

Lad os nytænke vores indsats på trafikområdet!

Hvorfor ikke bare overholde reglerne?

Den direkte årsag til at jeg oprindeligt kom til at tænke over trafiksikkerhed var, at jeg fik en bøde for at køre for hurtigt og som så mange før mig, havde jeg svært ved at forstå logikken i denne bøde og hvorfor Politiet havde valgt at placere fotovognen (ATK) på det gældende tid og sted.

Allerede nu skal der nok være mange som tænker: Det orker jeg simpelthen ikke! Farten dræber. Reglerne er skabt for borgernes eget bedste. Politiet gør blot, hvad de har fået besked på! Bilisterne kan bare overholde fartbegrænsningen, så er der ikke noget problem!

Men det passer desværre ikke!

På trods af en stærkt forøget antal Fotovogne (ATK) og en regn af bøder, så er antallet af trafikdræbte steget!

Jeg er principielt enig i, at den enkelte borger bør overholde landets love og regler, men er samtidig overbevist om, at den enkelte bør have en kritisk tilgang over for alle myndigheder og andre autoriteter. Det betød, at jeg indledte en korrespondance med div. myndigheder for at forstå, hvem det egentlig er, der bestemmer indsatsen.

Hvem er det som fastlægger målene og hvem koordinerer indsatsen på Trafik området?

- Overordnet er det vore Politikere, som beslutter, hvor mange trafikdræbte og tilskadekomende samfundet kan acceptere nu og i fremtiden.
- Det er Vejdirektoratet (VD), som indsamler og bearbejder de statistiske data, samt udfærdiger rapporter og anbefalinger til Folketinget.
- Rigspolitichefen har det overordnede ansvar for at iværksætte de enkelte politiske beslutninger og det er de enkelte Politikredse, som er ansvarlige for at udføre det praktiske arbejde.

Hvor meget koster trafikindsatsen egentligt samfundet?

Tove Hels (TH) som er Strategisk analytiker hos Rigspolitiet oplyser, at i 2015 brugte politiet 1.195.472 timer på trafikindsatsen i Danmark (dette er ifølge "Dansk Politi" lig med ca. 750 årsværk og svarer til ca. 12,5% af den aktive Politistyrke). TH anslår, at det medfører en direkte omkostning på ca. 430 millioner kroner til løn og pensioner og det svarer til en timepris på ca. 360,- kroner. Rigspolitiet har ikke nogen opgørelse der viser, hvad de samlede omkostninger til trafikindsatsen er (virker underligt ??), men normalt regner arbejdsmarkedet med en faktor 1,8X, hvis man ønsker at kende de samlede omkostninger ved en ansættelse (det vil i det konkrete tilfælde svarer til en timepris på ca. 650 kr., hvilket lyder fornuftigt).

Det betyder, at man kan regne med, at Politiets trafikindsats i 2015 samlet har kostet samfundet i omegnen af 775 millioner kroner.

Som parentes kan nævnes, at anskaffelsen af de sidste 75 ATK-enheder i sin tid kostede ca. 33 millioner at anskaffe og hvis de afskrives lineært over 5 år, vil det svare til små 7 millioner årligt (1% af det årlige omkostninger til politiet trafik indsats).

Er ATK enhederne en ren pengemaskine?

Funktionsleder Erik Andersen fra Vestegnens Politi understreger i et svar, at Politiets ATK-indsats kun drejer sig om at forbedre trafikikkerheden, samt at Politiet udelukkende bliver målt på antallet af overvågnings timer og ikke antallet af bøder de udsteder.

Det er naturligvis en smuk hensigtserklæring, men Politiet er jo ofte blevet beskyldt for at bruge den automatiske fartkontrol som en pengemaskine og i 2017, blev der da også udelte fartbøder for ikke mindre end ca. 750 millioner kroner. Teknisk set kan man godt argumentere for, at Politiet ikke får disse penge (som mig bekendt går direkte i statskassen), men omvendt så er Staten jo arbejdsgiver for Politiet, så man kan med en vis ret sige, at fartbøderne betaler for Politiet indsats på trafikområdet (man tager med den ene hånd og giver med den anden).

Hvis vi laver det tankeeksperiment, at Politiet helt ophører med ATK-indsatsen og anvender de mange årsværk til noget andet (se nedenfor), så vil

det helt sikkert betyde, at Staten skulle ud og finde et større antal millioner på statsbudgettet. Det store spørgsmål er her, om det overhovedet ville kunne ses i ulykkesstatistikken (husk på, at VD ikke kan påvise nogen sikker statistisk positiv effekt af 4-doblingen af antallet af ATK-enheder!)

Virker Politiets ATK-indsats?

På nuværende tidspunkt skal der jo nok være nogen som Tænker: Forstå det nu. Trafikkontroller gør stor gavn og koster naturligvis mange penge! Ja, men det er vel ikke forbudt at tænke sig om og stille spørgsmålet: Gør den nuværende indsats den formodede gavn og kunne vi eventuelt kunne bruge Politiets tid (og pengene) på en anden og bedre måde?

Det er Vejdirektoratet, som holder rede på de statistiske fakta: Antal biler, kørte kilometre, gennemsnitshastigheder, antal dræbte og tilskadekomne osv. og hvis man nærlæser VD egne rapporter, vil man kunne se, at der i en lang årrække har været et jævnt fald i antallet af trafikdræbte, men også at antallet af dræbte desværre er begyndt at stige igen i 2016/17. Paradoksalt nok er det den samme periode, hvor antallet af fotovogne og dermed antallet af fart bøder, er steget dramatisk. VD skriver videre, at man ikke statistisk set kan påvise nogen positiv indvirkning af det firdoblede antal fotovogne, men man antager, at de har haft en positiv virkning? (Disse ting må efter min mening kun baseres på faktisk viden og ikke antagelser. Tro bør man efter min mening henlægge til Kirken om søndagen).

Trafikminister Ole Birk Olesen har i samråd med folketingets trafikordfører bedt VD om at gennemføre en forsøgsordning, hvor 20 ATK (ud af i alt 100 ATK-enheder) bliver taget ud af drift og erstattes med 20 "Stærekasser", som skal opstilles på 20 særlig udsatte strækninger. Udfaldet af denne test skal bruges til en vurdering af, hvilken type indsats der giver den størst mulige effekt. Trafikministeren har i et beroligende svar fortalt, at man regner med, at bruge det eksisterende tekniske måleudstyr fra de 20 ATK-enheder, som bliver taget ud af drift. Men der er fra flere sider ydret stor tvivl om dette overhoved er praktisk muligt og samtidigt har ATK operatører fra Politiets egen kreds argumenteret for, at de økonomiske konsekvenser vil være langt større end hidtil indikeret fra Ministeriet.

Hele denne forundersøgelse, og mulige undervurdering af eventuelle omkostninger, virker ret typisk for den måde Stat og myndigheder reagerer på: I Danmark synes vi helt ude af stand til at bruge erfaringerne fra andre lande

(IC4 syndromet): Vi ved og kan alting bedre, så lad os for Guds skyld bruge en masse penge og tid på at genopfinde den dybe tallerken og skiveskåret brød "if you get my drift".

Målet for antallet trafikdræbte i 2020 er 120

Trafikordførende næstformand Kim Christiansen (DF) udtalte i pressen, at man ud fra de seneste tal (2017= 183 trafik dræbte), ikke forventer at kunne opnå dette mål.

Er der slet ikke noget som vi kan gøre noget for at nå de oprindelige mål?

Hvis vi ser på erfaringerne fra nogle af de lande, som vi normalt ynder at sammenligne os med fx. Norge, Sverige, Holland og Storbritannien, vil det være ret oplagt, at vi springer over denne meget begrænsede forsøgsordning (Stærekasserne), som VD pt. er ved at implementere og hurtigst mulig investere i faste fartovervågninger (stærekasser) på alle de strækninger, som VD har udpeget i deres rapport. Særligt udsatte veje som fungerer som gennemkørsel, kan passende udstyres med særligt udstyr, som beregner gennemsnitshastighed (à la Norge).

Hvis vi skrotter den nuværende ATK-indsats som ikke synes at give de ønskede resultater, vil vi samtidigt kunne frigive en betydelig (flere hundrede?) antal betjente, som i dag sidder som inaktive observatører i de mange ATK-enheder:

Der mange indsatsområder som kunne drage fordel af denne resurse

- Der bliver kørt alt hurtigt på de Midt- og Vestjyske landeveje (populært kaldet motorveje) og der er ikke en eneste betjent i nærheden! (forøget indsats i disse områder)
- Der er alt for mange berusede bilister uden kørekort og dårlige biler i det, som populært bliver kaldt Udkantsdanmark (opprioritering af færdsels politiets indsats i disse områder)
- Krav til at cyklister bruger hjelm, samt separering af cyklister fra biler og

især lastvogne.

- Større indsats for at forhindre Motorcykelulykker (venstre svingende biler, udkørsel fra grundstykker, traktorer og andre markredskaber) igennem uddannelse og information i TV og andre elektroniske medier
- Mere kørende politi med langt større synlighed i hverdagen. Markerede patruljebiler. Det er udansk for Politiet at ligge i skjul og virkningen ved stor synlighed er langt større (man kan ikke udstede så mange bøder, men det forbedrer færdselskulturen væsentligt)
- Øget indsats imod 30 km knallerter, som bidrager urimeligt meget til uheldsstatistikken.
- Større indsats i de geografiske "Sorte Pletter", hvor antallet af dødsulykker er uforholdsmæssig stort (ligger især i Nord-, Vest- og Sønderjylland)
- Konsekvent skiltning af fartkontrol både på faste og midlertidige strækninger (færre bøder, men generelt lavere fart og det er jo det, som er formålet eller hvad?)

Staten kan eksempelvis bruge nogle af de penge som vi sparer på følgende tiltag

- Reducere antallet af gamle sikkerhedsmæssigt utidssvarende biler igennem øget kontrol kombineret med en økonomisk belønning for at skrotte disse køretøjer.
- Gratis alkohollås skal tilbydes til udsatte grupper af befolkningen (naturligvis imod passende forpligtigelser)
- Udvide listen af tekniske løsninger, som giver yderligere reduktion af registreringsafgiften: Adaptiv fartkontrol, søvnsensor, vognbaneassist, død vinkel alarm, automatbremsning osv. (sikre og miljørigtige biler skal være billigere)

Vil det betyde at vi atter kommer på rette vej?

En sådan omlægning af trafikindsatsen vil sandsynligvis kunne dreje udvik-

lingen i den rigtige retning, men realistisk set vil det gå langsomt.

Et tiger spring frem

Når vi ser bort fra diverse togskandaler, så er trafikområdet ikke et område, som trækker de store overskrifter i pressen, men har du tænkt på, at hvis vi virkelig tør at tænke stort, så indeholder transportområdet enorme muligheder for danmarks udvikling og position i verden!

Tænk engang på følgende: Volvo har i en pressemeddelelse udtalt, at efter 2020 vil der ikke være nogen mennesker, som vil blive dræbt eller kommer til skade deres nye biler!

Lad os derfor vove den tanke, at vi udskifter alle biler i Danmark til en Volvo. (eller enhver anden producent, som tør at ligge hovedet på blokken)

Dette vil passende kunne kombineres med et krav om, at disse biler bliver udstyret med en "Black Box og Cockpit Voice recorder" i stil med dem, som vi kender fra fly, samt en mekanisme der forhindrer bilen i at overskride hastighedsgrænserne og naturligvis på sigt: Helt selvkørende biler.

Et sådant radikalt tiltag ville betyde, at Danmark meget hurtigt vil kunne reducere antallet af trafikdræbte til et absolut minimum, som vil ligge langt under de nuværende mål.

Ikke kun trafikdrab

Hvis løsningen blev kombineret med krav om, at disse sikre biler skal være el drevne eller EL/Hybrid biler (alt efter behovet for aktions radius), så vil vi samtidigt kunne forbedre især storbymiljøet ganske væsentligt og dermed også reducere antallet af miljørelaterede dødsfald. Her kan man passende også tænke på at bygge et elektrificeret højhastigheds toget, som vil kunne være et reelt alternativ til fly og biler på de lidt længere strækninger: Max en time mellem København-Odense-Sønderborg/Aarhus og Aalborg (3 timer max til Hamburg-Stockholm og Oslo fra København-Odense og Aarhus)

Er det overhovedet muligt?

- Teknisk set: Absolut aa!
- Økonomisk: Ja, hvis vi er villige til at "put your money where your mouth is"!
- Politisk set: Måske? Tør vi som nation virkeligt tænke "Out of the Box"?

Hvad vil det koste?

Billigt bliver det naturligvis ikke. Pt. foreligger der ikke nogen konsekvensberegninger, men med en passende blanding af gulerod og stok, burde det kunne lade sig gøre at overtale store del af befolkningen om, at dette vil være den rigtige vej for Danmark. Og med udsigten til at skulle levere millioner af super avancerede biler, som vil demonstrere fremtidens transport for hele verden, tror jeg ikke, at det vil blive svært at overbevise bilfabrikanterne om, at de skal fremstille og levere disse biler til en fornuftig pris.

Staten må naturligvis gå foran og fjerne al moms, skatter og afgifter på disse biler, ligesom forsikringselskaberne vil kunne tilbyde væsentligt lavere præmier på disse sikre køretøjer.

Historisk betydning!

En sådan kæmpe satsning vil være helt unik og ville betyde, at Danmark vil blive verdens absolut førende land inden for både sikker trafik og miljø.

Vi ved i grunden godt, hvad det betyder for et lille land som Danmark, når politikere, befolkningen, landbruget og industrien tør at tænkt stort: Lurpak, bacon, Mærsk, som transporterer store dele af verdenshandlen, Novo og andre Pharma firmaers stilling, som absolut førende inden for deres specialer og sidst og ikke mindst, så vil vindkraftindustriens stilling hjemme og i verden, bedres væsentligt.

Ja sådan kan en triviell fartbøde medføre en lang række tanker, men det som står tilbage er

Skal vi bare "lalle videre" med kontrol og straf, som tydeligvis ikke virker efter hensigten eller tør vore politiske repræsentanter arbejde for en så banebry-

dende omlægning af hele vort samfunds måde at reagere på de mange sikkerheds- og miljøudfordringer, som vi står overfor i dag og ikke mindst i fremtiden?

Venlig hilsen

Per Geltzer
Ternevej 76
4000 Roskilde
Mobil 51141502