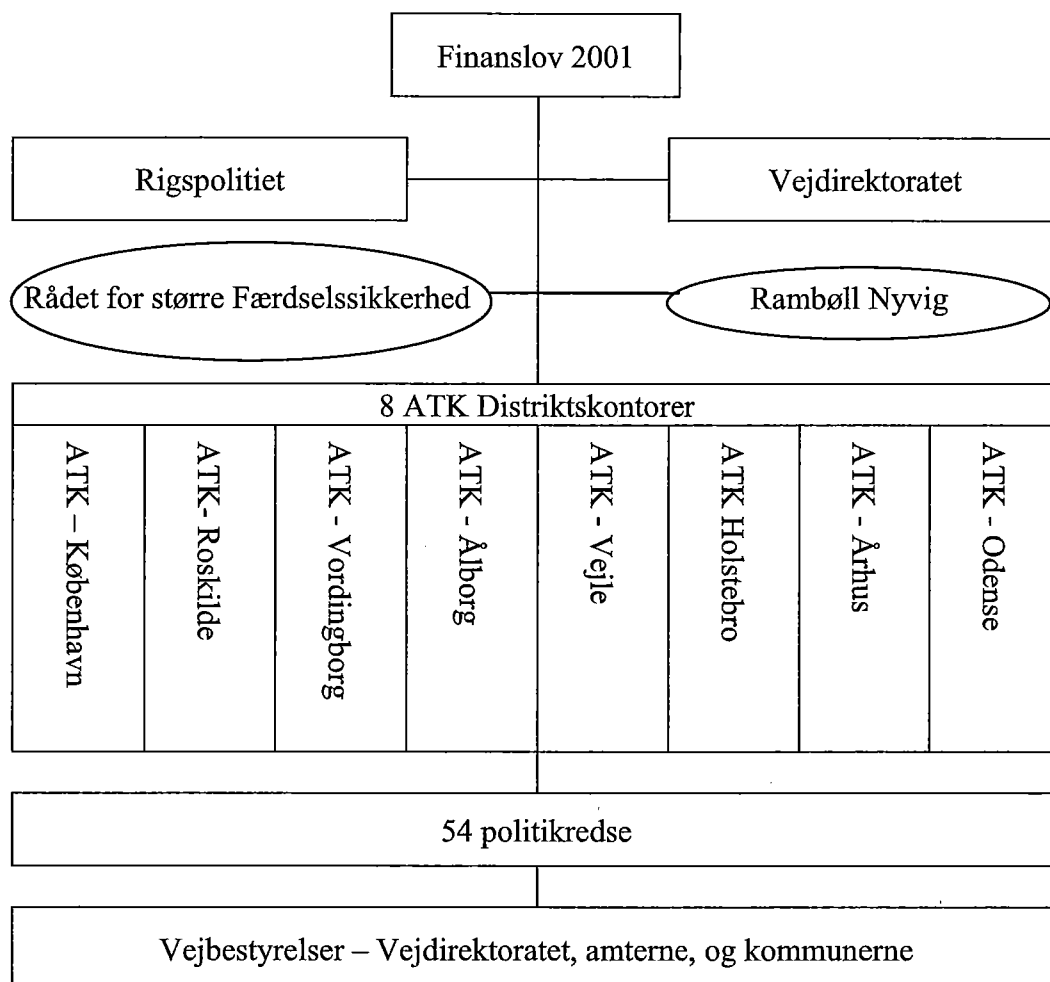
www.trafikken.dk/atk

www.politi.dk/atk

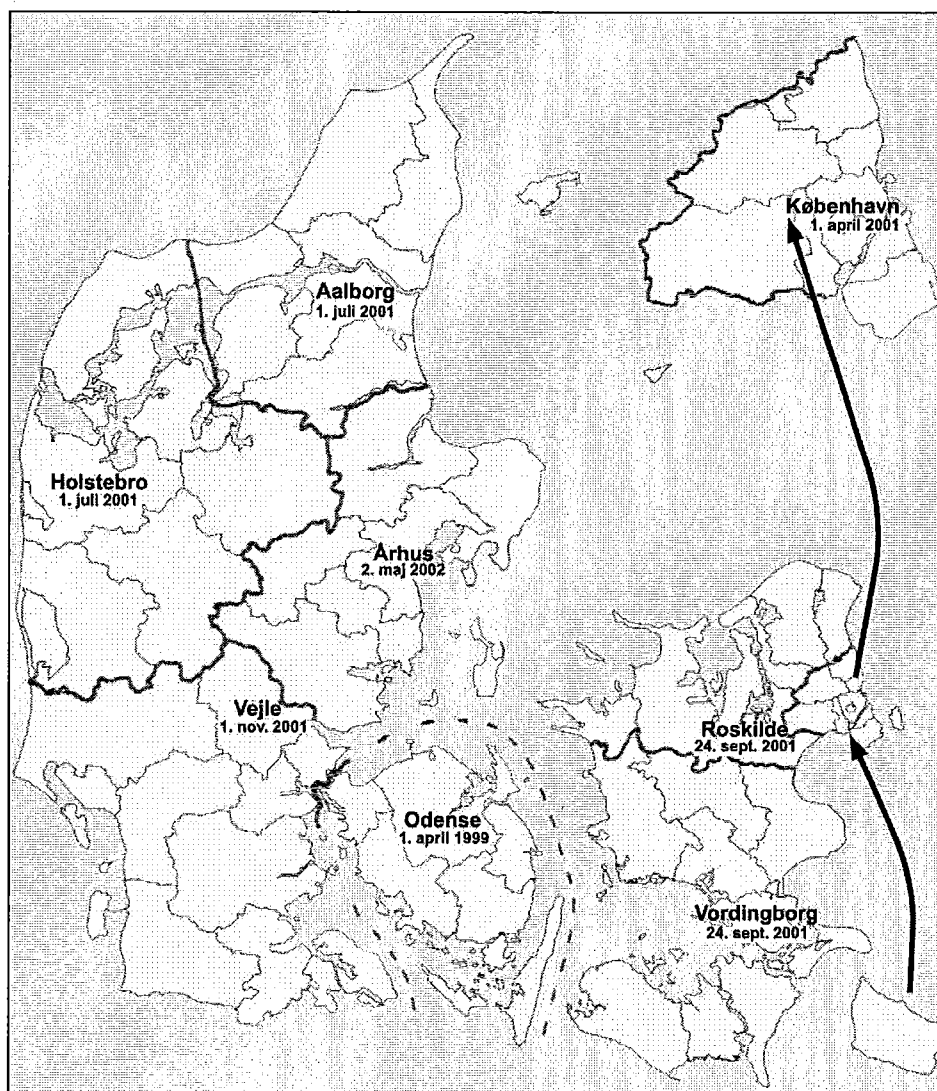
www.vejdirektoratet.dk

www.vejsektoren.dk/atk

Bilag 2. Organisationsdiagram



Bilag 3. Indførelse af ATK i Danmark



1. april 1999

Start i Københavns Politikreds (uden Christianshavn og Amager), Frederiksberg, og Gentofte politikredse og Gladsaxe Kommune, Odense by og Svendborg by samt udvalgte mindre byer i Odense og Svendborg politikredse.

1. juli 2001

Udvidet med hele Københavns og Gladsaxe politikredse, samt hele Odense og Svendborg politikredse samt start i Aalborg og Holstebro politikredse.

24. september 2001

Start i Roskilde og Vordingborg politikredse.

1. november 2001

Start i Vejle Politikreds.

2. maj 2002

Start i Århus Politikreds.

1. oktober 2002

Udvidet til hele landet bortset fra nedenævnte politikredse.

17. marts 2003

Udvidet med Lyngby, Hvidovre, Glostrup, Tårnby og Bornholms politikredse.

Indførelse i de enkelte ATK distrikter

Aalborg

- **Start 1. juli 2001** i Aalborg Politikreds.
- **Udvidet 1. oktober 2002** i Frederikshavn, Hjørring, Hobro og Løgstør politikredse.

Holstebro

- **Start 1. juli 2001** i Holstebro Politikreds.
- **Udvidet 1. oktober 2002** med Herning, Ringkøbing, Viborg, Skive og Thisted politikredse.

Århus

- **Start 2. maj 2002** i Århus Politikreds.
- **Udvidet 1. oktober 2002** med Horsens, Odder, Silkeborg, Randers og Grenaa politikredse.

Vejle

- **Start 1. november 2001** i Vejle Politikreds.
- **Udvidet 1. oktober 2002** med Sønderborg, Gråsten, Tønder, Haderslev, Ribe, Esbjerg, Varde, Fredericia og Kolding politikredse.

Odense

- **Start 1. april 1999** i Odense by og Svendborg by samt udvalgte mindre byer i Odense og Svendborg politikredse.
- **Udvidet 1. juli 2001** med hele Odense og Svendborg politikredse.
- **Udvidet 1. oktober 2002** med Nyborg, Assens og Middelfart politikredse.

Vordingborg

- **Start 24. september 2001** i Vordingborg politikreds.
- **Udvidet 1. oktober 2002** med Køge, Ringsted, Slagelse, Næstved, Nykøbing F og Nakskov politikredse.

Roskilde

- **Start 24. september 2001** i Roskilde Politikreds.
- **Udvidet 1. oktober 2002** med Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Holbæk og Kalundborg politikredse.

København

- **Start 1. april 1999** i Københavns Politikreds (uden Christianshavn og Amager), Frederiksberg og Gentofte politikredse samt Gladsaxe Kommune.
- **Udvidet 1. juli 2001** i hele Københavns og Gladsaxe politikredse.
- **Udvidet 17. marts 2003** med Lyngby, Hvidovre, Glostrup, Tårnby og Bornholms politikredse.

Bilag 4. Målestationer

Resultater fra følgende målestationer danner baggrund for notatet:

I Aalborg Distrikt er der 2 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Nyhavnsgade i Aalborg,
- Østergade i Aalborg,

I Aalborg Distrikt er der desuden en målestation placeret på en vej med hastighedsgrænse på 60 km/t i den ene retning og 70 km/t i den anden retning:

- Humlebakken i Aalborg,

I Holstebro Distrikt er der 2 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Herningvej i Holstebro
- Viborgvej i Holstebro.

I Århus Distrikt er der 2 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Langelandsgade i Århus
- Viborgvej i Århus

I Århus Distrikt er der desuden 2 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 60 km/t:

- Skanderborgvej i Århus
- Grenåvej i Århus.

I Vejle Distrikt er der 5 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Storerger i Vejle,
- Vindinggård Ringvej i Vejle,
- Søndre Landevej i Sønderborg,
- Parkvej i Esbjerg,
- Strandby Kirkevej i Esbjerg

I Odense Distrikt er der 7 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Assensvej i Ringe,
- Wandallsvej i Svendborg,
- Mølmarksvej i Svendborg
- Tallerupvej i Tommerup Stationsby
- Kochsgade i Odense
- Læssøegade i Odense
- Vestergade i Nyborg.

I Odense Distrikt er der desuden 2 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 60 km/t:

- Rismarksvej i Odense,
- Sdr. Boulevard i Odense

I Vordingborg Distrikt er der 5 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Færggårdsvej i Vordingborg,
- Marienbjergvej i Vordingborg,
- Engboulevarden i Nykøbing F,
- Gåbensevej i Nykøbing F,
- Køgevej i Ringsted.

I Vordingborg Distrikt er der 5 målestationer etableret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Færggårdsvej i Vordingborg,
- Marienbjergvej i Vordingborg,
- Engboulevarden i Nykøbing F,
- Gåbensevej i Nykøbing F,
- Køgevej i Ringsted.

I København Distrikt er der 5 målestationer placeret på veje med hastighedsgrænse på 50 km/t:

- Jagtvej i København,
- Niels Juels Gade i København,
- Strandvejen i København.
- Ordrup Jagtvej i Gentofte,
- Søndre Fasanvej på Frederiksberg,

I København Distrikt er der desuden 2 målestationer placeret på veje med hastighedsgrænse på 60 km/t:

- Bernstorffsvej i Gentofte,
- Husumvej i Brønshøj.



Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 3341 3333
Telefax 3315 6335

Vejdirektoratet
Elisagårdsvej 5
Postboks 235
4000 Roskilde
Telefon 4630 7000
Telefax 4630 7105

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds Vej 11
Postboks 529
8660 Skanderborg
Telefon 8993 2200
Telefax 8652 2013

vd@vd.dk
www.vejdirektoratet.dk

SJ20120914131325925

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:13:25
Dokumentnr.: 534865
Titel: ATK_EVA_presse og internet_1_20041217
Dokumenttype: I
Dokumentdato: 14-08-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdsejskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

Datoer:

Erindringer:

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:13:36
Dokumentnr.: 534866
Titel: ATK_EVA_kontrol_2_20041217
Dokumenttype: I
Dokumentdato: 14-08-2012
Kontor/enhed: 951FÆR, Færdselskontoret
Sagsmedarb.: Michael de Thurah, 951MDT
Indblik:
Versionsnr.: 1
Reg.dato: 10-09-2012
Registreret af: 951MDT - Michael de Thurah, 951MDT

Emneord:

Tekst:

Modtagere:

Oplysninger:

Datoer:

Erindringer: