

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Effektmål for politiets hastighedsindsats

Strategisk analytiker Lars Klit Reiff, lre004@politi.dk

Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter

Abstrakt

Politiet har siden 2017 haft mål for effekten af hastighedsindsatsen på udvalgte strækninger.

I artiklen beskrives den strategiske baggrund for politiets arbejde med effektmål, organiseringen af arbejdet med effektmål gennemgås og politiets redskaber i hastighedsindsatsen beskrives kort.

Efterfølgende gennemgås den særligt fokuserede indsats på hastighedsområdet i 2017 og 2018, og resultaterne af indsatsen i 2017 præsenteres. Effektmålene har været, og er, at gennemsnitshastighederne og overtrædelsesprocenterne skal nedbringes på de udpegede strækninger. I runde tal blev effektmålene nået for 70 % af de udpegede strækninger i 2017, og målene er i særlig grad nået på strækninger, hvor der har været en stor kontrolindsats.

Afslutningsvis diskuteres opstillingen af effektmål for 2019 samt metoderne til effektevaluering.

Baggrund

Politiet har siden 2017 haft mål for effekten af hastighedsindsatsen på udvalgte strækninger. I det følgende beskrives den strategiske baggrund for politiets arbejde med effektmål, organiseringen af arbejdet med effektmål gennemgås og politiets redskaber i hastighedsindsatsen beskrives kort.

Den strategiske baggrund

I 2015 udgav Rigspolitiet den første National Strategisk Analyse¹. På baggrund af denne analyse, som bl.a. dokumenterede, at der fortsat er for mange dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken, blev færdselssikkerhed udpeget som et af politiets strategisk prioriterede indsatsområder. Og dermed blev der også udarbejdet en operativ strategi på færdselsområdet. Strategien dækker perioden 2016-2020².

Strategien opstiller dansk politis overordnede ambitioner for færdselssikkerheden i Danmark og angiver, hvor og hvordan politiet vil sætte særligt ind for at løse de identificerede problemer.

¹ Rigspolitiet, 2015. Strategisk Analyse 2015. København. Rigspolitiet.

² Rigspolitiet, 2016. National operativ strategi – Politiets færdselsindsats 2016-2020. København. Rigspolitiet.

I strategien opstilles tre nationale overordnede målsætninger for politiets færdselsindsats:

1. Politiet vil nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken
2. Politiet vil øge trygheden blandt trafikanterne
3. Politiet vil understøtte en hensigtsmæssig trafikafvikling

I strategien udpeges tre prioriterede indsatsområder for at nå målsætningen:

- for høj hastighed,
- spirituskørsel og
- uopmærksomhed

For hvert af indsatsområderne er der udpeget en række del-indsatser. I denne artikel er der alene fokus på indsatsen mod for høj hastighed.

I strategien bliver der som noget nyt opstillet mål for effekten af politiets færdselsindsats. På hastighedsområdet betyder det, at der nu er konkrete mål om, at indsatsen skal føre til lavere hastighed på uheldsbelastede steder, hvor hastigheden er for høj. Samtidig gør strategien op med brugen af inputmål på færdselsområdet. Tidligere kunne der eksempelvis være opstillet (input)mål for antallet af mandetimer brugt på hastighedskontrol.

Der er god dokumentation for sammenhængen mellem trafiksikkerhed og nedbringelse af for høje hastigheder (se eksempelvis Trafiksikkerhedshåndboken³ eller HVU, Hvorfor sker trafikulykkerne?⁴). Derfor har politiet valgt at opstille mål om at sænke hastigheden på udvalgte strækninger og evaluere på dette mål. Den afledte effekt på færdselssikkerheden er veldokumenteret, og undersøges ikke nærmere.

I den nationale strategi er der opstillet følgende mål:

På udvalgte landeveje i Jylland og i Sydsjællands og Lolland-Falsters politikreds skal gennemsnits-hastigheden nedbringes med 1 km/t i hvert af årene 2017, 2018 og 2019, og at andelen af biler, der overskrider hastighedsgrænsen på disse veje, skal nedbringes med 2,5 procentpoint i hvert af de samme tre år. Som supplement hertil er der formuleret lokale mål for hastighedsindsatsen i alle politikredse.

Politiets arbejde med hastighedsmål

Helt overordnet er dansk politi organiseret med 12 politikredse og Rigspolitiet, som er politiets øverste myndighed. Det er Rigspolitiets opgave at sætte retningen for hele dansk politi – dvs. formulere strategier, understøtte arbejdet i politikredse og koordinere politiets arbejde på landsplan.

På denne baggrund er det Rigspolitiet, der har udarbejdet den nationale strategiske analyse og den nationale operative strategi. Og dermed har Rigspolitiet opstillet de generelle mål for hastighedsindsatsen.

I hver af politikredse har kredsens efterretnings- og analyseenhed efterfølgende gennemført en uhelds- og hastighedsanalyse, som mandede ud i udpegning af en række strækninger, hvor der skulle ske en særlig fokuseret hastighedsindsats, og hvor effekten af indsatsen skulle måles. Udpegningen af strækningerne og fastsættelse af de konkrete mål skete i dialog med Rigspolitiet.

Politikredse har efterfølgende tilrettelagt kontrolindsatsen, og eventuelle andre indsatser, og har prioriteret ressourcerne til opgaven.

³ TØI. Trafiksikkerhedshåndboken. 3.11 Fartsgrenser. <https://tsh.toi.no/index.html?22141> (hentet juli 2018). Kapitlet er revideret i 2012 av Rune Elvik (TØI).

⁴ HVU. Hvorfor sker trafikulykkerne. HVU 2014.

Politiets redskaber i hastighedsindsatsen

Politiet har en række forskellige redskaber til hastighedskontrol. Det drejer sig bl.a. om mobil atk, lasermålere og videobiler.

Mobil atk er biler, der er udrustet med laser til hastighedsmåling samt kamera til dokumentation. Bilerne parkeres eksempelvis i vejsiden, og der optages automatisk foto af forbigående biler, der overskrider hastighedsgrænsen. Bilisterne bliver ikke standset, men får tilsendt hastighedsbøden.

Lasermålere er udstyr, som opstilles langs vejen, og som skal betjenes for hver hastighedsmåling. Bilister der måles til en hastighedsovertrædelse bliver standset umiddelbart efter målingen.

Videobiler er civile biler, hvor fra der optages video og eksempelvis måles hastighed. Hastighedsmålingerne foretages over en strækning, hvorefter bilisten bringes til standsning.

Det er helt op til politikredsene, hvordan og hvor meget de vil kontrollere på de udpegede strækninger. Og ligeledes har kredsene mulighed for at bruge andre midler end kontrol til at nedbringe hastigheden.

Hastighedsindsatsen på de strækninger, der er udpeget til den særligt fokuserede indsats, hvor effekten måles, sker helt overvejende med mobilt atk. Det skyldes, at mobilt atk er politiets mest effektive middel, når formålet er en generel sænkning af hastighedsniveauet på en lokalitet. Lasermålinger og især videobiler er mest effektive, når formålet er at sætte ind over for meget høje hastigheder.

ATK-målingerne foretages i øvrigt på forskellige måder. Herunder som meget synlige kontroller og som skjulte kontroller. Og med og uden forudgående varsling. Når hastighedskontrollerne varsles sker det eksempelvis i lokale medier, på sociale medier og ved skiltning. Det er Rigspolitiets opfattelse, at der opnås de bedste resultater, i form af større regelefterlevelse, netop ved at variere og kombinere kontroller og kampagneindsats.

Indsatsen i 2017

2017 var det første år med specifikke effektmål for hastighedsindsatsen. Landets 12 politikredse havde hver udvalgt 3-4 landeveje samt yderligere 3-4 veje til den særligt fokuserede hastighedsindsats. Som hovedregel var der udvalgt strækninger med betydelige hastighedsoverskridelser og et højt antal uheld.

Udpegningen og målfastsættelsen skete i politikredsene efter retningslinjer udstukket af Rigspolitiet. Som hovedregel blev der udpeget strækninger hvor data fra Mastra (vejmyndighedernes database for trafiktællinger og hastighedsmålinger) viste, at der var betydelige hastighedsproblemer. Endvidere blev der lagt vægt på, at der var mange uheld på strækningerne.

Målene var typisk at sænke hastigheden med 1 km/t på de udvalgte strækninger i forhold til målinger fra 2016. Yderligere blev der opsat mål om at sænke andelen af bilister, der kørte over hastighedsgrænsen. Målet kunne gælde for den samlede andel over hastighedsgrænsen og/eller andelen der kørte mindst 10 km/t over grænsen og/eller andelen, der kørte mindst 20 km/t over hastighedsgrænsen. På enkelte strækninger bestod hastighedsproblemerne alene i, at en forholdsvis stor andel af trafikanterne kørte mere end 10 km/t og/eller 20 km/t for hurtigt, mens gennemsnitshastigheden ikke lå over hastighedsgrænsen. På disse veje blev der som hovedregel ikke opstillet mål for gennemsnitshastigheden.

Den detaljerede målostilling fremgår af bilag 1.

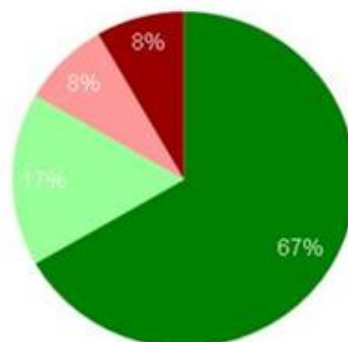
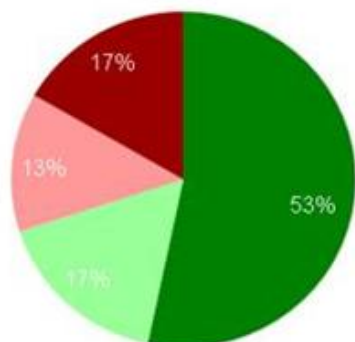
I starten af 2018 sendte politikredsene opgørelser over resultaterne til Rigspolitiet, som efterfølgende har opgjort og sammenfattet effekten af den særligt fokuserede hastighedsindsats. Generelt blev hastigheden sænket i forhold til målingerne fra 2016: For 73 % af landevejsstrækningerne og 79 % af de øvrige veje blev målsætningen opnået mht. at sænke gennemsnitshastigheden. For yderligere 13

% af landevejene og 8 % af de øvrige veje var man tæt på at nå målsætningen (inden for 0,3 km/t), og opnåede således ganske pæne reduktioner af hastigheden. Resultaterne er illustreret i nedenstående figur.

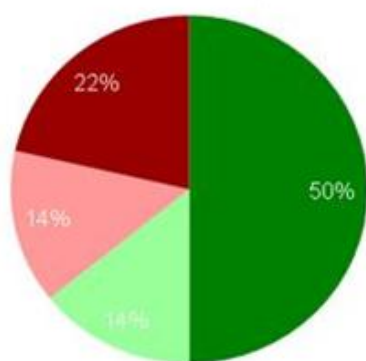
LANDEVEJE

BYVEJE/ANDRE VEJE

Målsætning: Sænke gennemsnitshastighed



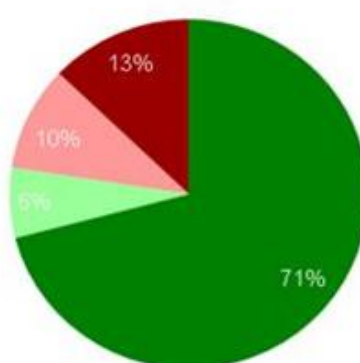
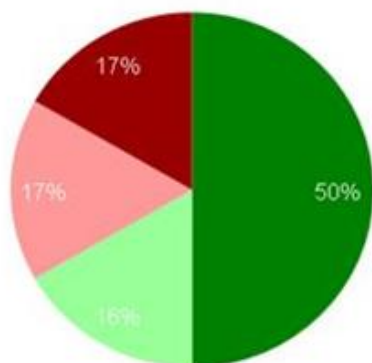
Målsætning: Sænke andel af overskridelse af hastighedsgrænsen



På byveje/andre veje var der ingen mål mht. andelen over hastighedsgrænsen

- Effekt mål opnået - over forventning
- Effekt mål opnået
- Effekt mål ikke opnået
- Effekt mål ikke opnået - under forventning

Målsætning: Sænke andel af + 10 km/t og + 20 km/t



På landevejene kan der endvidere påvises en signifikant sammenhæng mellem antallet af ATK-måletimer og målopfyldelsen: Antallet af ATK-måletimer var højest på de strækninger, hvor målopfyldelsen var bedst⁵.

På strækninger, hvor der var et mål om at sænke andelen af bilister, der kørte over hastighedsgrænsen, viser resultaterne, at den totale andel af bilister, der kørte med for høj hastighed, faldt betydeligt: 9 ud af 14 målinger viser, at målet blev opnået eller ligefrem overgået.

Det har ikke været muligt at gennemføre evalueringen for alle de udpegede strækninger. Der er typisk tale om strækninger, hvor der ikke har været hastighedsdata for 2017, som er sammenlignelige med de data, der blev brugt til måludpegningen. Hastighedsdata er udtrukket fra vejmyndighedernes database, Vejman, og vejmyndighederne har ikke i alle tilfælde kunnet prioritere at gennemføre hastighedsmålinger på samme lokaliteter i 2017.

Gennemsnitshastighederne og andelen af overtrædere før og efter indsatsen fremgår af bilag 1.

Indsatsen i 2018

For 2018 er der på samme måde som i 2017 blevet opstillet mål i samtlige politikredse.

Politikredsene har hver typisk udpeget 8 strækninger til den særligt fokuserede indsats i 2018, og der er igen blevet opstillet mål om at nedbringe gennemsnitshastigheden samt andelen af bilister der kører over hastighedsgrænsen (evt. med mindst 10 km/t eller 20 km/t).

I 2018 er der udpeget en del uheldsbelastede strækninger, hvor vejmyndighederne ikke har haft aktuelle hastighedsmålinger. For disse strækninger bliver der enten indgået en aftale med vejmyndigheden om at gennemføre før- og eftermålinger, eller også bliver målfastsættelsen og evalueringen baseret på data fra atk-målingerne.



Tavlen E 90, Automatisk trafikkontrol, bruges til varslning af atk-kontrol på nogle af de udpegede strækninger.

I forbindelse med fastsættelse af effektmålene for 2018 har Rigspolitiet opfordret politikredsene til at foretage skiltning på nogle af de strækninger, hvor der er fastsat effektmål for indsatsen. Skiltningen sker i samarbejde med vejmyndighederne, som står for opsætning af permanente skilte. Der vil ligeledes blive anvendt flytbare skilte, som politiet opsætter i forbindelse med kontroller på de udpegede strækninger. Rigspolitiet forventer, at der vil ske skiltning på op mod halvdelen af de udpegede strækninger. Skiltene anvendes kun på strækninger, der indgår i den særligt fokuserede indsats med effektmål, og hvor der derfor vil være hyppig kontrol. Denne begrænsning er sat for ikke at udvande trafikanternes opfattelse af skiltet. Når skiltet ikke anvendes på alle de udvalgte strækninger skyldes det bl.a., at den generelle præventive effekt af politiets hastighedskontroller anses for at være størst, når kontrollerne gennemføres på forskellige måder og med en betydelig uforudsigelighed for trafikanterne. Herunder med en blanding af meget synlige og annoncerede kontroller og skjulte kontroller.

⁵ Mann-Whitney U-test for uparrede samples (målopfyldte, ikke-målopfyldte): (n1, n2)=(20,8), U = 14, P<0,05).

Diskussion

De første erfaringer med effektmål for politiets hastighedsindsats har bl.a. vist, at politiets indsats har den ønskede effekt, og at det derfor er meningsfuldt at opstille effektmål.

Opstillingen af mål og evalueringen af dem er imidlertid ikke uden vanskeligheder. Det er først og fremmest begrænsninger i de tilgængelige hastighedsdata, der har voldt problemer. I 2017 blev strækningerne overvejende udpeget som lokaliteter i Mastradatabasen (vejmyndighedernes database over bl.a. hastighedsmålinger), hvor der var betydelige hastighedsproblemer. Det betød, at vejmyndighedernes placering af tælle- og målestationer fik en stor betydning for, hvor den særlige indsats blev iværksat. Udpegningsmetoden betød også, at der i praksis kom lidt mindre fokus på uheldsbekæmpelse, end hvad formålet med udpegningen tilskrives.

På baggrund af erfaringerne fra 2017 er den særlige indsats i 2018 i højere grad rettet mod lokaliteter, hvor der er registreret mange personskadeuheld. I praksis består ændringen i, at lokaliteterne i første omgang er udvalgt på baggrund af uheldsdata og efterfølgende er undersøgt for hastighedsproblemer. Det har givet den nye udfordring, at der ikke er Mastramålinger på alle de udpegede lokaliteter. Det betyder, at målfastsættelse og effektevaluering i 2018 i større omfang skal baseres på ad hoc målinger fra vejmyndighederne samt data fra atk-kontrollerne.

Også for 2019 skal der opstilles mål for den særlige fokuserede hastighedsindsats. I den forbindelse overvejer Rigspolitiet, om man skal arbejde på at udpege de uheldsbelastede strækninger ud fra antallet af personskadeuheld i forhold til strækningsslængde, hvilket ikke hidtil har været tilfældet. Hvis politiet vælger at inddrage strækningsslængden i udpegningskriterierne vil metoden komme tættere på udpegningen af sorte pletter/grå strækninger. Men der vil fortsat være den betydelige forskel, at der i udpegningen af strækninger til den særligt fokuserede hastighedsindsats ikke bliver taget højde for de forventede uheldstal i forhold trafikmængde og vejtype.

I det forestående arbejde med effektmål skal brugen af hastighedsdata systematiseres yderligere. Når strækningerne udfindes på grund af et højt uheldstal, er det næste skridt at undersøge, om der også er et hastighedsproblem på strækningen. Det kan lade sig gøre ved at kombinere eventuelle data fra Mastra med gps-data samt politiets egne målinger. Men det vil ofte være vanskeligt at finde hastighedsdata, der er så gode, at der kan gennemføres en valid effektevaluering. Problemerne er bl.a. at der ofte ikke er Mastramålinger på relevante steder. Og når der er, så er det ikke altid, at målingerne findes som både før- og eftermålinger. På den baggrund, skal der bl.a. arbejdes med samarbejde med Vejmyndighederne om ad-hoc målinger, og der skal udvikles kriterier for brugen af atk-data til evalueringerne.

Bilag 1

Skema med mål og resultater 2017

Kreds	Strækning	Hastighedsgrænse	Gennemsnitshastighed			Andel over hastighedsgrænsen			Andel + 10 km/t over hastgrænse			Andel + 20 km/t over hastgrænse			ATK-timer	
			Målt	Mål	Resultat	Målt	Mål	Resultat	Målt	Mål	Resultat	Målt	Mål	Resultat		
1 Nordjylland	Landeveje	Hovedvejen, Viborg - Sønderup	80 km/t	85,8 km/t	84,8 km/t	83,6 km/t	75,8 %	73,3 %	64,1 %						153 t	
		Bygholmevejle: Thisted - Fjerrislev	80 km/t	88,4 km/t	87,4 km/t	86,9 km/t	80,1 %	77,6 %	73,7 %						210 t	
		Brogårdsvej, Hjørring - Hobro	70 km/t	79,7 km/t	78,7 km/t	78,8 km/t	90,0 %	87,5 %	86,8 %						56 t	
		Hjørringvej: Hjørring - Frederikshavn	80 km/t	82,0 km/t	81,0 km/t	1)	60,6 %	58,1 %							51 t	
	Byveje	E-vej: Sæby - Frederikshavn	80 km/t	84,6 km/t	84,1 km/t	82,4 km/t				7,8 %	6,8 %	6,2 %			210 t	
		Gislumvej	60 km/t	64,5 km/t	64,0 km/t	2)				10,5 %	9,5 %				57 t	
		Trangetvej	80 km/t	87,9 km/t	87,4 km/t	82,6 km/t				16,3 %	15,3 %	8,5 %			23 t	
	2 Østjylland	Landeveje	Randersvej, Aarhus	80 km/t	84,1 km/t	83,1 km/t	79,1 km/t	67,4 %	64,9 %	44,2 %						139 t (17)
			Genvejen	80 km/t	81,4 km/t	80,4 km/t	77,7 km/t	54,9 %	52,4 %	40,6 %						3)
Hammelvej, Randers			80 km/t	76,2 km/t	Intet mål		32,3 %	29,8 %	32,3 %						4)	
Byveje		Randersvej, Aarhus	60 km/t	69,5 km/t	69,0 km/t	65,7 km/t				15,5 %	14,5 %	8,9 %			322 t	
		Udbyhøjvej	50 km/t	57,4 km/t	56,9 km/t	53,3 km/t				9,9 %	8,9 %	2,6 %			193 t	
		Ringvejen, Vejlbj	70 km/t	71,0 km/t	70,5 km/t	67,0 km/t				4,6 %	3,6 %	2,7 %			223 t	
		Marselis Boulevard	50 km/t	52,1 km/t	51,6 km/t	5)				3,1 %	2,1 %					
3 Midt og Vestjylland	Landeveje	Aalborgvej	80 km/t	86,2 km/t	85,2 km/t	6)				8,6 %	7,6 %				191 t	
		Oddesundvej	80 km/t	86,4 km/t	85,4 km/t	84,0 km/t				8,4 %	7,4 %	7,0 %			724 t	
		Vardevej	80 km/t	86,2 km/t	85,2 km/t	85,2 km/t				10,2 %	9,2 %	8,5 %			601 t	
		Ringkøbingvej	80 km/t	87,4 km/t	86,4 km/t	86,1 km/t				10,2 %	9,2 %	8,1 %			202 t	
	Andre veje	Holstebrovej	80 km/t	88,6 km/t	88,1 km/t	87,1 km/t				11,5 %	10,5 %	9,1 %			375 t	
		Løgstørvej	80 km/t	86,5 km/t	86,0 km/t	84,6 km/t				11,1 %	10,1 %	8,5 %			531 t	
4 Sydøstjylland	Landeveje	Diagonalvejen	80 km/t	89,0 km/t	88,0 km/t	88,3 km/t				14,8 %	13,3 %	13,0 %			168 t	
		Nørrebyvej	80 km/t	86,9 km/t	85,9 km/t	84,5 km/t				11,5 %	10,0 %	7,3 %			128 t	
		Skanderborgvej	80 km/t	86,5 km/t	85,5 km/t	7)				11,4 %	9,9 %	7)			35 t	
	Andre veje	Horsensvej	70 km/t	78,1 km/t	77,1 km/t	76,6 km/t				11,0 %	9,5 %	8,7 %			53 t	
		Ring Bakke	50 km/t	60,0 km/t	59,0 km/t	56,6 km/t				20,2 %	18,7 %	10,4 %			90 t	
		Viborg Hovedvej	60 km/t	76,3 km/t	75,3 km/t	8)				31,9 %	30,4 %				9)	
5 Syd- og Sønderjylland	Landeveje	Haderslevvej	80 km/t	93,2 km/t	92,2 km/t	92,0 km/t	73,6 %	71,1 %	68,5 %						290 t	
		Vardevej	80 km/t	87,3 km/t	86,8 km/t	86,4 km/t	76,0 %	73,5 %	74,8 %						220 t	
		Rømøvej	80 km/t	87,0 km/t	86,0 km/t	85,3 km/t	73,5 %	71,0 %	69,4 %						354 t	
		Røddingvej	80 km/t	87,9 km/t	86,9 km/t	87,3 km/t	76,1 %	73,6 %	74,7 %						78 t	
	Andre veje	Sønderborg Landevej	50 km/t			9)				2,0 %	1,0 %	10)			196 t	
		Grundtvigs Alle	50 km/t	48,6 km/t	Intet mål		0,9 %	0,0 %		0,9 %	0,0 %	11)			145 t	
		Flensborgvej	70 km/t			12)				2,0 %	1,0 %	1,6 %			221 t	
6 Fyn	Landeveje	Landevejen ved Haarby, Assens kommune	60 km/t	68,0 km/t	67,0 km/t	66,0 km/t	78,3 %	75,8 %	73,0 %						143 t	
		Erholmvej ved Årup, Assens kommune	50 km/t	62,1 km/t	61,1 km/t	59,8 km/t	92,3 %	89,8 %	86,9 %						89 t	
		Landevej i Hesselager, Svendborg Kommune	50 km/t	55,9 km/t	54,9 km/t	54,4 km/t	78,0 %	75,5 %	71,0 %						221 t	
		Assensvej, (Assens-Nørre Åby), Middelfart	80 km/t	85,8 km/t	84,0 km/t	83,3 km/t	69,2 %	66,7 %	60,2 %						252 t	
	Andre veje	Kertemindevej i Bovense, Aunslev, Nyborg	50 km/t	62,2 km/t	61,7 km/t	61,4 km/t	93,9 %			18,4 %	17,4 %	16,1 %			166 t	
		Vestergade 79, Sørslø, Nordfyns Kommune	50 km/t	55,3 km/t	54,3 km/t	13)	76,4 %			5,1 %	3,1 %				114 t	
		Svendborgmotorvejen, Odense kommune	80 km/t	96,2 km/t	95,2 km/t	95,3 km/t	89,7 %			37,3 %	35,3 %	31,7 %			196 t	
		Vollsmose Allé, Odense Kommune	60 km/t	69,3 km/t	68,8 km/t	75,2 km/t	77,5 %			38,3 %	37,3 %	52,6 %			24 t	

Kreds	Strækning	Hastighedsgrænse	Gennemsnitshastighed			Andel over hastighedsgrænsen			Andel + 10 km/t over hastighedsgrænse			Andel + 20 km/t over hastighedsgrænse			ATK-timer
			Indikator for andel i forhold til mål	Opnået - over forventning*	Opnået**	Ikke opnået***	Ikke opnået - under forventning****	Indikator for andel i forhold til mål	Opnået**	Ikke opnået***	Ikke opnået - under forventning****	Indikator for andel i forhold til mål	Opnået**	Ikke opnået***	
			Målt	Mål	Resultat	Målt	Mål	Resultat	Målt	Mål	Resultat	Målt	Mål	Resultat	2017
7 Sydsjælland og Lolland Falster	Landeveje														
	Næstved-Rønnede	80 km/t	86,6 km/t	85,6 km/t	77,4 km/t				37,6%	35,1%	5,8%				320
	Slagelse-Næstved	80 km/t	82,6 km/t	81,6 km/t	80,7 km/t				16,0%	13,5%	11,3%				276
	Nykøbing F. omfartsvej	80 km/t	88,7 km/t	87,7 km/t	84,9 km/t				29,1%	27,6%	18,3%				251
	Andre veje														
	Køge-Præstø	50 km/t	55,9 km/t	54,9 km/t	54,7 km/t				30,2%	28,2%	19,3%				197
Næstved-Vordingborg	50 km/t	54,9 km/t	53,9 km/t	54,2 km/t				18,6%	16,6%	15,9%				205	
Sorøvej	60 km/t	62,5 km/t	62,0 km/t	61,9 km/t				14,7%	13,7%	12,4%				248	
8 Midt- og Vestsjælland	Landeveje														
	Roskilde-Ringsted	80 km/t	81,0 km/t	80,5 km/t	79,7 km/t							4,0%	3,0%	3,1%	70 t
	Roskilde-Greve	80 km/t	79,5 km/t	79,0 km/t	15)							3,2%	2,2%		165 t
	Kalundborg-Gørlev	80 km/t	82,1 km/t	81,5 km/t	81,9 km/t							4,6%	3,1%	4,2%	190 t
	Jyllinge	80 km/t	83,1 km/t	82,5 km/t	81,7 km/t							18,4%	17,0%	16,3%	317 t
	Andre veje														
	Sønderstrupvej, Tplåse - Nr. Eskilstrup	50 km/t	62,6 km/t	62,0 km/t	60,0 km/t							20,2%	18,4%	14,2%	76 t
	Skovvejen, Jyderup - Mørkøv	90 km/t	96,1 km/t	95,5 km/t	94,6 km/t							13,2%	12,7%	10,9%	229 t
	Køgevej, Vor Frue - Gadstrup/Snoldelev	80 km/t	78,0 km/t	Intet mål								3,9%	3,4%	1,0%	115 t
	Jyderupvej/Slagelsevej	80 km/t	84,5 km/t	84,0 km/t	83,3 km/t							9,0%	8,0%	7,3%	72 t
9 Nordsjælland	Store veje														
	Helsingørmotorvejen - Gentofte Sø	90 km/t	91,3 km/t	90,6 km/t	82,0 km/t							7,1%	6,1%	0,9%	171 t
	Hilleroedmotorvejens Forlængelse - Allerød	90 km/t	85,3 km/t	Intet mål								4,4%	2,4%	1,4%	222 t
	Frederikssundsvej - Egedal	80 km/t	85,6 km/t	84,9 km/t	79,0 km/t							10,9%	8,9%	0,3%	237 t
	Andre veje														
	Kongevejen i Helsingør - Klostermosevej	50 km/t	49,0 km/t	Intet mål								4,9%	3,9%	0,3%	270 t
	J.F. Willumsensvej ved Ådalsvej i Fr. sund	60 km/t	62,5 km/t	61,8 km/t	59,7 km/t							2,9%	1,9%	0,1%	149 t
Frederiksborgvej i Farum/Furesø	50 km/t	52,7 km/t	52,0 km/t	47,0 km/t							2,6%	1,6%	0,2%	74 t	
10 Københavns Vestegn	Byveje														
	Klausdalsbrovej	60 km/t	61,7 km/t	Intet mål	59,8 km/t			45,7%				3,5%	1,8%	2,1%	148 t
	Roskildevej	70 km/t	65,0 km/t	Intet mål	59,6 km/t			9,2%				3,4%	1,7%	0,4%	212 t
	Slotherrensvej	70 km/t	66,6 km/t	Intet mål	16)							1,6%	0,8%		207 t
	Herlev Hovedgade	60 km/t	59,6 km/t	Intet mål	59,3 km/t			47,5%				1,5%	0,8%	1,5%	207 t
11 København	Byveje														
	H.C. Andersens Boulevard	50 km/t	-	Intet mål				Mål er baseret på ATK-målinger				11,8%	10,6%	9,9%	739 t
	Roskildevej	50 km/t	-	Intet mål				Mål er baseret på ATK-målinger				5,4%	4,9%	5,0%	922 t
	Åboulevard	50 km/t	-	Intet mål				Mål er baseret på ATK-målinger				9,6%	8,6%	8,7%	689 t
	Tagensvej	50 km/t	-	Intet mål				Mål er baseret på ATK-målinger				7,7%	6,9%	6,4%	385 t
12 Bornholm	Landeveje														
	Rømergårdsvej	80 km/t	81,4 km/t	80,6 km/t	81,2 km/t							5,9%	4,9%	5,3%	17 t
	Borreløngvej	80 km/t	79,7 km/t	79,2 km/t	79,7 km/t							4,6%	3,6%	4,3%	39 t
	Bedegadevej	80 km/t	79,9 km/t	79,4 km/t	80,1 km/t							4,0%	3,2%	3,9%	4 t
	Segenvej	70 km/t	73,2 km/t	72,2 km/t	73,0 km/t							3,5%	2,4%	3,4%	34 t
	Andre veje														
	Storegade	50 km/t	55,6 km/t	54,8 km/t	50,3 km/t							9,2%	7,2%	2,3%	9 t
	Sdr. Strandvej	50 km/t	55,2 km/t	54,4 km/t	48,5 km/t							5,9%	4,9%	0,7%	34 t
	Møllebakken	50 km/t	45,5 km/t	45,0 km/t	49,0 km/t							4,4%	3,4%	1,0%	9 t
	Sdr. Landevej	50 km/t	54,6 km/t	53,9 km/t	55,7 km/t							3,9%	3,1%	6,3%	44 t

*Mål opnået over forventning: Målopfyldelse mindst 150 %

**Mål opnået mellem 100 - 150 %

***Mål ikke opnået: målopfyldelse 50 - 99,9 %

****Mål ikke opnået - under forventning: Målopfyldelse under 50 %

1) Ingen mastramålinger tilknyttet lokaliteten i 2017. Derfor udregnet på baggrund af ATK-data: Trafiktæller 2016 = 3.350, målinger i 2016=75, dvs. 2%. Trafiktæller i 2017 = 11.545, målinger i 2017=466, dvs. 4%. Hastighedsmålet lader derfor ikke til at være opnået på baggrund af ATK-dataet.

2) Ingen mastramålinger tilknyttet lokaliteten i 2017. Derfor udregnet på baggrund af ATK-data. Imidlertid fremgår andelen, der har kørt +20 km/t, og som der er opsat mål om, ikke i atk-dataet for 2016.

Derfor sammenlignes andelen, der har kørt strækere end hastighedsgrænsen tillader i 2016 og 2017. Trafiktæller i 2016 = 2.724, målinger i 2016 = 86, dvs. 3,2%. Trafiktæller i 2017 = 5.240, målinger i 2017=182, dvs. 3,5%.

På baggrund af ATK-dataet lader hastigheden således umiddelbart ikke at have ændret karakter.

3) ATK målinger ikke mulige pga. vejarbejde og skiftende hastighedsgrænser

4) ATK måling ikke mulig i nærheden af Mastramålinger - ikke tilgængelige MASTRA-data (derfor samme resultat som ved målt)

5) Udgår efter aftale med NFÆ - ATK måling ikke mulig i nærheden af Mastramålinger

6) Data ikke angivet

7) Data ikke angivet. Tanja Dige har den 14/3 2018 oplyst at udgangshastighed skulle være 86,5 km/t samt at resultatet var baseret på ATK-målinger, som derfor ikke benyttes her

8) Der foreligger ikke hastighedsmålinger her. Målfastsættelsen afventer førmålinger, og vil tage udgangspunkt i de generelle krav

9) Ikke udfyldt pga. forveksling af målestation i krydset ved Vestvejen og Viborg Hovedvej

10) Ingen mastra-opfølgingsmål

11) Ingen mastra-opfølgingsmål

12) Der foreligger ikke hastighedsmålinger her. Målfastsættelsen afventer førmålinger, og vil tage udgangspunkt i de generelle krav

13) Ikke muligt at foretage alternativt datatræk i ATK. Afventer MASTRA-måling fra Nordfyns Kommune når vejforhold er bedre

14) Der er alene placeret ATK-biler i nordgående retning (mod Odense), da hastighedsgrænsen er højere end 80 km/t mod syd. Data og mål er tilrettet, således at det kun er data for nordgående retning, der fremgår.

15) Er ikke blevet opdateret

16) Retteleg Ballerup Boulevard, Skovlunde. Der er ikke målt på stedet i 2017 p.g.a. vejarbejde/vej muligt at finde målested. Målt andre steder på Ballerup B.

17) Der er konstateret fejl i de indberettede data fra 2016, som derfor er tilrettet i dette dokument