



## ATK - vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi

Hels, Tove

*Publication date:*  
2011

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Hels, T. (Forfatter). (2011). ATK - vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi. Lyd og/eller billed  
produktion (digital) <http://www.nvfnorden.org/Pages/1100>

---

### 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

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Nordiskt Trafiksäkerhetsforum  
12. maj 2011

# **Automatisk hastighedskontrol**

- vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi

**Tove Hels**  
**seniorforsker**  
**[ths@transport.dtu.dk](mailto:ths@transport.dtu.dk)**

**DTU Transport**  
Institut for Transport

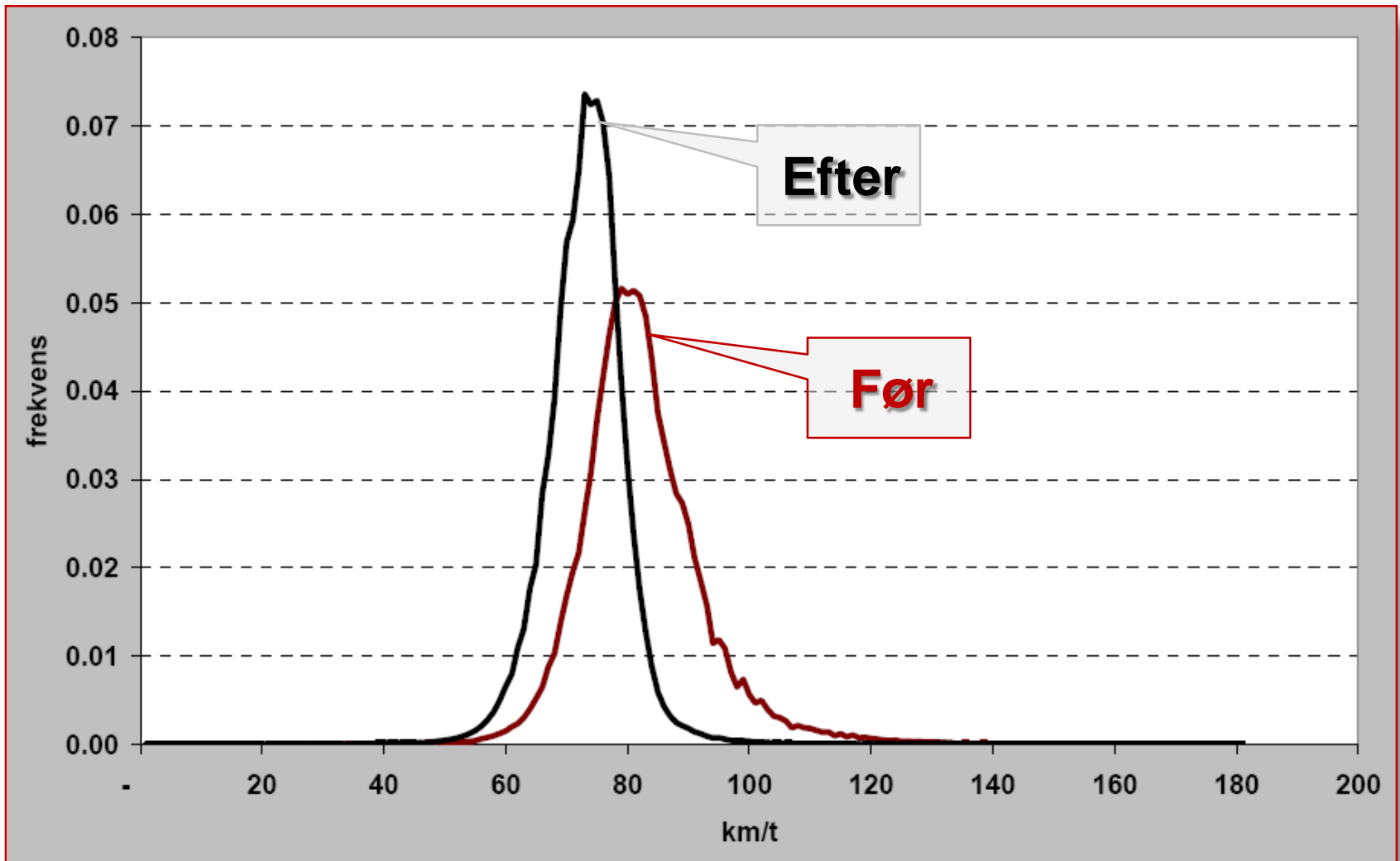
---

# Baggrund og formål

- Der blev i 2009 gennemført et forsøg i Danmark med automatisk hastighedskontrol
- Grundlag for en politisk beslutning om eventuel generel indførelse i Danmark
- DTU Transport blev af Justitsministeriet bedt om en vurdering af konsekvenserne
- Indhold
  - Forsøgets gennemførelse
  - Internationale erfaringer
  - **Generel indførelse i Danmark**
  - **Konsekvensvurdering for trafiksikkerheden**
  - **Samfundsøkonomi**



# Effekt på hastigheden

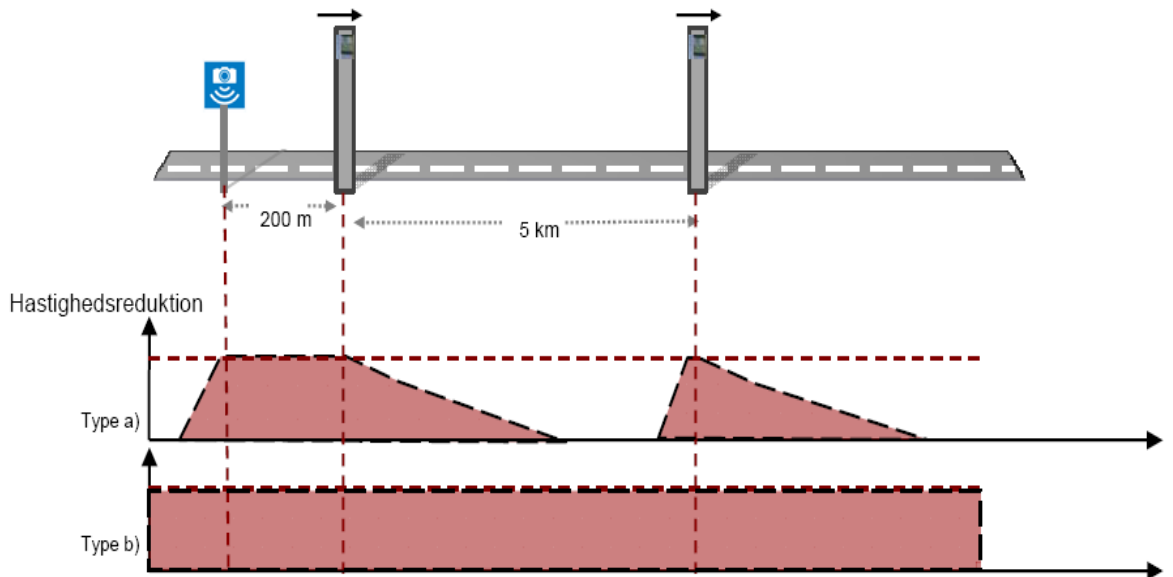


# Forslag til opstilling

## Punkt-ATK



## Serie-ATK



**40-45% af hastigheds-effekt ved standen**

Trafikanterne antages at være enten 'type a', som er aggressive og kører kængurukørsel, eller 'type b', som er forsigtige og sætter farten jævnt ned over hele strækningen. Pilene over standerne angiver kørselsretningen.

# Trafiksikkerhedseffekt

**Tabel 4.3 Samlet strækningsslængde dækket af ATK ved opsætning i én retning**

	ATK i én retning			ATK i begge retninger	
	Antal standere	Km vej	Dækningsgrad	Km vej	Dækningsgrad
Landeveje*, scenarie 1	100	500	9 %	250	4 %
Landeveje*, scenarie 2	500	2500	43 %	1250	21 %

\*) Større landeveje uden for by, det vil sige almindelige statslige hovedlandeveje og større kommuneveje, begge kategorier uden for by.

**Tabel 5.2 Forventet antal årligt sparede personskadeuheld på landeveje i de to scenarier**

Scenarie (antal standere)	ATK i én retning <sup>14</sup>		ATK i begge retninger	
	Vurdering med danske effekt-tal	Konservativ vurdering	Vurdering med danske effekt-tal	Konservativ vurdering
Scenarie 1 (100 standere)	13 (3,2 %)	3 (0,8 %)	9 (2,2 %)	2 (0,6 %)
Scenarie 2 (500 standere)	66 (15,9 %)	17 (4,1 %)	46 (11,1 %)	12 (3,0 %)

Antallet af sparede personskadeuheld er sat i forhold til statslige hovedlandeveje. Tallene i parentes er procent af samtlige personskadeuheld på denne vejtype.

# Samfundsøkonomi - forudsætninger

**Tabel 6.5 Antagelser til grund for de driftsøkonomiske omkostninger ved ATK-systemet**

Parameter	Forudsætning
<b><u>Etablering af standerne</u></b>	
Udviklingsomkostninger	20 mio. DKK
Forvaltning	5 mio. DKK / år
Antal standere:	500
Levetid	10
Enhedspris pr. stander, inklusiv opsætning	350.000 DKK
<b><u>Drift og vedligehold</u></b>	
Driftsomkostninger pr. stander	25.000 DKK / år
Reparation og vedligehold pr. stander	20.000 DKK / år
<b><u>Administrativ sagsbehandling</u></b>	
Omkostninger pr. administrativt årsværk, inkl. kontorudgifter	500.000 DKK
Sagsbehandlingsproduktivitet	4.500 sager pr. årsværk
Antal målte overtrædelser pr. måleår v. ÅDT = 10.000	15.200 pr. stander
Aktiv kontroltid for hver stander	15 %
Henlæggelsesandel	28 %

# Samfundsøkonomi - resultater

**Tabel 6.11 Samfundsøkonomisk lønsomhed af opstilling af ATK i én retning på landevej med en årsdøgntrafik på 7.500 køretøjer (2010-priser)**

	DKK / km pr. år
<b>Etablering og drift af ATK</b>	<b>54.773</b>
Investering i opstilling	12.122
Drift og vedligehold	10.530
Juridisk sagsbehandling	32.121
<b>Sparede uheld</b>	<b>168.528</b>
Færre personskadeuheld	80.328
Mindre alvorlige personskadeuheld	45.066
Materielskader	43.135
<b>Forøget rejsetid</b>	<b>125.046</b>
<b>Sparet brændstof</b>	<b>32.241</b>
<b>Reduceret CO<sub>2</sub>-udslip</b>	<b>1.972</b>
<b>Nettoværdi pr. år</b>	<b>22.923</b>
<b>Benefit-Cost ratio (B/C)</b>	<b>1,4</b>





*Tak for opmærksomheden!*

*Tove Hels*  
*ths@transport.dtu.dk*