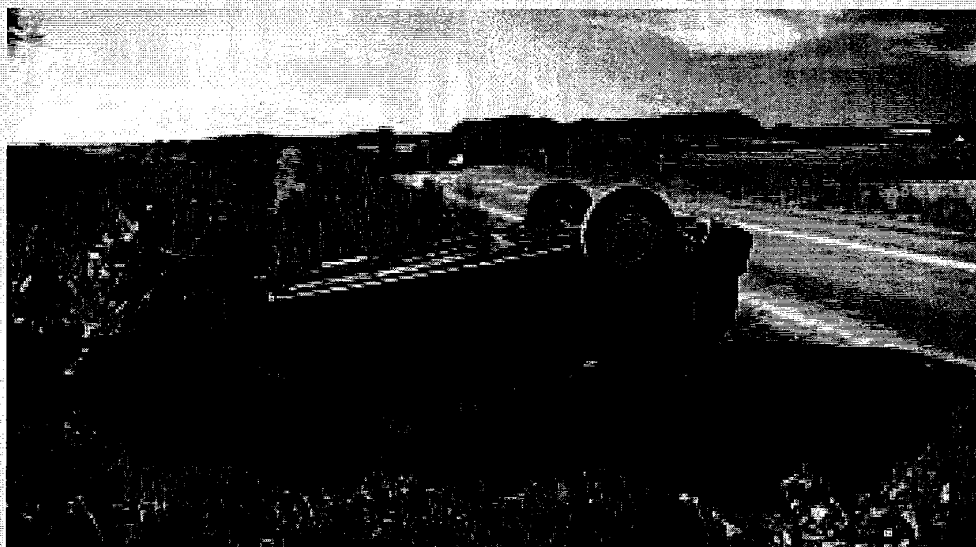




Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Presse og Internet



Notat 102
2004

Rambøll Nyvig as

 **Vejdirektoratet**

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 Presse og Internet Notat 102
Dato	December 2004
Forfatter	Pernille Jansen og Ann- Sofie Højbjerg Jakobsen, Rambøll Nyvig a/s
Projektleder	Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet
Foto	Christoffer Askman
Montage	Rambøll Nyvig a/s
Tryk	Kun elektronisk
Udgiver	Vejdirektoratet Niels Juels Gade 13 Postboks 9018 1022 København K
Copyright	Vejdirektoratet
ISSN	1600-5775
ISBN	87-7923-789-4



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Presse og Internet

Notat 102
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 trafik-sikkerhed 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, landevejsstrækninger 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 gennemsnitsha-

stigheden 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
1. Indledning.....	6
2. Presseindsatsen 2001-2004	7
Mål med presseindsatsen	7
Målgruppe.....	7
Problemfelt.....	7
Pressestrategi 2001-2003: Kendskab og implementering.....	8
Resultater	8
Pressestrategi 2003-2005: Forankring og accept	9
Resultater	11
3. Internetindsatsen	14
Målsætning.....	14
Problemfelt.....	15
Internetinformation 2001-2003	16
Internetinformation 2003-2005	16
Resultater	19
4. Konklusion.....	20
Presse	20
Internet.....	20
Bilag 1. Baggrundsmateriale	22
Aftale om ATK	22
Rapporter.....	22
Notater.....	22
Holdningsundersøgelser.....	22
Statusnotater.....	23
Artikler.....	24
Internet	25
Bilag 2. Organisationsdiagram.....	26
Bilag 3. Indførelse af ATK i Danmark.....	27

1. Indledning

Automatisk Trafikkontrol (ATK) 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 notat evaluerer Presse- og Internetindsatsen. Indsatsen falder i to dele – 2001-2003: Kendskab og implementering, 2003-2005: Forankring og accept.

2. Presseindsatsen 2001-2004

Mål med presseindsatsen

Det overordnede mål for pressearbejdet er gennem bedre information om projektet at optimere den trafiksikkerhedsmæssige effekt af ATK. Pressearbejdet skal skabe troværdighed om projektet og påvirke de bilister, der kører bil minimum 1-2 gang om måneden, til at overholde hastighedsgrænsen.

Målgruppe

Den primære målgruppe for pressearbejdet er bilisterne. De kan nås gennem pressen, derfor er journalisterne en afgørende samarbejdspartner.

Problemfelt

Lige fra projektets start har pressen vist stor interesse for ATK, og projektet bliver derfor løbende omtalt i både lokale og landsdækkende medier. Pressen er ikke en kommunikationskanal, man bare kan vælge til eller fra. Journalisterne vælger de historier, som de mener opfylder nyhedskriterierne, og af samme grund har presseomtale meget høj troværdighed. Derved bliver pressen en afgørende kommunikationskanal.

Pressearbejdet kræver opsøgende aktivitet for at undgå passiv, defensiv kommunikation, hvor projektets parter ikke har mulighed for at sætte en dagsorden eller komme med budskaber, der kan styrke projektet. Det kræver, at man er opmærksom på journalisternes arbejdsvilkår, prioriterer pressearbejdet og målretter indsatsen.

I pressen kan både truslen om bøde ved hastighedsoverskridelser og løftet om bedre trafiksikkerhed formidles. Samtidig kan man gå mere i dybden med de lokale trafiksikkerhedsvinkler og årsagerne til kontrollen mv. Derved kan pressen medvirke til at påvirke bilisternes holdninger og adfærd.

Samtidig er det vigtigt, at alle projektets parter, dvs. Vejdirektoratet, Rigspolitiet, ATK-distrikterne og Rådet for Større Færdselssikkerhed, fastholder en samstemmende og vedholdende linie, når de udtaler sig til pressen. Gentagelser af budskaber er næsten altid nødvendigt - og konkrete og handlingsanvisende budskaber er lettest at forholde sig til.

Kritisk presseomtale har både positive og negative konsekvenser: Det medvirker til at tage evt. problemer ved kontrollen op, evaluere og tilpasse indsatsen. Men det er ikke altid lykket at imødegå fejlinformering og ubegrundet kritik i pressen. Ubegrundet kritik kan have indflydelse på kontrollens trafiksikkerhedsmæssige effekt, idet manglende accept af kontrollen og dens årsager ikke får bilisterne til at sætte hastigheden ned.

Pressestrategi 2001-2003: Kendskab og implementering

I de første to år af projektet var en primær informationsopgave at udbrede kendskabet til kontrollen både i vejsektoren og i befolkningen som helhed. Det første halvår af 2001 koncentreredes indsatsen om at orientere vejmyndigheder i amter og kommuner om ATK, men i forbindelse med indførslen af kontrollen i ATK-distrikt Aalborg og Holstebro 1. juli 2001 begyndte også den eksterne presseaktivitet.

Fokus for indsatsen 2001-2003 var at afmystificere kontrollen og skabe opbakning til ATK som et troværdigt redskab til bedre trafikssikkerhed. Befolkningens holdning overfor ATK var i begyndelsen præget af skepsis og utryghed.

Mangel på viden om ATK

Holdningsundersøgelser fra de første par år viste, at modstanden mod ATK hang sammen med manglende viden om, hvordan og på hvilke strækninger kontrollen foregik. Der blev derfor udsendt pressemeddelelser og afholdt pressemøder i målevognene, hver gang kontrolområdet blev udvidet³, så journalister og fotografer havde mulighed for at se, hvordan udstyret virkede og kunne formidle dette til den primære målgruppe: Bilisterne.

Centralt og lokalt pressearbejde

Pressearbejdet blev primært udført af projektets centrale parter, Rigspolitiet, Vejdirektoratet og Rådet for Større Færdselssikkerhed, der stod for udsendelsen af pressemeddelelser, presseforberedende materiale og besvarelse af pressehenvendelser. De lokale distriktskontorer fik i perioden en stigende del af pressearbejdet. Ved implementeringen af kontrollen og ved kampagner fik ATK-distrikterne tilsendt baggrundsmateriale som forslag til pressemeddelelser, faktaark, spørgsmål og svar mv. Formålet var at støtte det lokale pressearbejde og skabe en fælles linie i informationen om ATK.

Resultater

Stort kendskab til ATK

Udvidelsen af kontrollen samt ATK-kampagnerne affødte mange lokale artikler, og en del af dem beskæftigede sig med udstyret og blev ledsaget af billeder af målevognen, kameraet og politimanden, der demonstrerede bilens udstyr. Medieomtalen gjorde kontrollen meget synlig: Målet var, at 90 % skulle kende til kontrollen i 2003. Det mål blev allerede nået i efteråret 2002, da 94 % havde bemærket, at kontrollen var indført. Trods pressens store interesse

³ Se bilag 3 for dato og årstal for indførsel af ATK i de 8 distrikter.

for projektet var det i flere artikler lidt uklart, hvem der udpeger strækninger, og særligt hvad udvælgelseskriterierne er.

ATK er i høj grad afhængig af presseomtalen. Således var en periode med negativ presseomtale i efteråret 2002 sandsynligvis en vigtig årsag til, at opbakningen til kontrollen faldt fra 69 % til 64 %. Faldet kom efter en længere tids stigning i accepten af kontrollen.⁴

Temaer i de landsdækkende medier

Lige fra projektets start har de landsdækkende medier været overvejende kritiske overfor ATK. Der er jævnlige i perioden blevet bragt artikler om kontrollen, der anlagde en negativ vinkel. Artiklerne blev gengivet i forskellig form i de lokale aviser. Derudover var der en del kritiske læserbreve. Typiske temaer for artiklerne og læserbrevene var:

- 1) Indsigelser af teknisk karakter
- 2) Trafiksikkerhed (fx farten dræber ikke, manuel kontrol virker bedre)
- 3) Pengemaskine (målevognene holder de forkerte steder)
- 4) Overvågning
- 5) Nogle politifolks private modvilje mod ATK.

Når Vejdirektoratet, Rigspolitiet og Rådet for Større Færdselssikkerhed blev bedt om at kommentere kritikken, forsøgte de at imødegå med argumenter som:

- 1) Udstyret er afprøvet og fungerer
- 2) ATK er et effektivt middel til bedre trafiksikkerhed
- 3) Politiet kontrollerer kun på de strækninger, hvor det har vist sig at være nødvendigt pga. mange ulykker
- 4) Der bliver kun taget et foto, hvis bilisterne overskrider hastighedsgrænsen
- 5) Enkelte politifolks private modvilje siger ikke noget om ATK's berettigelse og effekt.

Det defensive pressearbejde var ikke nok til at vende den overvejende negative stemning i de landsdækkende medier. I modsætning hertil var de lokale medier generelt positive og interesserede i kontrollen.

Pressestrategi 2003-2005: Forankring og accept

De sidste politikredse i ATK-distrikt København indførte kontrollen 17. marts 2003, og hermed var landsdækkende ATK etableret. Indførelsen af ATK havde ikke længere nyhedens interesse, og interessen for trafiksikkerhedsbudska-

⁴ Se notat 103. **Kampagner og holdningsundersøgelser** for flere resultater.

ber var lille. For at forankre projektet og skabe et mere troværdigt grundlag for adfærdsændringen blev en ny strategi iværksat⁵.

At gøre ATK lokal

Den nye strategi betød for pressearbejdet en målsætning om at bygge videre på lokalpressens positive interesse for ATK. For de fleste bilister er det meget lettere at forstå, at der skal være kontrol på skolevejen i ens lokalområde, end at der skal være kontrol over hele landet. Ved at sætte fokus på den sikkerhed og tryghed ATK kunne skabe i de enkelte lokalområder, kunne grundlaget for holdnings- og adfærdsændringen styrkes. Derfor skulle pressearbejdet i ATK-distrikterne gøres mere offensivt og fokuseret mod at støtte projektets mål: Overholdelse af hastighedsgrænsen.

Nyt budskab: "Overhold hastighedsgrænsen"

Det stod klart, at for at skabe en ændring i holdningen til hastighedsoverskridelser måtte projektet gå bort fra abstrakte budskaber som "farten dræber" og helt konkret formidle, hvorfor det er nødvendigt at overholde hastighedsgrænsen. "Overhold hastighedsgrænsen" blev således fra 2003 ATK-projektets overordnede budskab. Budskabet blev formidlet i kampagnerne, og pressearbejdet skulle levere argumenterne for handlingsanvisningen.

Pressearbejdet blev særligt vigtigt i forbindelse med kampagner, der nu blev tilrettelagt, så de var knyttet til de fem kriterier – fx en kampagne om ATK ved ulykkesbelastede strækninger, en skolevejskampagne og en vejarbejds-kampagne. Lederne af ATK-distrikterne har det bedste kendskab til lokalområdet og kan derfor formidle budskabet i lokalpressen, så borgerne opfatter kontrollen som mere nærværende, konkret og meningsfuld i stedet for et udtryk for et formynderisk og kontrollerende statsapparat. På den måde kunne vi få det optimale ud af informationsarbejdets præventive effekt.

Central rådgivning, lokalt offensivt pressearbejde

Skiftet fra en central til en lokal informationsindsats gjorde det samtidig muligt at forankre projektet og forberede politiet på at overtage hele informations- og presseindsatsen efter 2004. Den nye strategi betød, at det centrale rådgivningsarbejde nu primært sigtede mod at ruste ATK-distrikskontorlederne til selv at lave offensivt pressearbejde⁶.

⁵ Læs mere om strategien i artiklen "Optimér effekten – planlæg informationsindsatsen" af Ann-Sofie Højbjerg Jakobsen og Sofie Ottesen, AUC Trafikdage 2004. Strategiens andre aspekter uddybes i notat 99. Rådgivning, organisering og baggrund.

⁶ Se notat 99. Rådgivning, organisering og baggrund

Implementeringen af den nye strategi bestod primært i at styrke ATK-distriktskontorledernes kompetencer ved pressekontakt. Det skete ved følgende tiltag:

- Seminarer med øvelser i at opsøge pressekontakt, formidle konkrete, lokale historier, svare på kritik mv.
- Presseforberedende materiale, fx faktaark og kritiske spørgsmål-svar ark, i forbindelse med kampagner og andre særlige indsatser til støtte for distrikternes pressearbejde
- Presseresuméer og artikelsamlinger, der løbende fulgte tendenserne i pressens holdning til ATK
- Intern evaluering af distrikternes pressearbejde
- Presseguide
- I efteråret 2004 blev der udviklet et internetbaseret grafisk værktøj – ”Vejtegnen” – der kan bruges til at illustrere vejstrækninger, hvor der kontrolleres med ATK
- ATK-håndbog, der samler alle erfaringerne med pressearbejdet til distrikterne til brug for det videre pressearbejde

Resultater

Fokus på lokalområdet giver god opbakning

Ved hjælp af den ny strategi er det i 2003-2004 lykket at styrke og målrette politiets lokale informationsindsats: Med meget få undtagelser er alle lokalartikler positive overfor kontrollen, ligesom pressen ikke længere nøjes med at trykke små notitser om kontrollen, men ofte uddyber med interview og baggrundsstof - hyppigst om de fem kriterier. Desuden tager flere og flere artikler fat i ATK's betydning for trafikikkerheden.

Den samlede indsats har medvirket til en større accept af ATK. Således mente 78 % i september 2004, at ATK i lokalområderne er en god eller meget god idé, mens opbakningen til ATK generelt er 73 %. Tallene afspejler, at strategien med at satse på at gøre kontrollen konkret, lokal og nærværende har været en succes.

Landsdækkende presse versus lokal presse

Der har været en tendens til, at lokalpressen har fokuseret på nyhedskriterier som aktualitet og identifikation, og de landsdækkende medier har fokuseret på nyhedskriterier som konflikt og sensation. Kritiske artikler optræder fortsat i de landsdækkende medier, dog langt fra så hyppigt som før og oftest i form af læserbreve eller ”skandalehistorier” med kort levetid. Et eksempel på en sådan skandalehistorie er historien om, at ATK gør bilisterne så fikseret på farten, at de kigger på speedometeret i stedet for på vejen (fra foråret 2004).

Det understreger strategien med at fokusere på lokalpressen, for den er mere interesseret i projektet, og dermed påvirkelig overfor ATK's trafikssikkerhedsmæssige kvaliteter.

Både overvågnings- og pengemaskinetemaet er stort set forsvundet fra spalterne, hvilket en holdningsundersøgelse fra sept. 2004 afspejler: Kun 1 % af de adspurgte bilister mener, at ATK er overvågning, mens 9 % udelukkende mener, at ATK er penge i bødekassen⁷.

Presseindsatsen under kampagner

I 2003-2005 har kampagner om ATK fokuseret enkeltvist på tre af de fem kriterier for valg af strækninger til ATK: Skoleveje, vejarbejde og ulykkesbelastede veje. Det har været et mål at knytte kampagner og ATK-distrikternes pressearbejde tæt sammen. Det er i stigende grad lykket.

Amter og kommuners skolevejskampagner får altid positiv omtale i både de landsdækkende og lokale medier, og det billede har også tegnet sig ved de to ATK-kampagner på skoleveje, der har kørt i 2003/2004. Især ved kampagnen i 2004 var der mange lokale ATK-historier. Til gengæld har det været sværere at fange pressens interesse ved kampagnen om de ulykkesbelastede strækninger i 2003. Det skyldes, at det er sværere konkret at formidle faren ved hastighedsoverskridelser på veje, der ikke umiddelbart ser ud til at være farlige end på skoleveje med mange børn. Erfaringer har vist, at pressens interesse bedst vækkes, når ATK-kampagnerne gøres nærværende og lokale – fx ved at fortælle en konkret ulykkesbelastet stræknings historie.⁸

Kampagnen om ATK ved vejarbejde i 2004 viste positiv interesse for budskabet. Til forskel for tendensen i øvrigt så blev vejarbejdskampagnen hyppigere omtalt i de landsdækkende end i de lokale medier.

Distrikternes pressearbejde under kampagnerne er løbende evalueret ved rundringninger til distriktskontorlederne og på ATK-seminarerne.⁹ Rundringninger efter henholdsvis kampagnen på ulykkesbelastede strækninger i efteråret 2003 og sommerens vejarbejds- og skolevejskampagnerne i 2004 viser, at presseindsatsen på bare tre kvart år har ændret sig fra at være forholdsvis defensiv til at være en del mere offensiv. Således melder alle distrikterne, at de er positive overfor pressearbejdet, og over halvdelen af distrikterne har under kampagnerne i 2004 selv taget kontakt til pressen.

⁷ Se notat 103. **Kampagner og holdningsundersøgelser.**

⁸ I okt. 2004 blev internetværktøjet "Vejtegneren" udviklet for at afhjælpe det problem.

⁹ Flere oplysninger om ATK-seminarerne findes i notat 99. **Rådgivning, organisering og baggrund.**

Offensivt pressearbejde kræver videreuddannelse og samarbejde

Erfaringerne har vist, at det er afgørende for ATK-projektet, at det har en høj grad af troværdighed. Det har derfor haft høj prioritet og givet god effekt at videreudanne og informere de presseansvarlige distriktsledere om ATK's trafikikkerhedsmæssige kvaliteter, så de på en troværdig og velovervejet måde har kunnet informere om projektet både internt i politiet og eksternt til pressen. Det er dels sket via det netværk af journalister, ATK-distrikterne efterhånden har opbygget, dels via offensivt pressearbejde under kampagner og andre særlige tiltag.

Data til pressen - ja tak

Det har vist sig, at journalister både fra de landsdækkende og den lokale presse er meget interesseret i tal for hastighedsoverskridelserne osv. fra de enkelte kontroller i lokalområder, og når der kører kampagner. Data er blevet samlet i statusnotater offentliggjort på Internettet eller i faktaark til distriktskontorerne. Journalisterne har brugt tallene til at underbygge budskabet i deres artikler. På den måde har data medvirket til at gøre kontrollen relevant, nærværende og acceptabel for borgerne i de enkelte lokalområder.

3. Internetindsatsen

Internetinformation om Automatisk Trafikkontrol har været brugt til at støtte op om de øvrige informationsaktiviteter, og indsatsen fordeler sig på fire hovedområder: Løbende information til borgerne, presseservice, kampagne og rådgivning. De tre første dele af internetindsatsen bliver behandlet i dette notat. For internetindsatsen i forbindelse med rådgivning se notat 1. Rådgivning, organisering og baggrund.

Internetinformationen om Automatisk Trafikkontrol har fordelt sig på tre portaler: www.trafikken.dk/atk, www.vejsektoren.dk/atk og www.politi.dk.

Historik

Det første internetsted om Automatisk Trafikkontrol blev etableret i 1999 i forbindelse med, at kontrollen blev udvidet til også at gælde i Svendborg, Frederiksberg, Gentofte og Gladsaxe Politikredse – udover København og Odense, som var med i pilotprojektet 1997-1999. Netstedet hed www.fartkontrol.dk og omfattede information om Automatisk Trafikkontrol og Rødkørsel og blev bestyret af Rådet for Større Færdselsikkerhed. I forbindelse med opstarten af landsdækkende ATK i juli 2001 blev det besluttet at nedlægge www.fartkontrol.dk og at etablere to nye knudepunkter om Automatisk Trafikkontrol på henholdsvis www.trafikken.dk - Vejdirektoratets portal til trafikanter - og www.vejsektoren.dk - den nystartede portal til vejsektoren.

I januar 2003 blev det besluttet at gøre de to knudepunkter mere målrettede og brugervenlige, og de blev derfor omfattende revideret i foråret 2003. Fra 1. januar 2003 blev det desuden bestemt, at politiet på www.politi.dk skulle oplyse, hvor de foretager kontrol - den såkaldte internetskiltning. Derfor blev der også oprettet et knudepunkt om Automatisk Trafikkontrol på www.politi.dk.

Fra 1. januar 2005 vil materialet fra www.trafikken.dk/atk blive overført til www.politi.dk, som fremover vil have det overordnede ansvar for internetinformationen. Trafikanter vil fortsat have mulighed for at finde svar på de mest almindelige spørgsmål om kontrollen på www.trafikken.dk/atk, lige som vejsektoren fortsat vil kunne finde information om kontrollen på www.vejsektoren.dk.

Målsætning

Det overordnede mål med internetinformationen har gennem hele projektet været at skabe accept af kontrollen og at påvirke til adfærdsændring gennem en troværdig og aktuel kommunikation. Et opdateret og aktuelt netsted med relevante informationer er med til at skabe troværdighed om kontrollen og projektet.

Internetinformationen har skullet støtte op om de øvrige informationsaktiviteter, særligt kampagne- og presseinformation. Internetinformationen har derfor indgået som en del af den overordnede og centrale informations-, kampagne- og pressestrategi.

Et helt konkret mål med internetindsatsen har yderligere været at lette sagsbehandlingen for projektets parter. Ved at samle relevant og målrettet information om kontrollen på www.trafikken.dk/atk har projektets parter haft mulighed for at henvise journalister og borgere hertil.

Problemfelt

Forudsætninger

De to netsteder, www.politi.dk og www.trafikken.dk/atk har skabt en risiko for, at der ikke er en ensartet og samstemmende information om Automatisk Trafikkontrol. Det kan skabe forvirring hos brugerne, at de kan søge informationer om kontrollen på både www.trafikken.dk/atk og på www.politi.dk.

Der har desuden været et modsætningsforhold mellem den information, brugerne opsøgte på www.trafikken.dk/atk, og den information projektets parter gerne ville formidle: En stor gruppe af brugere ønsker oplysninger om, hvor de konkrete strækninger findes, og projektets parter vil gerne formidle den trafikikkerhedsmæssige effekt af ATK.

Internettets præmisser, muligheder og begrænsninger

Statistik for juni 2004 og oktober 2004 viser, at der var henholdsvis 2256 og 1606 besøg på www.trafikken.dk/atk . Besøg er ikke ensbetydende med unikke brugere, den samme bruger kan således godt have besøgt siderne flere gange på en måned.
--

Når internetinformationen skal vurderes, må det ske i lyset af, hvilke muligheder og begrænsninger der ligger i mediet. Internetinformation er ikke opsøgende kommunikation; det er kommunikation, der kræver, at målgruppen aktivt opsøger netstedet. Det er således ikke gennem internetmediet, at man skal nå ud til den store målgruppe og påvirke adfærd.

Webstatistik på www.trafikken.dk/atk viser, at punktet har omkring 1500 – 2500 besøgende om måneden, hvilket vil sige, at www.trafikken.dk/atk ikke er et særligt eksponeret websted – til sammenligning var der i oktober 2004 175.000 besøg på hele www.trafikken.dk. Internettet har dog i forhold til ATK-projektet haft en vigtig støttende funktion især i forbindelse med pressearbejdet og kampagner. Derfor har det også været essentielt, at der er blevet henvist til www.trafikken.dk/atk i kampagnematerialer og ved pressehenvendelser.

Information på Internettet bestod i nyheder på portalens nyhedstjeneste og opbygning af et nyt knudepunkt. Ideen med knudepunktet var, at det skulle støtte op om kampagnerne, og at man skulle kunne finde alt, hvad der var værd at vide om ATK. Den ambition betød imidlertid, at mængden af information gjorde det svært at navigere på siderne og finde netop den information, brugerne søgte. Samtidig betød mængden af information, at der var et stort opdateringsarbejde.

Internetinformation 2001-2003

Den vigtigste funktion, internetinformationen opfyldte i perioden fra udvidelsen af ATK i juli 2001 til revisionen af knudepunkterne i foråret 2003, var at støtte op om udbredelsen af kendskabet til kontrollen – hvor, hvordan og hvorfor – i lighed med strategien for de øvrige informationsaktiviteter. Det gjaldt både kendskabet hos befolkningen og hos vejmyndighederne, som arbejder med kontrollen. Fokus for internetinformationen var således i denne periode at informere om, i hvilke distrikter politiet foretog ATK, hvordan understyret fungerede, og om hvorfor kontrollen er nødvendig.

Internetinformation 2003-2005

I 2003 ændrede fokus for informationsindsatsen sig fra først og fremmest at skulle udbrede kendskab til kontrollen til at skulle ændre holdninger og handlinger.¹⁰ Dette fik også betydning for internetindsatsen. Formålet blev at levere målrettet information til forskellige målgrupper: Pressen og trafikanterne - og på den måde søge at ændre holdninger og handlinger.

Ved revisionen af internetsiderne på www.trafikken.dk/atk i 2003 var formålet således også at sørge for, at internetinformationen indgik som led i den overordnede strategi, og udtrykte de samme klare, enkle og gentagne budskaber, som i den øvrige informationsindsats. Internetinformationen blev en mere integreret del af den øvrige informationsindsats – bl.a. har siderne støttet op om kampagneindsatser og haft det samme overordnede budskab som de øvrige informationsaktiviteter: "Overhold hastighedsgrænsen".

Et konkret formål med revisionen af www.trafikken.dk/atk i 2003 var desuden at gøre knudepunktet mere brugervenligt og aktuelt.

Konkrete formål med internetinformationen 2003-2005

Internetinformationen blev i 2003 mere målrettet mod de to primære målgrupper: Trafikanter og journalister. Det indebar i praksis, at www.trafikken.dk/atk blev opdelt i to: En del som henvender sig direkte til trafikanterne og svarer på ofte stillede spørgsmål om kontrollen og en del, som retter sig mod pressen – udmøntet i et presserum, hvor projektets centrale parter har kunnet henvise til

¹⁰ Se notat 99. Rådgivning, organisering og baggrund.

ny information om ATK: Statusnotater, kampagnematerialer og holdningsundersøgelser. Journalister har været en vigtig målgruppe for www.trafikken.dk/atk, da pressen er en central måde at nå bilisterne på.

Internetinformationen fungerede desuden som støtte under kampagner og som internetskiltning af de konkrete kontrolstrækninger.

Internetinformationen kan således efter 2003 opdeles i 5 hovedområder:

1. Information til borgere om ATK: Give svar på de mest almindelige spørgsmål – www.trafikken.dk/atk og www.politi.dk
2. Internetskiltning: Oplysning om de konkrete strækninger, hvor politiet fortager kontrol – www.politi.dk
3. Presseservice: Gøre nye data lettilgængelige for pressen og på den måde vække og fastholde deres interesse – presserum på www.trafikken.dk/atk
4. Baggrund og støtte for kampagner: Kampagnematerialer, nyheder på portalerne og baggrundsmateriale – presserum på www.trafikken.dk/atk og nyhedsservice på www.trafikken.dk
5. Information til vejsektoren om ATK: Støtte i det daglige arbejde med ATK, fx vejledning i valg og revision af strækninger – www.vejsektoren.dk/atk (Se mere i notat **1. Rådgivning, organisering og baggrund**)

Information til borgerne

Et konkret mål med internetinformationen var at sørge for, at borgere, der ønsker information om ATK, til enhver tid hurtigt og let kan få svar på aktuelle spørgsmål om kontrollen. Derfor blev overflødig materiale skåret væk, og internetsiderne fokuserede på emnerne:

Brugerundersøgelsen bestod af 8 spørgsmål, som lå på ATK-siderne fra den 27.9. – 2.11. 2004. I samme periode har der været 1606 besøg på siderne, og 39 brugere har besvaret spørgsmålene. Da det er en meget lille svarandel, kan besvarelsenerne kun bruges til at se en tendens.

Hvor, hvordan, hvorfor og befolkningens holdning til Automatisk Trafikkontrol.

En brugerundersøgelse i lille skala blev foretaget i oktober 2004 på www.trafikken.dk/atk. Den viste en tendens til, at brugerne i overvejende grad er tilfredse med brugerven-

ligheden: 48 % af respondenterne er enige eller meget enige i, at det er let at navigere på siderne. 28 % er kun i nogen grad enige i, at det er let at finde, hvad de søger. 76 % er enige eller meget enige i, at det var let at forstå sproget, mens 5 % er meget uenige eller uenige i, at det var let at forstå sproget.

Et andet formål var desuden at forsøge at skabe en større sammenhæng mellem netstederne www.politi.dk og www.trafikken.dk/atk. Det skete i praksis ved at linke mere aktivt frem og tilbage mellem de to netsteder for at skabe øget trafik til www.trafikken.dk/atk. Statistik om brugernes adfærd på www.trafikken.dk/atk har i hele perioden vist, at en stor del af brugerne benytter Internettet netop for at finde ud af, hvor politiet foretager kontrol. Statistik for juni og oktober 2004 viser, at der har været henholdsvis 924 og 790 besøg på siden "Her finder du Automatisk Trafikkontrol". Det betyder, at siden, næst efter forsiden, har været den mest viste. Derfor var det af hensyn til brugervenligheden også nødvendigt med klare links fra www.trafikken.dk/atk til www.politi.dk – også for at skabe en klar sammenhæng i informationen om projektet.

Internetskitning

Internetskitningen startede den 1. januar 2003. I en holdningsundersøgelse fra september 2004 siger 26 % af de adspurgte bilister, at de kender til politiets internetsider med kontrolstrækninger. Af dem har 19 % besøgt siden.

Presseservice

En vigtig funktion af internetinformationen blev efter 2003 at vække og fastholde pressens interesse for Automatisk Trafikkontrol. Det indebærer, at nyheder, som kunne have pressens interesse, blev formidlet på netstedernes nyhedstjenester og i presserummet for at sikre, at gode nyheder og positiv omtale af projektet kom frem. Presserummet på www.trafikken.dk/atk skulle desuden sikre, at journalister altid hurtigt og let skulle kunne finde de sidste nye data om ATK - fx kontroller, hastigheder og holdningsundersøgelser. Webstatistik for juni og oktober 2004 viser, at presserummet og siderne med tal og kampagnemateriale har mellem 200-300 visninger pr. måned – og flest i kampagneperioder. Knudepunktet på www.trafikken.dk/atk opfylder altså sin funktion som presseservice i forhold til journalister, der ønsker mere information om ATK.

Kampagner

I forbindelse med kampagner har internetinformationen været brugt til at støtte op om den øvrige informationsindsats. På www.trafikken.dk/atk har borgere og journalister kunnet finde mere information om kampagnen – både i presserummet og i form af nyheder på nyhedstjenesten.

I forbindelse med vejarbejdskampagnen i juni 2004 blev www.trafikken.dk brugt til at lave en målrettet indsats i form af fire artikler om vejarbejde og ATK – interviews med en vejarbejder, en ATK-distriktsleder og en trafikpsy-

kolog – temaet¹¹ blev det mest læste på www.trafikken.dk i juni måned. Det kan skyldes, at artiklerne appellerede til læserne ved at være konkrete og nærværende. Webstatistik for den samme periode viser, at der har været 2256 besøg i perioden. I oktober måned 2004, hvor der ikke kørte kampagne, var der til sammenligning 1606 besøg. Internetsiderne oplever altså en større interesse i forbindelse med kampagner, måske som følge af at der bliver henvist til dem i kampagnematerialer eller som følge af, at journalister opsøger information om ATK i forbindelse med kampagner. Internetindsatsen kan på den måde være med til at støtte op om et budskab i en kampagneperiode.

Resultater

Statistikker over besøgte sider på www.trafikken.dk/atk viser, at brugerne fortsat er mest interesserede i at finde ud af, hvor de konkrete strækninger findes. Hele 46 % svarer, at de kun i nogen grad fandt, hvad de søgte, hvilket kunne betyde, at de har ledt efter konkrete strækninger og er blevet skuffede i deres forsøg. Tilsvarende svarer 48 %, at den side, der har gjort mest indtryk på dem, er ”Her finder du Automatisk Trafikkontrol”. Alligevel svarer hovedparten, 84 %, ja til, at de godt kunne finde på at klikke sig ind på siderne igen.

¹¹ Artiklen ”Mia 7 år: Pas på min far!” blev vist 867 gange, og var dermed den mest viste nyhed i juni måned.

4. Konklusion

Presse

Pressen er en vigtig kommunikationskanal for ATK-projektet. I projektets første to år var omtalen i den lokale presse positiv, mens de landsdækkende medier generelt var kritiske. Det blev derfor besluttet at fokusere på lokalområderne, og presseindsatsen blev lagt ud til de lokale ATK-distrikter. Den strategi viste sig at være meget effektiv og virkningsfuld. Erfaringerne med presseindsatsen 2001-2004 kan stilles op i følgende punkter:

- Strategien med at gå fra en overordnet til en lokal vinkel på ATK har virket: Fokus på lokalområderne gør, at pressen er blevet meget mere positiv overfor ATK.
- Der ses en tendens til flere positive ATK-historier også i de landsdækkende medier – især under kampagner.
- Det er lykket at forankre pressearbejdet bedre i ATK-distrikterne. De fleste ATK-distrikter har opbygget et netværk af journalister og strategien med at gå fra en defensiv til en offensiv presseindsats har givet mere positiv presseomtale.
- Avisartikler viser, at journalisterne gør meget brug af de tal og informationer, de får fra distrikterne.
- ATK-distrikterne er godt rustet til informationsarbejdet: Det er lykket at styrke og målrette pressearbejdet, således at ATK er blevet mere konkret og nærværende. Det kan med andre ord betale sig at støtte op om den lokale presseindsats.
- Presseomtalen fokuserer ikke længere på vinkler som pengemaskine, overvågning og teknik, men mere på trafiksikkerhed.
- At fokusere presseomtalen på den lokale kontrolindsats har medvirket til at flytte bilisternes holdning til ATK.

Internet

Internettet er ikke et opsøgende medie, og derfor er det ikke via Internettet, at man skal nå ud til en stor målgruppe. Det har sin styrke ved at være et sted, hvor ATK-projektets parter kan have information, som målgruppen på alle tider af døgnet kan opsøge, og som parterne kan henvise til. Internettet er således en nem kommunikationskanal at benytte i forbindelse med kampagner, pressehenvendelser og ved løbende information. Internetinformation er først og fremmest information, der kan støtte op om andre, mere udadvendte informationsaktiviteter. I forbindelse med informationen om Automatisk Trafikkontrol har Internettet netop også tjent denne funktion.

Internettet har næppe været med til at ændre holdninger til Automatisk Trafikkontrol, dertil er mediet for passivt og upersonligt, og modtagergruppen for lille. Men 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 – troværdig information er grundlaget for adfærsændringen.

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

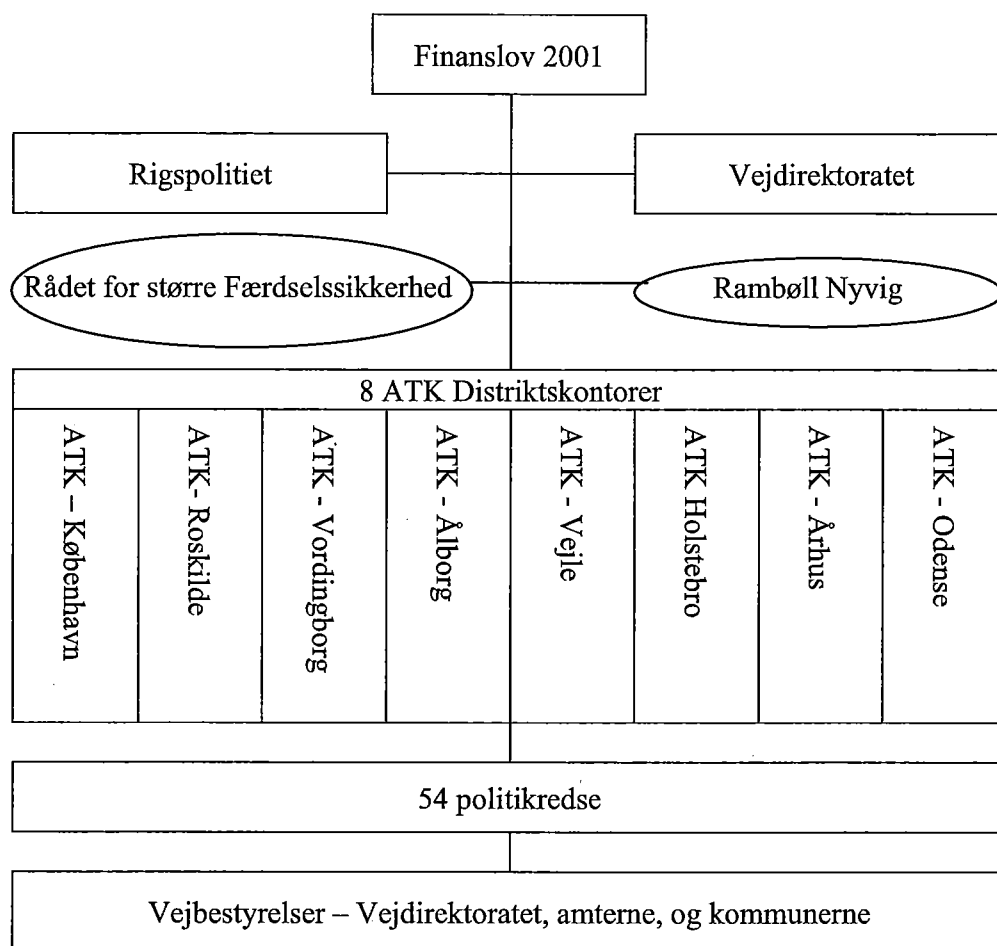
www.trafikken.dk/atk

www.politi.dk/atk

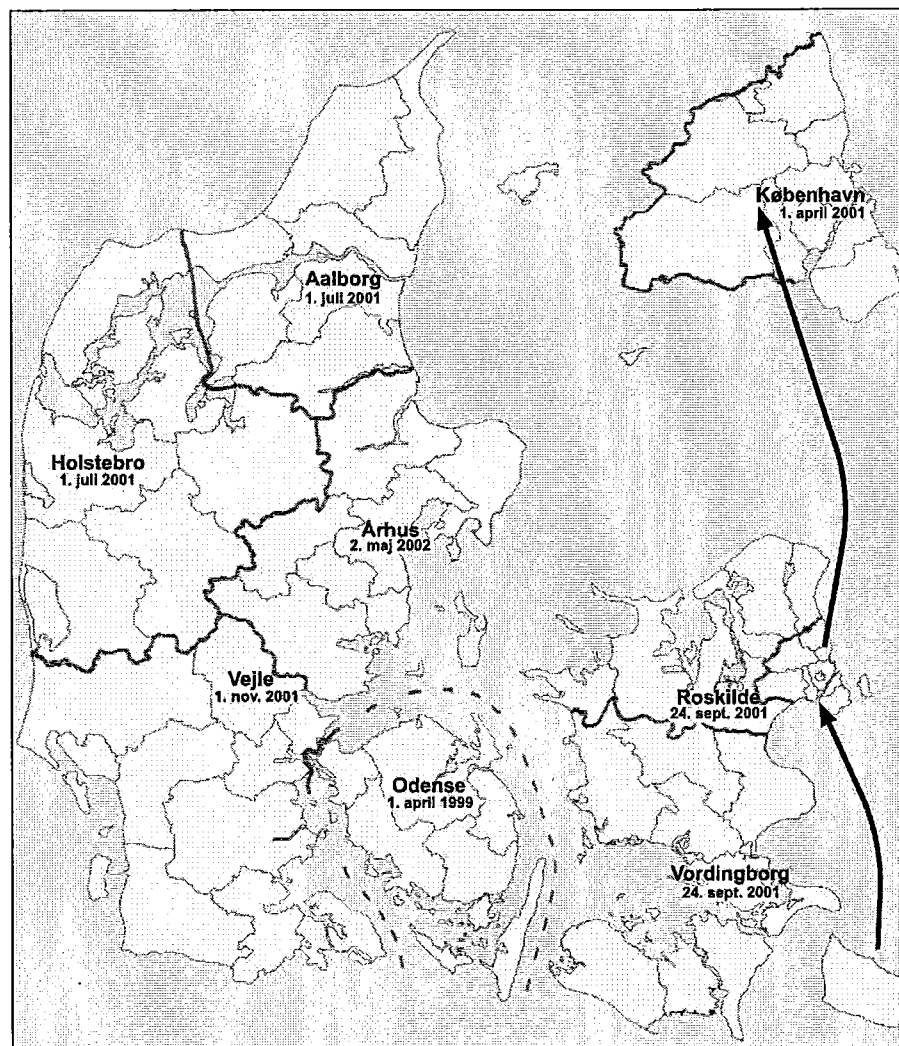
www.vejdirektoratet.dk

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.



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

Vejdirektoratet
Ellisgårdsvej 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

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:13:48
Dokumentnr.: 534867
Titel: ATK_EVA_Rådgivning_a_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:



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Kontrol



Notat 100
2004



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

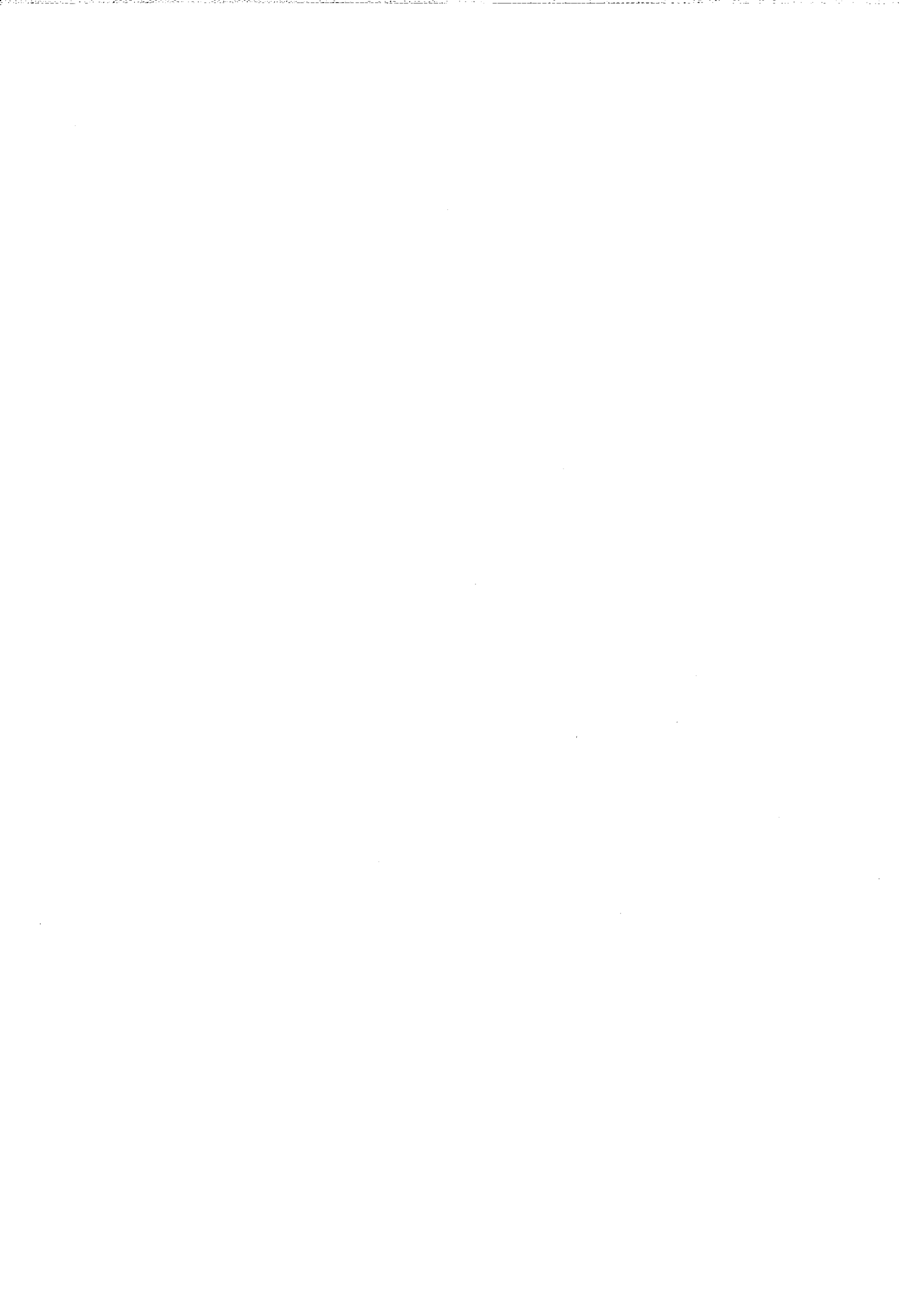
Notat	Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol Kontrol Notat 100
Dato	December 2004
Forfatter	Marie Louise Brandt, Rambøll Nyvig a/s
Projektleder	Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet
Foto	Stig Schmidl Søbjærg og Christoffer Askman
Montage	Rambøll Nyvig a/s
Tryk	Kun elektronisk
Udgiver	Vejdirektoratet Niels Juels Gade 13 Postboks 9018 1022 København K
Copyright	Vejdirektoratet
ISSN	1600-5775
ISBN	87-7923-787-8



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Kontrol

Notat 100
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 høj hastighed, vil blive forbedret ved at indføre Automatisk Trafikkontrol i hele landet.

Færdselssikkerhedskommissionen anbefalede i sin handlingsplan for trafiksikkerhed 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, landevejsstrækninger 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.

Kontrollens tilrettelæggelse og formidlingen af projektet foregår i tæt samarbejde mellem de lokale vejbestyrelser, det lokale politi, Rigspolitiet, Vejdirek-

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

toratet, 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 hastighedsgræn-

sen 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
Sammenfatning.....	3
Rådgivning, organisering og baggrund.....	3
Kontrol.....	3
Hastighed.....	3
Presse og internet.....	4
Kampagner og holdningsundersøgelser.....	4
Indholdsfortegnelse.....	5
1. Indledning.....	6
2. Kontrollens omfang og varighed.....	7
Samlet overblik for hele landet.....	7
De 8 ATK-distrikter.....	8
Fordelingen af måletid på distrikterne.....	9
3. Udvikling i fotoprocent.....	10
Udviklingen på landsplan.....	10
Fotoprocenten i forsøgsperioden.....	11
4. Grader af overskridelser.....	13
Tolerancegrænsen for overskridelser.....	13
Køretøjernes hastigheder forbi ATK-kontrollen.....	14
De største hastighedsoverskridelser.....	15
5. De fem vejkatgorier.....	16
Beskrivelse af de fem kriterier.....	16
Fordeling af ATK kontroller på vejkatgorier.....	17
ATK-kontroller på ulykkesbelastede veje.....	18
ATK-kontroller på gennemfartsveje.....	20
ATK-kontroller på utrygge veje.....	21
ATK-kontroller på skoleveje.....	22
ATK-kontroller ved vejarbejder.....	24
6. De udpegede strækninger.....	26
Offentliggørelse af strækninger i januar 2003.....	26
Resultatet af første strækningsrevision 2003-04.....	27
7. Konklusion.....	28
Bilag 1. Baggrundsmateriale.....	29
Bilag 2. Organisationsdiagram.....	33
Bilag 3. Indførsel af ATK i Danmark.....	34
Bilag 4. Tabeller til figur 3.....	36
Bilag 5. Tabeller til figur 4.....	37
Bilag 6. Tabeller til figur 6.....	38

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.

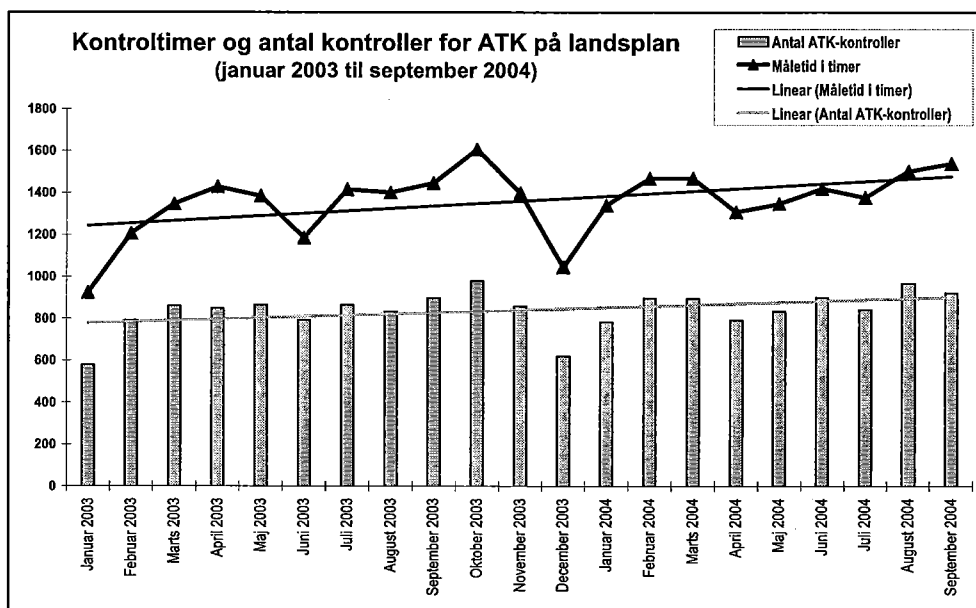
Dette notat præsenterer resultaterne af politiets kontroller i perioden fra januar 2003 til september 2004. Disse resultater har allerede været offentliggjort som kvartalsvise statusnotater på www.vejsektoren.dk, men i nærværende notat vil resultaterne blive vist som den månedsvise udvikling for den samlede periode.

2. Kontrollens omfang og varighed

Samlet overblik for hele landet

Kontrollens omfang kan beskrives som antal kontroller pr. måned eller som det antal timer, målevognene har foretaget kontrol pr. måned. Begge metoder viser en svagt stigende tendens gennem perioden, men der er udsving i de enkelte måneders kontrolindsats.

Figur 1 viser kontrolindsatsen pr. måned for alle 8 ATK-distrikter i perioden 1. januar 2003 til 30. september 2004.



Figur 1. Udviklingen i kontrolindsatsen for hele landet (antal måletimer og antal kontroller) månedsvist i perioden 1. januar 2003 til 30. september 2004.

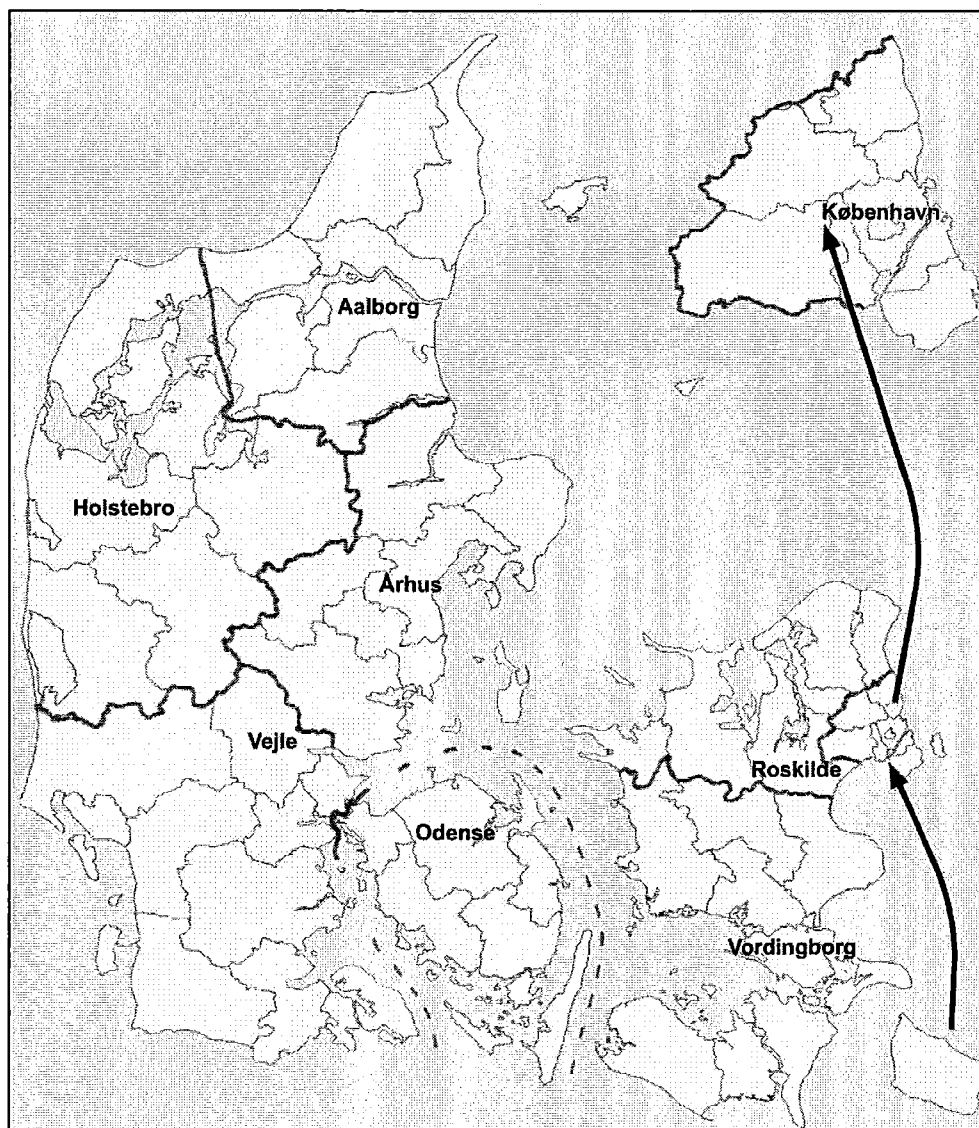
Grafen over antal måletimer ligger højere end søjlerne med antal kontroller; dette svarer til, at hver kontrol i gennemsnit varer 1 time og 37 minutter.

Omfanget af kontrolindsatsen, både antal måletimer og antal kontroller pr. måned, har varieret i de enkelte måneder, men blev mere stabil i løbet af 2004. Der var en del udsving i 2003 med mindst blev i januar, juni og december og meget kontrol i oktober 2003. I 2004 er indsatsen pr. måned mere jævnt fordelt mellem månederne.

Den samlede måletid for hele perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004 var 28.557 timer, og i samme periode blev der foretaget i alt 17.637 kontroller med ATK.

De 8 ATK-distrikter

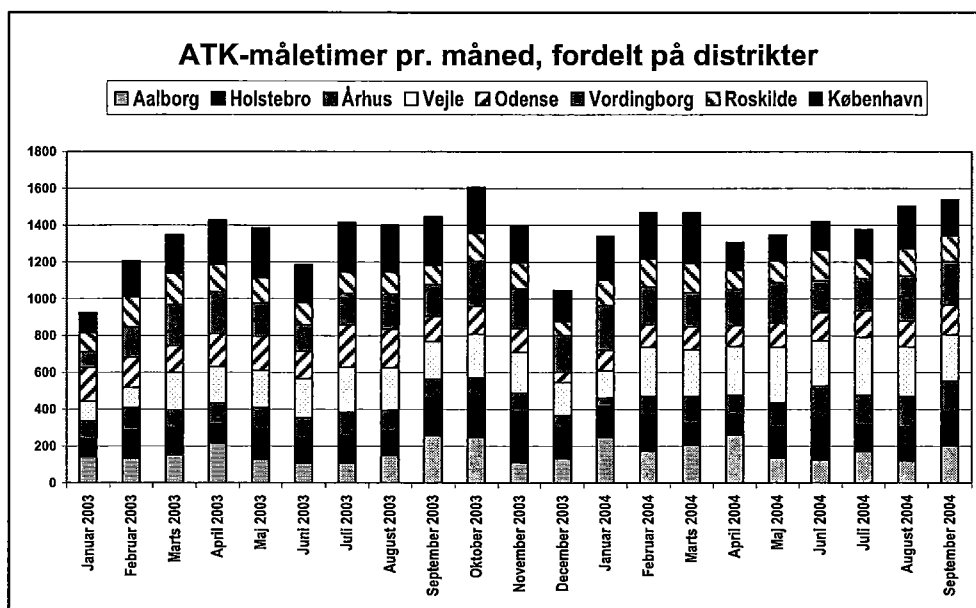
Automatisk Trafikkontrol foretages over hele landet fra 8 ATK-kontorer, der dækker 54 politikredse. Figur 2 viser afgrænsningen af politikredsene og de 8 ATK-distrikter, som har kontor i de byer, hvis navne er nævnt på kortet.



Figur 2. Landet er opdelt i 8 distrikter, der har hovedkontor i de byer, hvis navne er vist på kortet.

Fordelingen af måletid på distrikterne

Måletimerne har ikke været helt ensartet fordelt mellem de 8 ATK-distrikter. Figur 3 viser fordelingen af månedernes måletimer på distrikterne, og i bilag 4 findes to tabeller med de værdier, der er illustreret i figur 3.



Figur 3. Søjlerne viser måletimernes fordeling på de 8 ATK-distrikter.

Vejle distrikt har generelt haft mange måletimer, derefter følger København og Vordingborg. Roskilde og Århus har generelt færre måletimer end de øvrige distrikter. Forskellen mellem distrikterne begrundes med, at ressourcerne til kontrol og sagsbehandling er forskellig på distriktskontorerne.

Svarende til, at måletiden pr. måned på landsplan bliver mere ensartet fordelt i 2004 i forhold til 2003, er der en tilsvarende tendens til, at fordelingen mellem distrikterne bliver mere jævn i løbet af 2004.

3. Udvikling i fotoprocent

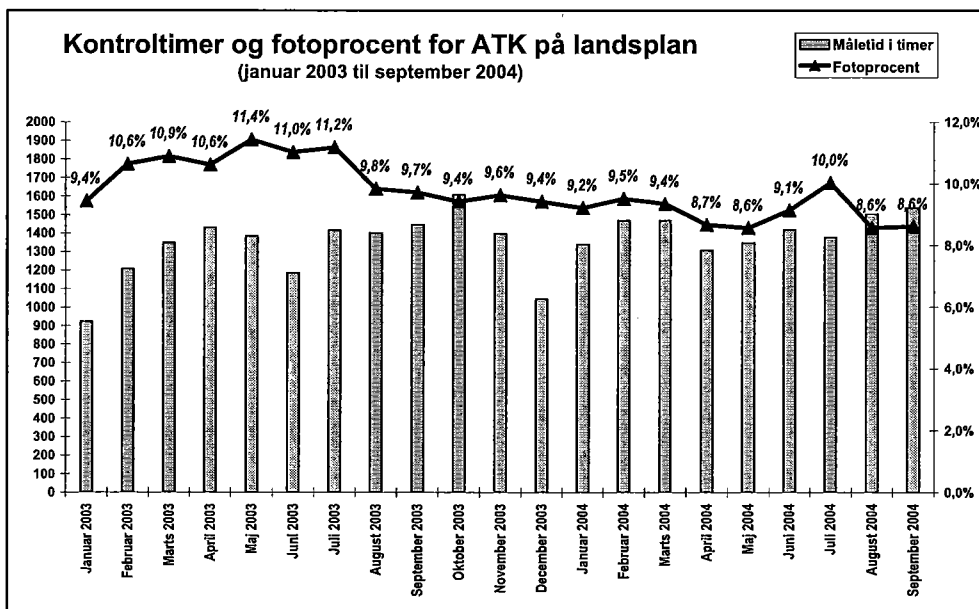
Udviklingen på landsplan

I løbet af perioden 1. januar 2003 til 30. september 2004 blev der i hele landet kontrolleret 5.731.608 køretøjer med ATK. Af disse kørte 559.946 køretøjer så hurtigt at det udløste en fotografering. Dette svarer til, at 9,8 % procent af de forbigåede førere blev fotograferet.

Der er imidlertid sket et fald i fotoprocenten fra 2003 til 2004. I 2003 var den gennemsnitlige fotoprocent for årets 12 måneder på 10,3 %. Gennemsnitsfotoprocenten for de 9 første måneder af 2004 er derimod nede på 9,1 %.

Grafen i figur 4 viser den månedsvise udvikling i fotoprocenten, og søjlerne viser kontrolindsatsen i måletimer, som den er beskrevet i afsnit 1. Figuren bekræfter den faldende tendens for fotoprocenten, som er beskrevet ovenfor. I september 2004 var fotoprocenten på 8,6 %. Den højeste fotoprocent (11,4 %) forekom i maj 2003.

Tabeller med de værdier, der er illustreret i figuren, findes i bilag 5.



Figur 4. Grafen viser udvikling i fotoprocenten, dvs. procenten af fotograferede hastighedsoverskridelser i forhold til det samlede antal forbigåede køretøjer. Søjlerne viser måletimerne pr. måned.

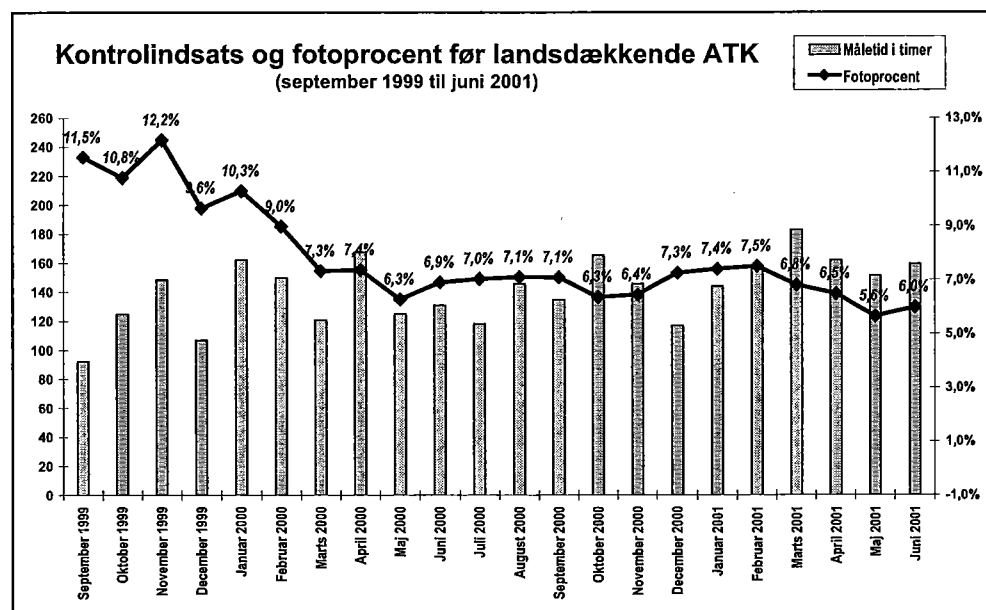
Fotoprocenten beregnet i en enkelt måned varierer i størrelse fra 8 % til 12 %. Fotoprocenten har været højest i månederne fra februar – juli 2003 (mellem

10,6 % og 11,4 %), men derefter er fotoprocenten faldet (fra 9,8 % i august 2003 til 8,6 % i september 2004). Dog har det vist sig, at sommermåneden juli har en højere fotoprocent end de øvrige måneder, og i juli 2004 er fotoprocenten på 10 % mod 11,2 % i juli 2003.

Fotoprocenten i forsøgsperioden

ATK-forsøget³, der forløb fra 1. april 1999 til 1. april 2000, omfattede 6 politikredse i Storkøbenhavn og på Fyn. Det har været muligt at gå tilbage i de gamle statistikker og se på udviklingen i fotoprocenten i den periode, hvor ATK endnu ikke var udbredt til landsplan. Det drejer sig om statistikker fra september 1999 til juni 2001, og statistikkerne gælder kun for de 6 politikredse, som indgik i ATK-forsøget.

Figur 5 svarer til opbygningen til figur 4, idet grafen viser fotoprocentens forløb, mens søjlerne viser antallet af måltimer pr. måned.



Figur 5. Fotoprocent og måltimer under ATK-forsøget og før ATK blev landsdækkende. Månedsvist i perioden september 1999 til juni 2001.

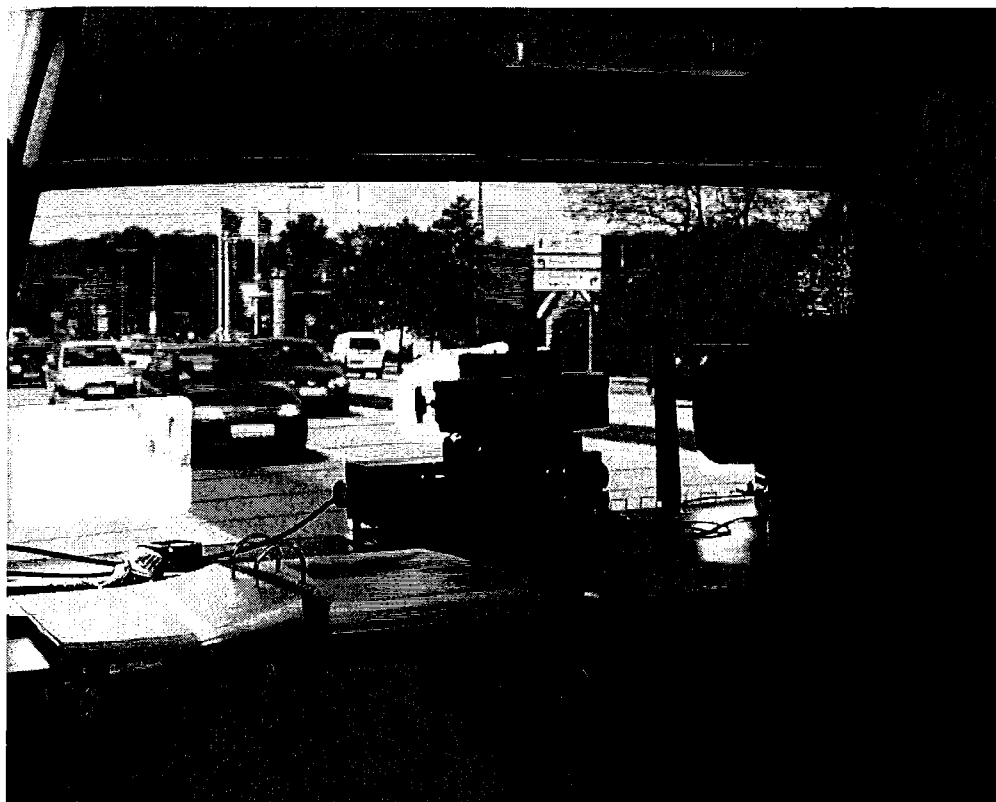
Figuren viser, hvordan fotoprocenten faldt i løbet af efterårs månederne 1999 og i februar 2000 var den faldet til 9,0 %. Gennem det meste af 2000 og frem til juni 2001 faldt fotoprocenten yderligere, og ligger dermed en del lavere, end den nogensinde har gjort for det landsdækkende ATK. Der kan derfor være be-

³ Evaluering af forsøget: Rapport nr. 210, 2000 fra Vejdirektoratet (se også øvrige baggrundsmateriale bag i dette notat)

læg for at tro på muligheden for, at fotoprocenten på landsplan kan bringes yderligere ned i løbet af de næste par år.

I forsøget og indtil juni 2001, anvendte politiet i gennemsnit 141 timer pr. måned i 6 politikredse, hvor ca. 1/6 af Danmarks befolkning bor. I perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004 har politiet anvendt i gennemsnit 1360 timer pr. måned i 54 politikredse hvor hele befolkningen bor.

Det må dog siges, at forholdene under ATK-forsøget ikke er fuldt sammenlignelige med forholdene nu. Under forsøget var der opsat ca. 500 tavler omkring de områder, hvor der blev foretaget kontrol, og det betød, at bilisterne via skiltning blev gjort opmærksomme på, at der var "risiko" for, at politiet foretog kontroller i området.



4. Grader af overskridelser

Tolerancegrænsen for overskridelser

Hastighedsgrænse	Detektionsgrænse
30	37
40	48
50	59
60	70
70	81
80	92
90	103

Tabel 1. Detektionsgrænser

Der bliver først taget foto af køretøjet, når hastighedsoverskridelsen ligger et stykke over den skiltede/tilladte hastighed på målestedet. Når hastigheden måles til 59 km/t eller højere på en strækning med 50 km/t, tages foto af bil og fører. Værdien 59 km/t kaldes toleranceærsklen⁴, og den er sat et stykke over den tilladte hastighed bl.a. på grund af måleusikkerhed. Fotoprocenten er det nøgletal, som afspejler udviklingen af hastighed hos de køretøjer, der har overskredet tolerancegrænsen for kontrollens målinger.



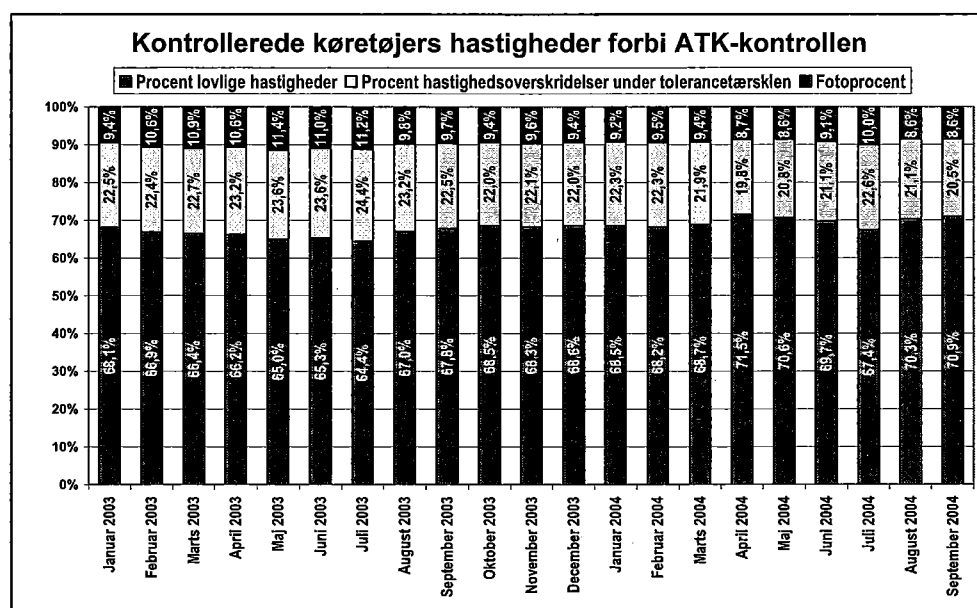
⁴ I ATK-statistikkerne bruges også betegnelsen "detektionsgrænsen".

Køretøjernes hastigheder forbi ATK-kontrollen

Af de indsamlede statistikker kan det opgøres, hvor mange køretøjer der er målt til at have kørt hurtigere end det tilladte, men dog ikke så hurtigt, at det udløste foto. Vurderingen af dette nøgletal kan i høj grad supplere tolkningerne af fotoprocenten.

Samtidig kan man vurdere, hvor mange bilister som ifølge politiets radarmålinger har kørt fuldkommen lovligt, dvs. overhovedet ikke har overskredet den tilladte hastighed på målestedet.

I figur 6 er de tre nøgletal vist som søjler, idet den røde del af søjlen viser fotoprocenten, den gule del viser hastighedsoverskridelser mellem hastighedsgrænsen og tolerancegrænsen, og den grønne del viser de køretøjer, der ligger under den tilladte hastighed på målestedet, og som derfor kører fuldt lovligt. Tabellen med værdierne fra figur 6 findes i bilag 6.



Figur 6. Procentvis fordeling af hastighederne for alle køretøjer, der har passeret en ATK-kontrol. Månedsvist i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004.

I figur 6 vises fotoprocenten som den røde del af søjlerne. Som nævnt i afsnit 2 var middelfotoprocenten for hele 2003 på 10,3 %, mens den for de første 9 måneder af 2004 er nede på 9,1 %, hvilket tolkes som fald i fotoprocenten. Samtidig var den højeste fotoprocent i hele perioden var på 11,4 % (maj 2003) mens den laveste fotoprocent er på 8,6 % (denne lave værdi forekom tre gange i 2004: Maj, august og september). I 2004 er der altså procentvis færre bilister, der bliver fotograferet for at køre for stærkt, end der var i 2003. Udviklingen går således i den rigtige retning.

Den gule del af søjlen i figur 6 viser, at mellem 19 % og 24 % af køretøjerne kører hurtigere end hastighedsgrænsen, men dog ikke så hurtigt, at tolerance-tærsklen overskrides, så der tages foto af føreren. Det ser ud til, at også denne gruppe "gule" bilister skrumper ind med tiden. Gennemsnitsprocenten for "gule" bilister var i 2003 på 22,9 %, hvor den i 2004 er faldet til 21,4 %. Den højeste procent (24,4 %) forekom i juli 2003 og den laveste (19,8 %) i april 2004.

Den største del af bilisterne kører helt lovligt forbi ATK-målingerne. De lovlige hastigheder, som er vist med grøn farve i figur 6, udgør mellem 64 % og 72 % af målingerne. I 2003 kørte gennemsnitligt 66,8 % af køretøjerne helt lovligt forbi kontrollerne, og i 2004 var gennemsnitsværdien steget til 69,5 %. Flere bilister overholder altså hastighedsgrænsen, når de kører forbi ATK-kontrollen i forhold til før.

De største hastighedsoverskridelser

Opgørelser over de største hastighedsoverskridelser siger ikke noget om effekten af Automatisk Trafikkontrol gennem en længere periode, for der er tale om enkelte målinger af ekstreme hastighedsoverskridelser. Alligevel har der været stor interesse for at høre om, hvor hurtigt bilister kan finde på at køre, uden hensyn til den risiko, de derved udgør for deres medmenneskers og deres eget liv og helbred.

De højeste hastigheder måles på strækninger med 80 eller 90 km/t. Hastigheder over 180 km/t er kun målt 3 gange, alle på strækninger med 80 km/t. I marts 2003 målt en bilist til at have kørt 189 km/t klokken 9 morgen på en strækning med 80 km/t. Strækningen var udpeget på grund af ulykker. Det er den højeste hastighed, som er målt ved ATK-kontroller siden 1. januar 2003.

Men der køres også alt for stærkt på veje med hastighedsgrænsen 50 km/t, og det er her, man finder de procentvis største overskridelser af hastigheden. Hvis en bilist kører 150 km/t på en strækning med hastighedsgrænsen 50 km/t, er der tale om en procentvis overskridelse på 200 %. Kun to gange har overskridelserne været over 200 %, begge gange var i 2003. Ved et vejarbejde på motorvejen, hvor hastighedsgrænsen var skiltet ned til 50 km/t, var der i maj 2003, lidt før klokken 10 formiddag en bilist, der susede forbi vejarbejdet med 166 km/t, svarende til en hastighedsoverskridelse på 232 %. Den anden hastighedsoverskridelse på 216 % forekom i oktober 2003 klokken 14 i en provinsby, hvor der blev kørt forbi målevognen med 158 km/t. Strækningen havde tilladt hastighed på 50 km/t og var udpeget som ulykkesbelastet.

5. De fem vej kategorier

Beskrivelse af de fem kriterier

Der må foretages kontrol med ATK-målevogne på strækninger, hvor kontrollen er begrundet ud fra de fem vej kategorier: Ulykkesbelastede veje, skoleveje, gennemfartsveje, utrygge veje og veje med vejarbejder. De udpegede strækninger, som skal revideres ca. 1 gang årligt, findes offentliggjort på politiets hjemmeside, bortset fra vejarbejdsstrækninger.

1 - Ulykker: De ulykkesbelastede veje er vejstrækninger inklusive vejkryds, hvor der er sket flere ulykker end på andre lignende steder. Høj hastighed skal være en medvirkende årsag til ulykkerne, og ATK skal forhindre ulykkerne ved at få bilisterne til at sænke hastigheden.

2 - Gennemfartsvej: Dette er typisk en overordnet vej med 80 km/t, der går gennem mindre bysamfund med nedskiltet hastighedsgrænse (byzone med 50 km/t), men hvor hastighedsgrænsen ofte overskrides. Der opstår ulykker, og de lokale beboere og deres børn er utrygge eller kan have svært ved at krydse vejen på grund af hurtigkørende trafik. ATK skal få de "fartblinde" til at respektere den lavere hastighedsgrænse i små bysamfund.

3 - Utryghed: En strækning kan udpeges som utryg på baggrund af henvendelser til vejmyndigheden eller politiet fra borgere, der føler sig utrygge på grund af færdsel med for stor hastighed. Der vil ofte være tale om boligområder. Udpegningen sker efter aftale mellem politi og vejmyndighed.

4 - Skolevej: Skoleveje og veje ved institutioner er veje, hvor skoleelever og andre udsatte trafikanter færdes til og fra skoler og institutioner. De øvrige institutioner kan f.eks. være idrætsanlæg, biblioteker, plejehjem og lignende, hvor høje hastigheder giver anledning til utryghed. Der vil ofte være opsat skilte (trekantede advarselstavler), men alligevel overskrider mange bilister hastighedsgrænserne. ATK på skoleveje skal få bilisterne til at sætte farten ned.

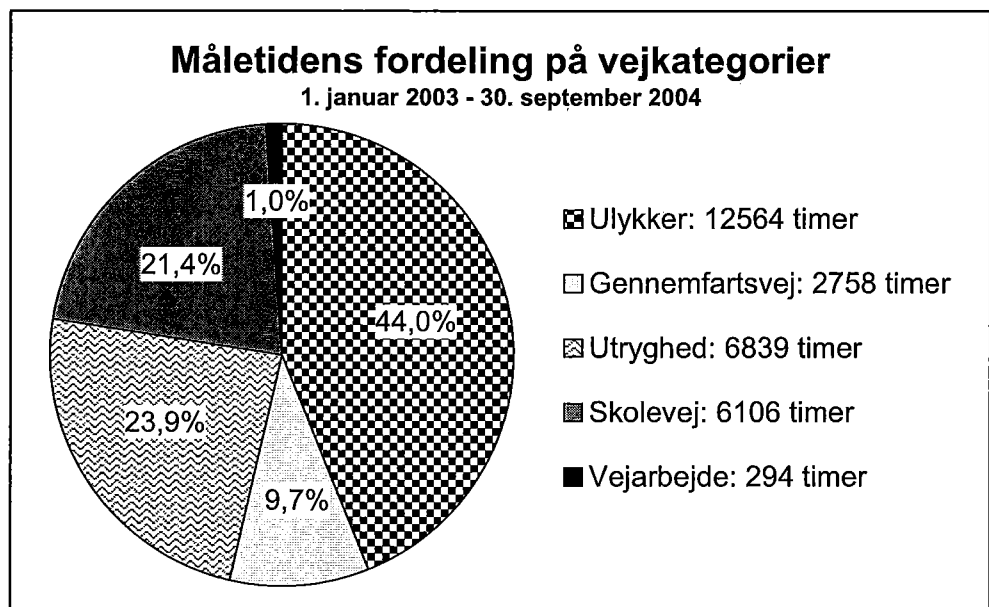
5 - Vejarbejde: Ved vejarbejder er det ikke muligt at offentliggøre strækningen inden for det normalt meget korte tidsrum, som vejarbejderne foretages i. Der er tale om vejarbejder, hvor hastighedsgrænsen midlertidigt er sat ned, men hvor bilisterne ikke respekterer skiltene. Hastighedsnedsættelse ved vejarbejder foretages både for at beskytte bilisterne (kørselsforholdene er ikke, som de er vant til) og for at beskytte de folk, der udfører vejarbejdet. Fotoprocenten ved vejarbejder ligger generelt højere end for de øvrige 4 kategorier, og ATK ved vejarbejder skal få de forbikørende bilister til at sætte farten ned for at forhindre de mange alvorlige ulykker, som sker ved vejarbejde.

Fordeling af ATK kontroller på vej kategorier

Et målested kan godt være valgt ud fra flere kriterier på samme tid. Fordelingen på de fem kriterier (og kombinationer af dem) har ikke ændret sig væsentligt siden januar 2003:

- Ca. 25 % er valgt på grund af **ulykker**
- 6-7 % er valgt, fordi de er **gennemfartsveje**
- 23-26 % er valgt på grund af **utryghed**
- 16-19 % er valgt som **skoleveje**
- 23-29 % er **kombinationer** af 2, 3 eller 4 vejtyper
- Under 1 % af målestederne er strækninger med **vejarbejder**

Under en ATK-kontrol på et målested, der er valgt med flere kriterier, noterer politiet kun ét kriterium i målestatisikken. Det faktum, at ca. ¼ af målestederne har flere kriterier at vælge imellem og således kan "skifte vejtype" efter forholdene, gør det vanskeligt at foretage direkte sammenligninger mellem statistikkerne for de forskellige vejtyper.



Figur 7. Måletimernes fordeling på de fem vej kategorier i perioden 1. januar 2003 til 30. september 2004.

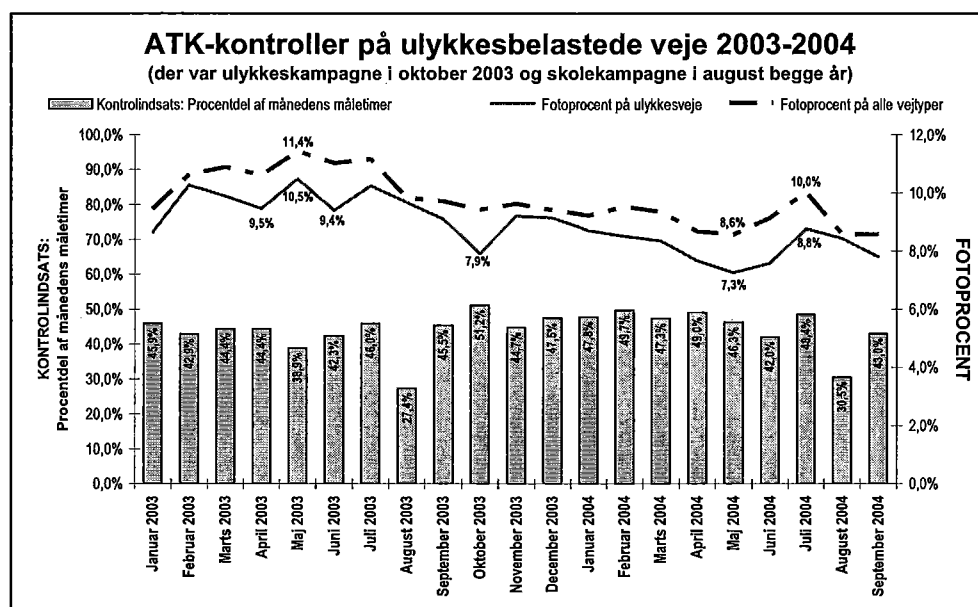
Figur 7 viser fordelingen af måletimer på de fem vej kategorier.

ATK-kontroller på ulykkesbelastede veje

De ulykkesbelastede veje prioriteres højt i ATK-kontrollerne.

Ulykker er et kriterium for valg af ca. en tredjedel af målestederne⁵, men over hele perioden bliver 44 % af måletimerne brugt på at kontrollere ulykkesbelastede strækninger. De ulykkesbelastede strækninger har altså en højere prioritet end de øvrige vejtyper.

Figur 8 viser kontrolindsatsen og fotoprocenten på de ulykkesbelastede veje. Kontrolindsatsen vises med søjler, idet søjlernes højde viser, hvor stor en procentdel af månedens måletimer der er brugt på kontrol af ulykkesbelastede veje. Fotoprocenter vises med linjer.



Figur 8. Udvikling i kontrolindsats (søjler) og fotoprocent (linjer) for de strækninger, der er kontrolleret ud fra kriteriet ”ulykker” i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004.

Kontrolindsatsen på de ulykkesbelastede veje udgør i de fleste måneder mellem 40 % og 50 % af månedens kontroltimer. Men store målrettede kampagner kan betyde en ændring i prioriteringen af kontrolindsatsen, og det ses i både i oktober 2003 og i august 2003 og 2004, hvor der var kampagner.

I oktober 2003 blev over halvdelen af måletimerne brugt på kontrol af ulykkesbelastede veje. I slutningen af oktober 2003 kørte en kampagne med temaet ulykker. Ser man på kontrolindsats og fotoprocent i netop de 2 uger, hvor kampagnen kørte, var kontrolindsatsen på de ulykkesbelastede veje på 56 % af må-

⁵ Mellem 33 % og 36 % af målestederne er valgt på grund af ulykker – enten solo (ca. 25 %) eller i kombination med de andre kriterier.

letimerne og fotoprocenten på 7,9 % for denne vejkategori mod en samlet fotoprocent på 9,1 % for alle vej kategorier. Det ser ud til, at den forøgede indsats sammen med kampagnen kan få fotoprocenten til at falde.

Under skolevejskampagnerne i august måned blev ressourcerne målrettet mod denne særlige vejkategori, og det har betydet, at de ulykkesbelastede veje ikke havde den samme bevågenhed. Der kan dog være tale om, at en del af de strækninger, som har flere kriterier, netop i august bliver kontrolleret som skoleveje, mens de i andre måneder er kontrolleret med en anden vejkategori, f.eks. ulykker.

Samtidig med, at de ulykkesbelastede veje prioriteres højt, viser det sig, at fotoprocenten generelt ligger lavere end landsgennemsnittet.

I figur 8 ses fotoprocenten for på landsplan for alle 5 vej kategorier som stiptet linje, mens fotoprocenten alene for ulykkesbelastede veje er vist med fuldt optrukket linje. Fotoprocenten for de ulykkesbelastede veje ligger i alle måneder lavere end landsgennemsnittet. Dette ser ud til at være en effekt af, at kontrolindsatsen af de ulykkesbelastede veje er højt prioriteret.

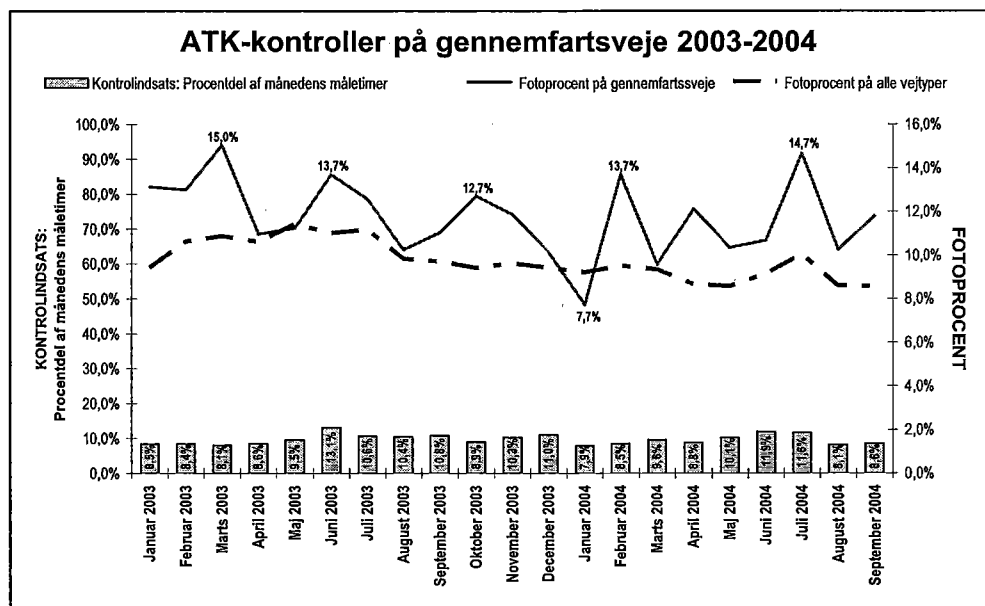


ATK-kontroller på gennemfartsveje

Gennemfartsveje udgør 6-7 % af de udpegede strækninger, og i alt (når man medregner kombinationer med andre vejtyper) er ca. 16 % af målestederne karakteriseret som gennemfartsveje.

Gennemsnitligt bruges knap 10 % af måletiden til kontrol af gennemfartsveje. Kontrolindsatsen i de enkelte måneder varierer fra knap 8 % til godt 13 % af måletimerne.

Gennemfartsveje, der er udpeget til Automatisk Trafikkontrol vil ofte være strækninger på det overordnede vejnet med hastighedsgrænse 80 km/t, der løber gennem områder, hvor hastighedsgrænsen er lavere, f.eks. mindre byer med byzonetavler, hvor der er hastighedsgrænse på 50 km/t.



Figur 9. ATK-kontroller på veje, der er kontrolleret ud fra kriteriet "gennemfartsvej" i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. Fotoprocenten ligger en del højere end gennemsnittet for alle 5 kategorier.

I figur 9 ses kontrolindsats og fotoprocent på de gennemfartsveje, der har været kontrolleret i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. Den forholdsvis lave kontrolindsats gør, at man skal være forsigtig med at drage for vidtrækkende konklusioner med hensyn til variationerne i fotoprocenten i de enkelte måneder.

Fotoprocenterne er høje, og bortset fra en enkelt måned (januar 2004) ligger niveauet en del højere end det samlede resultat for alle vej kategorier. Den særligt lave fotoprocent på gennemfartsveje i januar 2004 kan hænge sammen med vejforhold i kombination med højere tilladt hastighed. Over hele perioden bli-

ver 80 % af gennemfartsvejkontrollerne foretaget på målesteder med hastighedsgrænsen 50 km/t, men netop i januar 2004 foregik en større del af kontrollerne på gennemfartsveje med højere hastighedsgrænse (60, 70 eller 80 km/t), og det er muligt, at vejrforholdene på nogle januardage har betydet, at en større del af bilisterne på disse målesteder holdt sig under den tilladte hastighed.

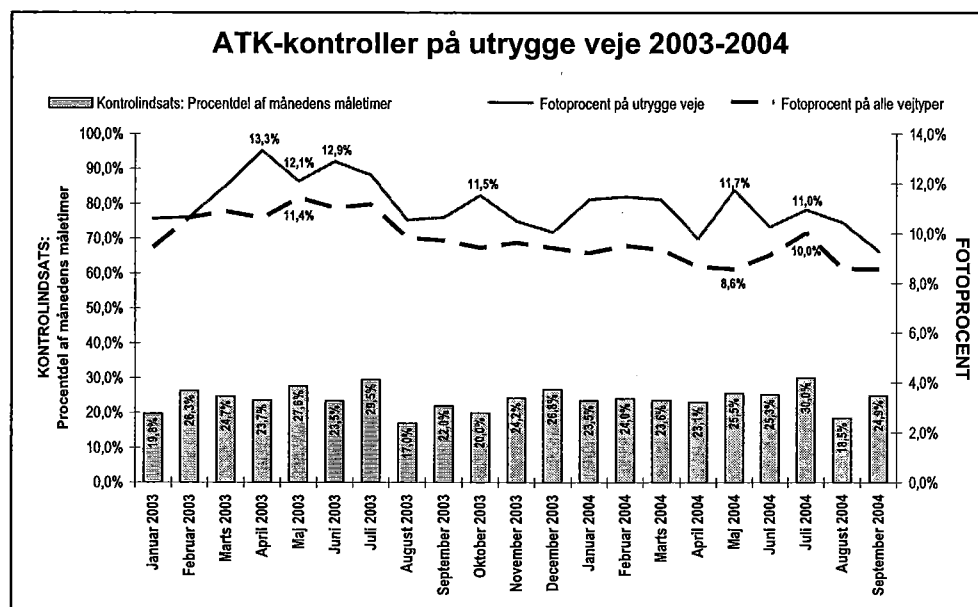
De høje fotoprocenter – så høje som 15 % - forekommer i månederne marts, juni, oktober 2003 samt i februar, april og juli 2004.

ATK-kontroller på utrygge veje

Utryghed er valgt som kriterium for 23-26 % af målestederne, og tilsammen med de kombinationer, hvor utryghed indgår, viser det sig, at hele 44-46 % af målestederne har begrundelsen ”utryghed” som argument for Automatisk Trafikkontrol.

De utrygge veje tegner sig for ca. 24 % af måletimerne, svarende til mellem 17 % og 30 % af måletiden i de enkelte måneder.

Fotoprocenter og kontrolindsats på utrygge veje er vist i figur 10.



Figur 10. Udvikling i fotoprocent for strækninger, der er kontrolleret begrundelsen ”utryghed” i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004. Fotoprocenterne ligger højere end gennemsnittet for alle 5 vejkatogier.

Fotoprocenten ligger højere end gennemsnittet for alle vejkatogier, men dog ikke så højt som fotoprocenten for gennemfartsvejene. Kontrolindsatsen er større end for gennemfartsvejene, og udsvingene i fotoprocenten fra måned til måned er heller ikke så store som for gennemfartsvejene.

De højeste fotoprocenter på utrygge veje forekommer i 2003, hvor de 4 måneder april, maj, juni og juli havde fotoprocenter på over 12 % med marts som den højeste (13,3 %). I 2004 forekommer den højeste fotoprocent (11,7 %) i maj 2004. Forløbet af kurven i figur 10 viser, at fotoprocenten for de utrygge veje er faldende fra 2003 til 2004, selv om niveauet er højt.



ATK-kontroller på skoleveje

Knapt 1/5 af målestederne er udpeget som skoleveje, og dertil kommer kombinationer, hvor skoleveje indgår. I alt er ca. 38 % af strækningerne valgt ud fra kriteriet ”skolevej”.

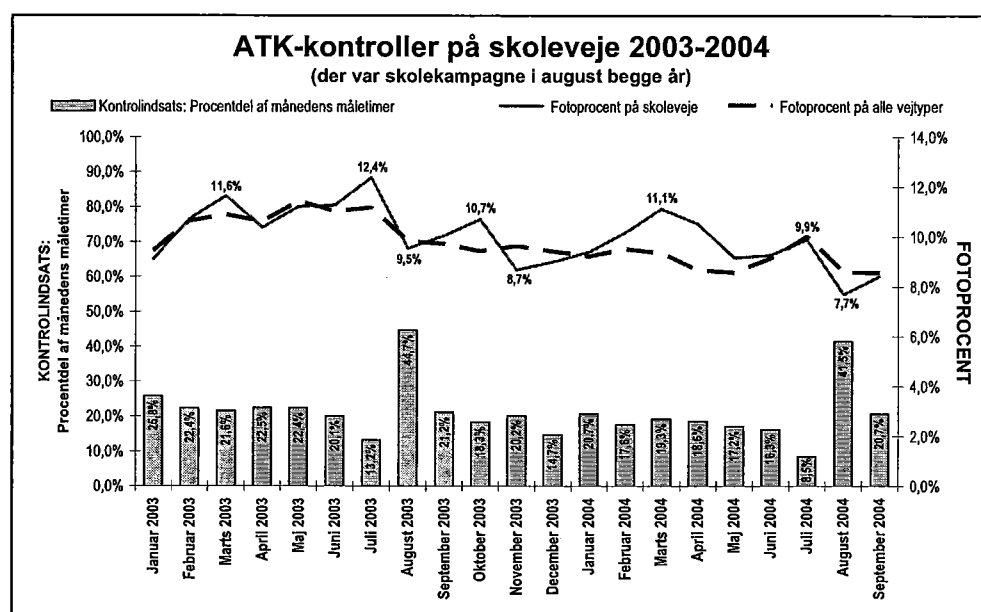
Over hele perioden bruges ca. 21 % af måletimerne på skolevejskontroller. Der har under normale forhold været brugt mellem 150 og 350 timer pr. måned på skoleveje, og det samlede antal månedlige måletimer varierer mellem 900 og 1600 timer. Men i forbindelse med skolestarten i august måned bliver billedet af kontrolindsatsen for denne vejkategori afvigende.

Søjlerne i figur 11 viser skolevejenes del af måletiden i de enkelte måneder. Det ses, at august måned skiller sig ud.

I forbindelse med skolestartskampagnerne var det aftalt, at politiet ville forstærke indsatsen på skolevejene, både med ATK-målevogne og andre radar-kontroller, og denne forstærkede indsats er tydelig. I august 2003 blev der målt

på skoleveje i 627 timer, svarende til 44,7 % af månedens måletid, og i august 2004 gik 623 timer med skolevejskontroller, svarende til 41,5 %.

I juli måned begge år var indsatsen på skolevejene mindre. Dette falder sammen med skoleferien, men kontrollerne inden for denne vejkategori forsvinder ikke helt i sommerferien. Man skal huske på, at skolevejskontroller ikke kun er tilknyttet skoler, men også til andre institutioner, f.eks. idrætsanlæg, plejehjem m.v., hvor der på visse tidspunkter færdes mange sårbare trafikanter.



Figur 11. Kontrolindsats (søjler) og fotoprocent (linjer) for de strækninger, der er kontrolleret som skoleveje i perioden 1. januar 2003 – 30. september 2004.

I de øvrige måneder ligger skolevejskontrollernes andel af måletiden på mellem 15 % og 25 %.

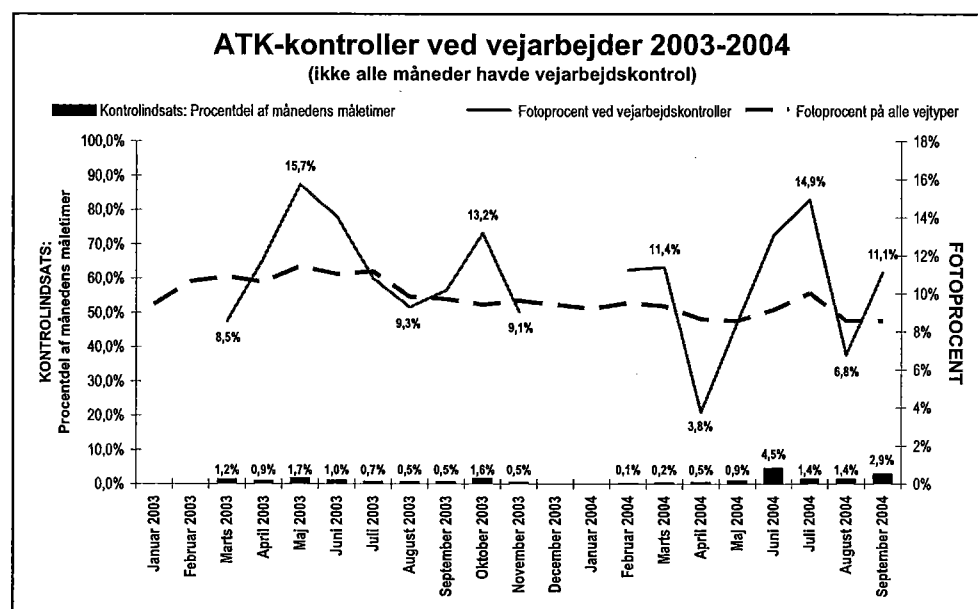
Fotoprocenten på skolevejene (vist med optrukket linje i figur 11) varierer op og ned i forhold til gennemsnittet for alle vej kategorier (vist med stiplet linje). Den dykker i forbindelse med begge kampagnemånederne i august 2003 og 2004. Der sker også et dyk i november 2003, som ikke umiddelbart kan forklares – med mindre det er en effekt af den generelle ATK-kampagne, som foregik i perioden 20. oktober – 9. november.

ATK-kontroller ved vejarbejder

Kontrollerne ved vejarbejder udgør tidsmæssigt en lille del af kontrollerne – omkring 1 % af måletiden. Der er tale om midlertidige målesteder. Af de i alt 196 vejarbejdskontroller, der er foretaget i perioden 1. januar 2003 til 30. september 2004 er de 121 (svarende til 62 %) sket i forbindelse med vejarbejder på motorveje.

På motorveje, hvor hastighedsgrænsen er høj, og hvor der under normale forhold køres hurtigt, vil det ofte være nødvendigt at sætte farten meget ned i forbindelse med vejarbejder. Dette, sammenholdt med det kendte fænomen ”fartblindhed” betyder, at fotoprocenterne ved vejarbejdskontroller generelt bliver højere, des lavere hastighed der skiltes ned til. De 25 motorvejskontroller, hvor hastighedsgrænsen i forbindelse med vejarbejdet var skiltet ned til 50 km/t, er den gennemsnitlige fotoprocent helt oppe på 18,8 % (varierende fra 7 % til 43 %).

Fotoprocenterne ved vejarbejder ligger generelt højt, 11,9 % over hele perioden mod 9,8 % for alle vejkatogier. De nævnte 11,9 % dækker dog over store variationer i de enkelte måneder, hvilket fremgår af figur 12.



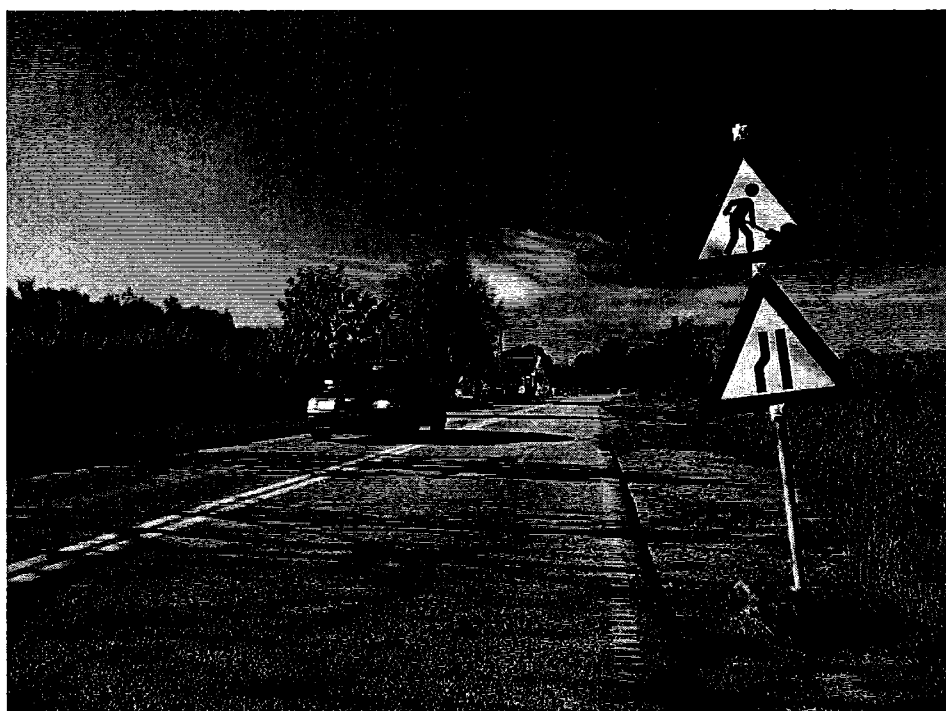
Figur 12. Fotoprocenter (optrukne linjer) og kontrolindsats (meget lave søjler) i de måneder, hvor der har været foretaget ATK-kontrol ved vejarbejder.

Figur 12 svarer til figurene for de øvrige vejkatogier, men eftersom vejarbejdskontrollerne kun udgør 1 % af alle kontrollerne, så bygger figuren på en lille datamængde. Små ændringer vil således vise sig som store udsving, og tolkninger af kurverne, der viser fotoprocenten for vejarbejdskontrollerne, hviler på et for spinkelt grundlag. I april 2004, hvor fotoprocenten var helt nede på

3,8 %, blev der foretaget 7 kontroller, heraf 6 ved samme vejarbejde. Mængden af data er for ensidig og for lille til at være repræsentativ.

Der har kørt en kampagne i forbindelse med ATK ved vejarbejder i juni 2004. Den forøgede kontrolindsats kan ses på figur 12. Der blev foretaget 37 ATK-kontroller ved 16 vejarbejder i juni 2004, og den gennemsnitlige fotoprocent var på 13,2 %. Forholdene ved de 16 vejarbejder var yderst forskellige og næsten umulige at sammenligne – og fotoprocenterne ved de 37 ATK-vejarbejdskontroller under kampagnen i juni 2004 spændte fra 0 % til 43 %.

Samlet må man konkludere, at materialet er for spinkelt til, at man kan vurdere effekten af ATK ved vejarbejder.

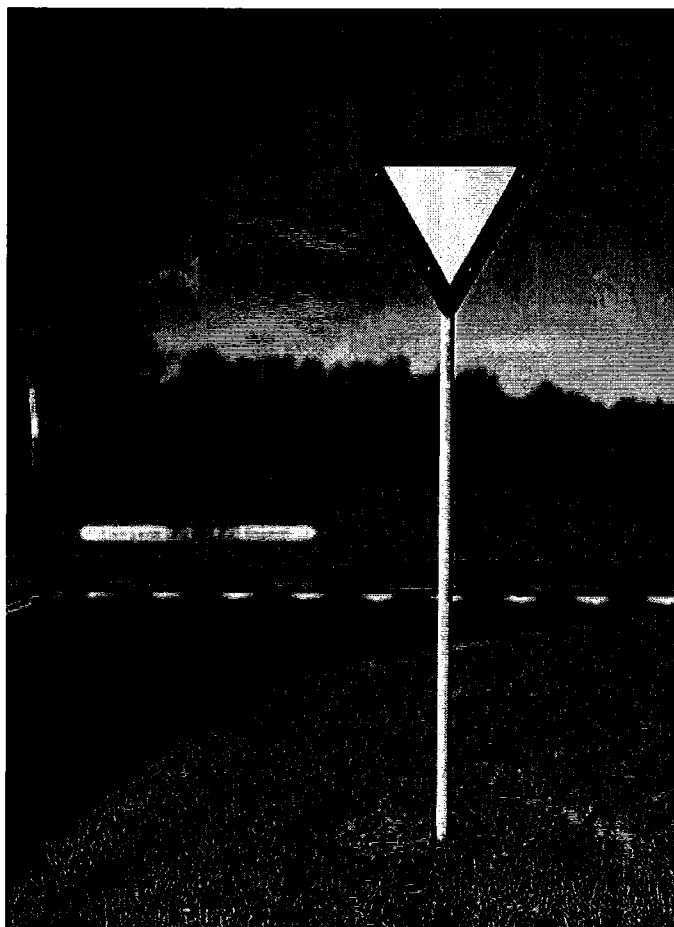


6. De udpegede strækninger

Offentliggørelse af strækninger i januar 2003

I oktober 2002 besluttede justitsministeren, at strækninger, der er udpeget til Automatisk Trafikkontrol skal være offentliggjort på Internet. Samtidig med at de udpegede strækninger blev offentliggjort på politiets hjemmeside i januar 2003 blev alle strækninger forsynet med målestedsnumre. Herved blev det muligt at få overblik over, hvor kontrollerne foregik og hvor mange strækninger der blev målt på.

I forbindelse med udpegningen af strækninger i januar 2003 skete der mange justeringer og rettelser i listerne, og det betød, at antallet af strækninger ændredes fra dag til dag. Antallet af strækninger voksede i starten af 2003, men fra april 2003 og frem til nytår var antallet omkring 2250 strækninger.

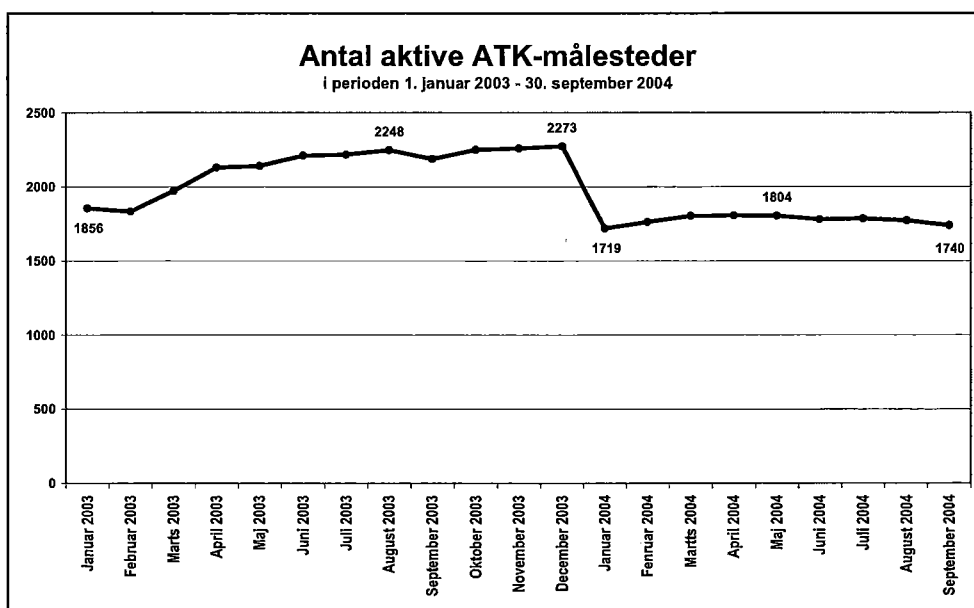


Resultatet af første strækingsrevision 2003-04

De udpegede strækninger skal revideres af vejmyndigheder og politi en gang årligt, og den første revision indledtes i efteråret 2003. Grundlaget for revisionen var de kontroller, der blev foretaget i perioden 1. januar til 31. juli, dvs. årets første 7 måneder.

Det blev anbefalet at fravælge strækninger, hvor målevognen ikke kunne holde, eller hvor der kørte meget få biler. Det anbefalede også at fravælge de strækninger, hvor bilisternes hastigheder var så lave, mens kontrollerne foregik, at man må regne med, at høj hastighed ikke er noget problem på målestedet. Nye strækninger skulle fortsat opfylde de 5 kriterier.

Antallet af udvalgte strækninger har hele tiden varieret, eftersom der løbende sker justeringer. Figur 13 viser en opgørelse af antallet af aktive strækninger i de enkelte måneder siden 1. januar 2003.



Figur 13. Antallet af aktive strækninger i de enkelte måneder.

I hele 2003 lå antallet på omkring 2250 strækninger, men i forbindelse med strækingsrevisionen ved årsskiftet 2003-04 blev antallet af målesteder reduceret med ca. 500. Gennem 2004 har der været cirka 1750 aktive ATK-målesteder fordelt over hele landet.

7. Konklusion

Politiets målevogne har foretaget kontrol med ATK over hele Danmark, siden projektet blev landsdækkende i marts 2003. For at vurdere, hvordan kontrollen er forløbet i de 8 ATK-distrikter, er der lavet statistikker, der har vist hvordan status har været med hensyn til udvælgelsen af strækninger, omfanget af kontrollerne og fotoprocenten.

Fotoprocenten beregnet i en enkelt måned varierer i størrelse fra 8 % til 12 %. I september 2004 var fotoprocenten på 8,6 %. Den højeste fotoprocent (11,4 %) forekom i maj 2003. Fotoprocenten har været højest i månederne februar – juli 2003 (mellem 10,6 % og 11,4 %), men derefter har fotoprocenten vist faldende tendens (fra 9,8 % i august 2003 til 8,6 % i september 2004). Dog har det vist sig, at sommermåneden juli har en højere fotoprocent end de øvrige måneder, og i juli 2004 er fotoprocenten på 10 % mod 11,2 % i juli 2003.

Omfanget af kontrolindsatsen, både antal måletimer og antal kontroller pr. måned, har varieret fra måned til måned, men blev mere stabil i løbet af 2004. Der var en del udsving i 2003, mindst kontrol i januar, juni og december og meget kontrol i oktober 2003. I 2004 er indsatsen pr. måned mere jævnt fordelt mellem månederne. I 2004 bruges der i gennemsnit hver måned ca. 1420 timer fordelt på 870 ATK-kontroller, hvilket svarer til, at en kontrol varer 1 time og 37 minutter.

Antallet af udvalgte strækninger varierer hele tiden, eftersom der løbende sker justeringer. I hele 2003 var antallet omkring 2250 strækninger, men i forbindelse den første strækningsrevision ved årsskiftet 2003-04 blev antallet af målesteder reduceret med ca. 500. Gennem 2004 har der været cirka 1750 aktive ATK-målesteder fordelt over hele landet.

Det fald i fotoprocenten, der er sket fra 2003 til 2004, peger desuden på, at flere bilister har sat farten ned på de kontrollerede strækninger. Der fotograferes færre af de forbi passerende, og der er også sket fald i gruppen af bilister, der lige netop undgår at køre så hurtigt, at det udløser foto. Dette understøttes af, at flere bilister kører lovligt forbi ATK-kontrollerne, dvs. med hastigheder der ligger under hastighedsgrænsen på målestedet.

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 Politi, 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

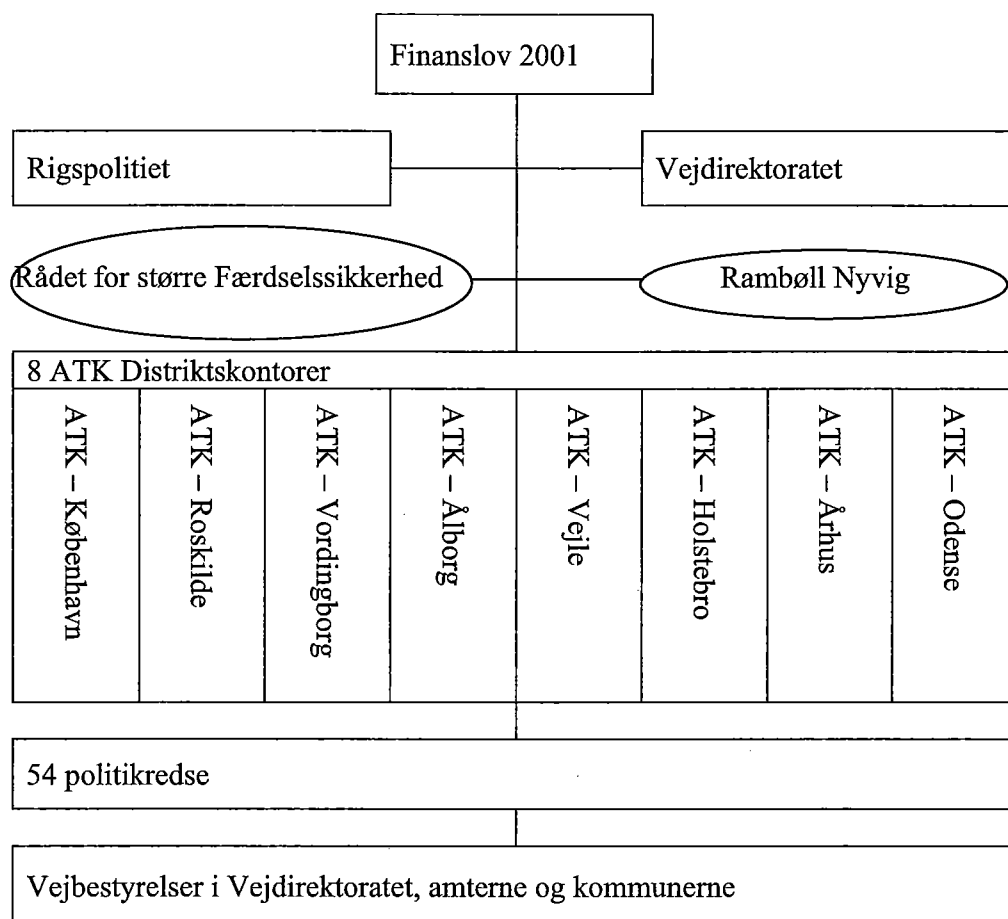
www.trafikken.dk/atk

www.politi.dk/atk

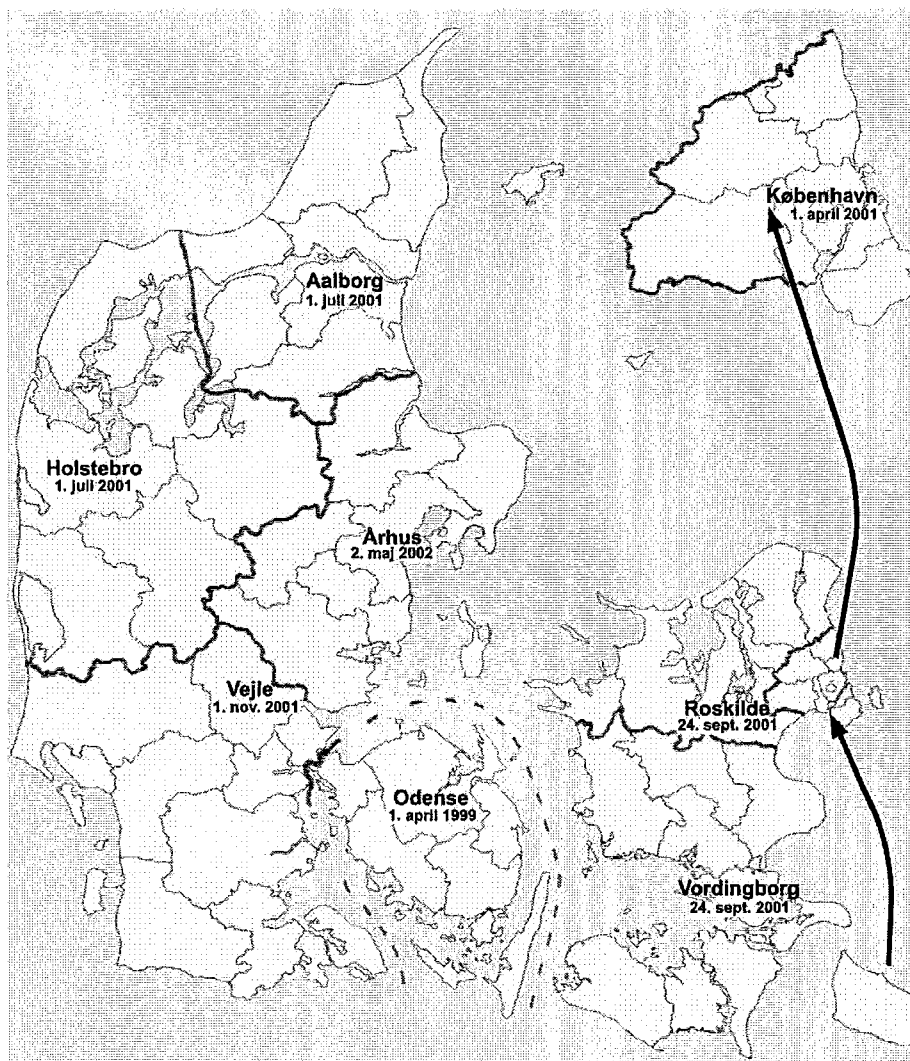
www.vejdirektoratet.dk

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.

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. Tabeller til figur 3

Måletimer 2003	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Aalborg	143	133	150	214	126	107	108	151	257	249	110	131
Holstebro	96	151	151	107	171	136	149	133	207	224	279	170
Århus	99	124	95	114	113	110	128	111	102	97	98	65
Vejle	106	110	204	196	202	213	243	232	205	239	223	180
Odense	182	162	146	180	186	149	231	208	134	151	129	57
Vordingborg	86	164	220	226	180	145	171	190	175	246	214	199
Roskilde	104	166	170	152	136	121	116	121	105	151	142	76
København	108	195	210	240	271	205	269	255	261	250	203	168

Tabel a til figur 3: Måletimer pr. måned januar – december 2003

Måletimer 2004	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep
Aalborg	248	174	207	261	137	125	172	120	202
Holstebro	170	199	117	113	168	229	146	185	189
Århus	45	98	147	101	131	173	160	166	161
Vejle	147	267	254	267	301	246	314	268	252
Odense	111	123	125	111	130	151	146	142	162
Vordingborg	243	203	186	198	219	174	172	244	235
Roskilde	141	154	159	102	122	167	112	148	139
København	236	251	275	154	139	153	156	229	197

Tabel b til figur 3: Måletimer pr. måned januar – september 2004

Bilag 5. Tabeller til figur 4

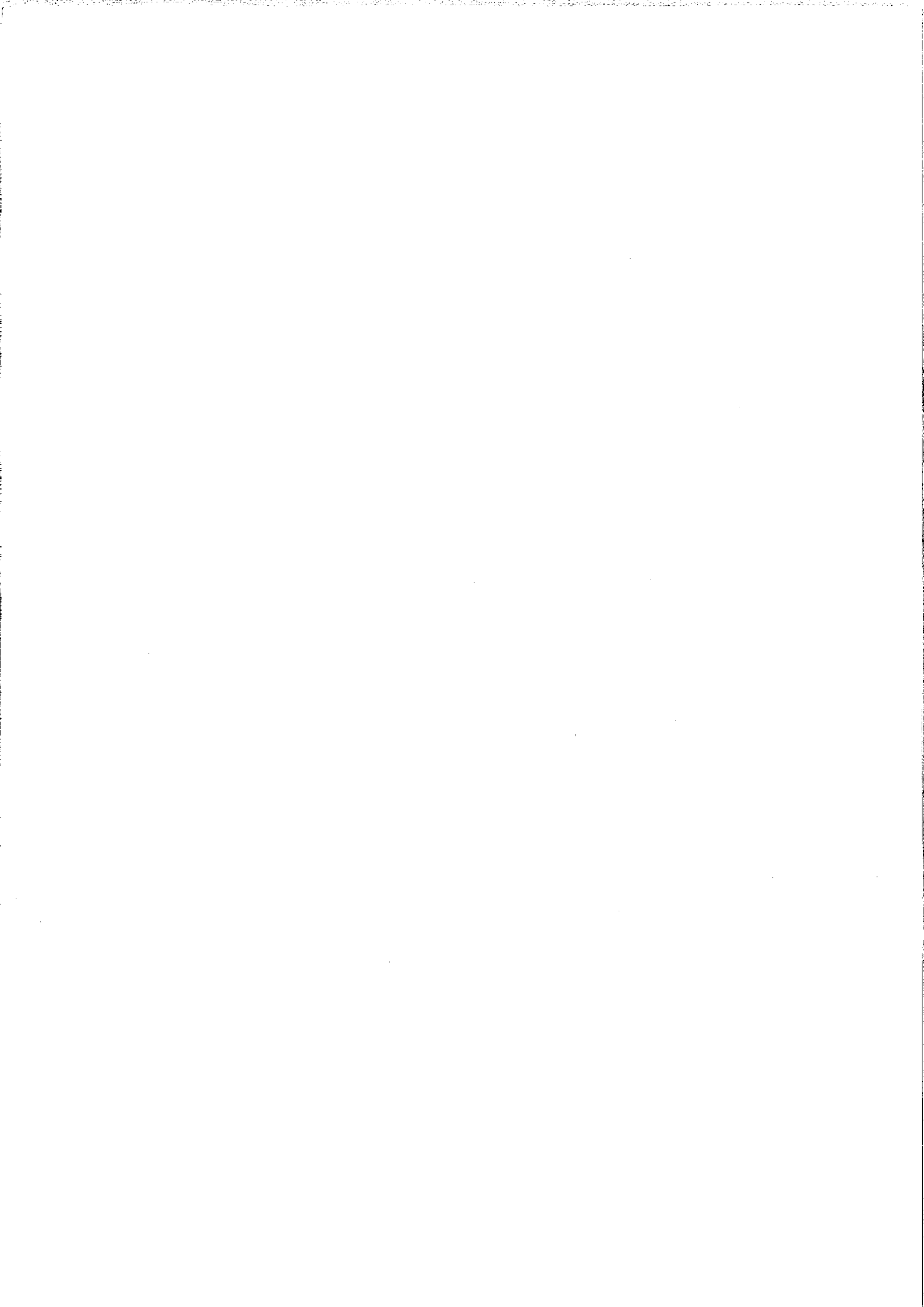
Måned	Måletid i timer	Fotoprocent
Januar 2003	924	9,4 %
Februar 2003	1206	10,6 %
Marts 2003	1347	10,9 %
April 2003	1429	10,6 %
Maj 2003	1384	11,4 %
Juni 2003	1185	11,0 %
Juli 2003	1415	11,2 %
August 2003	1401	9,8 %
September 2003	1446	9,7 %
Oktober 2003	1607	9,4 %
November 2003	1399	9,6 %
December 2003	1046	9,4 %
Januar 2004	1340	9,2 %
Februar 2004	1469	9,5 %
Marts 2004	1469	9,4 %
April 2004	1308	8,7 %
Maj 2004	1347	8,6 %
Juni 2004	1419	9,1 %
Juli 2004	1377	10,0 %
August 2004	1503	8,6 %
September 2004	1539	8,6 %

Tabel til figur 4: Måletimer og fotoprocent.

Bilag 6. Tabeller til figur 6

Måned	Procent over hastigheder	Procent hastigheds- overskridelser under detektionsgrænsen	
Januar 2003	68,1 %	22,5 %	9,4 %
Februar 2003	66,9 %	22,4 %	10,6 %
Marts 2003	66,4 %	22,7 %	10,9 %
April 2003	66,2 %	23,2 %	10,6 %
Maj 2003	65,0 %	23,6 %	11,4 %
Juni 2003	65,3 %	23,6 %	11,0 %
Juli 2003	64,4 %	24,4 %	11,2 %
August 2003	67,0 %	23,2 %	9,8 %
September 2003	67,8 %	22,5 %	9,7 %
Oktober 2003	68,5 %	22,0 %	9,4 %
November 2003	68,3 %	22,1 %	9,6 %
December 2003	68,6 %	22,0 %	9,4 %
Januar 2004	68,5 %	22,3 %	9,2 %
Februar 2004	68,2 %	22,3 %	9,5 %
Marts 2004	68,7 %	21,9 %	9,4 %
April 2004	71,5 %	19,8 %	8,7 %
Maj 2004	70,6 %	20,8 %	8,6 %
Juni 2004	69,7 %	21,1 %	9,1 %
Juli 2004	67,4 %	22,6 %	10,0 %
August 2004	70,3 %	21,1 %	8,6 %
September 2004	70,9 %	20,5 %	8,6 %

Tablet til figur 6: Fordeling af hastigheder forbi ATK-kontrolleme



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

SJ20120914131359964

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:13:59
Dokumentnr.: 534868
Titel: ATK_EVA_kampagner_1_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: