



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Rådgivning, organisering og baggrund

Kontrol



Vejteknik



Kampagner

Notat 99
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

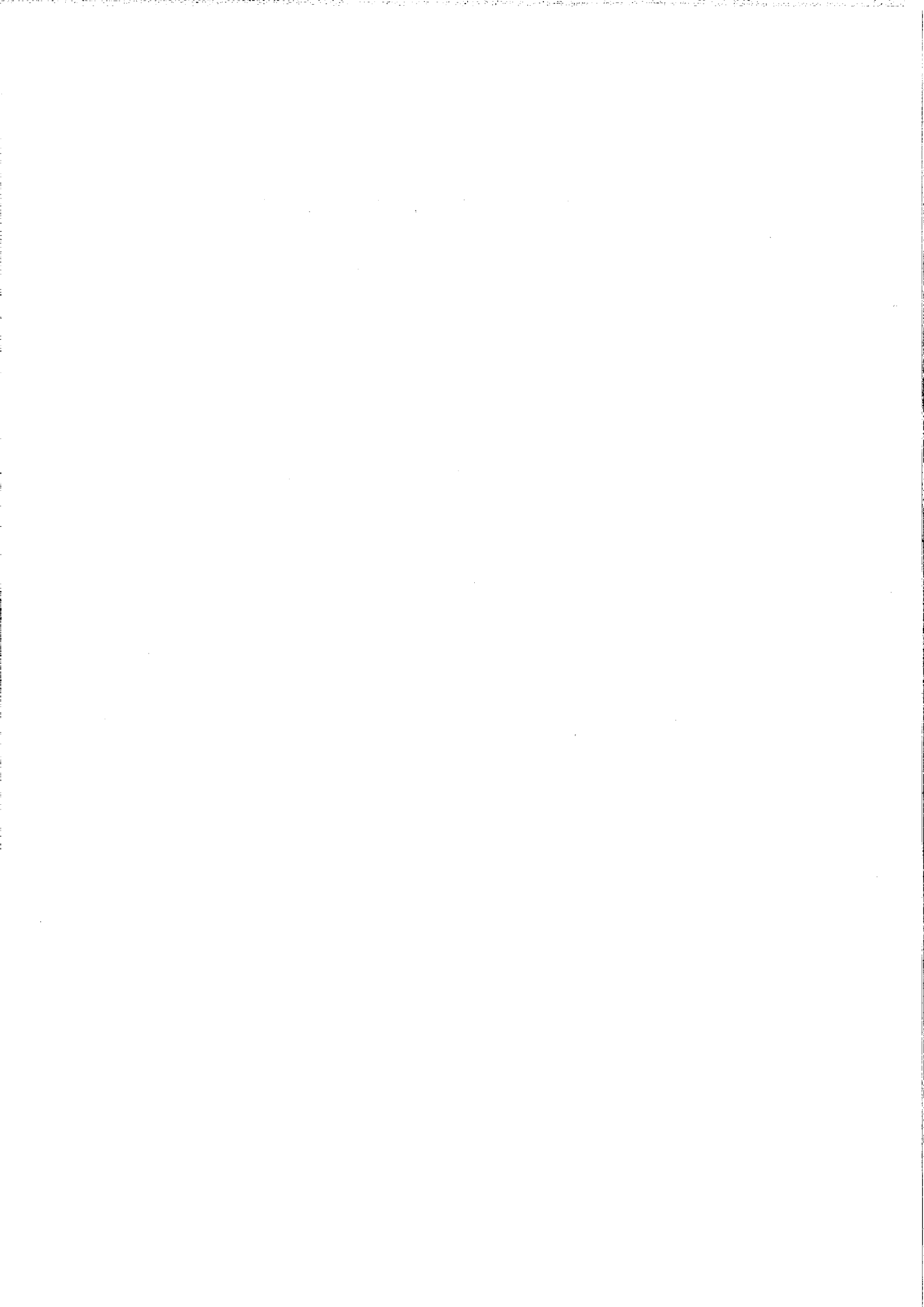
Notat	Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol Rådgivning, organisering og baggrund Notat 99
Dato	December 2004
Forfatter	Sofie Ottesen, Rambøll Nyvig a/s
Projektleder	Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet
Foto	Christoffer Askman
Montage	Rambøll Nyvig a/s
Tryk	Kun elektronisk
Udgiver	Vejdirektoratet Niels Juels Gade 13 Postboks 9018 1022 København K
Copyright	Vejdirektoratet
ISSN	1600-5775
ISBN	87-7923-785-1



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Rådgivning, organisering og baggrund

Notat 99
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 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.

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 Rigspolitiet.

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

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 tilskadede i 2012.

Kontrol

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

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

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

Hastighed

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

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

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

Presse og internet

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

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

Kampagner og holdningsundersøgelser

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

Indholdsfortegnelse

Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol.....	1
ATK en politisk beslutning.....	1
Udpegning af målesteder	1
Stort samarbejdsprojekt	1
Indsatsen 2001-2004	2
Sammenfatning.....	3
Rådgivning, organisering og baggrund.....	3
Kontrol	3
Hastighed	3
Presse og internet	4
Kampagner og holdningsundersøgelser	4
Indholdsfortegnelse.....	5
1. Indledning.....	7
2. Baggrund og forudsætninger	8
Hastighed og ulykker	8
Forsøget 1999-2000	8
Den politiske beslutning	8
Den mobile kontrol	8
Metode: Hastighedstrekanten.....	9
Information	9
Vejteknik.....	10
De overordnede kriterier for valg af strækninger	10
3. Organisering	11
Ansvars og opgavefordeling:	11
4. Målsætningen for rådgivningsarbejdet	13
Budskaber	13
5. 2001-2003: Implementering og kendskab	14
Målgruppe	14
Problemfelt.....	14
Kommunikationskanaler og -aktiviteter	14
Resultater	16
6. 2003-2005: Forankring og accept	18
Målgruppe	19
Problemfelt.....	19
Kommunikationskanaler og -aktiviteter	19
Resultater	21
7. Konklusion.....	23
Bilag 1. Baggrundsmateriale	24
Aftale om ATK	24
Rapporter.....	24
Notater.....	24

Holdningsundersøgelser.....	24
Statusnotater.....	25
Artikler.....	26
Internet.....	27
Bilag 2. Organisationsdiagram.....	28
Bilag 3. Indførelse af ATK i Danmark.....	29
Bilag 4. ATK-organisationsændringer.....	31
Bilag 5. ATK-informationsaktiviteter.....	33

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 rådgivningsindsatsen i perioden 2001 til 2004. Rådgivningsindsatsen har omfattet rådgivning til projektets aktører om tilrettelæggelse og formidling af ATK. Den samlede informationsindsats har omfattet rådgivning, presse og kampagner².

² Se notaterne 102. Presse og Internet og 103. Kampagner og holdningsundersøgelser

2. Baggrund og forudsætninger

Hastighed og ulykker

Høj hastighed er en faktor i 25-50 % af alle trafikulykker. Kampagner og information om faren ved at køre for stærkt havde ikke fået bilisterne til at sænke farten, før projektet startede – ca. 50 % af alle bilister overskred hastighedsgrænsen i midthalvfemserne. Udenlandske erfaringer og et dansk storskalaforløb viste, at Automatisk Trafikkontrol får hastighederne til at falde. ATK blev derfor betragtet som et middel til at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål om, at der i 2012 skal være 40 % færre dræbte og kvæstede i trafikken.³

Forsøget 1999-2000

Automatisk Trafikkontrol blev indført over hele landet på baggrund af de positive resultater af et storskalaforløb på Fyn og i Storkøbenhavn.⁴ Under forsøget fik Automatisk Trafikkontrol hastigheden til at falde med op til 2,6 km/t. på de strækninger, hvor der var kontrol, og vurderingen var, at et sådan fald over hele landet på sigt ville kunne give 10-15 % færre dræbte og kvæstede. Konklusionen var, at Automatisk Trafikkontrol er den mest effektive metode til at få farten ned uden at overbelaste politiets eller vejbestyrelsernes ressourcer.

Den politiske beslutning

Folketinget besluttede i 2000, at Automatisk Trafikkontrol skulle indføres i hele Danmark i løbet af 2001-2003. Med finansloven for 2001 blev der sat en bevilling af til at gøre Automatisk Trafikkontrol permanent i forsøgsområderne og udbrede kontrollen til resten af landet.

Den mobile kontrol

I de fleste lande med Automatisk Trafikkontrol er kameraerne placeret i ubemandede bokse ved vejsiden. I Danmark valgte man allerede ved storskalaforløbet at placere kamera og radar i bemandede varevogne for på den måde at gøre kontrollen mobil.⁵ Med de fastmonterede fotobokse er effekten meget lokal på netop den strækning, hvor boksen er placeret. Samtidig er der risiko for hærværk. Med den mobile kontrol fordeles effekten på et stort vejnet. Når effekten viser sig på strækningen, kan man flytte kontrollen til en ny strækning og dermed optimere kontrolindsatsen. Den mobile kontrol åbnede samtidig mu-

³ Forud for storskalaforløbet blev der i 1997-1999 gennemført et pilotprojekt. Læs mere om forsøget i "Automatisk hastighedskontrol – Evaluering", VD rapport 210, 2000.

⁴ Forsøget foregik i Storkøbenhavn og på Fyn. Se "Automatisk hastighedskontrol – Evaluering", VD rapport 210, 2000.

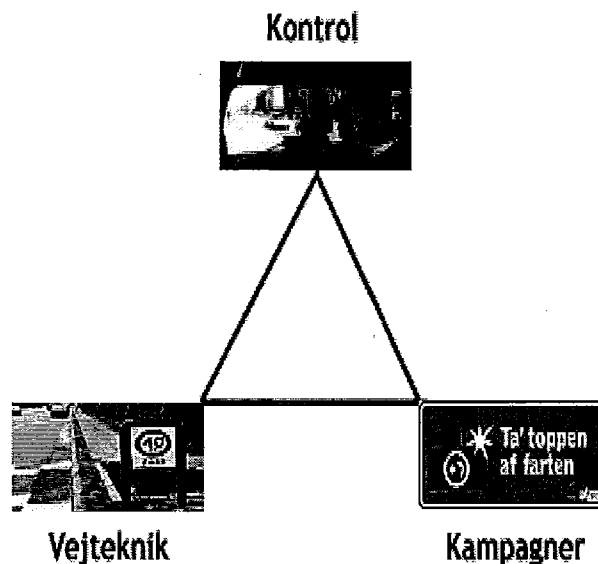
⁵ Der kørte et forsøg med rødkørsels- og hastighedskontrol i faste bokse i Århus i 2001, men erfaringerne med teknikken i de faste bokse var ikke så gode. Se evt. "Automatisk hastighedskontrol og rødkørselskontrol" Projektgruppenotat, TRM 1995

lighed for at reagere hurtigere på henvendelser fra borgere, der er bekymrede over hastigheden på en bestemt strækning/på bestemte tidspunkter af døgnet. Ved at sende målevognen ud på disse strækninger er det muligt at identificere et evt. hastighedsproblem og skabe større tryk i lokalområdet.

Metode: Hastighedstrekanten

Projektet blev tilrettelagt ud fra den tankegang, som illustreres i "hastighedstrekanten".

Automatisk Trafikkontrol skulle indgå i et samspil med de tre metoder, der normalt benyttes til at få hastigheden ned: Vejteknik, manuel hastighedskontrol og kampagner. Erfaringer fra de landsdækkende hastighedskampagner og det lokale trafiksikkerheds-arbejde havde vist, at når de tre metoder lå i forlængelse af hinanden, kunne man opnå en optimal effekt af indsatsen⁶.



Information

Der blev derfor afsat midler til en informationsindsats i forbindelse med kontrollens indførelse.⁷ Det byggede blandt andet på den erkendelse, at for at få en adfærdsændring igennem på hastighedsområdet, var det nødvendigt med løbende kampagner og mere kontrol. Kontrol er en effektiv adfærdspåvirkende metode – men det er ikke muligt at kontrollere alle vegne hele tiden. Derfor skulle kontrol og information også i dette projekt supplere hinanden.

⁶ Se: "Kør kampagnen sikkert hjem" Rådet for Større Færdselssikkerhed, 1999

⁷ Se notat 103. Kampagner og holdningsundersøgelser

Vejteknik

I lokale boligområder med hastighedszoner og fartdæmpning ville effekten desuden kunne forøges yderligere ved kontrol. Det var derfor en underlæggende præmis ved indførelsen af Automatisk Trafikkontrol i hele landet, at kontrollen skulle iværksættes lokalt. På den måde kunne kontrollen ligge i forlængelse af det lokale trafiksikkerhedsarbejde og blive et målrettet trafiksikkerhedsredskab, der kunne tilpasses de lokale behov.

De overordnede kriterier for valg af strækninger

For at sikre en overordnet, fælles tilgang til udpegningen af strækninger, fastlagde Vejdirektoratet efter aftale med Trafikministeriet, Rigspolitiet og Justitsministeriet, 5 nationale kriterier, som skulle tages i betragtning ved den lokale udpegning af strækninger til ATK:

- Farlige strækninger med mange ulykker
- Skoleveje og institutionsveje
- Ved vejarbejde
- Landevejsstrækninger gennem mindre landsbyer
- Utrygge veje, hvor beboerne selv har ønsket kontrol

For at opnå den største trafiksikkerhedsmæssige effekt af kontrollen skulle indsatsen koncentreres på de farligste veje og gader. Både strækninger i by- og landområder kunne omfattes af kontrollen. Ud fra de øvrige fire overordnede kriterier kunne andre strækninger med særlige indsatsområder udpeges. Den samlede længde/antal af de udvalgte strækninger kunne være afhængig af, hvilken effekt på trafiksikkerheden, man havde ønske om i den lokale vejbestyrelse/politikreds. Få strækninger med massiv kontrol har stor effekt på hastigheden på de pågældende strækninger. Mange strækninger med stor spredning af kontrollen har en lille effekt på hastigheden, men på et større vejnet. Det blev besluttet, at valg og revision af strækninger skulle foretages en gang om året for at sikre, at kontrollen fortsat har en optimal effekt på trafiksikkerheden.

3. Organisering

Implementering af landsdækkende Automatisk Trafikkontrol har været et større samarbejdsprojekt, der har involveret mange aktører: Stat, amter, kommuner, politi, Rådet for Større Færdselssikkerhed og private virksomheder. I løbet af den 4-årige projektperiode er der sket flere omorganiseringer og forandringer for projektet, se bilag 2 og 4

Ansvars og opgavefordeling:

- **Justitsministeriet** og **Trafikministeriet**: Opdragsgivere.
- **Rigspolitiet** har stået for indkøb af udstyr og den praktiske organisering af kontrollen i 8 nye ATK-distriktskontorer i 8 større politikredse over hele landet. Rigspolitiet har stået for al rådgivning og information i forbindelse med organiseringen af ATK-distriktskontorerne. Politiet har desuden været afsender på alle kampagner og haft pressekontakt.
- **ATK-distriktskontorerne** har stået for endelig udpegning af strækninger, planlægning og gennemførelse af kontrolindsatsen og en stigende del af pressekontakten.⁸
- **Politikredsene** har i samråd med vejbestyrelserne valgt og prioriteret strækninger ud fra de 5 overordnede kriterier fastlagt af Vejdirektoratet.
- **Vejbestyrelserne i amter og kommuner** har i samråd med de lokale politikredse valgt og prioriteret strækninger ud fra de 5 overordnede kriterier fastlagt af Vejdirektoratet.
- **Vejdirektoratet** har haft projektledelsen for evaluering og information og administration af den økonomiske pulje. Vejdirektoratet har haft en stor del af pressekontakten og varetaget valg af strækninger til kontrol på statens veje.
- **Hastighedsprojektgruppen** blev etableret i Vejdirektoratet i begyndelsen af 2001 og bestod af 4 medarbejdere fra Vejdirektoratet. I august 2002 blev Rambøll Nyvig hyret til at bistå med at løse af opgaven. Samtidig blev 3 projektmedarbejdere overflyttet fra Vejdirektoratet til Rambøll Nyvig. Vejdirektoratet bevarede projektledelsen
- **Rambøll Nyvig** har varetaget den løbende evaluering og analyse af udviklingen i hastighed og kontrol, samt analyse og evaluering af det samlede informationsarbejde (rådgivning, presse og kampagner). Derudover overordnet strategi for informationsindsatsen, udarbejdelse af materialer og kvalitetssikring af det samlede informationsarbejde
- **Rådet for Større Færdselssikkerhed** har stået for praktisk tilrettelæggelse og rådgivning om kampagnearbejdet samt pressekontakt.

⁸ Se notat 102. Presse og Internet

- **ATK-kampagnegruppen** blev nedsat i 2002, og her er alle endelige beslutninger om den samlede informationsindsats blevet truffet. Medlemmer af kampagnegruppen har været: Rigspolitiets færdselsafdeling, Vejdirektoratets projektleder (formand), en repræsentant for ATK-distrikterne, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Rambøll Nyvigs kommunikationskonsulenter.

4. Målsætningen for rådgivningsarbejdet

Rådgivningsarbejdet har skullet sikre grundlaget for, at projektet blev tilrettelagt, så det lever op til formålet: At medvirke til at skabe lavere hastighed og færre dræbte og tilskadekomne i trafikken. Rådgivningsarbejdet har skullet styrke projektets troværdighed ved at sikre, at kontrollen tilrettelægges optimalt og ensartet og ved at skabe en fælles, målrettet og ensartet ekstern kommunikation om ATK.

For at opnå det mål var det nødvendigt at skabe indsigt i projektets formål og muligheder. Samtidig var det nødvendigt at imødegå eventuel skepsis eller ligegyldighed over for kontrollens effekt blandt teknikere og politi, således at alle parter samarbejder med henblik på at få størst mulig trafiksikkerhedsmæssig effekt af ATK. Et delmål var derfor at motivere til erfaringsudveksling mellem teknikerne og politi for at skabe interesse for bekæmpelse af hastighedsoverskridelser gennem flere forskellige tiltag, der ligger i forlængelse af kontrollen, fx hastighedsplanlægning og andre trafiksikkerhedskampagner.

Budskaber

Overordnede:

- Hvordan kan ATK indgå i trafiksikkerhedsarbejdet

Konkrete:

- Hvor kan ATK foretages (kriterier)
- Hvilke informationsindsatser er planlagt
- Resultater og evaluering
- Hvordan kan ATK skabe tryghed i lokalsamfundet
- Hvordan kan ATK indgå i samspil med vejtekniske tiltag og kampagneindsatser

Den samlede informationsindsats om Automatisk Trafikkontrol er faldet i to overordnede dele: Implementerings- og kendskabsfasen fra 2001-2003 og forankrings- og acceptfasen i 2003-2004.

5. 2001-2003: Implementering og kendskab

I perioden 1. juli 2001 – 17. marts 2003 blev kontrollen udbredt til hele landet. I denne periode blev kontrollen og valg af kontrolstrækninger organiseret og iværksat. I implementeringsfasen var fokus at udbrede kendskabet til kontrollen – herunder den trafiksikkerhedsmæssige baggrund for kontrollen, hvordan kontrollen rent praktisk fungerede og prioritering af valg af kontrolstrækninger. Rådgivningsarbejdet var primært fokuseret på at få samarbejdet mellem de mange aktører i gang og sikre, at det blev tilrettelagt, så det på længere sigt ville kunne indfri ATK-projektets trafiksikkerhedsmål.

Målgruppe

Den primære målgruppe for rådgivningsarbejdet 2001-2003 var vejbestyrelser i amter og kommuner og sekundært politiet i politikredsene. Årsagen var, at vejbestyrelserne og det lokale politi prioriterer strækningerne til ATK. Formålet med at lade strækningerne blive udpeget lokalt var, at Automatisk Trafikkontrol på den måde kunne indgå som redskab i det lokale trafiksikkerhedsarbejde. Vejbestyrelserne og det lokale politi kender vejnettet og de trafikale problemer i deres område og kan dermed bedst sikre, at kontrollen får den bedste effekt på trafiksikkerheden.

Problemfelt

Arbejdet med ATK er en stor opgave, og da teknikere i amter og kommuner har mange andre opgaver også, havde de brug for støtte til at udvælge de rigtige strækninger til ATK. Da det er afgørende for effekten, at kontrollen foretages på de rigtige strækninger, var det vigtigt, at vejbestyrelserne gik aktivt ind i processen i samarbejde med politiet. Samtidig var det nødvendigt at vise, hvordan kontrollen kunne tilrettelægges lokalt, så den kunne ligge i forlængelse af lokale trafiksikkerhedsplaner og dermed indgå i samspil med andre trafiksikkerhedstiltag.

Kommunikationskanaler og -aktiviteter

De hovedansvarlige er markeret i parentes.

- **Seminarer** – I de nyoprettede ATK-distrikter blev der afholdt et opstartsseminar for alle vejbestyrelser og politikredse i distriktet. Formålet var at motivere til ATK-samarbejdet, iværksætte lokal dialog om valg af strækninger og orientere om de 5 overordnede kriterier for valg af strækninger. (Vejdirektoratet/Rambøll Nyvig)

- **www.vejsektoren.dk/atk** - Målet med www.vejsektoren.dk/atk har primært været, at folk i vejsektoren, som arbejder med ATK, skulle have et centralt sted, hvor de altid let og hurtigt kunne opsøge information om ATK. Netstedet skulle fungere som et bibliotek med målrettet information til vejbestyrelserne og politiet og på den måde lette sagsbehandlingen for projektets centrale parter, der altid kunne henvise til internetsiderne. Den interne informationsindsats skulle understøttes på netstedet, både med konkret information om hvordan kontrolstrækningerne skulle udvælges, og med mere overordnet information om sammenhængen mellem trafiksikkerhed og hastighed. Til det formål blev håndbogen "Automatisk Trafikkontrol – Valg af strækninger" udarbejdet. Håndbogen blev udsendt til vejbestyrelserne og blev desuden lagt på www.vejsektoren.dk/atk.⁹ Et andet formål med netstedet var at lette sagsbehandlingen for projektets centrale parter: Vejdirektoratet, Rigspolitiet og Rådet for Større Færdselssikkerhed, der altid kunne henvise til materialet ved spørgsmål. På www.vejsektoren.dk/atk ligger information om valg af strækninger, kontakter, nye og gamle statusnotater m.v. Informationerne på skulle desuden få vejteknikerne i kommuner og amter til at bakke op om kontrollen og bruge den i deres trafiksikkerhedsarbejde. Her ligger information om valg af strækninger, kontakter, nye og gamle statusnotater m.v. Da internettet ikke er et opsøgende medie, var det vigtigt, at teknikere og politi har kendskab til www.vejsektoren.dk/atk, for at kunne udfylde sin funktion. Netstedet blev derfor brugt i sammenhæng med seminarer, nyhedsmails mv. (Rambøll Nyvig/Vejdirektoratet)
- **www.politi.dk** – Ved årsskiftet 2002/2003 blev det besluttet at offentliggøre alle ATK-strækninger på politiets hjemmeside. Målgruppen var almindelige borgere, men offentliggørelsen af strækningerne satte yderligere fokus på valget af strækninger og strækningsrevisioner. (Rigspolitiet)
- **Nyhedsmails** - Ved seminarerne blev et netværk af ATK-kontaktpersoner opbygget. Fra 18.9 2002 er nyhedsmails om projektet (evalueringer, strækningsrevisioner, kampagner) blevet sendt til netværket med det formål at motivere for og målrette ATK-arbejdet. (Vejdirektoratet/Rambøll Nyvig)

⁹ Den øvrige internetinformation til borgere og trafikanter på henholdsvis www.trafikken.dk/atk og www.politi.dk er evalueret i notat 102. **Presse og Internet**

- **Informationsmaterialer** – Informationsmaterialer ved kampagner og presseindsatser blev udarbejdet (fakta, typiske spørgsmål og svar, billedmateriale, presseguides mv.)¹⁰
- **Artikler og foredrag** – Artikler og foredrag blev løbende udarbejdet til fagkonferencer og -tidsskrifter for at bevare interessen for ATK-samarbejdet, orientere om udvikling og tilpasningen af projektet¹¹. (Vejdirektoratet/Rambøll Nyvig)
- **International videndeling**. For at dele erfaringer med andre lande om ATK har hastighedsprojektgruppen deltaget i flere internationale seminarer og arrangeret skandinavisk seminar (Vejdirektoratet/Rambøll Nyvig)
- **Hastighedsnetværket** – Består af teknikere, der er særligt interesse-rede i hastighedsplanlægning. Hastighedsprojektgruppen overtog sekretariatsfunktionen for netværket i 2001 for at styrke trafiksikkerhedsarbejdet for at få bilisterne til at overholde hastighedsgrænserne. Sammenhængen mellem prioritering af kontrolstrækninger, og kampagner og vejtekniske tiltag til at få bilisterne til at overholde hastighedsgrænserne blev styrket gennem hastighedsnetværket. Hastighedsnetværket har afholdt seminarer med henblik på at skabe erfaringsudveksling og udbrede ny viden. Netværket fik sit eget punkt på www.vejsektoren.dk, under videndeling og samarbejde, netværk. (Rambøll Nyvig/Vejdirektoratet)

Resultater

Samarbejdet mellem de mange aktører på ATK-projektet kom i gang i løbet af projektets 2 første år og var forholdsvis velfungerende. Det var dog indlysende, at det var nødvendigt at få projektet og samarbejdet bedre forankret. Strækningerne blev udpeget på baggrund af de 5 overordnede kriterier, men de sekundære kriterier (gennemfartsveje, utryghed mv.) fik mange steder alt for stor vægt på bekostning af ulykkesbelastede veje. Samtidig viste det sig, at de udpegede strækninger også skulle undersøges for, om der var et egnet sted på strækningen for målevognen at holde (pga. måleudstyrets følsomhed, kamera-vinkel mv.) Det betød, at udpegningen af strækninger til kontrol blev en længere proces end forventet.

Tidsplanen for implementeringen af Automatisk Trafikkontrol skiftede flere gange i løbet af projektperioden, og det gav uklarhed om frister for indlevering af udpegede strækninger mv. Der var derfor et meget stort informations- og

¹⁰ Se oversigten over de samlede informationsaktiviteter i bilag 5.

¹¹ Se under baggrundsmateriale i bilag 1.

koordineringsbehov på rådgivningsarbejdet. Samtidig blev det gennem presseartikler og på faglige konferencer mv. klart, at der steder i landet var nogen skepsis over for kontrollen, særligt i de lokale politikredse. Den interne skepsis medførte, at projektet ikke alle steder fik høj prioritet ved valg og revision af strækninger. Det viste sig desuden, at der var forskel på praksis i de forskellige dele af landet. Selvom det var projektets udgangspunkt, at kontrollen skulle tilpasses de lokale behov, var det nødvendigt fra centralt hold at sikre at kontrollen opfyldte sit formål om at skabe et fald i hastigheden.

6. 2003-2005: Forankring og accept

ATK var endeligt implementeret over hele landet 17. marts 2003. Derfor skiftede projektet informationsstrategi fra august 2003. Den nye strategi bandt kampagne, presse og rådgivningsarbejdet tættere sammen ud fra en erkendelse af, at skal man skabe god ekstern kommunikation (fra projektets aktører til bilister) skal den interne kommunikation blandt projektets aktører være velfungerende. En vigtig del af den nye strategi var at gøre kontrollen konkret, nærværende og lokal.¹²

Fra at være en informationsindsats fra centralt hold blev informationsindsatsen nu i højere grad lokalt forankret – helt konkret i de 8 ATK-distrikter, dog stadig med en centralt styrende og koordinerende funktion: ATK-kampagnegruppen.

Baggrunden for den nye strategi var desuden erkendelsen af, at adfærdspåvirkning sker mest effektivt gennem den enkeltes lokale netværk, dvs. gennem nogen, der er tæt på os¹³. At påvirke bilisterne til at overholde hastighedsgrænserne har størst effekt, hvis den påvirkning optræder i deres nærmiljø. Derfor var det vigtigt at få formidlet, at hensigten med kontrollen ikke var, at ”systemet” skulle overvåge og ”malke” uskyldige bilister med bøder, men som en lokal foranstaltning, der på rette tid og sted sikrede borgernes færdsel.

Den nye strategi om lokal forankring af både kontrol og informationsarbejdet betød, at de centrale aktører nu primært skulle ruste ATK-distrikterne, de lokale politikredse og vejbestyrelserne til at lave informationsarbejde. Rådgivningsarbejdet fik derfor en endnu mere central betydning i perioden 2003-2005. For rådgivningsarbejdet betød det primært, at politiet blev en vigtig målgruppe. Fokus var at skabe større forankring og accept af kontrol- og informationsarbejdet med ATK. Ved at konkretisere, hvor målevognene holdt i lokalområdet, kunne man vise bilister og borgere, hvad kontrollen kunne bruges til i praksis: At skabe større trafiksikkerhed. Samtidig kunne man ruste politiet til at overtage informationsarbejdet fra 2005. Dette var udgangspunktet for at lægge pressearbejdet mere ud til ATK-distrikterne.

¹² Læs mere om baggrunden for de to strategier for informationsindsatsen i artiklen ”Optimér effekten – planlæg informationsindsatsen” Af Ann-Sofie Højbjerg Jakobsen og Sofie Ottesen, AUC Trafikdage, 2004.

¹³ Inspirationen til den nye strategi kom blandt andet fra nyere forskning i sundhedskampagner, se fx Helle Petersen, ”Forandringskommunikation”, Samfundslitteratur, 2000

Målgruppe

Den primære målgruppe var politifolk, der arbejder med Automatisk Trafikkontrol. Den sekundære målgruppe var de teknikere i kommuner og amter, der årligt reviderer strækninger til kontrol. I forbindelse med nye kampagner og pressetiltag er det nødvendigt at skabe en tæt kontakt mellem de centrale aktører og ATK-distrikterne for at give støtte ved det lokale presse- og informationsarbejde.

Problemfelt

Samarbejdet mellem vejbestyrelserne, de lokale politikredse og ATK-distriktskontoret har ikke alle steder været lige velfungerende. Det har betydet, at strækningsrevisioner har været komplicerede. Samtidig har der været uklarhed om kriterierne for, hvornår en strækning kan betragtes som "en farlig vej med mange ulykker". Derved bliver det svært at informere troværdigt om fx ulykkesbelastede strækninger. Da det er det primære kriterium for kontrol, er det særligt problematisk.

I forbindelse med lokale kampagner er det nødvendigt at informere alle relevante samarbejdspartnere. Det viste sig, at der var en forholdsvis udbredt intern skepsis blandt teknikere og politi om kontrollens virkning, - en skepsis som var skadeligt for projektet. Teknikere og politi er samarbejdspartnere, og når de udtalte sig negativt til pressen om projektet, fik det stor vægt og opmærksomhed, der skadede projektets troværdighed.

Kommunikationskanaler og - aktiviteter

De hovedansvarlige markeres i parentes.

- **Nyhedsmails** – ATK-kontaktpersoner, dvs. teknikere, politi, har fået tilsendt nyhedsmails, når der sker noget nyt om projektet, særligt ved udsendelse af statusnotater, iværksættelse af kampagner og eventuelle pressemeddelelser fra en af projektets primære parter, RfSF, Rigspoliet eller Vejdirektoratet. Gennem nyhedsmail er det blevet gjort opmærksom på nye retningslinier for arbejdet med revision af strækninger, holdningsundersøgelser, seminarer m.v. (Rambøll Nyvig/Vejdirektoratet)
- **www.vejsektoren.dk/atk** - Har fortsat skullet give relevant og målrettet information om ATK til teknikere, som arbejder med kontrollen - særligt som bibliotek og i sammenhæng med nyhedsmails (se punktet under indsatsen 2001-2002). I 2003 blev det besluttet at revidere www.vejsektoren.dk/atk for at skabe en større sammenhæng mellem internetinformationen og den øvrige informationsindsats. Opdateringen skulle desuden fokusere netstedet endnu mere mod målgruppen: Informationen på www.vejsektoren.dk/atk skulle være aktuel, opdateret og

let at overskue, hvis det skulle udfylde sin funktion. Det skulle sikres, at teknikere, som arbejder med kontrollen, havde et sted, hvor de altid få svar på konkrete spørgsmål, om hvordan man fx prioriterer strækninger. En ny vejledning om revision af strækninger blev udarbejdet og lagt på netstedet. Nyheder om fx kampagner og statusnotater blevet formidlet via www.vejsektoren.dk's nyhedstjeneste. (Rambøll Nyvig)

- **Statusnotater** – Opdaterede data om kontroller og hastighedsmålninger¹⁴ blev bearbejdet, analyseret og udsendt kvartalvis som en service til projektets interessenter fra efteråret 2002 til 2004. Formålet var at fastholde interessen og gøre opmærksom på eventuelle problemer/succeser. Blev udsendt via nyhedsmails og sat på www.vejsektoren.dk (Rambøll Nyvig/Vejdirektoratet)
- **Styregruppemøder** – Styregruppemøder i distrikterne arrangeres af de lokale distrikter. Formål er erfaringsudveksling, planlægning og evaluering. (ATK-distrikterne, Rigspolitiet)
- **Seminarer** – Målrettede seminarer blev iværksat på baggrund af evalueringer (presse, holdning, interne rundspørge mv.) for at følge op, forankre og fokusere distrikternes kontrol- og informationsarbejde. (Rigspolitiet, Vejdirektoratet, Rambøll Nyvig) Spørgeundersøgelser blandt ATK-distriktslederne viste, at der kunne tilføres viden om, hvordan pressearbejdet kunne medvirke til at nå det overordnede projektmål. Dertil ønskede ATK-distriktslederne mere træning i pressearbejdet. Derfor blev der afholdt seminarer, der bl.a. fokuserede på pressearbejdet med praktiske øvelser, der skulle ruste og motivere ATK-distriktslederne til informations- og pressearbejdet. Der blev i alt afholdt tre seminarer, hvor pressehåndtering var et vigtigt punkt på dagsordenen.
- **Informationsmaterialer** – Informationsmaterialer ved kampagner og presseindsatser blev udarbejdet (fakta, typiske spørgsmål og svar, billedmateriale, presseguides mv.)¹⁵ Alt materiale 2003-2004 blev samlet, opdateret og videreudviklet i "Automatisk Trafikkontrol – Håndbog i pressearbejde, information og kampagner," der blev uddelt til ATK-distrikterne i oktober 2004. (Rambøll Nyvig, Vejdirektoratet)
- **Internetværktøj** – For at hjælpe ATK-distrikternes informationsarbejde til at blive mere konkret, blev der i okt. 2004 udviklet et webbaseret internetværktøj "Vejtegneren". Med "Vejtegneren" kan politiet illu-

¹⁴ Se notat 100. Kontrol og notat 101. Hastighed.

¹⁵ Se oversigten over de samlede informationsaktiviteter i bilag 5.

strere lokale strækninger med kontrol. Værktøjet blev udviklet til pressekampagnen november 2004 med fokus på de ulykkesbelastede strækninger. Hensigten var, at værktøjet skulle bruges i det lokale pressearbejde fremover (Rambøll Nyvig)

- **Artikler og foredrag** – Generel videndeling og afrapportering til vejsektoren blev foretaget gennem foredragsvirksomhed og indlæg i faglige tidsskrifter.¹⁶ (Vejdirektoratet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rambøll Nyvig)
- **International videndeling.** For at dele erfaringer med andre lande om ATK har hastighedsprojektgruppen deltaget i flere internationale seminarer og arrangeret skandinavisk seminar (Vejdirektoratet/Rambøll Nyvig)
- **Hastighedsnetværket** – Sekretariatsfunktionen fortsatte 2003-2004 - se punktet under indsatsen 2001-2003. (Rambøll Nyvig og Vejdirektoratet)

Resultater

En rundspørge til de 503 ATK-kontaktpersoner i amter, kommuner og hos politiet viser, at problemet med vejbestyrelsernes manglende tid stadig er en vigtig faktor i arbejdet med ATK. Derfor har nyhedsmails vist sig at være en vigtig og værdifuld kommunikationsaktivitet i rådgivningsarbejdet. Rundspørgen havde til formål at evaluere den nyhedsmail, som Hastighedsprojektgruppen har udsendt til 503 kontaktpersoner i ATK-netværket, hver gang der har været nyheder om ATK. I rundspørgen indgik der desuden et spørgsmål om www.vejsektoren.dk/atk. 219 ud af 503 (44 %) besvarede spørgsmålene.

Behovet for den løbende information om ATK er blevet dækket via nyhedsmailen. På spørgsmålet om, hvorvidt de benytter www.vejsektoren.dk/atk svarer 15 ofte, 105 en gang imellem, 73 sjældent og 15 aldrig. De som har svaret aldrig eller sjældent begrundes det med, at de ikke har tid eller, at de får nok information via nyhedsmailen.

95 % af de ATK-kontaktpersoner, der deltog, svarede, at nyhedsmailen gav dem de informationer, de skulle bruge til arbejdet med ATK, mens knudepunktet på www.vejsektoren.dk/atk har opfyldt sin tiltænkte funktion som et sted, hvor vejsektoren kan hente mere information – især i forbindelse med indførelsen af kontrollen, ved strækningsrevision og ved nye statusnotater. Siden den første nyhedsmail blev sendt ud, er antallet af tilmeldte til nyhedsmail-service steget fra 257 til 503 tilmeldte.

¹⁶ Se baggrundsmateriale i bilag 1.

En webstatistik¹⁷ viser, at der har været 282 besøg på www.vejsektoren.dk/atk i juni 2004 og 324 i oktober 2004. Brugere har især besøgt siderne, der handler om revisionen af strækningerne og håndbogen om valg af strækninger - sider der kan være en støtte i det daglige arbejde med ATK. Besvarelserne af nyhedsmailevalueringen og webstatistikken understreger dermed som forventet, at internettet i kraft af, at det ikke er noget opsøgende medie, ikke kan stå alene, men kan tjene en støttende funktion i forhold til mere opsøgende og direkte information som fx nyhedsmails.

Rådgivningen til ATK-distrikterne i pressearbejde har skabt gode resultater, med mere offensivt pressearbejde og større adfærdspåvirkning som resultat. En rundspørge ved det afsluttende seminar i pressearbejde okt. 2004 viste, at alle distrikter følte sig i nogen grad/ i høj grad rustet til fremtidens pressearbejde. Alle 8 distrikter svarede, at de "i høj grad" var tilfredse med rådgivningen.

Strategien om mere lokal forankring har vist sig at være virkningsfuld. En holdningsundersøgelse blandt bilisterne sept. 2004 viser, at der er forskel på holdningen til ATK generelt og lokalt. Tendensen er, at når ATK bliver konkret og nærværende i lokalområdet, har kontrollen større opbakning: 78 % af de adspurgte bilister svarede, at ATK i lokalområderne var en god eller meget god idé. 73 % mente, at ATK generelt var en god eller meget god idé.¹⁸ Det er dog ikke lykkedes at få skabt kendskab til ATK-strækningerne. 86 % kan ikke nævne bare ét af kriterierne for valg af ATK-strækningerne - fx ulykkesbelastede veje.

¹⁷ Webstatistikken er foretaget på www.vejsektoren.dk/atk i perioden 1.6-30.6 2004 og 1.10-31.10 2004.

¹⁸ Se notat 103. **Kampagner og holdningsundersøgelser.**

7. Konklusion

Kontrol, information og vejteknik er en effektiv måde at påvirke holdninger og adfærd. Det bekræfter erfaringerne med implementering af landsdækkende Automatisk Trafikkontrol (ATK). Ved at benytte de tre metoder parallelt er det lykket at optimere indsatsen og komme nærmere på målet om 40 % færre dræbte og tilskadekomne i 2012. Det har været afgørende for ATK-indsatsen, at kontrolarbejdet har haft en troværdig trafiksikkerhedsfremmende funktion. Derfor har rådgivningsarbejdet fokuseret på at skabe grundlaget for ATK-projektets troværdighed.

De vigtigste erfaringer, der kan drages af rådgivningsarbejdet, kan summeres op i 5 overordnede punkter:

- Analyse, planlægning og evalueringer af informations- og kontrolarbejdet kan sikre et bedre grundlag for tilrettelæggelsen af en optimal indsats.
- Det er vigtigt at holde sig projektets overordnede mål for øje – og sikre at informationsindsatsen hele tiden støtter op om det mål.
- Koordinering og samarbejde mellem projektets aktører er afgørende for en troværdig og effektiv informationsindsats.
- Måltrettet, aktuel og vedholdende information gennem flere kommunikationskanaler til projektets aktører er nødvendig for at fastholde interessen og sikre samarbejdet.
- Adfærdspåvirkninger sker bedst gennem det lokale netværk, hvor problemstillingerne og løsningsmetoderne virker nærværende. Det er derfor vigtigt at de centrale aktører støtter de lokale aktører til at formidle konkrete og handlingsanvisende budskaber.

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

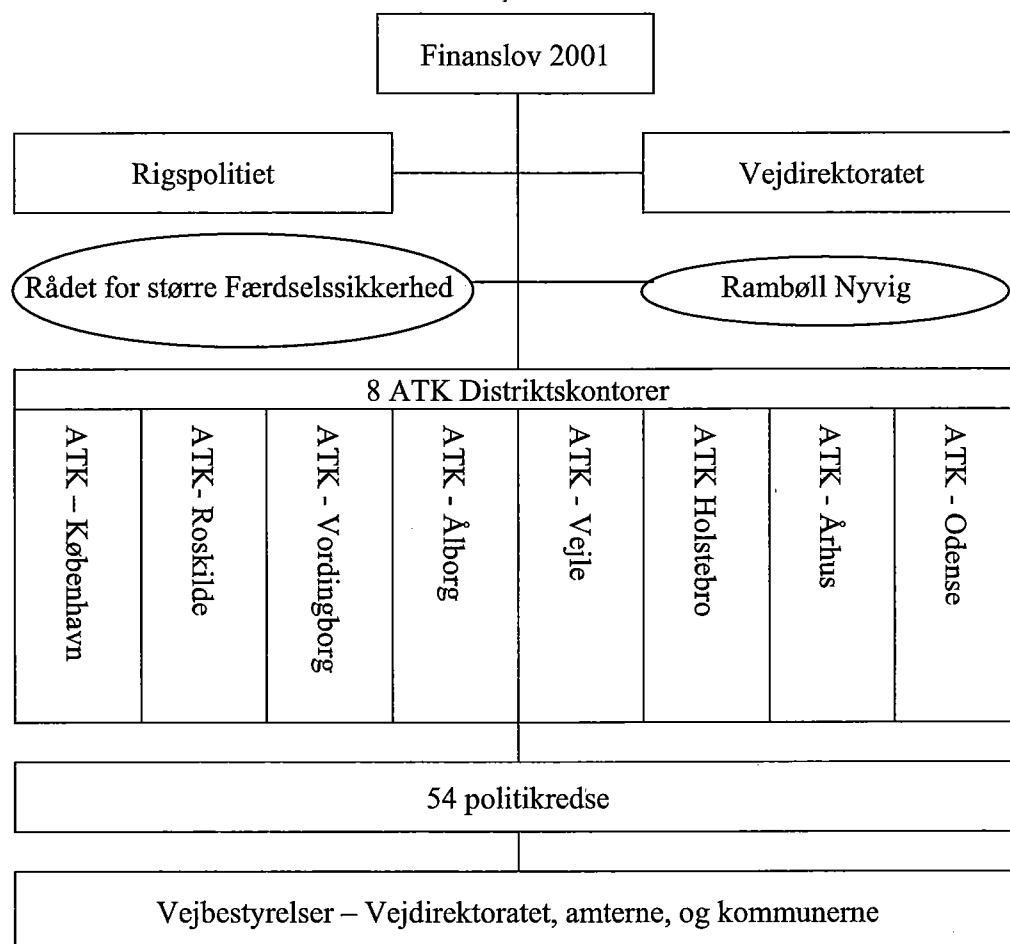
www.trafikken.dk/atk

www.politi.dk/atk

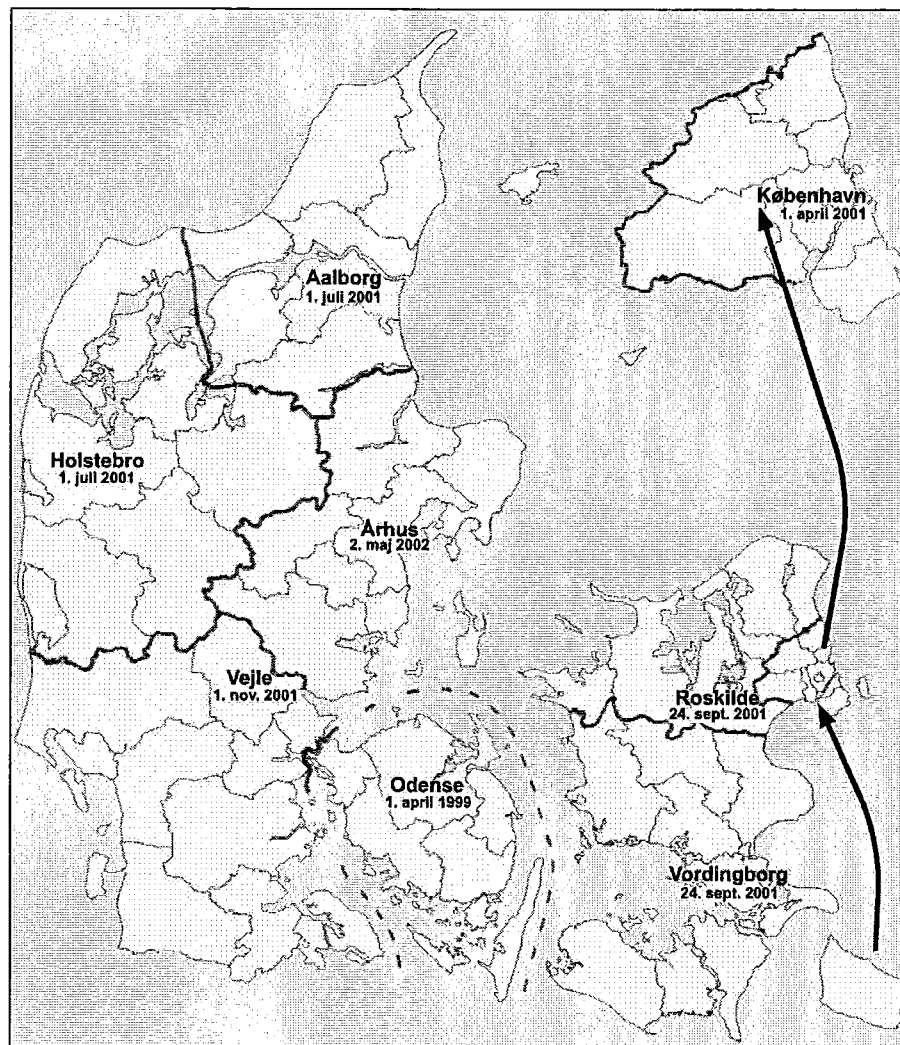
www.vejdirektoratet.dk

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, Tårby og Bornholms politikredse.

Indførelse i de enkelte ATK distrikter

Aalborg

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

Holstebro

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

Århus

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

Vejle

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

Odense

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

Vordingborg

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

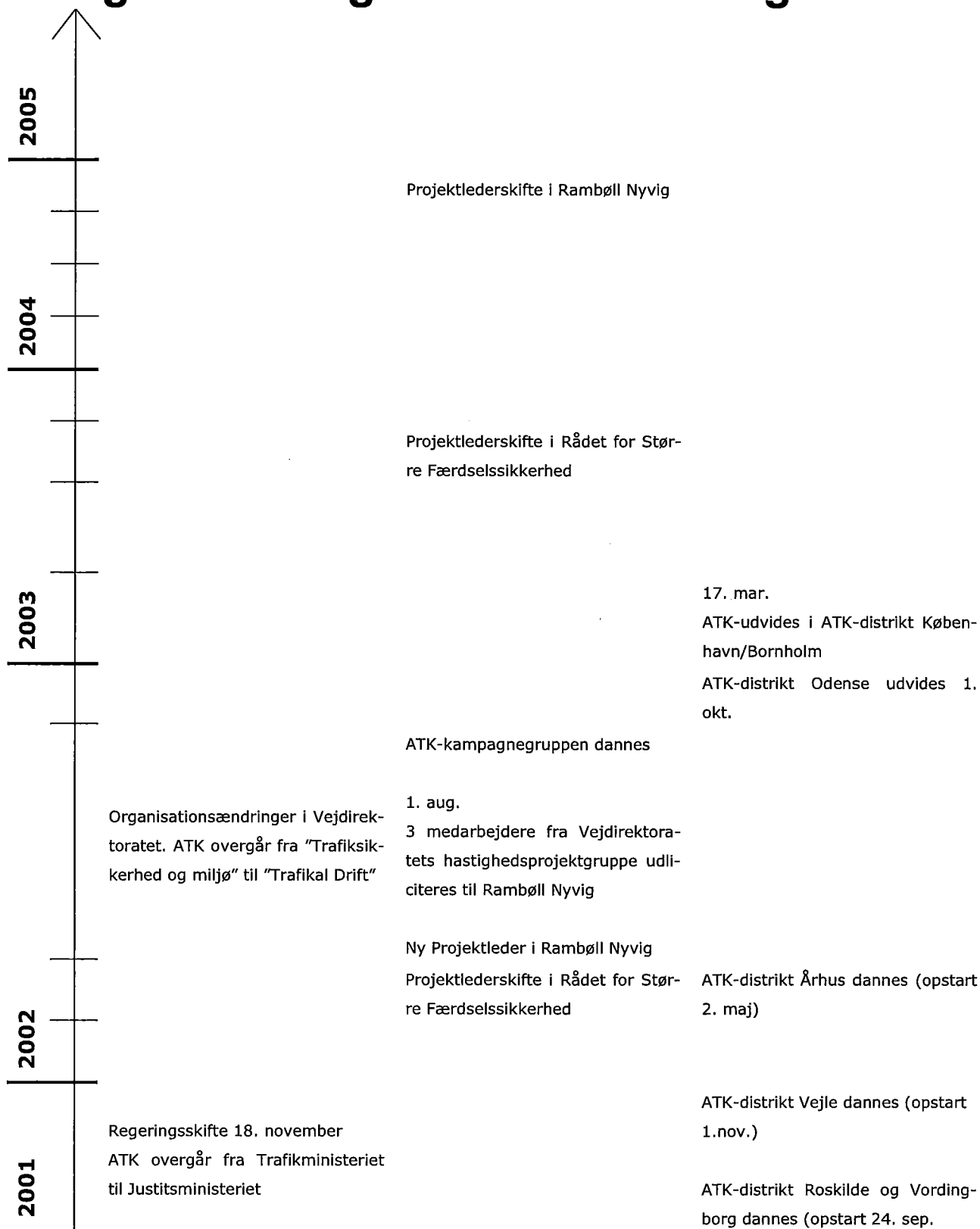
Roskilde

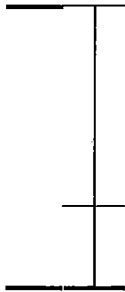
- **Start 24. september 2001** i Roskilde Politikreds.
- **Udvidet 1. oktober 2002** med Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Holbæk og Kalundborg politikredse.

København

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

Bilag 4. ATK-organisationsændringer



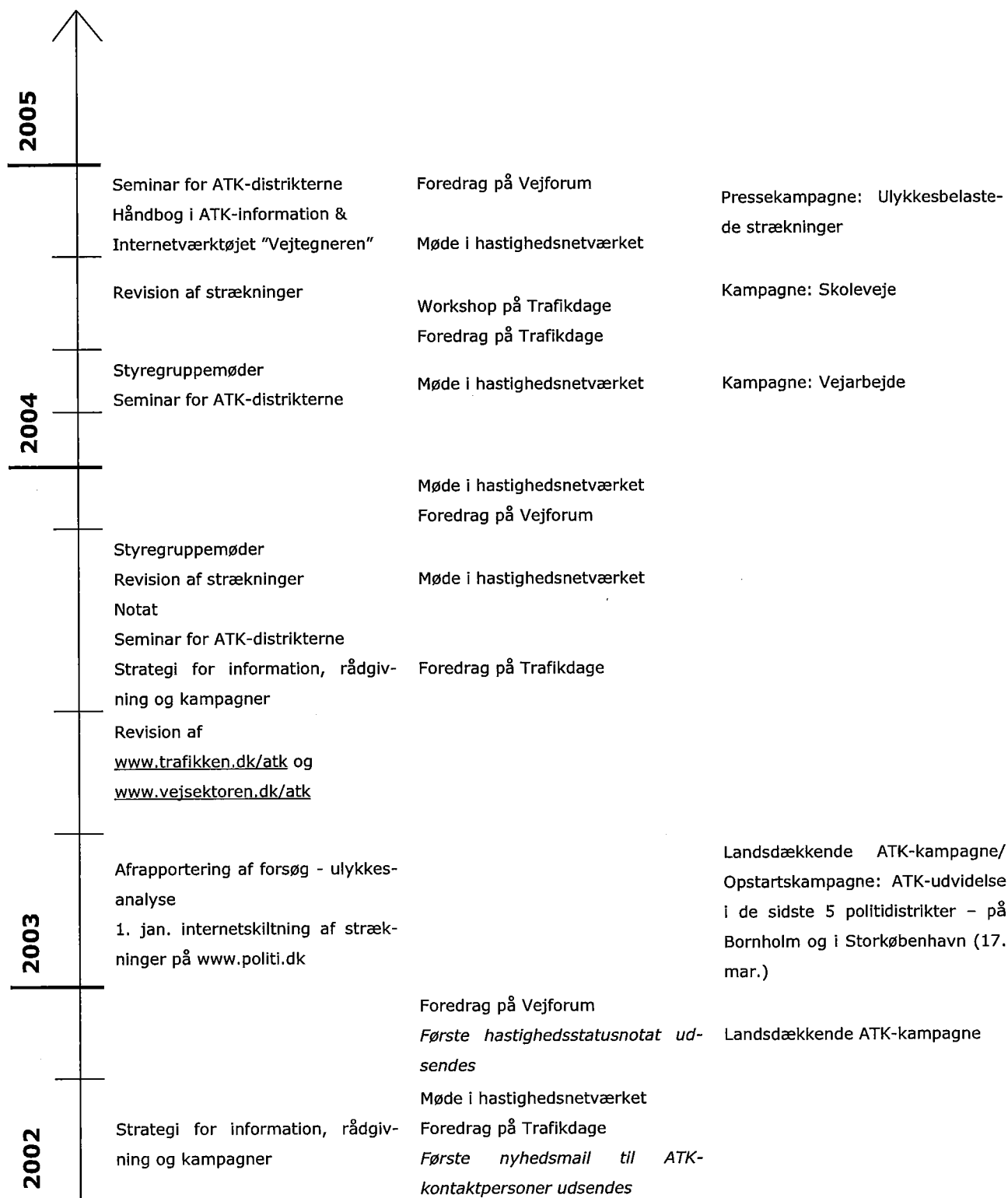


ATK-distrikt Aalborg og Holstebro
dannes (opstart 1. juli)

Hastighedsprojektgruppen i Vejdi-
rektoratet dannes

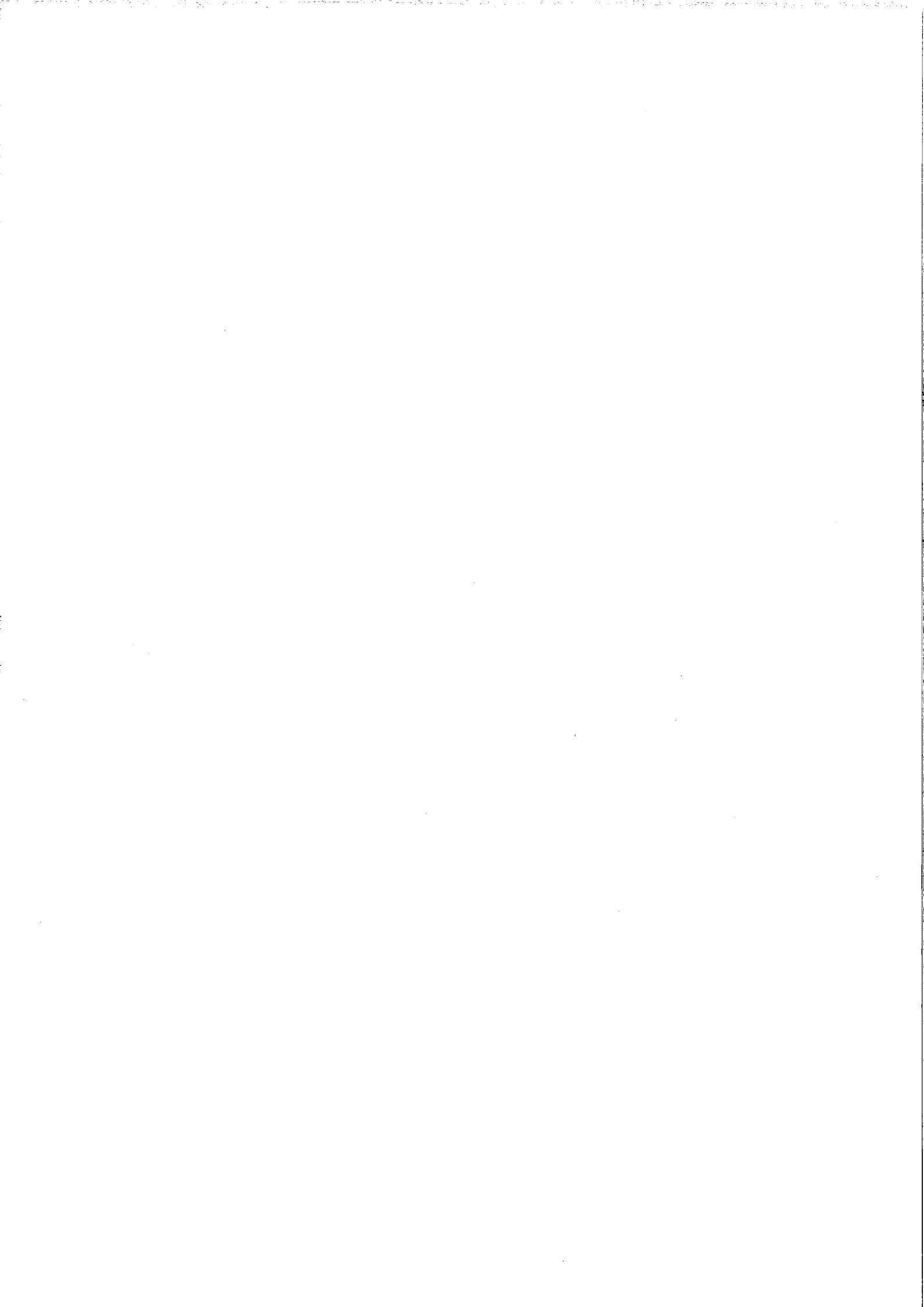
OBS: 1.apr. 1999: 1. forsøg med ATK startet i Odense, København, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Svendborg.

Bilag 5. ATK-informationsaktiviteter





OBS: 15. mar. 2000: 1. møde i Hastighedsnetværket.
 1.apr. 1999: 1. forsøg med ATK startet i Odense, København, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Svendborg.



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

SJ20120914131411321

Dokumentresumé:

Bestilt af : 951EAB den 14-09-2012 15:14:11
Dokumentnr.: 534869
Titel: Status dec 2004 faktark
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

Kampagner og holdningsundersøgelser



Notat 103
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 Kampagner og holdningsundersøgelser
Dato	December 2004
Forfatter	Rådet for Større Færdselssikkerhed
Projektleder	Lárus Ágústsson, Vejdirektoratet
Foto	Wibroe, Duckert og Partner
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	87-7923-790-8



Landsdækkende Automatisk Trafikkontrol

Kampagner og holdningsundersøgelser

Notat 103
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.

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 tilskadede i 2012.

Kontrol

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

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

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

Hastighed

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

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

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

Presse og internet

Pressen er en vigtig kommunikationskanal for ATK-projekt, 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	7
2. Kampagner og holdningsundersøgelser	8
Formålet med ATK-informationsindsatsen	8
Kommunikationsmål	9
3. Oversigt over ATK-kampagner 2001-2004	10
Kampagneindsats 2001-2003: Implementering og kendskab	10
ATK bliver landsdækkende	11
Kampagneindsats 2003-2005: Accept og forankring	11
Forår 2003	11
Sommer 2003	13
Efterår 2003	14
Forår 2004	14
Sommer 2004	16
Efterår 2004	17
4. Holdningsundersøgelser 2001-2004	19
Kendskab til ATK	19
Holdning til ATK	20
Budskabsforståelse	21
Debat om ATK	22
Adfærdspåvirkning	23
5. Konklusion	24
Bilag 1. Baggrundsmateriale	25
Aftale om ATK	25
Rapporter	25
Notater	25
Holdningsundersøgelser	25
Statusnotater	26
Artikler	27
Internet	28

Bilag 2. Organisationsdiagram.....	29
Bilag 3. Indførelse af ATK i Danmark.....	30

1. Indledning

Automatisk Trafikkontrol blev indført over hele landet i 2001. 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 beskriver kampagner fra 2001 – 2004 samt opsummerer kommunikations- og holdningsevalueringer på ATK-projektets kampagner mht. påvirkning af viden, holdning og adfærd. Evalueringerne tager udgangspunkt i de kommunikationsmål, der er formuleret i kampagne-rammeplanen for ATK og den overordnede strategi for ATK information.³

Kampagnerne er blevet udarbejdet af Politiet, Vejdirektoratet, Rådet for Større Færdselssikkerhed og Rambøll Nyvig.

³ Se notat 99. Rådgivning, organisering og baggrund og notat 102. Presse og internet

2. Kampagner og holdningsundersøgelser

Formålet med ATK-informationsindsatsen

Det overordnede mål med informationsindsatsen har været at skabe synergi mellem kontrollen på den ene side og oplysning og holdningspåvirkning på den anden side. Information om faren ved høj hastighed og opfordringer til at overholde hastighedsgrænsen er alene ikke nok til at påvirke adfærd, og dermed skabe et fald i hastighed og deraf følgende fald i alvorlige trafikuheld. ATK er indført for, at truslen om en bøde skal medvirke til at ændre på bilisternes risikobetonede adfærd.

Kontrollen er ikke målet i sig selv. ATK er i sig selv ikke interessant, da det alene er et kontrolredskab på lige fod med den manuelle kontrol. Fokus er derfor på kontrollens årsag, funktion og resultater. Formålet er ikke at gøre kontrollen i sig selv accepteret – dette vil ikke nødvendigvis motivere til ændret adfærd. Fokus er lavere hastighed og færre ulykker med ATK som redskab. Derigennem kan kontrollen accepteres, og grundlaget for adfærdsændringen kan lægges. For at opnå den tilsigtede præventive effekt, og på sigt en vedvarende adfærdsændring, er det vitalt, at kontrollen suppleres af langsigtet og vedholdende oplysning.

Informationsindsatsens mål har derfor været at virke præventivt på to fløje. Dels skulle løbende information og kampagner gøre opmærksom på kontrollen; det vil sige ”advare” om - og skabe kendskab til - at kontrollen foregår. Dette formål er særligt afgørende, hvis kontrollen i sig selv ikke er så intensiv, at bødetruslen opleves som reel. Dels skulle informationsindsatsen skabe accept af kontrollen, der var baseret på en forståelse for fartens konsekvenser og kontrollens formål.

Evalueringer viser, at kampagner kan have god effekt – men kun kortvarigt. Det er afgørende, at kampagnerne tænkes ind i en langsigtet strategi. Derfor skal kontrollen kombineres med langsigtet og vedholdende kommunikation med det formål at skabe en holdningsændring, som igen kan medvirke til en adfærdsændring.

Strategien bag kampagnerne har således været delt i to trin. I første del af strategien, 2001-2003, var målet at udbrede kendskabet til ATK. Dette har været afgørende for, at kontrollen kunne få den tilsigtede præventive effekt. I anden del af strategien, 2003-2005, blev der fokuseret på accept og forståelse af formålet med ATK. Det vil sige at skabe en accept af kontrollen baseret på en for-

ståelse for, hvorfor det er vigtigt; en forståelse for at for høj fart er farlig, og at det er vigtigt at overholde hastighedsgrænsen.

Strategierne fra 2001 – 2004 har taget afsæt i nedenstående målsætninger, og det er ligeledes disse målsætninger, der er blevet evalueret i samtlige målinger. Herudover indeholder holdningsundersøgelserne kommunikationsfaglige mål, som er blevet anvendt til løbende at optimere selve kommunikationsindsatsen.

Kommunikationsmål

De gennemgående kommunikationsmål, der evalueres på, er således:

Kendskab

Målsætningen er, at mindst 90 % af målgruppen skal kende til indførelsen af ATK.

Holdning

Målet er, at mindst 75 % af målgruppen skal mene, at ATK er en god idé.

Budskabsforståelse

Målet er at skabe forståelse for, at ATK skal medvirke til at redde liv i trafikken. Og helt konkret at højst 15 % af målgruppen betragter ATK som en pengemaskine.

Debatskabende/tale med andre om kampagnen/ATK

Målet er, at mindst 50 % af målgruppen taler med andre om kampagnerne/ATK.

Adfærd

Målet er at mindst 50 % af målgruppen oplever, at de er blevet påvirket af ATK til at ændre adfærd i trafikken.

3. Oversigt over ATK-kampagner 2001-2004

Kampagneindsats 2001-2003: Implementering og kendskab

Landsdækkende ATK blev implementeret i perioden 2001-2003. I den forbindelse var opgaven at informere borgerne i de berørte politikredse/kommuner om, at ATK startede - og hvorfor, hvordan og hvornår.

1. etape

Startede d. 1. juli 2001 og berørte København, Gladsaxe, Odense, Svendborg, Aalborg og Holstebro politikredse.

2. etape

Startede i efteråret 2001 og berørte Vordingborg, Roskilde og Vejle politikredse.

3. etape

Startede 2. maj 2002 og berørte Århus politikreds.

Formålet med kampagnerne

Informationsindsatsen i forbindelse med implementeringen af landsdækkende ATK var dels en faktisk del om, hvor ATK blev indført rent geografisk og dels en generel holdningspåvirkende kampagneindsats, hvor hovedbudskabet var koncentreret omkring de små hastighedsoverskridelsers store betydning for uheldsrisikoen.

Kampagneelementer

- Annoncer i lokal- og regionalaviser
- Radiospots i lokalradioerne
- Foldere
- Vejkantplakater

Avisannoncer og vejkantplakater blev fremstillet i tre forskellige versioner med følgende tekst: "Ta' toppen af farten", "Jo mindre vi blitzer, jo bedre" og "Vi fremkalder sikre veje".

ATK bliver landsdækkende

Tidspunkt

Første landsdækkende kampagne om ATK kørte fra 1. - 28. oktober 2002 i forbindelse med at ATK blev udvidet til at dække hele landet med undtagelse af Lyngby, Hvidovre, Glostrup, Tårnby og Bornholm politikredse.

Kampagnens formål

Formålet med kampagnen var at gøre bilisterne opmærksom på, at ATK var blevet landsdækkende, og at de kunne risikere at blive fotograferet, hvis de kørte for stærkt.

Målgruppe

Alle bilister mellem 18-60 år.

Kampagneelementer

- Annoncer i regionale aviser
- Radiospots til lokalradioer
- Informationsfoldere til kommuner og politi

Kampagneindsats 2003-2005: Accept og forankring

I sommeren 2003 skiftede strategien fokus fra at være en central indsats til at være lokalt forankret. Der blev sat fokus på de 5 kriterier for kontrol - og primært de tre vigtigste: Ulykkesbelastede veje, vejarbejde og skoleveje. Kampagnerne fokuserede således herefter på et kriterium ad gangen. Formålet med at sætte fokus på kriterierne for kontrol var at skabe forståelse for den trafik-sikkerhedsmæssige årsag til ATK. Målet var ikke at skabe yderligere kendskab til kontrollen, men at skabe yderligere kendskab til baggrunden for kontrollen. Kodeordene for indsatsen var: Konkret, lokal og nærværende.

Forår 2003

Tidspunkt

Uge 12-14

Kampagnens formål

Kampagnens formål var at øge accepten af ATK og skabe forståelse for konsekvenserne af at køre med for høj fart. Desuden skulle kampagnen gøre opmærksom på, at ATK nu var landsdækkende med udvidelsen i distrikt København 17. marts 2003.

Målgruppe

Primær målgruppe: Bilister mellem 19-60 år, der har adgang til bil og kører i bil minimum 2 gange om måneden.

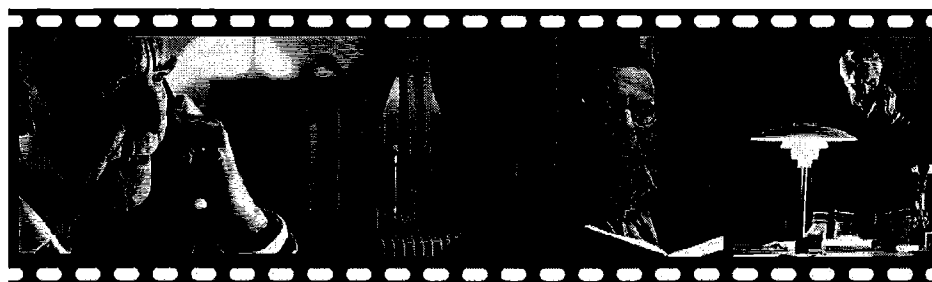
Sekundær målgruppe: De 30-50-årige som kan identificere sig med forældre-
rollen samt de letpåvirkelige bilister, der kun kører 10 -20 % for stærkt.

Kampagnelementer

To tv-spots, der blev vist på TV2, Zulu, TV3, 3+, ViasatSport og OBS på DR.

Sidste kapitel med Thomas Winding: 42 sek.
Afmelding "Tusindvis af historier ender ulykkeligt, fordi folk kører for stærkt.
Derfor er der Automatisk Hastighedskontrol!"

Telefonen med Holger Juul Hansen: 32 sek.
Afmelding: "Tusindvis af skæbner ændrer sig, fordi folk kører for stærkt. Der-
for er der Automatisk Hastighedskontrol!"



5 radio-spots der blev spillet på de største lokalradioer i landet samt OBS på
DR:

Eksperimentet:	35 sek.
50/60 km/t:	28 sek.
Er vi der ikke snart?:	21 sek.
Radio event:	30 sek.
Sidste kapitel (lydspor fra tv-spot):	44 sek.

Yderligere elementer: Brev, vejledning, plakater og foldere til køretekniske
anlæg, annoncer i lokalaviser på Bornholm.

Kampagnens resultater

Kampagnen opnåede følgende resultater: 92 % kendte til ATK, 54 % havde
bemærket kampagnen og af dem, havde 71 % bemærket tv-spottene, godt 70 %
syntes tv-spottene var gode, 41 % havde talt med andre om kampagnen, 67 %
syntes ATK var en god eller en meget god ide, 25 % opfattede ATK's formål
som penge i bødekasen, heraf var der 11 % der udelukkende så ATK som en
pengemaskine.

Sommer 2003

Tidspunkt

Uge 32-34.

Kampagnens formål

Kampagnens formål var at sætte fokus på skoleveje – et af de 5 kriterier. Kampagnen skulle desuden øge forståelsen for ATK's formål.

Målgruppe

Primær målgruppe: Bilister mellem 19-60 år, der har adgang til bil og kører i bil minimum 2 gange om måneden.

Sekundær målgruppe: De 30-50-årige som kan identificere sig med forældre-rollen samt de letpåvirkelige, der kun kører 10 -20 % for stærkt.

Kampagneelementer

Annoncer i Jyllands Posten, Politiken, BT, Berlingske Tidende, Nordjydske Stiftstidende, Jydske Vestkysten og Viborg Stifts Folkeblad.

Tre forskellige annoncer: ”Jo mindre vi blitzer, jo bedre”, ”Hold øje med din fart” og ”Hvilken bil foretrækker du rykker ud”.

Alle annoncerne havde teksten ”Pas på skolebørnene! Sæt farten ned”



De 5 eksisterende radiospots fik nye afmeldinger ”Sæt farten ned og pas på skolebørnene. Der er Automatisk Trafikkontrol på skoleveje” og blev spillet på OBS fladen på P3 og P4.

Kampagnens resultater

98 % kender til ATK, 70 % har bemærket kampagnen (flest i de ældre aldersgrupper), vejskilte var det medie flest bemærkede (32 %), herefter fulgte avis-

annoncer (32 %) og tv-spots (26 %), 24 % havde talt med andre om kampagnen, 75 % syntes, ATK var en god eller en meget god idé, 19 % anså ATK som en pengemaskine, og heraf mente 10 % udelukkende, at ATK var en pengemaskine, 39 % mente selv, de havde ændret adfærd som følge af ATK.

Efterår 2003

Tidspunkt

Uge 43-45.

Kampagnens formål

Kampagnen blev koordineret med den fælles hastighedskampagne med de lokale færdselssikkerhedsudvalg, som foregik i uge 39-41. Kampagnen skulle sætte fokus på de ulykkesbelastede strækninger. Formålet var at skabe forståelse for, hvorfor politiet kontrollerer hastigheder på disse strækninger.

Målgruppe

Primær målgruppe: Bilister mellem 19-60 år, der har adgang til bil og kører i bil minimum 2 gange om måneden.

Sekundær målgruppe: De 30-50-årige som kan identificere sig med forældrerollen samt de letpåvirkelige, der kun kører 10 -20 % for stærkt.

Kampagneelementer

Den primære mediekanal var tv-spots. De samme to spots, som blev vist i foråret. Afmeldinger var ændret til: "*Høj fart kan få ulykkelige konsekvenser. Overhold hastighedsgrænsen!*".

Tv-spottene blev vist på TV2, TV3, 3+ og Viasat Sport.

Radiospots blev spillet på OBS fladen på P3 og P4.

Kampagnens resultater

96 % kender til ATK, 53 % havde bemærket kampagnen, 48 % havde bemærket vejskilte og 28 % avisannoncer, 17 % set i TV, 30 % havde talt med andre om kampagnen, 72 % syntes, ATK er en god eller en meget god idé, 21 % mente, ATK var penge i bødekassen og heraf svarede 13 %, at ATK udelukkende var en pengemaskine, 35 % mener selv, de har ændret adfærd som følge af ATK.

Forår 2004

Første ATK-kampagne med fokus på strækninger med vejarbejde.

Tidspunkt

Uge 23-24 2004

Kampagnens formål

"Test" kampagne for at afdække og løse eventuelle problemer, så vejbestyrelser og ATK-distrikter fremover kan føre konceptet videre. Endvidere var det formålet at sætte fokus på ATK ved vejarbejde; at skabe kendskab til at politiet foretager ATK ved vejarbejde, også på motorveje.

Målgruppe

Bilister mellem 18-74 år, der kører for stærkt ved vejarbejde på motorveje og amtsveje.

Kampagneelementer

Vejkantplakater ved vejarbejde. Formålet var at præsentere budskabet for målgruppen på rette tid og sted, og evalueringerne har vist, at vejkantplakater er et meget synligt og samtidig billigt medie. Budskabet var: Der er kontrol ved vejarbejde. Der blev udarbejdet tre forskellige plakater med teksten: "Her arbejder min far", "Pas på min far" og "Nu gælder det".



Der blev også produceret et radiospot, som blev spillet på alle stationer indenunder Det Danske Radiobureau. Afmeldingen var: "Høj fart kan få frygtelige konsekvenser. Derfor er der Automatisk Trafikkontrol – også ved vejarbejde."

Kampagnens resultater

94 % kender til ATK, 44 % har bemærket kampagnen, 63 % havde bemærket vejkantplakater og 9 % radiospots, 83 % syntes, kampagnen var god eller meget god, 25 % mente selv, de havde ændret adfærd som følge af ATK, 89 % syntes, ATK ved vejarbejde er godt eller meget godt.

Sommer 2004

Automatisk Trafikkontrol på skoleveje.

Tidspunkt

Uge 32-33 2004.

Kampagnens formål

Kampagnens formål var at sætte fokus på ATK på skoleveje og øge forståelsen for ATK's formål. Kampagnen byggede videre på de gode resultater fra skolevejskampagnen 2003.

Målgruppe

Den primære målgruppe er bilister mellem 18 og 74 år, der kører for stærkt på skoleveje. Året før blev målgruppen 18-29 og 30-39 ikke nået i tilstrækkeligt omfang, derfor blev der sat mere fokus på dem.

Kampagneelementer

Annoncer i Jyllands Posten, Politiken, BT, Berlingske Tidende, Nordjyske Stiftstidende, Fyns Stiftstidende, Jyske Vestkysten, Århus Stiftstidende, Ekstra Bladet.

Der blev produceret to forskellige annoncer. Den ene med ATK's logo – et kamera der blitser – og teksten "Jo mindre vi blitser, jo bedre". På den anden plakat var der et billede af henholdsvis en målevogn og en ambulance. Teksten var udformet som et spørgsmål til bilisterne: "Hvilken bil foretrækker du rykker ud?". Truslen om bøde repræsenteret ved kamera og målevogn var ledsaget af en opbyggelig (moralsk), men også følelsesmæssig sammenstilling med en ambulance. Ideen bag var både at appellere til bilisternes pengepung og samvittighed. Afmeldingen var ændret til "Overhold Hastighedsgrænsen".



Der blev også produceret et nyt radiospot målrettet de 18-39 årige. Radiospottet blev spillet på Sky, 100FM og SBS. Afmeldingen var: "At køre med høj hastighed forbi skoler og skolebørn kan få frygtelige konsekvenser. Derfor er der Automatisk Trafikkontrol på skoleveje. Pas på skolebørnene og overhold hastighedsgrænsen".

Kampagnens resultater

97 % kender til ATK, 70 % havde bemærket kampagnen: Vejskilte 36 % og avisannoncer 32 %, 24 % havde talt med andre om kampagnen, 75 % syntes, ATK er en god eller en meget god idé, 19 % anså ATK som en pengemaskine og heraf mente 8 %, at ATK udelukkende var en pengemaskine, 39 % mente selv, de havde ændret adfærd i trafikken som følge af ATK.

Efterår 2004

Pressekampagne, der skal sætte fokus på de ulykkesbelastede strækninger.

Tidspunkt

Uge 46-48.

Kampagnens formål

- At skabe en bedre service overfor de lokale medier – bidrage med lokale dataudtræk og fakta, der kan medvirke til at gøre kontrollen relevant, nærværende og acceptabel for borgere i de enkelte lokalområder
- Styrkelse af samarbejdet mellem politi og lokale/regionale medier
- Styrkelse af den allerede eksisterende positive presseomtale
- At opkvalificere medarbejdere i ATK-distrikterne for at sikre den fortsatte synergi mellem kontrol og information. Dette skal ske ved at dygtigere medarbejderne i at udføre et proaktivt og sagligt informationsarbejde og at skabe gode samarbejdsrelationer og erfaringer med pressen.

Målgruppe

Den overordnede målgruppe er trafikanter mellem 18-74, der kører for stærkt - med særligt fokus på de ulykkesbelastede veje.

Medarbejdere i ATK-distrikterne udgør endvidere en målgruppe i forhold til selve den læringsmæssige del af processen.

Kampagneelementer

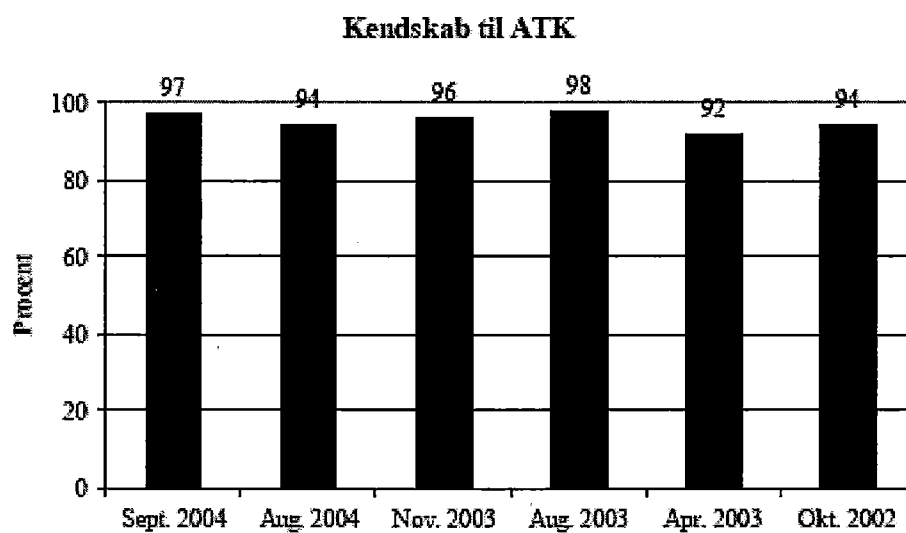
Kampagnen gennemføres som ren pressekampagne, dvs. alene med en indsats, hvis formål er at skabe presseomtale og læring i henhold til de formulerede formål.

I kampagneugerne rejste to journalister hyret på freelancebasis rundt til de 8 ATK-distrikter og samarbejdede med distriktsleder og øvrige medarbejdere i distriktet med henblik på at skabe lokal presseomtale omkring de formulerede formål, mål og budskaber. Journalisterne fungerede som sparringspartner og coach og hjalp dermed distriktet med at fremstille historier, der understøttede budskaberne. De hjalp ligeledes med at få relevante, lokale medier til at tage historierne. Samtidig med denne proces fokuserede journalisterne på at give så megen læring fra sig som muligt til de medvirkende medarbejdere fra distriktet.

4. Holdningsundersøgelser 2001-2004

Kendskab til ATK

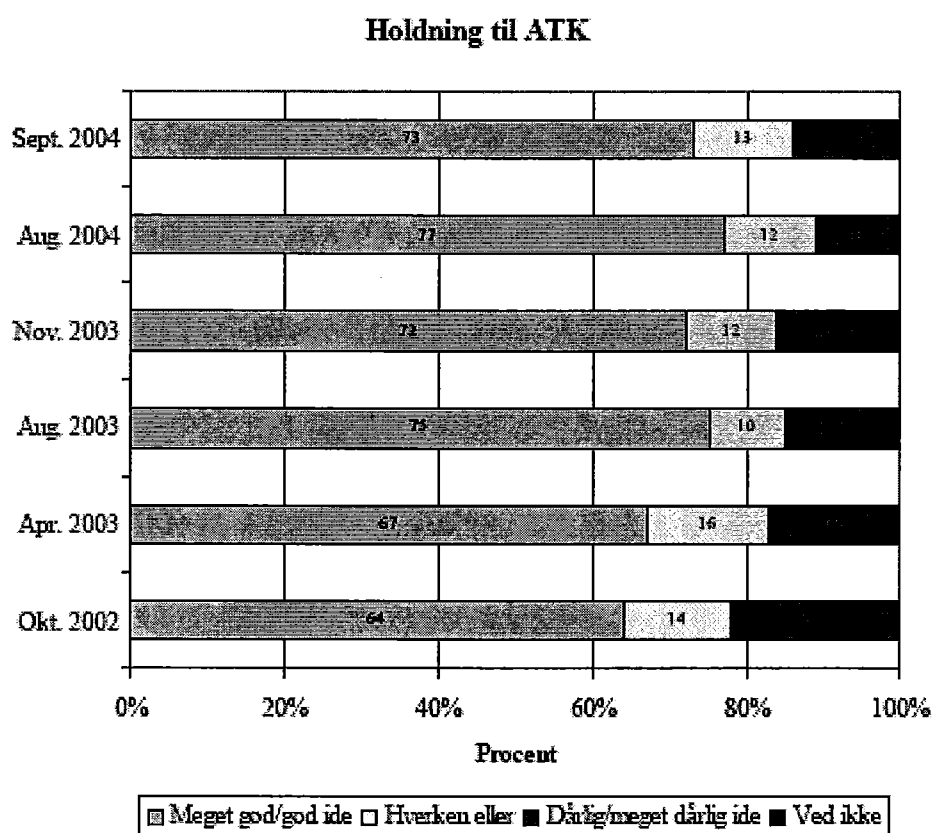
Målet var, at minimum 90 % af bilisterne kendte til ATK. Nedenstående graf viser, at målet blev nået allerede i 2002, og at kendskabet frem til september 2004 steg en lille smule.



Holdning til ATK

Mål: 75 % af befolkningen skulle synes, ATK er en god idé.

Holdningsmålet blev nået i august 2003. Holdningen til ATK har derefter skiftet lidt. Nedenstående graf viser resultaterne. Ikke overraskende er det de to skolevejsevalueringer fra henholdsvis august 2003 og august 2004, der har fået de mest positive resultater.

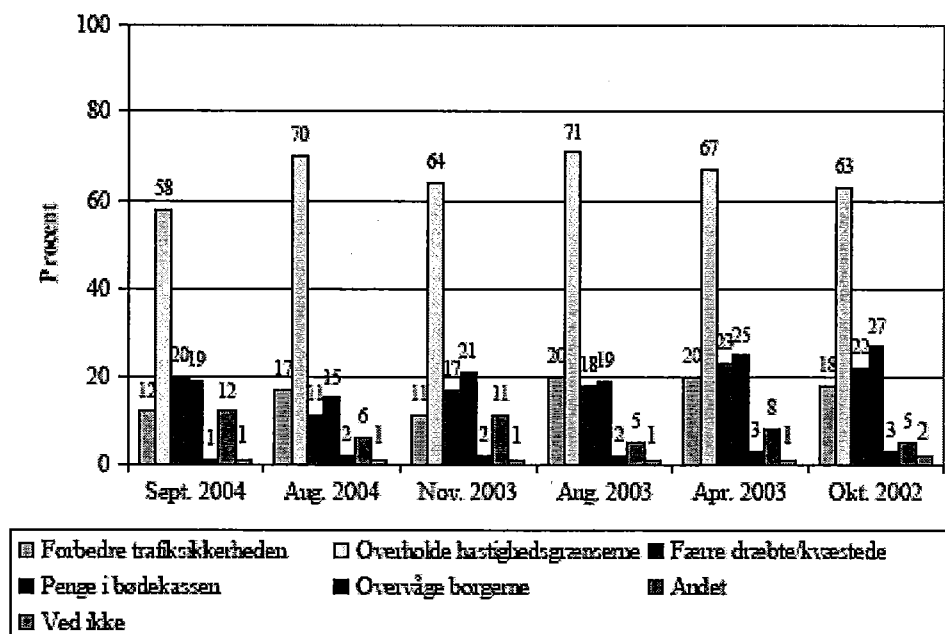


Budskabsforståelse

Målet var at skabe en større forståelse for, at formålet med ATK er at redde liv – og ikke bare skaffe penge til statskassen. Konkret var målet, at max 15 %, skulle betragte ATK som en pengemaskine.

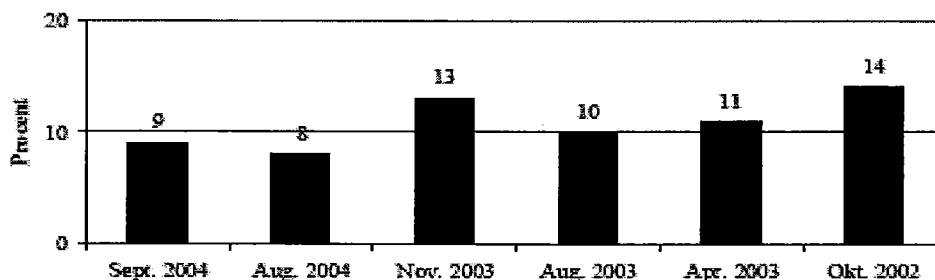
Figuren viser, hvordan besvarelserne har fordelt sig i de 6 evalueringer.

Opfattelse af formålet med ATK



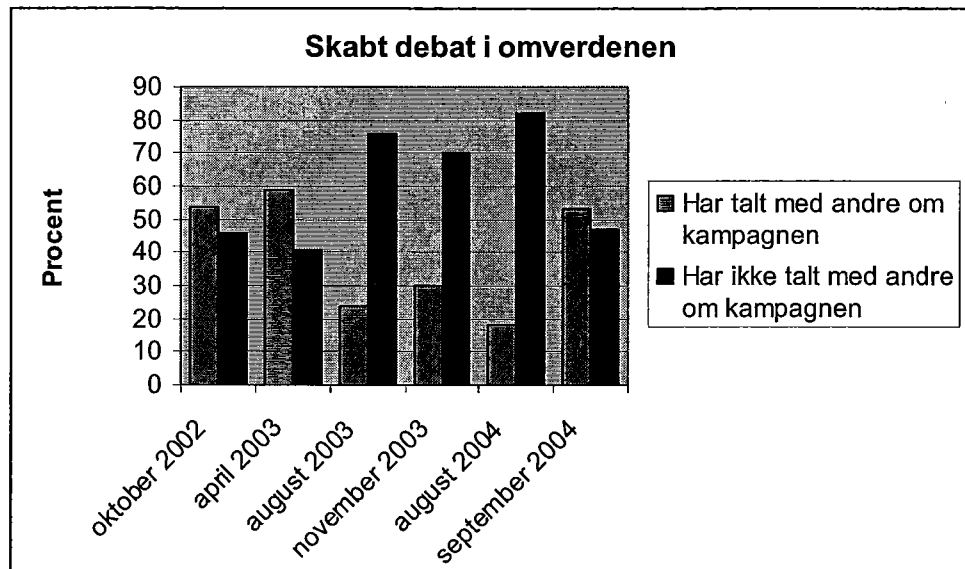
Grafen viser, at der er markant færre respondenter i 2004, der udelukkende svarer, at formålet med ATK er penge i bødekassen/pengemaskine end i 2002 og 2003.

Opfatter udelukkende formålet som penge i bødekassen/pengemaskine



Debat om ATK

Det har også været målet, at ATK skulle skabe debat i målgruppens omverden. Ca. 50 % af målgruppen skulle have talt med andre om kampagnen.



Som det ses af figuren, er andelen, der har snakket med andre om en specifik kampagne, meget langt fra 50 %. Til gengæld viser den sidste samlede evaluering fra september 2004, at 53 % generelt har talt med andre om ATK.

Adfærdspåvirkning

I 2002 blev der formuleret et mål om, at 50 % af målgruppen skulle have oplevet, at de har ændret adfærd som følge af ATK.

Af figuren kan det ses, at der er en tendens til, at flere generelt kører langsommere. Målet er ikke helt nået, men i evalueringen fra september 2004 var der 44 %, der svarede, at de selv mente, de havde ændret adfærd som følge af ATK.

Har ATK påvirket din kørsel?

