

Erfaringer med ATK på motorveje i Norge og Sverige

Indførelsen af ATK i Norge og Sverige har resulteret i en markant reduktion i antallet af ulykker på motorvejene i begge lande (jf. Retsudvalget, L 98 – bilag 14).

I Norge har myndighederne konstateret en gennemsnitlig ulykkesreduktion på ca. 20 pct. som en konsekvens af ATK. Samtidig konstaterer de norske vejmyndigheder, at trafikanterne nedsætter hastigheden.

Der opereres i Norge med tre kriterier for, at ATK anvendes på en motorvejsstrækning: For det første skal ulykkesfrekvensen på strækningen være højere end gennemsnittet for tilsvarende strækninger. For det andet stilles der krav med hensyn til ulykkestæthed på stedet, idet der mindst skal være 0,5 ulykker pr. km pr. år. For det tredje skal gennemsnitshastigheden på strækningen være højere end den tilladte hastighed på strækningen.

Som måleudstyr anvendes sensorer i asfalten (kontrolbokse). Siden oktober 2001 har man i Oslo desuden anvendt digitale kameraer. Der opereres med en tolerancegrænse på 10 pct. over den tilladte hastighed.

I Sverige har myndighederne ligeledes konstateret markante reduktioner i antallet af ulykker på hele 60 pct. for så vidt angår uheld med dødelig udgang samt et fald på 30 pct. for så vidt angår uheld med alvorlig personskade. Endvidere har myndighederne konstateret et fald i gennemsnitshastighederne på 4-11 km/t.

I Sverige udføres ATK af vejræsenet og politiet i fællesskab på 50 vejstrækninger, svarende til i alt 646 km vej. Som måleudstyr anvendes digitale kameraer, der fotograferer føreren og køretøjet forfra. Der opereres med en tolerancegrænse på 5 km/t.

Erfaringer fra danske forsøg med ATK

Erfaringerne fra hjemlige forsøg med ATK peger på, at også de danske veje bliver mere sikre efter indførelse af ATK.

Herhjemme blev der den 1. januar 1999 igangsat forsøg med Automatisk Trafikkontrol i politikredsene i København, Frederiksberg, Svendborg og Odense samt i Gentofte og Gladsaxe kommuner. Forsøgene sluttede formelt den 1. april 2000.

Evalueringen af forsøgene viser et fald i gennemsnitshastighederne på 2,4 km/t i de sidste måneder af forsøgsperioden, svarende til et fald på ca. 5 pct. Mange steder har det betydet, at gennemsnitshastighederne nu er faldet til under hastighedsgrænsen (Vejdirektoratet 2000, rapport nr. 210).

Bag de beskedne tal gemmer sig en markant gevinst for færdselssikkerheden. I forsøgsområderne faldt antallet af trafikdræbte og -tilskadekomne således med hele 20 pct. mod et generelt fald på 13 pct. i resten af Danmark (jf. www.vejdirektoratet.dk).

Evalueringen af forsøget med ATK viser samtidig, at borgernes opbakning til den øgede kontrol har været støt stigende i forsøgsperioden. Således var der i 1999 65 pct. af de spurgte, som betragtede ATK som en »god idé«, mens det lignende tal 2 år tidligere lå på 48 pct. (Vejdirektoratet 2000, rapport nr. 210).

Fra den 1. april 2000 er Automatisk Trafikkontrol indgået som led i politiets egen kontrol, og der er fra 2001 etableret en landsdækkende kontrolordning. I dag sker ATK på motorvejene dog kun i forbindelse med vejarbejder.

I dag gælder der fem kriterier for iværksættelse af ATK på de danske veje:

1. at det er farlige strækninger med mange ulykker,
2. at der er tale om en skolevej eller en vej med andre institutioner,
3. at der er vejarbejde,
4. at det er en landevejsstrækning, der løber gennem mindre byer, eller
5. at det er utrygge veje, hvor beboerne selv har ønsket hastighedskontrol.

*Skriftlig fremsættelse***Frode Sørensen (S):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om Automatisk Trafikkontrol på motorvejene.

(Beslutningsforslag nr. B 177).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.