



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY  
DENMARK

## SSFR regeringen og trafikikkerhed

*En status på ét års dagen*

Lahrmann, Harry

*Published in:*  
Trafik & Veje

*Publication date:*  
2012

*Document Version*  
Accepteret manuscript, peer-review version

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*

Lahrmann, H. (2012). SSFR regeringen og trafikikkerhed: En status på ét års dagen. *Trafik & Veje*, 89(9), 3. <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2012/09/6421.pdf>

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- ? Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- ? You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- ? You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Af lektor Harry Lahrmann. Trafikforskningsgruppen.  
Institut for Planlægning, Aalborg Universitet

# SSFR regeringen og trafiksikkerhed

## – en status på ét års dagen

I regeringsgrundlaget konstateres det, at *"antallet af trafikulykker med dødelig udgang har glædeligvis været faldende set over en årrække, men der er stadig mange, der dør eller kommer til skade i trafikken"*. Det er korrekt, at antallet af dræbte i trafikken både i Danmark og i resten af Vesteuropa i de sidste mange år har været faldende og også, at faldet har været ekstra stort de senere år. Forskningen viser, at det generelle fald for en meget stor dels vedkommende kan tilskrives sikrere biler, og det ekstra store fald de senere år vurderes at kunne tilskrives finanskrisen. Kigges der på antal kvæstede fra trafikken, der behandles på landets skadestuer, har antallet her i landet derimod været konstant mellem 40.000 og 50.000 de sidste mange år, så der er stadig plads til forbedringer og nye initiativer på trafiksikkerhedsområdet.

I regeringsgrundlaget står der om trafiksikkerhedsområdet: *"For at styrke trafiksikkerheden vil regeringen styrke bekæmpelsen af "sorte pletter" og øge omfanget af den automatiske fartkontrol"*. Den 23. august kom regeringen så med en række initiativer på området.

Hovedbudskabet var, at antallet af fotovogne udvides fra 24 til 100. Men er det nu en god ide? Alle er enige om, at politikontrol af hastigheder er nødvendig, og der er ingen tvivl om, at flere fotovogne vil øge risikoen for at få en fartbøde. Men effekten på trafikanternes hastighed beror ikke kun på antallet af vogne, men også på, hvordan kontrollen udføres. I dag skiltes strækninger, hvor fotovognene holder, ikke. Det betyder, at kun biler, der fotograferes, opdager, at de kører på en lejlighedsvis overvåget strækning. En bedre metode er at skilte alle strækninger, så trafikanterne ved, at der kan holde en fotovogn. På denne måde får man alle bilister til at nedsætte hastigheden, og det var vel formålet, selv om man måske så ikke når de 500 - 600 mio. kr. i bøder, som finansloven forudsætter. Men fotovognene er da ikke en pengemaskine – vel?

Det er al ære værd, at regeringen vil styrke bekæmpelsen af "sorte pletter". Problemet er blot, at de metoder, der i dag anvendes til at udpege sorte pletter, baseres på politiregistrerede uheld. Men desværre har andelen af de faktiske uheld, som politiet indberetter, været faldende over en lang årrække, og forskning på AAU dokumenterer at andelen i dag er så lav, at det er problematisk at anvende politiregistrerede uheld til en statistisk sikker udpegning. Derfor risikerer vi at anvende de ekstra penge til sortpletarbejdet de forkerte steder. Vil vi videre ad sortpletvejen, må niveauet for politiets indberetning hæves, eller vi må gå over til at anvende skadestuernes registrering af trafikulykker. Men en sådan løsning betyder, at skadestuerne skal supplere deres registreringer med nye oplysninger – og det koster penge, og hvem skal betale for det?

### Hvad savnedes i regeringsgrundlaget på trafiksikkerhedsområdet?

VK regeringen øgede i løbet af nullerne hastighedsgrænserne på halvdelen af motorvejene til 130. En undersøgelse fra DTU Transport viste, at det medførte flere dræbte og kvæstede på de strækninger, der fik forhøjet hastighed. Dette anfægtede ikke VK regeringen, som gik videre i 2011 og hævede hastighedsgrænsen til 130 på yderligere en række motorveje samtidig med, at man øgede hastigheden til 90 på en række hovedlandeveje. Nu kan vi så vente på at få effektundersøgelser på disse ændringer, men al forskning tilsiger, at ændringerne vil give flere dræbte og kvæstede. Det er trist.

Harve SSFR regeringen meldt ud, at hastighedsgrænserne blev rullet tilbage til 110 på motorveje og 80 på landeveje, ville det have været en god dag for trafiksikkerheden – men det er ikke sket.

Fotovogne er mest effektive, hvis de blev brugt i en synlig kontrol. Men et endnu bedre kontrolsystem er strækningshastighedskon-

trol, hvor bilistens hastighed måles over en strækning og ikke kun i et punkt som med fotovogne. I et afgangprojekt på Aalborg Universitet er der gennemført en effektivitetvurdering af strækningshastighedskontrol i England. Dette projekt påviste, at antallet af ulykker med døde og alvorlige personskade, reduceres signifikant med i størrelsesordenen 20% til 30%. Dette system bør indføres i Danmark, og ved samme lejlighed bør lovgivningen ændres, så bøden ved automatisk trafikkontrol (ATK) kan gives til bilen ejer som ved parkeringsbøder, og ikke som i dag, hvor kravet er, at ATK systemet skal tage et vellignende foto af føreren, før der kan udskrives en bøde. Et system der betyder, at en stor del af sagerne må opgives, fordi førerne slår solskærmen ned eller har en kasket på, samtidig med at systemet har eksorbitant store administrationsomkostninger.

10 års forskning på Aalborg Universitet – og i en lang række andre europæiske lande – har dokumenteret, at Intelligent Farttilpasning (ISA) er en af de mest lovende teknologier til bedre trafiksikkerhed, men det er også dokumenteret, at teknologien ikke er markedsdrevet. Skal danske bilister installere teknologien, kræver det dels et digitalt kort med hastighedsgrænser for alle veje, og dels er det nødvendigt at skubbe til udviklingen: (1) Installere systemet i offentlige biler og i biler, der løser kørselsopgaver for det offentlige. (2) Indføre krav om at nye kørekortsindehavere skal køre i biler med ISA de første 20.000 km og (3) Indføre ISA som sanktion ved hastighedsovertrædelser. Men en pakke, der kunne sikre udbredelse af ISA i Danmark savnes i regeringsgrundlaget.

Den samlede bedømmelse må desværre være et **Ikke bestået**. ■