

TRAFIKSIKKERHED

Bedst i Norden

14. - 15. maj 2007

Gode eksempler i trafiksikkerhedsarbejdet - inspiration fra de nordiske politikredses arbejde



Hvem er NTR?

Det Nordiske Trafiksikkerhedsråd (NTR) består af følgende organisationer:

- Rådet for Større Færdselssikkerhed (DK)
- Trafikskyddet (F)
- Radid Fyri Ferdslutrygd (FO)
- Umferdarstofa (IS)
- Trygg Trafikk (N)
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF (S)

Læs mere om NTR på
www.nordictroadsafety.org

Denne analyse er gennemført i et samarbejde mellem NTR og Rambøll Nyvig. NTR har stået for nationale kontakter og møder, mens Rambøll Nyvig har bearbejdet analysen.

NTR er repræsenteret af Thelma Kaare Nielsen og Lars Olsen (DK), Rolf Gabrielsson og Lena King (F), Tori Grytli (N) og Thomas Carlson (S).

Hos Rambøll Nyvig har Helle Huse været projektleder på opgaven.

Forord

Trafikssikkerheden i de nordiske lande er præget af en positiv udvikling. Faktisk har vi aldrig tidligere haft så få dræbte og kvæstede i trafikken som i disse år, og vores lande ligger i top i en international sammenligning. Alligevel er der stadig mange liv og skæbner at redde på de nordiske veje.

Trafikssikkerhed er et fælles ansvar, og kræver en fælles indsats. De mange års positive udvikling skyldes ikke mindst det fine samspil mellem lovgivning, kampagner, kontrol, undervisning og de initiativer og samarbejder, der sker i de forskellige lokalsamfund. Forankringen af trafikssikkerhedsarbejdet lokalt er afgørende for arbejdets succes på længere sigt, og der gennemføres i de nordiske lande mange gode, lokale trafikssikkerhedsprojekter. Det er dette lokale arbejde, vi ønsker at belyse og løfte til fælles læring og inspiration med denne rapport og konferencen *De gode eksempler i Norden*, som finder sted den 14. og 15. maj 2007 i København.

På verdensplan udgør trafikssikkerheden således et af de største sundhedsmæssige problemer. Hvert år bliver ca. 1.200.000 mennesker dræbt i trafikken rundt omkring i verden. Det svarer til ca. 3.300 mennesker hver eneste dag. Og herudover kvæstes ca. 50.000.000 mennesker i større eller mindre grad. Der er derfor lang vej endnu.

I Norden er vi et foregangsbillede for mange lande både i og uden for EU landene. Det forpligter. Både over for de øvrige lande, men også over for os selv. For selvom vi er kommet langt, har vi stadigvæk rigtig meget at lære, ligesom vi kan lære andre af vores erfaringer. Hver ulykke er en menneskelig tragedie for de implicerede og deres pårørende, samtidig med, at de mange ulykker repræsenterer en betydelig samfundsøkonomisk udgift. Langt de fleste af ulykkerne kan undgås ved hjælp af forebyggende indsatser, som på forskellige måder skaber en øget bevidsthed, risikoforståelse og accept for færdselsreglerne blandt borgerne, og derigennem ændrer deres adfærd. Derfor er det vigtigt, at vi løbende deler vores udfordringer og erfaringer. For selvom der er forskel landene imellem, er der meget vi kan lære af hinanden og lade os inspirere af.

I Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) mener vi, at det er vigtigt, at vi løbende sætter fokus på trafikssikkerhedsarbejdet, at vi belyser de gode eksempler og derigennem også skaber en øget efterspørgsel på trafikssikkerhed i Norden såvel som i EU og resten af verden.

Det daglige trafikssikkerhedsarbejde bliver gjort i de lokale samfund, hvor de bedste resultater opnås på baggrund af en stor lokal indsats og et samarbejde på tværs af myndigheder, organisationer, borgere og ildsjæle. Det er det arbejde vi ønsker at belyse, og det er det samarbejdes resultater vi gerne vil fremhæve og løfte til fælles læring og inspiration.

Det er anden gang vi har gennemført en nordisk analyse af trafikssikkerhedsarbejdet i kommuner og politi og holder denne konference. Det er vores ambition, at konferencen skal være hvert 2. år, netop for at fastholde den gode udvikling og hele tiden sikre, at vi løbende lærer af hinandens gode resultater.

NTR ønsker at rette en særlig tak til Nordisk Ministerråd. Vi havde ikke kunne gennemføre konferencen uden deres økonomiske støtte og deres forståelse af vigtigheden af et nordisk samarbejde også på dette område.

Med ønsket om en inspirerende og lærerig rapport og konference!

Matti Järvinen



Indholdsfortegnelse

Indledning	5
Flot besvarelsesprocent i 2006	5
Hvor findes flere oplysninger?	6
Sammenfatning og konklusioner	7
Samarbejde, kontrol og undervisning giver succes	7
Lokale mål for og effekt af trafikssikkerhedsarbejdet	7
Mange indsatser er blevet opprioriteret - ressourceforbruget varierer	7
Forebyggende trafikssikkerhedsarbejde er et fælles anliggende	8
Trafikssikkerhedspolitik – ja eller nej	8
Samarbejde og netværk	8
Gode eksempler på trafikssikkerhedsarbejde	9
Primær fokus: Kontrol, samarbejde og undervisning	9
Effekt: færre uheld, lavere hastighed, større tryghed	9
Samarbejde mellem myndighederne giver succes	10
Indsatsområder i trafikssikkerhedsarbejdet	12
Livlig lokal aktivitet	12
Fælles nordisk fokus: hastighed, spiritus og sele/bælte	13
Prioritering af indsatsområder	13
Systematiske indsatser i alle 3 lande	14
Svingende ressourceforbrug	15
Trafikssikkerhed op- og nedprioriteres forskelligt	15
Forebyggende trafikssikkerhedsarbejde et fælles anliggende	18
Prioritering: Skolebørn – unge – før-skolebørn	19
Målrrettede tiltag: Knallerter, skolestart og sprit	19
Samarbejde og netværk er et grundelement	21
Viden søges internt og eksternt	21
Finland: Ekspert i trafikssikkerhedspolitik	22



Indledning

Hvordan foregår trafikssikkerhedsarbejdet i de nordiske lande? Kan vi inspirere hinanden til at udvikle nye og effektive trafikssikkerhedsiltag? Det er de spørgsmål, konferencen "De gode eksempler i Norden", som afholdes i København i maj 2007, skal søge at finde svar på. Som udgangspunkt for debatten har Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) derfor gennemført en analyse af trafikssikkerhedsarbejdet i Danmark, Finland, Norge og Sverige i efteråret 2006.

Kommuner med mere end 30.000 indbyggere i de 4 nordiske lande samt de fleste politikredse i Danmark, Finland og Sverige har deltaget i analysen ved at besvare et spørgeskema. Denne rapport er en analyse af politikredsenes svar og omfatter følgende fokusområder:

- Gode eksempler fra trafikssikkerhedsprojekter
- Indsatsområder for trafikssikkerhedsarbejdet
- Ressourceforbrug
- Trafikovervågning og andet forebyggende arbejde
- Samarbejde og læringsprocesser

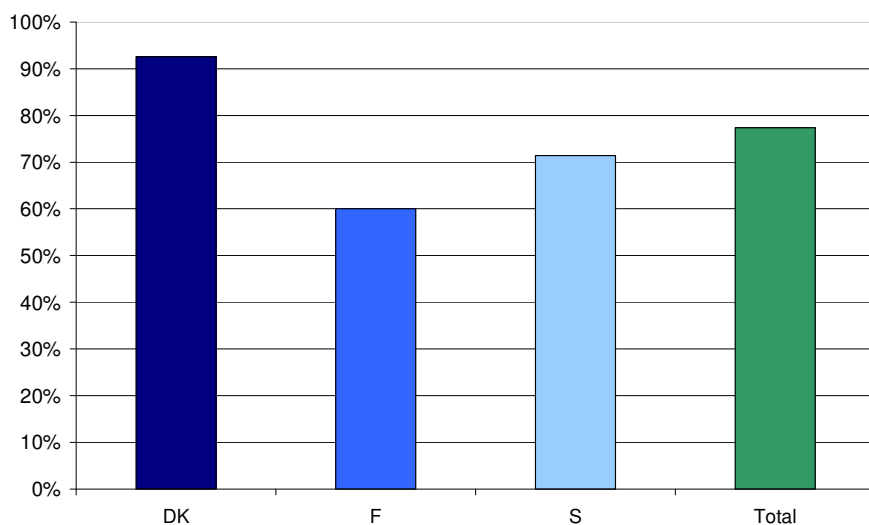
Denne rapport fremhæver samtidigt nogle af de mest succesfulde trafikssikkerhedsprojekter – de gode eksempler – som landene kan lære af hinanden til gavn for trafikssikkerheden.

Flot besvarelsesprocent i 2006

I efteråret 2006 blev der udsendt i alt 115 spørgeskemaer til politikredsen i Danmark, Finland og Sverige.

Norge har valgt ikke at deltage i denne analyse.

89 spørgeskemaer blev returneret fordelt på 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige. Dette giver en flot samlet besvarelsesprocent på 77%.



Figur 1: Besvarelsesprocent for analysen blandt de nordiske politikredse. 89 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige.

De nordiske lande er kommet langt i arbejdet for at øge trafikssikkerheden

Men der er stadig et stort arbejde at gøre. Omtrent 1.400 mennesker blev slået ihjel på de nordiske veje i 2005. Foruden de mange dræbte skades i tusindvis af personer hvert år i trafikken.

Lars Olsen: Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) 1956-2006: 50 års nordisk trafikssikkerhedsarbejde

Hvilke politikredse har deltaget ?

I Danmark og Sverige har alle politikredse fået tilsendt et spørgeskema. Det omfatter 54 politikredse i Danmark og 21 i Sverige.

I Finland har 21 lokale politikredse fået tilsendt spørgeskemaet. Det er de politikredse, som dækker kommuner med mere end 30.000 indbyggere. Desuden har det Rörliga politis 19 lokale enheder fået tilsendt spørgeskemaet.

Fælles ansvar: Organiseringen af trafikssikkerhedsarbejdet i de nordiske lande er unikt

Trafikssikkerhedsarbejdet er et fælles ansvarsområde for både vejmyndigheder, politi og landets nationale trafikssikkerhedsråd i de nordiske lande.

Denne måde at organisere trafikssikkerhedsarbejdet er unikt for de nordiske lande, og samspillet mellem de forskellige instanser anses for at være en af hjørnestenene i arbejdet.

Ansvarsområderne er i hovedtræk fordelt således: Trafikssikkerhedsrådene varetager det forebyggende informationsarbejde, undervisning samt opinedannelse, Vejmyndighederne indretter vejene, og politiet varetager kontrollen med færdselsloven.

NTR's undersøgelse om 2003

NTR udsendte i efteråret 2004 et spørgeskema til alle politikredse i Danmark, Finland, Norge og Sverige omhandlende deres trafikovervågning i 2003.

72% af politikredsene returnerede spørgeskemaerne og på baggrund af disse blev ligheder og forskelle analyseret indenfor bl.a. følgende områder:

- Trafikovervågning
- Automatisk hastighedskontrol
- Overvågningstimer
- Trafikforseelser

Analysens resultater kan læses i rapporten *"Polisens trafikövervakning – Best practice år 2003"*, som kan findes på www.nordicroadsafety.org

Hvor findes flere oplysninger?

Denne rapport sammenfatter analysens hovedresultater i tekst og grafer. Alle delresultaterne fra analysen er samlet i 2 bilag:

- "Spørgeskema om nordiske politikredsers lokale arbejde med trafikikkerhed 2006, resultater", som indeholder resultaterne på alle spørgsmål angivet i tabelform samt selve spørgeskemaet.
- "Spørgeskema om nordiske politikredsers lokale arbejde med trafikikkerhed 2006, Det gode eksempel", som indeholder beskrivelserne af de gode eksempler angivet i tabelform.

Rapporter og bilag kan findes på www.nordicroadsafety.org.

Alle procentberegninger er foretaget i forhold til det enkelte lands totale antal besvarelser af det aktuelle spørgsmål.

I rapporten er der angivet en række faktabokse med korte beskrivelser af gode eksempler på trafikikkerhedsprojekter gennemført af politikredsene. Politikredsens navn og kontaktperson er angivet, så det er muligt for den enkelte selv at hente mere inspiration til det lokale trafikikkerhedsarbejde blandt de mange gode eksempler.

Sammenfatning og konklusioner

Det Nordiske Trafikssikkerhedsråd (NTR) har i efteråret 2006 gennemført den anden analyse af trafikssikkerhedsarbejdet i Danmark, Finland, Norge og Sverige. Denne rapport sammenfatter resultatet af spørgeskemaerne til politikredsene i Danmark, Finland og Sverige.

I alt blev der udsendt 115 spørgeskemaer. 89 spørgeskemaer blev returneret fordelt på 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige. Dette giver en samlet besvarelsesprocent på 77%.

Samarbejde, kontrol og undervisning giver succes

Politikredsene har udpeget deres mest vellykkede trafikssikkerhedsprojekt de seneste to år. De svenske og de finske politikredse har primært udpeget trafikssikkerhedsprojekter vedrørende kontrol/overvågning samt samarbejder med vejbestyrelser. De danske politikredse fremhæver projekter med undervisning af børn, unge og ældre.

Samarbejdet med andre myndigheder har i alle tre lande medvirket til at gøre de fleste projekter til en succes. De udvalgte projekter har primært forbedret trygheden og sikkerheden i trafikken samt reduceret hastigheden i de tre nordiske lande.

De svenske politikredse fremhæver desuden stor opbakning blandt medarbejderne, de danske politikredse fremhæver tilstrækkelige midler samt opbakning fra politikere og ledelse, og de finske politikredse fremhæver informationsarbejde, intensiv kontrol, detaljeret planlægning og tilstrækkelige personaleressourcer som årsag til, at projekterne har været en succes.

Lokale mål for og effekt af trafikssikkerhedsarbejdet

Politikredsene i alle tre lande udpeger stort set alle indsatsområder for det lokale trafikssikkerhedsarbejde, opstiller mål for indsatsen og evaluerer.

Indsats mod sele-/bålteovertrædelser, hastighedsoverskridelser og kørsel i påvirket tilstand er de indsatsområder, som udpeges af flest politikredse i alle 3 lande. Skoleveje og undervisning af børn/unge udpeges af flest danske politikredse, mens de finske og svenske politikredse oftere udpeger indsatser mod hastighedsoverskridelser, kørsel i påvirket tilstand, aggressiv kørsel, køre- og hviletider samt overlast og udstyr end de danske politikredse.

Indsatsområderne udpeges og prioriteres primært på baggrund af politiets nationale handlingsplaner, politikredsens egen handlingsplan, lokale uheldsdata og et skøn over behovet.

Der er desuden også en række andre parametre, som indsatsområderne udpeges og prioriteres ud fra. I Danmark er det kommunale trafikssikkerhedsplaner og henvendelser fra medborgerne. I Finland er det andre nationale handlingsplaner og henvendelser fra medborgere, mens det i Sverige primært er EU's planer og kampagner.

Mange indsatser er blevet opprioriteret - ressourceforbruget varierer

Ressourceforbruget til trafikssikkerhedsarbejdet har været nogenlunde konstant i Danmark og Sverige de seneste 5 år, mens det er faldet i Finland. De finske politikredse har trods færre eller uændrede ressourcer opprioriteret en række indsatser. 2 ud af 3 finske politikredse har opprioriteret ind-

Det danske politi

Det danske politi var indtil 1. januar 2007 organiseret i Rigspolitiet og 54 selvstændige politikredse med Justitsministeren som øverste chef.

Rigspolitiet havde en færdselsafdeling opdelt i 12 regionale afdelinger, som varetog en stor del af kontrollen og overvågningen især udenfor byområder. Rigspolitiet havde ligeledes en tungvognssektion, som varetog overvågning og kontrol af busser og lastbiler etc.

De 54 politikredse samarbejdede med Rigspolitiet omkring kontrol og overvågning. Desuden havde de ansvaret for undervisning og kampagner i et samarbejde med Rådet for Større Færdselsikkerhed. Det er de 54 politikredse, som har haft mulighed for at deltage i denne analyse.

Rigspolitiet udarbejdede hvert år en aktivitetsplan bl.a. på baggrund af Færdselsikkerhedskommissionens handlingsplan. De 54 politikredse kunne deltage i disse aktiviteter, hvis de ønskede det.

Fra 2007 er politiet blevet organiseret i Rigspolitiet og 12 politikredse. De 12 politikredse har alle lokale færdselsafdelinger. Rigspolitiets færdselsafdeling vil fremover angive målkrav til politikredsene.

Det finske politi

Det finske politi er organiseret i et Rigspoliti, som står for den strategiske planlægning og resultatstyring af politiets arbejde. Indenrigsministeren er øverste chef for politiet.

Politiets er desuden opdelt i 5 regionale politikredse, som står for planlægning og styring af trafikssikkerhedsarbejdet i den pågældende region i henhold til Rigspolitiets retningslinier. De 5 regionale politikredse er yderligere opdelt i 40 lokale politikredse. 21 af de lokale politikredse, som dækker kommuner med mere end 30.000 indbyggere, har haft mulighed for at deltage i denne analyse.

Derudover er der et "Rörliga" politi, som er opdelt i 4 regionale og 19 lokale enheder. De står hovedsageligt for overvågning og kontrol på "Rigsvejene" eller for overvågning, som kræver specialkompetencer. De 19 enheder har haft mulighed for at deltage i denne analyse.

Det er den nationale trafikssikkerhedsplan og EU handlingsplaner, som ligger til grund for politiets arbejde med trafikssikkerhed.

Det svenske politi

Det svenske politi er organiseret i en Rigspolitistyreelse og 21 selvstændige politikredse med Justitsministeriet som øverste chef.

De 21 politikredse har et trafikpoliti, som varetager trafikssikkerhedsopgaverne. Det er disse politikredse, som har haft mulighed for at deltage i denne analyse.

Politiets strategi- og handlingsplaner for kontrol og overvågning fastlægges af Rigspolitiet. Der er 4 prioriterede områder: hastighed, sprit, anvendelse af sikkerhedsudstyr og aggressiv kørsel.

satsen omkring planlagte vejkontroller, og hver tredje har opprioriteret møder med vejbestyrelser og synligheden i det geografiske område.

Hver 4. danske og svenske politikreds har fået flere ressourcer til trafikssikkerhedsarbejdet, mens hver tredje svenske og hver 8. danske politikreds har fået færre ressourcer til trafikssikkerhed.

Mange danske politikredse har modsat de svenske og finske politikredse øget fokus på information og undervisning af børn, unge og ældre. Hver tredje danske politikreds har de sidste 5 år afsat flere ressourcer til det. Omkring halvdelen af de svenske politikredse har opprioriteret de planlagte vejkontroller, synlighed i det geografiske område og dialog med virksomheder/foretag.

Forebyggende trafikssikkerhedsarbejde er et fælles anliggende

Trafikovervågningen koncentrerer sig på forskellige steder i de tre nordiske lande, men alle politikredsene rådgiver sig med andre aktører om, hvor der skal sættes ind med trafikovervågning og andet forebyggende trafikssikkerhedsarbejde.

De svenske politikredse inddrager Vägverket, Rikspolisstyrelsen, NTF og de berørte kommuner. De danske politikredse inddrager ofte kommunerne, amterne, Rigspolitiet og skolerne. De finske politikredse rådfører sig med kommunerne, Trafikskyddet og det finske vejdirektorat.

De danske politikredse retter deres forebyggende trafikssikkerhedsarbejde mod børn og unge. De finske politikredse prioriterer også indsatsen for ældre højt, mens de svenske politikredse koncentrerer deres indsats om unge og virksomheder/foretag.

Trafikssikkerhedspolitik – ja eller nej

De finske politikredse har alle en trafikssikkerhedspolitik i politikredsen om politikredsens udstyr, og hvordan de ansatte skal optræde i trafikken i tjenesten. Det samme har 2 ud af 3 af de svenske politikredse, og de resterende forventer at udarbejde en i nærmeste fremtid. Kun hver 5. danske politikreds har en trafikssikkerhedspolitik og kun få forventer at udarbejde en de kommende 2 år.

Samarbejde og netværk

Næsten alle politikredsene er medlem af lokale eller regionale trafikssikkerhedsråd og deltager jævnligt i møder med vejbestyrelserne om trafikssikkerhedstiltag. De danske og finske politikredse har primært faste regelmæssige møder, mens de svenske politikredse oftere afholder møderne ad hoc.

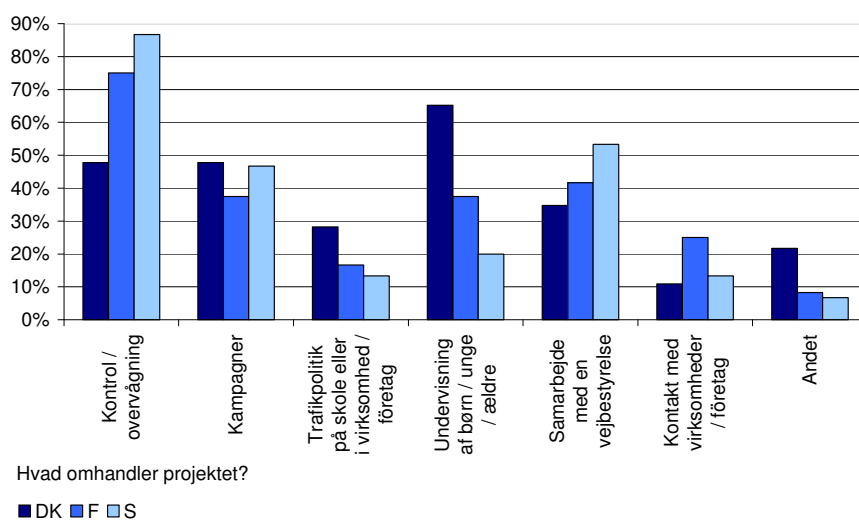
Gode eksempler på trafikssikkerhedsarbejde

De gode eksempler fra trafikssikkerhedsarbejdet skal frem til læring for andre. Politikredsene skulle derfor udpege det **ene** trafikssikkerhedsprojekt, de vurderer, har været deres mest vellykkede trafikssikkerhedsprojekt inden for de sidste to år og beskrive det kort.

Primær fokus: Kontrol, samarbejde og undervisning

Politiet har en vigtig hovedopgave, nemlig kontrol og overvågning af trafikkanterne, og flest trafikssikkerhedsprojekter omhandlende dette emne.

Trafikssikkerhedsprojekterne er dog meget forskellige i emner og omfang, som det fremgår af figur 2.



Figur 2: Politikredsenes angivelse af projektemner for det beskrevne trafikssikkerhedsprojekt. 85 besvarelser fordelt med 46 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige. Der kunne angives mere end ét emne pr. projekt.

De svenske og de finske politikredse har primært udpeget trafikssikkerhedsprojekter, der omhandler kontrol/overvågning samt samarbejder med vejbestyrere.

De danske politikredse fremhæver primært projekter med undervisning af børn, unge og ældre. Desuden omhandler de danske projekter oftere trafikpoliti på skole end de finske og svenske, mens det er de finske projekter, der har mest fokus på virksomheder/foretag.

Forskellen i emner/fokusområder illustreres godt i følgende 2 projekter: Uleåborg Politikreds i Finland har fokus på overvågning og har med succes gennemført et projekt omkring langsigtet hastighedsovervågning på en riksvej. Helsingør Politikreds i Danmark har bl.a. fokus på undervisning og har gennemført et projekt omkring undervisning af 15-17 årige skoleelever omhandlende risici for og konsekvenser af ulykker i trafikken.

Effekt: færre uheld, lavere hastighed, større tryghed

Der er flere målbare effekter af de gennemførte trafikssikkerhedsprojekter. Der er gennemsnitligt angivet 3 effekter i hver besvarelse (se figur 3). Samlet set har de udvalgte trafikssikkerhedsprojekter primært ført til en forbedring af trygheden og reduktion af uheld og hastighed i trafikken i de nord-

86 gode eksempler

Trafikssikkerhedsprojekterne i denne rapport viser et udsnit af det trafikssikkerhedsarbejde, der foregår i de tre nordiske lande.

Politikredsene har i alt angivet 86 projekter, hvor af 47 er fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige.

Det gode eksempel Langsigtet hastighedsovervågning

Uleåborg Politikreds i Finland har gennemført en seks ugers overvågning på riksvej 8 mellem Kalajoki och Limingo.

Målet med overvågningen var at reducere andelen af trafikkanter, som overskred hastighedsgrænsen med 10 km/h eller mere samt at reducere forskellene i hastigheden og antallet af personskadeuheld.

I hastighedsovervågningen deltog 4 trafikovervågningsgrupper fra Uleåborg med hjælp fra Haapajärvi og enheden i Kemi. Hver dag gennemførtes overvågning på strækningen mellem kl. 07 - 24.

Vägförvaltningen bistod med data fra LAM-punkterne (Vägförvaltningens automatisk trafikmåling), og Trafikskyddet bidrog med radioreklamer om hastighed.

Efter overvågningsperioden fulgte en tre ugers opfølgingsperiode med fokus på LAM-punkterne for at følge effekten, da overvågningen overgik til normalt niveau. Middelhastigheden faldt i overvågningsperioden for at stige under opfølgningen. Middelhastigheden for alle faldt med 2 km/h.

Der er rapporteret 3 personskadeulykker, men ingen blev dræbt på strækningen i det år, projektet kørte.

Projektet havde samtidigt en motiverende effekt på personalet.

Kontaktperson: Marko Törmänen

Det gode eksempel Overlevelsesteam for 8.-9. klasser

Siden 1998 har Helsingør Politikreds i samarbejde med kommunen, skadestuen, en trafikinformator og amtet gennemført projekt "Overlevelsesteam".

En politimand, en skadestuesygeplejerske og en trafikinformator besøger alle 8./9. klasser i Helsingør Kommune, hvor de fortæller om risikoforhold, følgevirkninger og konsekvenser af trafikulykker f.eks. i forbindelse med sprit, sele/bælte og knallertkørsel.

Klassen får først besøg af en politimand og en sygeplejerske og derefter af trafikinformatoren. Besøgene varer i alt 4 timer.

Kontaktperson: Gitte Hemmingsen.
RfSF, gh@sikkertrafik.dk

Det gode eksempel Sikring af skolevejen

I Sverige åker 400 000 barn kommunalt upphandlad skolskjuts till och från skolan. Ofta buss men ibland också personbil. Efter några tragiska dödsolyckor när barn klivit av bussen vid hållplatser fick Vägverket i uppdrag av regeringen att se över situationen och komma med förslag på hur vi ska kunna öka säkerheten för barnen.

Ett försök med högst 30 km i timmen för fordon som passerar en stillastående skolskjuts genomförs på Gotland.

I försöket medverkar vägverket, polisen, NTF och Gotlands kommun.

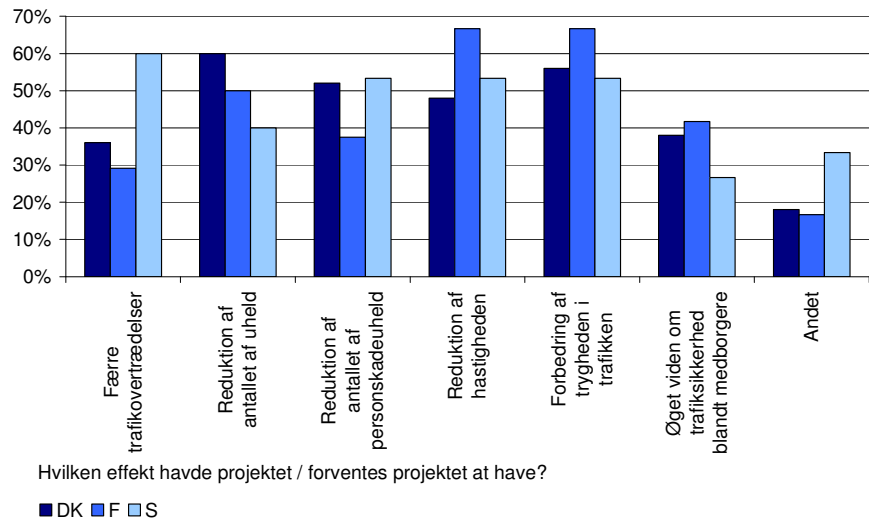
Försöket går ut på att de passerande frivilligt ska sänka hastigheten med hjälp av massiva informationskampanjer i samband med skolstarten. Det enda som utmärker skolskjutsens stopp är en blinkande skylt.

Mätningar har genomförts huvudsakligen på vägar där hastighetsbegränsningen är 70 eller 90 km/h. Resultaten visar att 14 procent sänkte hastigheten förbi skolskjutsen till 30-35 km/tim. En tredjedel av fordonen sänkte hastigheten till lägre än 50 km/tim när de passerade bussen.

Kontaktperson: Roger Nyd, polisen Gotland, tel + 46 498 29 35 00

ske lande.

De svenske politikredse vurderer, at projekterne oftest fører til færre trafikovertrædelser. De danske trafikikkerhedsprojekter fører oftest til en reduktion af antallet af uheld, og de finske trafikikkerhedsprojekter medfører hastighedsreduktioner. Alle landene registrerer i høj grad en forbedret tryghed.



Figur 3: Politikredsenes angivelse af projekternes faktiske / forventede effekt. 89 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige. Der kunne angives mere end ét emne pr. projekt.

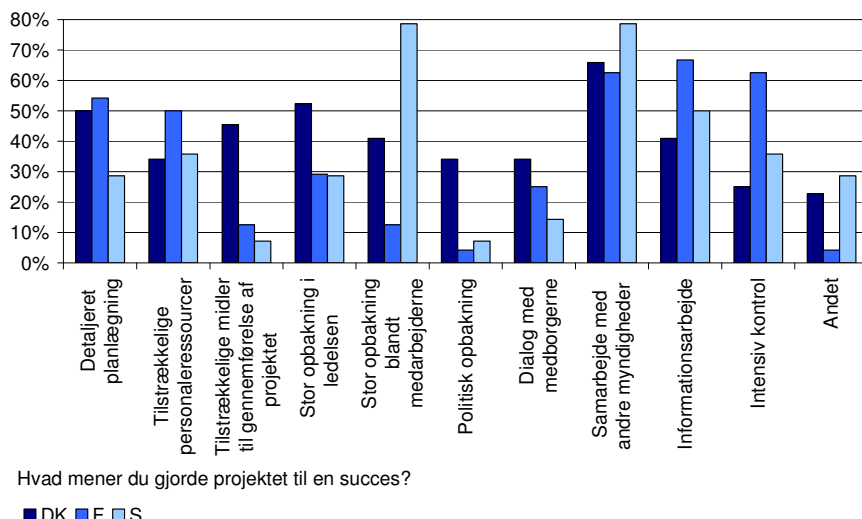
Samarbejde mellem myndighederne giver succes

Der er flere årsager til, at et trafikikkerhedsprojekt bliver en succes. Men alle landene har én fælles topscore mellem begrundelserne. Det er samarbejdet med andre myndigheder, der har medvirket til at gøre de fleste projekter til en succes.

Det gælder bl.a. et skoleprojekt i Gotland Politikreds i Sverige, hvor der er etableret en 30 km/t zone ved en skole kombineret med foranstaltninger og kontrol. En af succesfaktorerne har været et samarbejde mellem kommunen, politiet, vägverket og NTF. Et andet projekt, hvor samarbejde mellem myndigheder har været årsag til succes er et projekt i Gladsaxe Politikreds i Danmark, hvor målet var at fjerne knallertkørsel i høj fart på stierne i Herlev vha. belønning og kontrol. Projektet blev gennemført med stor succes i et samarbejde mellem politi, kommune, ungdomsskole, ældresagen og lokalavisen.

De tre lande angiver herefter forskellige begrundelser for, at projektet blev en succes (se figur 4). De svenske politikredse angiver, at stor opbakning blandt medarbejderne og informationsarbejde har været medvirkende til projektets succes. De danske politikredse fremhæver tilstrækkelige midler, opbakning fra politikere og ledelse samt detaljeret planlægning som medvirkende til succes.

De finske politikredse fremhæver ligesom de svenske politikredse informationsarbejdet og som danskerne den detaljerede planlægning som vigtige for projektet, men også intensiv kontrol og tilstrækkelige personaleressourcer bidrager til succes i Finland.



Figur 4: Politikredsnes angivelse af hvad de mener, der gjorde projektet til en succes. 82 besvarelser fordelt med 44 fra Danmark, 24 fra Finland og 14 fra Sverige. Der kunne angives mere end ét emne pr. projekt.

Gode eksempler på trafikssikkerhedsarbejdet

- S og F fremhæver trafikssikkerhedsprojekter med kontrol/overvågning og samarbejde med vejbestyrelser, mens DK fremhæver undervisning
- Alle lande har samme årsag til projekterne succes: Samarbejdet med andre myndigheder.
- Succes forklares i S desuden med stor opbakning blandt medarbejderne, i DK med stor opbakning i ledelsen og i F med informationsarbejde og kontrol
- Det primære resultat af trafikssikkerhedsprojekterne er i alle landene forbedret tryghed og sikkerhed samt reduceret hastighed.

Top 5, hvis projektet skal blive en succes

- Samarbejd med andre myndigheder
- Lav et grundigt informationsarbejde
- Planlæg projektet detaljeret
- Bak op om de gode projekter – både som leder og medarbejder
- Skaf om muligt de tilstrækkelige personaleressourcer

Det gode eksempel Knallertbøller i Herlev

Gladsaxe Politi i Danmark har udpeget skoleveje, som et indsatsområde for deres lokale trafikssikkerhedsarbejde.

Politiet gennemførte i 2003 et projekt, som skulle reducere den hurtige knallertkørsel på stierne. Projektet blev gennemført i et samarbejde mellem bl.a. politiet, kommunen, ungdomsskolen, ældresagen og lokalavisen.

Alle unge mellem 16-18 år i kommunen blev indskrevet i projektet og fik mulighed for at vinde nogle meget attraktive præmier, men hvis de i projektperioden overtrådte færdselsloven, røg de ud af præmierækken. 1. præmie: Startpakke til et bilkørekort. 2. præmie: Tur i en varmluftballon (4 stk). 3. præmie: Styrthjelm (hver måned i projektets løbetid). Alle præmier var sponsoreret.

Udvalgte steder blev der etableret dobbelte knallertbump, og politiet gik målrettet efter at skrive sager på knallertbøllerne. Der blev ikke givet advarsler i perioden, men alt blev skrevet.

Knallertforsøelserne i Herlev Kommune faldt til under en ¼ ved projektets afslutning.

Kontaktperson: Kim Svenningsen, Gladsaxe Politi

Det gode eksempel Færdselsikkerhedskursus for 5. klasse

Trafikikkerhedsrådet i Storstrøms Amt afholder hvert år et færdselskursus for alle elever i 5. klasse. Nakskov Politi er en af arrangørerne.

Eleverne kommer igennem 6 øvelser på kurset, som giver eleverne erfaring med:

- lastbiler/bussers blinde vinkler og svingplads
- at bremse og manøvrere på forskellige vejbelægninger
- at bremse og manøvrere med og uden bagage på cyklen
- sikkerhedsselens betydning
- fart og standselængder

Det skal give eleverne større forståelse for deres egne og andre trafikanters vilkår og vanskeligheder i trafikken. Der er udarbejdet elevopgaver til brug før og efter kurset.

Kontaktperson: Jørgen M. Brædder,
Nakskov Politi

Det gode eksempel Övervakning och information UT 8

Rörliga polisen i Åbo har genom samarbete med Vägförvaltningen, Trafikskyddet och Åbo Universitets (TYO) psykologiska institution lyckats reducera antalet personskadeolyckor till samma nivå som år 2000.

Man försökte uppnå ett bättre resultat av övervakningen genom att informera samtidigt inför varje period. Trafikskyddet producerade informationsmaterial.

På vägsträckan ökade man den synliga övervakningen. Vägförvaltningen förbättrade underhållet av vintervägarna och genomförde sanering av vägslänter och förbättrade trafikmiljön.

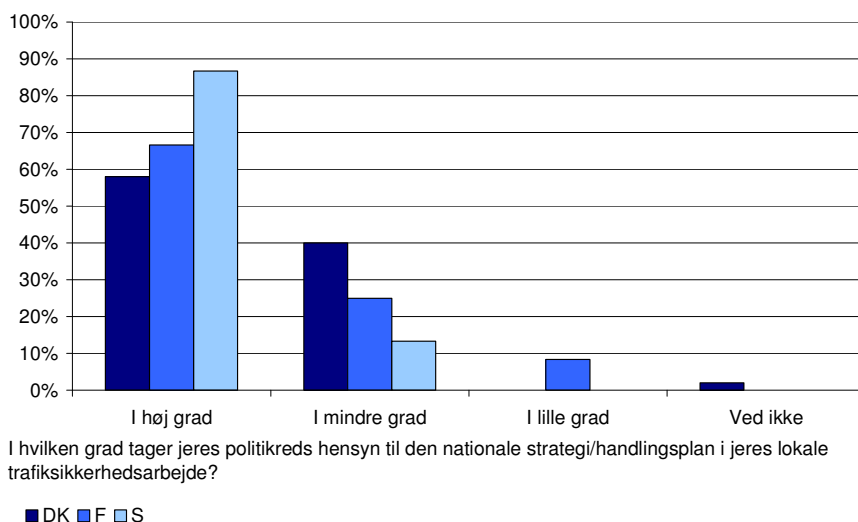
I kommunerna ordnades trafikvällar under vilka respektive kommuns trafikproblem behandlades.

På universitetet ordnades två föreläsningar "Seniore i trafiken" och "Ungdomar i trafiken".

Kontaktperson: Mika Hatakka,
mika.hatakka@liikenneturva.fi

Indsatsområder i trafikikkerhedsarbejdet

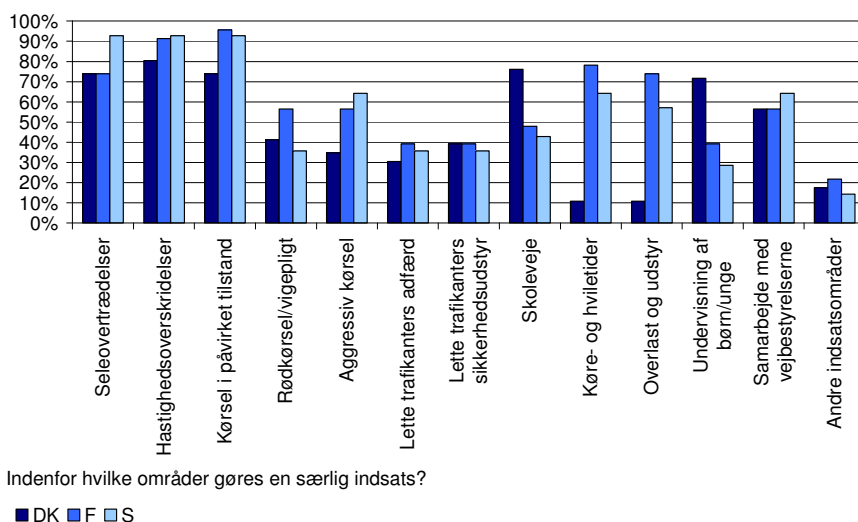
Politiet i de nordiske lande udarbejder nationale strategier og handlingsplaner for trafikikkerhedsarbejdet. Disse handlingsplaner omfatter indsatsområder, som også de lokale politikredse i høj grad efterlever i deres arbejde i lokalområdet.



Figur 5: Politikredsenes fordelt efter hensyn til den nationale strategi/handlingsplan i det lokale trafikikkerhedsarbejde. 89 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige.

Livlig lokal aktivitet

Analysen viser, at 90% af de lokale politikredse ikke bare realiserer de nationale handlingsplaner, men også selv udpeger lokale indsatsområder. I gennemsnit udpeges 6-8 indsatsområder pr. politikreds – flest i Finland og færrest i Danmark. På figur 6 er angivet, hvilke indsatsområder politikredsen har udpeget.



Figur 6: Politikredsenes angivelse af inden for hvilke områder, der gøres en særlig indsats. Indsatsområderne er fordelt på landene. 83 besvarelser fordelt med 46 fra Danmark, 23 fra Finland og 14 fra Sverige.

Fælles nordisk fokus: hastighed, sprit og sele/bælte

Indsatser mod seleovertrædelser, hastighedsoverskridelser og kørsel i påvirket tilstand er de indsatsområder, som udpeges af flest politikredse i alle 3 lande.

Politikredse i Danmark udpeger i væsentlig højere grad end de finske og svenske politikredse skoleveje og undervisning af børn/unge som indsatsområde.

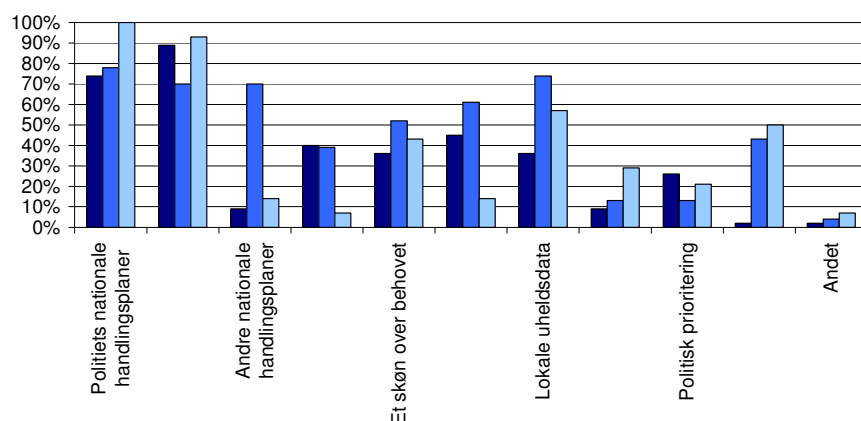
De finske og svenske politikredse udpeger i højere grad indsatserne aggressiv kørsel, køre- og hviletider samt overlast og udstyr. Især er forskellen stor på indsatser rettet mod køre- og hviletider samt overlast og udstyr.

At indsatser vedrørende de tunge køretøjer har lavere prioritet i Danmark end i de 2 andre lande kan skyldes, at Rigspolitiet i højere grad end de lokale politikredse har haft ressourcer og kompetencer indenfor dette område.

Disse forskelle i indsatsområder afspejler sig også i de gode eksempler, politikredse har udpeget i analysen. Eksempelvis har Gladsaxe Politi i Danmark udpeget skoleveje som et indsatsområde og har, som nævnt på side 11, gennemført et projekt for at reducere knallertkørsel med for høj hastighed på stierne. Det rörliga politi i Jyväskylä i Finland har udpeget overlast og udstyr som et indsatsområde og har gennemført et projekt med det formål at forbedre trafikssikkerheden for de tunge køretøjer. Projektet er gennemført i et samarbejde mellem bl.a. transportfirmaer og transportorganisationer, og der er bl.a. udarbejdet en best practice for sikring af last.

Prioritering af indsatsområder

Politikredse bruger handlingsplaner til udpegnings af indsatsområder. Nationale og politikredses egne handlingsplaner bliver flittigt anvendt i næsten alle politikredse i Danmark, Finland og Sverige, men også andre parametre spiller ind, når trafikssikkerhedsarbejdet struktureres. Dette fremgår af figur 7.



Hvad ligger til grund for jeres valg og prioritering af indsatsområder?

■ DK ■ F ■ S

Figur 7: Politikredses angivelse af, hvad der ligger til grund for politikredses valg og prioritering af indsatsområder. 84 besvarelser fordelt med 47 fra Danmark, 23 fra Finland og 14 fra Sverige. Politikredse har oplyst flere svar.

I Danmark og Finland bruger politikredse oftere kommunale trafikssikkerhedsplaner og henvendelser fra medborgerne som grundlag for udpegnings

Det gode eksempel Bedre sikkerhed for lastbiler

Rörliga polisens enhet i Jyväskylä har udpeget overlast og udstyr, som et indsatsområde for deres lokale trafikssikkerhedsarbejde.

Politikredsen har deltaget i et projekt sammen med højere lærestalter, transportfirmaer og transportorganisationer mm. med det formål at forbedre trafikssikkerheden for den tunge trafik.

Sammen har man udarbejdet en best practice for f.eks. sikring af last. Denne best practice skal efterfølgende anvendes hos alle involverede i transportprocessen lige fra transportfirmaer, chauffører, transportkøbere etc.

De vigtigste succesparametre har været planlægning, ledelse, dialog, samarbejde, information og kontrol.

Kontaktperson: Overkommisarie Veikko Stolt, veikko.stolt@poliisi.fi

Det gode eksempel Strategisk trafikssikkerhedsarbejde

Polisen i Östergötlands län har sedan några år sett trafikssikkerhetsarbetet som en angelägenhet för all polis i yttre tjänst. Det innebär att förutom ordinarie trafikpolis har också ordningspolis och närpolis arbetat mot kvantitativa mål när det gäller exempelvis bältes- och nykterhetskontroller bl a. trafikövervakningen har betraktats som ett led i den allmänna brottspreventionen och i kontrollerna upptäckts också en hel del annan brottslighet, såsom narkotika, efterlysta brottslingar, stulna bilar osv.

Östergötlands modell har därefter varit ett viktigt underlag för framtagandet av Rikspolisstyrelsens nationella strategi för trafikssikkerhetsarbetet, som presenterades 2006.

Kontaktperson: Hans Lundgren, länstrafikpolischef

og prioritering end i Sverige.

Samtidig bruger de finske og svenske politikredse i langt højere grad end de danske politikredse EU's planer og kampagner samt lokale uheldsdata som grundlag for deres prioritering.

Systematiske indsatser i alle 3 lande

Analysen viser, at politikredsene i alle 3 lande i meget høj grad følger op på deres indsatsområder ved at udarbejde mål for og lave evalueringer af indsatsen.

I Sverige har alle politikredsene udarbejdet mål for de udpegede indsatsområder, og 9 ud af 10 har eller planlægger at evaluere om målene er nået.

4 ud af 5 finske politikredse har fastsat mål, og alle udarbejder/vil udarbejde en evaluering af om målene er nået.

3 ud af 4 danske politikredse udarbejder mål og evaluerer disse.

Et eksempel er politiet i Östergötland i Sverige, som har arbejdet med at få trafikssikkerheden implementeret i alle dele af politiet og ikke kun trafikpolitiet. Det har medført, at også ordenspoliti og nærpoliti har mål for eksempelvis sprit og sele-/bælteanvendelse.

Indsatsområder i trafikssikkerhedsarbejdet

- Der opstilles mål for og evalueres på det lokale trafikssikkerhedsarbejde i alle tre lande.
- Fra lokalt til globalt perspektiv: DK anvender kommunale trafikssikkerhedsplaner, F nationale handlingsplaner og S EU's planer til udpegning af indsatser.
- I alle tre lande rettes indsatser mod sele-/bælteovertrædelser, hastighedsoverskridelser og spritkørsel.
- DK sætter desuden fokus på undervisning af børn/unge. S og F har fokus på køre- og hviletider samt overlast.

Top 3, hvis det rigtige projekt skal udvælges

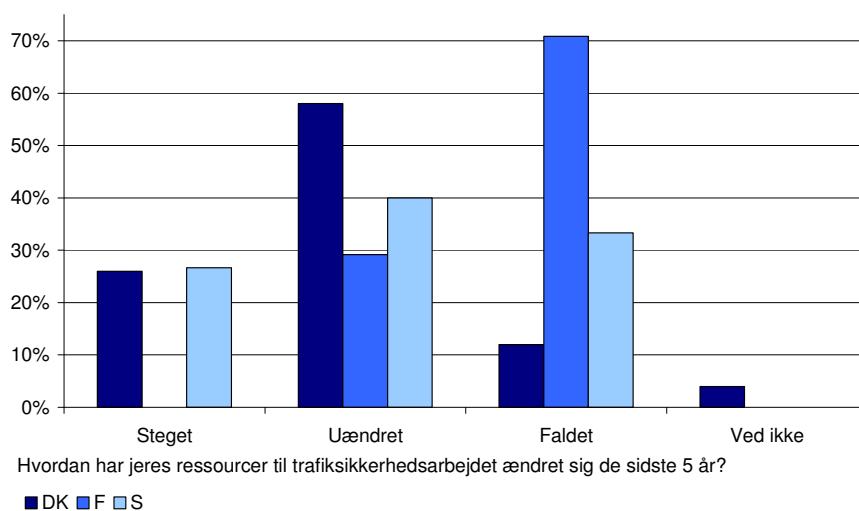
- Brug alt tilgængeligt materiale til at prioritere de vigtigste lokale indsatser
- Indsatsen skal have nationalt eller lokalt fodfæste
- Udarbejd mål for og evaluering af indsatsen

Svingende ressourceforbrug

Analysen viser, at der er sket en nedprioritering af trafikikkerhedsarbejdet hos politiet i Finland de seneste 5 år. I Sverige har prioriteringen været nogenlunde stabilt med et fald hos nogle og en stigning hos andre. I Danmark er der en lille tendens til, at der har været en opprioritering af trafikikkerheden.

Ingen af de finske politikredse har fået flere ressourcer til trafikikkerhedsarbejdet, og hos 3 ud af 4 finske politikredse er ressourceforbruget til trafikikkerhedsarbejdet faldet. Ressourceforbruget til trafikikkerhed har samtidigt været nedadgående sammenlignet med politikredsenes øvrige indsatser.

Hver 4. danske og svenske politikreds har fået flere ressourcer gennem de sidste 5 år både på bundlinien og sammenlignet med politikredsenes øvrige indsatser. I Sverige har hver tredje politikreds dog i samme periode oplevet et faldende ressourceforbrug til trafikikkerheden.



Figur 8: Politikredsenes fordelt efter, hvordan deres ressourcer til trafikikkerhedsarbejdet har ændret sig de sidste 5 år. 89 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige.

Trafikkerhed op- og nedprioriteres forskelligt

Der er stor forskel på, hvilke konkrete indsatser de enkelte politikredse og lande har op- eller nedprioriteret.

De danske politikredse har som det eneste land i Norden øget fokus på information og undervisning af børn, unge og ældre. Hver tredje danske politikreds har de sidste 5 år sat flere ressourcer af hertil. Et eksempel på dette er et projekt i Svendborg Politikreds i Danmark om undervisning af ældre trafikanter. Svendborg Politi har sammen med Fyns Amt gennemført en kursusrække for ældre og deres ægtefælle med det formål at få de ældre til at erkende egne evner som trafikanter gennem information og øvelser.

Det gode eksempel Undervisning af ældre trafikanter

Svendborg Politikreds har i samarbejde med Fyns Amt gennemført en kursusrække for bilister over 65 år og deres ægtefælle, da ældre par ofte er fælles om bilkørslen.

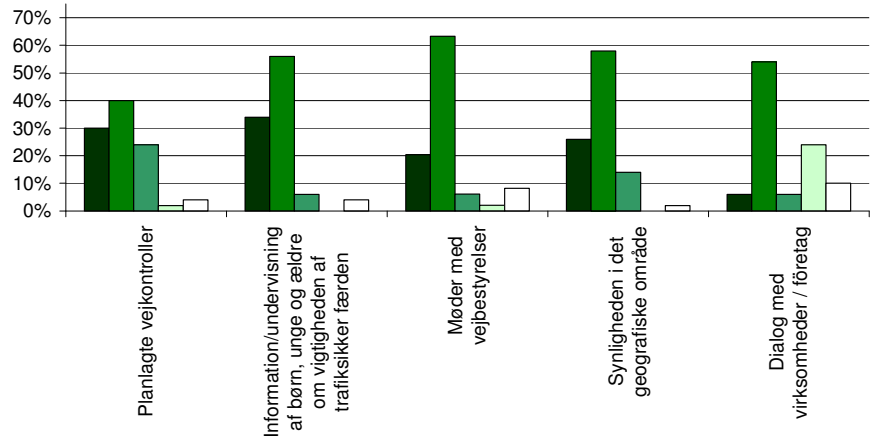
Formålet med projektet er, at ældre bilister erkender egne evner som trafikant og derigennem får større selvtillid i trafikken.

Kurset består af 3x3 timers teori. Herunder er der besøg af en optiker og en hørelæge for at informere om hvad alderen betyder for syn og hørelse.

Udgangspunktet er kursusedtagernes konkrete problemer som f.eks. gennemgang af vigepligter og vognbaneplacering i bestemte kryds.

I evalueringen af det første kursus, hvor 53 ældre er blevet interviewet, fremgår det, at de ældre generelt har været tilfredse med kurset. Evalueringen har desuden vist, at halvdelen af de ældre føler sig mere tryk eller meget mere tryk i trafikken, efter de har deltaget i kurset

Kontaktperson: Dennis Schmidt, Svendborg Politi

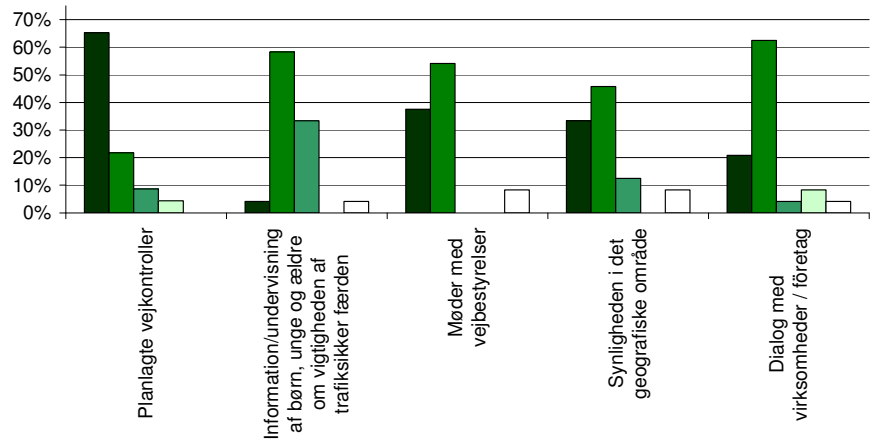


De danske politikredses prioritering af indsatser for trafikikkerhed de sidste 5 år

■ Højere ■ Uændret ■ Lavere □ Ikke prioriteret □ Ved ikke

Figur 9: De danske politikredse fordelt efter, hvordan deres prioritering af indsatserne for trafikikkerhedsarbejdet har ændret sig de sidste 5 år. 49-50 besvarelser.

I de danske politikredse er især de planlagte vejkontroller blevet vægtet meget forskelligt. Højere, uændret eller lavere – politikredsene fordeler sig næsten ligeligt i de tre kategorier i forhold til prioritering af planlagte vejkontroller. En fjerdedel af de danske politikredse har ikke prioriteret indsatsen omkring dialog med virksomheder/foretag.



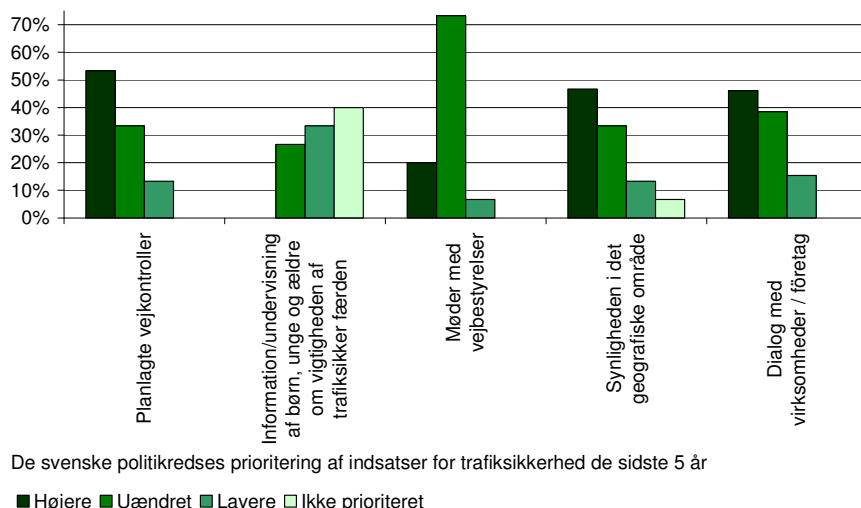
De finske politikredses prioritering af indsatser for trafikikkerhed de sidste 5 år

■ Højere ■ Uændret ■ Lavere □ Ikke prioriteret □ Ved ikke

Figur 10: De finske politikredse fordelt efter, hvordan deres prioritering af indsatserne for trafikikkerhedsarbejdet har ændret sig de sidste 5 år. 23-24 besvarelser.

De finske politikredse har trods det faldende ressourceforbrug opprioriteret en lang række indsatser. 2 ud af 3 finske politikredse har opprioriteret planlagte vejkontroller, og hver tredje finske politikreds har opprioriteret møderne med vejbestyrelser og synligheden i det geografiske område i de sidste 5 år.

Dette ses også i eksemplerne på de gode trafikikkerhedsprojekter, hvor mange omhandler langsigtet overvågning af hastigheder og tunge køretøjer.



Figur 11: De svenske politikredse fordelt efter, hvordan deres prioritering af indsatserne for trafikssikkerhedsarbejdet har ændret sig de sidste 5 år. 13-15 besvarelser.

Omkring halvdelen af de svenske politikredse har opprioriteret de planlagte vejkontroller, synlighed i det geografiske område og dialog med virksomheder/føretag, mens ca. 15% af de svenske politikredse har nedprioriteret de samme indsatser. 40% af de svenske politikredse har slet ikke prioriteret information og undervisning af børn, unge og ældre.

Et eksempel på dialog med virksomheder/føretag er Norrbotten Politi i Sverige. Når politiet afslører en chauffør for lovovertrædelser ved firmakørsel, besøger politiet virksomheden og diskuterer, hvordan reglerne bedre kan overholdes.

De finske og de svenske politikredse ligner hinanden i forhold til information og undervisning af børn, unge og ældre. Kun én af de responderende finske politikredse og ingen af de svenske politikredse har opprioriteret dette, mens hver tredje politikreds har nedprioriteret dette.

Ressourceforbrug

- Alle politikredse i F har færre eller uændrede ressourcer til trafikssikkerhedsarbejdet. Alligevel har næsten alle opprioriteret en eller flere indsatser.
- Hver 4. politikreds fra DK eller S har fået flere ressourcer til trafikssikkerhedsarbejdet.
- DK har sat øget fokus på undervisning.
- S og F har nedprioriteret undervisning og opprioriteret planlagte vejkontroller og synligheden i det geografiske område.

Det gode eksempel Dialog med virksomheder/føretagen

Det moderna trafikssäkerhetsarbete ställer allt högre krav på företagsledningarnas ansvar. För att skydda sina varumärken är det viktigt att de tar fram polisens och system som tar stora hänsyn till såväl miljön som trafikssäkerheten. Polisen i Norrbotten i Sverige har som rutin att besöka företagets ledningar när man konstaterar att chaufförerna bryter mot trafikreglerna. Vid de mötens diskuteras hur man ska nå en bättre regel efterlevnad. Besöken är ett led i den preventiva bekämpningen av trafikbrott.

Kontaktperson: Sture Strand, polisen Norrbotten

Det gode eksempel Hjelmkampagne i Gentofte

Gentofte Politi i Danmark sender hvert skoleår kampagnemateriale ud til kommunens 5. klasser. Forældrene kan samtidigt bestille en cykelhjelm til deres barn. Cykelhelmen lånes hele skoleåret og kan købes inden sommerferien for 125 kr.

Der er 4 hæfter, klasserne skal arbejde med i løbet af året og 1 til forældrene. Hæfterne drejer sig bl.a. om synlighed, cyklens stand og tegning. En af opgaverne er at lave en planche om trafik og risici. 6 klasser vinder et beløb til klassekassen og en tur i biografen. Bedste klasse får "den gyldne hjelm".

Kampagnen afsluttes med, at hver klasse cykler ca. 10 km i nærområdet med 2 voksne og 1 politibetjent. Ruten er lagt gennem så mange svære og uoverskuelige steder som muligt. Under og efter turen diskuteres fejl og gode reaktioner.

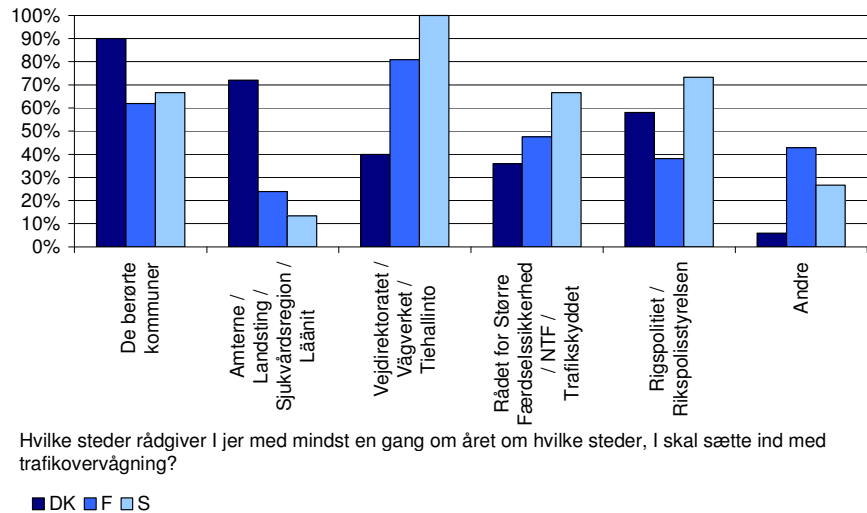
Resultatet er øget fokus på cykelhelme blandt eleverne på mellemtrinnet og deres forældre. Tællinger de seneste 3 år i forbindelse med cyklistprøven i 6. klasse viser en stigende tendens i brug af cykelhelme.

Idé og manus til kampagnen er lånt fra Frederiksborg Amt, der har hjulpet med materialet. Kampagnen gennemføres sammen med Gentofte kommune og kommunens folke- og privatskoler.

Kontaktperson: Dorte Egelund Kalhauge, Gentofte Lokalpoliti

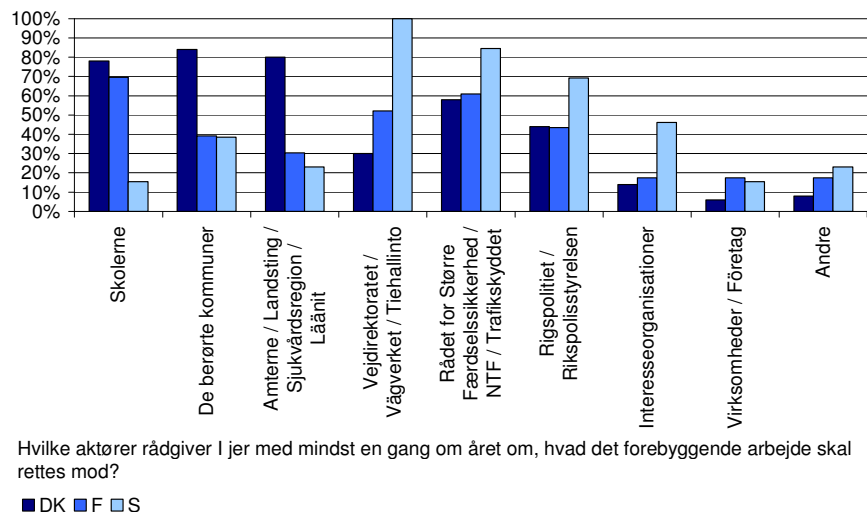
Forebyggende trafikikkerhedsarbejde et fælles anliggende

Politikredsene rådgiver sig i vid udstrækning med andre aktører om, hvor der skal sættes ind med trafikovervågning og andet forebyggende trafikikkerhedsarbejde (se figur 12 og 13).



Figur 12: Politikredsenes angivelse af, hvilke aktører, de jævnligt rådgiver sig med, om hvor der skal sættes ind med trafikovervågning. 86 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 21 fra Finland og 15 fra Sverige.

Politikredsene inddrager i gennemsnit 3-4 forskellige aktører. Det er de svenske politikredse, der er bedst til at inddrage forskellige aktører. Både vedrørende trafikovervågningen og det øvrige forebyggende trafikikkerhedsarbejde inddrager politikredsene i Sverige flere aktører end de danske og finske.



Figur 13: Politikredsenes angivelse af, hvilke aktører, de jævnligt rådgiver sig med, om hvad det forebyggende arbejde skal rettes mod. 86 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 23 fra Finland og 13 fra Sverige.

De danske politikredse har det mest lokale fokus, når de udvælger aktører til at rådgive sig med vedrørende trafikikkerhedsarbejdet. De danske politikredse samarbejder i langt højere grad end de svenske politikredse med kommunerne, amterne og skolerne. Her kan eksempelvis nævnes en kam-

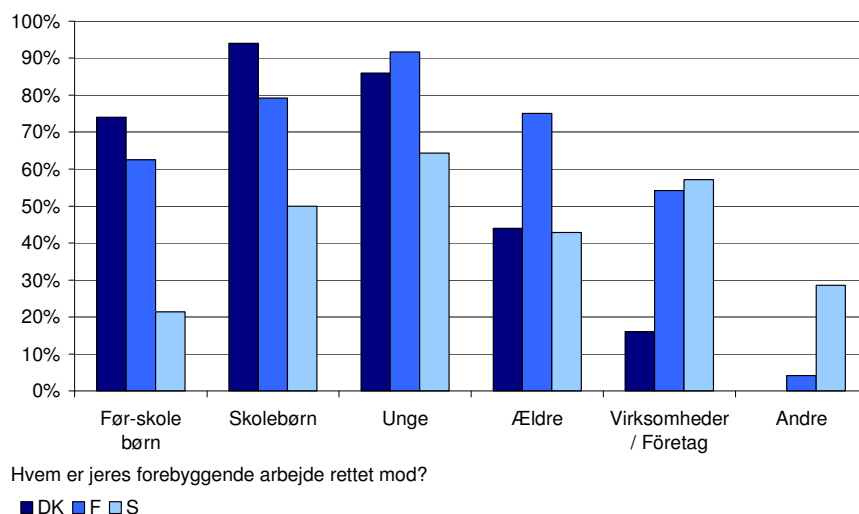
pagne for alle 5. klasser i Gentofte Kommune i Danmark med fokus på sikker cykeltrafik. Gentofte Politi har sammen med Gentofte Kommune gennemført hjelmkampagner med fokus på både børn og forældre.

De svenske politikredse søger i langt højere grad rådgivning nationalt. Samtlige svenske politikredse inddrager Vägverket i udvælgelse af indsatsområder, mens også NTF og Rikspolisstyrelsen er med på råd i langt hovedparten af de svenske politikredse. Det svenske politi inddrager dog også i højere grad end de 2 andre lande interesseorganisationer.

De finske politikredse bruger i højere grad end de danske og svenske forskellige aktørgrupper. De finske politikredse rådfører sig vedrørende trafikovervågning med kommunerne og det finske vejdirektorat, mens skolerne og Trafikskyddet ofte tages med på råd om andet forebyggende trafiksikkerhedsarbejde.

Prioritering: Skolebørn – unge – før-skolebørn

De danske og finske politikredse retter primært deres forebyggende trafiksikkerhedsarbejde mod unge og skolebørn og sekundært mod før-skolebørn. De finske politikredse har samtidig også stor fokus på ældre og virksomheder/føretag, mens de svenske politikredse primært koncentrerer deres indsats mod unge og sekundært mod virksomheder/føretag og skolebørn. I Danmark har politikredsen meget lidt fokus på virksomhederne. Dette er angivet på figur 14.



Figur 14: Politikredsenes prioritering af inden for hvilke områder, der gøres en særlig indsats fordelt på landene. 88 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 14 fra Sverige.

Målrættede tiltag: Knallerter, skolestart og sprit

2 ud af 3 politikredse i alle tre lande har angivet hvilke forebyggende tiltag, de i værksatte i 2005. Resultatet er 125 tiltag af meget forskellig karakter.

2 ud af 3 finske tiltag er rettet mod enten tung trafik, knallerter eller lette trafikanter. Det danske fokus ligger på skolebørn eller skolevejen. 2 ud af 5 af de danske tiltag er færdselskurser for elever, skolepatruljer og skolestartskampagner. En tilsvarende andel har fokus på unge og/eller hastighed. En mindre del rettes mod de ældre trafikanter.

De svenske politikredse fremhæver flere projekter rettet mod spritkørsel og høje hastigheder end de øvrige lande. Eksempelvis har Skåne Politi delta-

Det gode eksempel

Indsats mod spritkørsel/rattfylleri

Polisen i Skåne Län har arbejdet med rattfylleri.

Ungefær 60 procent av ertappade rattfylleri i Sverige har alkoholproblem. Det innebär ökade risker för återfall i nya rattfyllerbrott. Därför är det viktigt att de så snabbt som möjligt kommer under vård för sitt missbruk.

Polisen i Skåne Län har under en tid arbetat med utgångspunkt från den s.k. "Skellefteåmodellen".

Erfarenheten visar att rattfylleri är som mest mottagliga för att ta emot vård om den erbjuds direkt i anslutning till polisingripandet. Därför får rattfyllerierna ett erbjudande om samtal med socialtjänsten eller beroendevården direkt vid vägkanten. Samtalet bör ske inom 24 timmar.

Personundersökning är obligatorisk för att utreda behandlingsalternativ. Det kan ske på frivillig basis eller som en del av straffpåföljden.

Kontaktperson: Erling Andersson,
 polisen Skåne, tel + 46 40 20 31 62

get i et program, hvor spritbilister tilbydes rehabilitering meget hurtigt efter, at de er blevet taget af politiet. De tilbydes bl.a. en samtale med socialrådgivningen indenfor 24 timer.

I alle tre lande er der blandt tiltagene nævnt et mindre antal indsatser for øget brug af sikkerhedsseler/bælte.

Trafikovervågning og andet forebyggende arbejde

- Alle lande, men primært DK inddrager kommunerne i forbindelse med trafikovervågning. S og F inddrager ofte Vejdirektoratet, mens DK oftere inddrager amterne.
- Politikredsene retter det forebyggende trafikikkerhedsarbejde mod forskellige aldersgrupper, F og DK retter i høj grad fokus på børn og unge, mens S primært har fokus på unge.
- F er det land, der har størst fokus på ældre.
- I S og F er der større fokus på virksomheder/företag end i DK

Top 5 Målgrupper i det forebyggende trafikikkerhedsarbejde

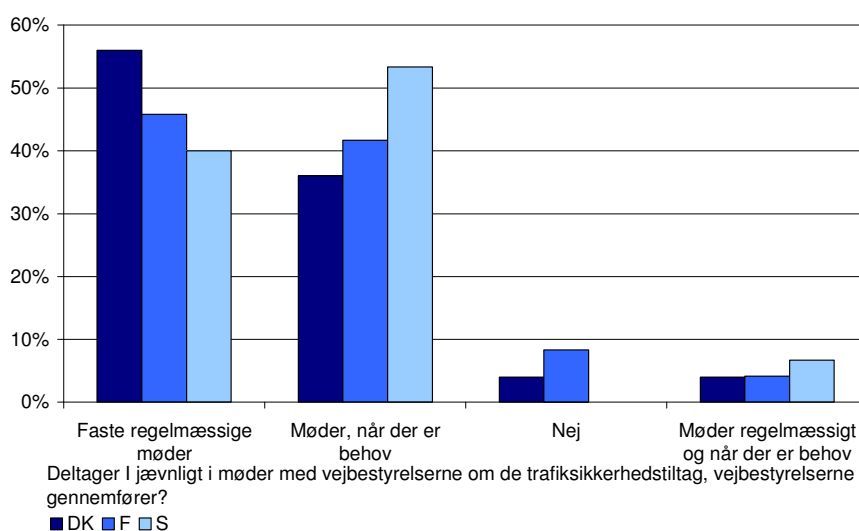
- Skolebørn
- Unge
- Før-skolebørn
- Ældre
- Virksomheder/företag

Samarbejde og netværk er et grundelement

Politikredsene deltager i høj grad i lokale samarbejder. Langt hovedparten af alle politikredsene er medlem af et lokalt eller regionalt trafikssikkerhedsråd og deltager i møder med vejbestyrelserne.

Medlemskab af de lokale trafikssikkerhedsråd er umiddelbart mere udbredt i Finland og Danmark end i Sverige. 9 ud af 10 politikredse i Danmark og Finland er medlem, mens kun 2 ud af 3 af de svenske politikredse er medlem. 2 af 10 svenske politikredse har svaret, at de ikke har kendskab til et evt. medlemskab.

Et eksempel på et bredt samarbejdsprojekt er Kajana Härad Politi i Finland, som i et samarbejde med en række lokale aktører, har gennemført en trafikssikkerhedsaftens for unge, der lige har fået kørekort.



Figur 15: Politikredsene fordelt efter, hvorvidt de jævnligt deltager i møder med vejbestyrelser om de trafikssikkerheds tiltag, vejbestyrelserne gennemfører. 89 besvarelser fordelt med 50 fra Danmark, 24 fra Finland og 15 fra Sverige.

De fleste politikredse deltager i møder med vejbestyrelserne om trafikssikkerhed og vejtekniske tiltag, se figur 15. De danske og finske politikredse har primært faste regelmæssige møder, mens de svenske politikredse oftere afholder møderne ad hoc.

Viden søges internt og eksternt

Politikredsene har oplyst om de kurser/seminar eller konferencer, som deres trafikssikkerhedsmedarbejdere har været på i 2005. I alt er der angivet 56 aktiviteter. Heraf har flere politikredse angivet mere end en aktivitet.

Blandt topscorerne i Danmark er de møder, kurser og seminarer Rådet for Større Færdselssikkerhed arrangerer. Desuden nævnes også et kursus om vejsagers behandling.

I Sverige er der tilslutning til især kurser arrangeret af Rigspolitiet og Vejdirektoratet, den årlige trafikssikkerhedskonference i Tylösand samt andre kurser omkring hastighed, sprit og farligt gods.

I Finland har der været afholdt et kursus for overvågning af tung trafik, desuden fremhæves Polisförvaltningens interne kurser og seminarer og generelle trafikssikkerhedskurser.

Det gode eksempel Trafikssikkerhedsaftens for unge

Kajana Härad Politi i Finland har i samarbejde med en række lokale aktører herunder Trafikskyddet, en servicestation og en konsulent arrangeret en trafikssikkerhedsaftens.

Målgruppen for trafiktaften var været unge, som lige har fået kørekort.

Trafikssikkerhedsaftens er arrangeret 2 år i træk og er afholdt på lokale servicestationer i samarbejde med lokale virksomheder/företag.

Aftens er inddelt i 2 dele. I sikkerhedsdelen har forskellige virksomheder/företag medvirket.

Kontaktperson: Teemu Kinnunen,
Rambøll Finland Oy

Politikredsene deltager også i forskellige trafikikkerhedsnetværk. I alle lande udpeges primært de lokale og regionale trafikikkerhedsråd samt lokale netværk f.eks. kommunale.

En af de danske politikredse fremhæver også skolerne som en vigtig del af trafikikkerhedsnetværket, mens finnerne fremhæver Havarikommisionen, og svenskerne NTF og Vegvæsenet.

Finland: Ekspert i trafikikkerhedspolitik

Der er stor forskel på, hvor meget politikredsene har arbejdet med trafikikkerhedspolitikker i de tre nordiske lande.

Alle de finske politikredse har en trafikikkerhedspolitik om politikredsens udstyr, og hvordan de ansatte skal optræde i trafikken i tjenesten. Det samme har 2 ud af 3 svenske politikredse, og størstedelen af de resterende forventer at udarbejde en trafikikkerhedspolitik i de kommende år.

I Danmark er det kun hver 5 politikreds, der har en trafikikkerhedspolitik i dag, og under 10% forventer at udarbejde en.

Samarbejde og netværk

- Næsten alle politikredsene er medlem af lokale eller regionale trafikikkerhedsråd.
- DK og F har tradition for regelmæssige møder med vejbestyrelserne, mens politikredsene fra S afholder møder ved behov.
- Politikredsene deltager også i andre netværk, DK fremhæver skolerne, finnerne Havarikommisionen og svenskerne Vegværket og NTF.
- Mange politikredse deltager i kurser og seminarer. I DK er de ofte arrangeret af Rådet for Større Færdselssikkerhed. I Finland er det oftest politiets interne kurser, og i Sverige er det interne kurser samt kurser arrangeret af Vejdirektoratet.

Trafikkerhedspolitik

I F har alle politikredse en trafikikkerhedspolitik vedr. udstyr og de ansattes optræden. I S planlægger de politikredse, der ikke allerede har en trafikikkerhedspolitik at udarbejde en sådan snarrest. I DK eksisterer kun få trafikikkerhedspolitikker, og meget få politikredse forventer at udarbejde en.

Top 3 omkring samarbejde og netværk

- Deltagelse i et lokalt trafikikkerhedsråd er en grundsten i lokalt trafikikkerhedsarbejde
- Regelmæssige møder med vejbestyrelserne bør prioriteres højt
- Deltagelse i trafikikkerhedskurser og – konferencer bør prioriteres

