

# *Rapport om rulleskøjteløb*

**En rapport fra en arbejdsgruppe under Trafikministeri-  
et**

	2
Indledning.....	3
Resumé.....	6
1. Regler for rulleskøjtøbere i Danmark.....	8
2. Politiets erfaringer.....	10
3. Rapport fra EHLASS (European Home and Leisure Accident Surveillance System).....	13
4. Erfaringer fra udlandet.....	17
5. Dansk Cyklist Forbunds holdning til rulleskøjter.....	24
6. Arbejdsgruppens indstilling.....	25
6.1. Overvejelser om ændret lovgivning.....	25
6.2. Overvejelser om fastholdelse af de eksisterende regler i kombination med kam- pagner.....	26
6.3. Indstilling.....	27
7. Hørte myndigheder og organisationer.....	31
Bilag 1 .....	33
Bilag 2 .....	35
Bilag 3 .....	37
Bilag 4 .....	39

## Indledning

I gadebilledet har man i det sidste år kunnet iagttage et stigende antal personer på rulleskøjter. Det drejer sig om både børn og voksne.

Det stigende antal rulleskøjtøbere har givet anledning til konflikter i trafikken. På denne baggrund besluttede den daværende trafikminister i maj 1996 at nedsætte en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks Rulleskøjte Union, Kulturministeriet og politiet (Justitsministeriets politikontor), der skulle se på problematikken omkring rulleskøjtølb med henblik på at vurdere, hvorvidt der er anledning til at revidere det gældende færdselsregelsæt på området.

Personer på rulleskøjter er i dagens Danmark at betragte som fodgængere, men på trods af dette ses personer på rulleskøjter ofte på både cykelsti og vej.

Antallet af importerede rulleskøjter (der fremstilles ikke rulleskøjter i Danmark) er, som det ses af figuren nedenfor, steget i 1995, imidlertid kendes omfanget af rulleskøjtølb i Danmark ikke.

Kilde:

Odense Universitetshospital

Prisen på rulleskøjter varierer, men en pris på op til 5.000 kr. for et par rulleskøjter er ikke usædvanlig. Man kan dels købe færdigfremstillede "hele" rulle-

skøjter, dels enkeltkomponenter, således at man selv sammensætter rulleskøjten.

Der findes to slags rulleskøjter:

- De “gamle” side-by-side også kaldt kvadratskøjter:  
Hjulene sidder parvis.
  
- De nye in-line:  
Skøjternes fire til seks hjul er placeret i forlængelse af hinanden.

Moderne rulleskøjter er af en bedre kvalitet end for 10 år siden, og man kan derfor opnå en betragtelig fart på disse rulleskøjter. I dag kan man på rulleskøjter (både de “gamle” og in-linere) opnå samme fart, som mange cyklister kører med.

Disse ting kombineret gør, at folk, der investerer i disse nye “hurtigtgående” skøjter, har en forventning om at kunne køre meget (og hurtigt).

Et andet vigtigt spørgsmål, der rejser sig, når debatten drejer sig om rulleskøjteløbere, er, hvilken form for “løb” man ønsker at benytte sine rulleskøjter til - benyttes de som fritidsaktivitet, hvor der f.eks. kun rulles på dertil specielt indrettede arealer, eller som transportmiddel.

Det er alene den brug af rulleskøjter på arealer, der finder sted på færdselslovens område, der er relevant i relation til denne rapport.

Undersøgelser om rulleskøjteulykker fra Odense Universitetshospital og resultaterne fra et projekt gennemført af EHLASS-projektet, jf. kapitel 3, om bl.a. rulleskøjteulykker viser en stigning i antallet af tilskadede rulleskøjteløbere (særligt enueheld), der ofte medfører knoglebrud (særligt håndledsskader). Undersøgelserne fra Odense Universitetshospital viser, at den manglende brug

af sikkerhedsudstyr, f.eks. håndledsbeskyttere, i forbindelse med rulleskøjteløb kan være årsag til de mange knoglebrud.

Herudover viser undersøgelserne, at rulleskøjteløb og de i den forbindelse konstaterede personskader er meget sæsonbetonet (forårs- og sommermånederne).



EHLASS-projektet viser således, at langt de fleste rulleskøjteulykker finder sted i sommerhalvåret, med en særlig koncentration på de 3 forårs måneder. Projektet viser ligeledes, at rulleskøjteulykernes fordeling på døgnets timer viser en stejl stigning fra ca. kl. 9 til kl. 20 afbrudt af et fald ved spisetid omkring kl. 18. Endelig viser projektet, at 2/3 af de konstaterede ulykker fandt sted på "transportområdet", der dækker færdselslovens område, samt flyvepladser og jernbaner.

## Resumé.

Arbejdsgruppen har i forbindelse med sin vurdering af, hvorvidt der er behov for at ændre de gældende regler for rulleskøjteløbere dels indhentet oplysninger om indenlandske og udenlandske erfaringer, dels ulykkesoplysninger og oplysninger om regler og kampagner i udlandet.

Arbejdsgruppens rapport er opdelt i flere kapitler.

**1. kapitel** beskriver de eksisterende danske regler, hvorefter rulleskøjteløbere betragtes som fodgængere og derfor skal følge de regler, der er fastsat for fodgængere - det vil bl.a. sige, at rulleskøjteløbere som hovedregel skal færdes på fortov.

**2. kapitel** belyser politiets erfaringer med det stigende antal rulleskøjteløbere, der både færdes på fortov og vej. En undersøgelse af de største politikredses erfaringer viser, at der ikke er givet særlig mange bøder til rulleskøjteløbere, og at politiet ikke p.t. vurderer det stigende antal rulleskøjteløbere som et færdselsmæssigt problem.

**I kapitel 3** omtales resultaterne af en undersøgelse, som EHLASS-projektet - Forbrugerstyrelsen og Sundhedsstyrelsen - har foretaget i samarbejde med Københavns Amtssygehuse (Glostrup og Herlev), Frederiksborg Amtssygehus (Frederikssund), Ribe Amts Centralsygehus (Esbjerg) og Århus Amts Central-sygehus (Randers), om bl.a. uheld med rulleskøjter. Rapporten benævnes "Ulykker med skateboards og rulleskøjter i Danmark 1991-1995". I nærværende rapport refereres alene til projektets oplysninger om rulleskøjteløbere.

**Kapitel 4** beskriver de gældende regler i et antal europæiske lande samt i USA. Samtidig beskrives, hvilke indsatser de pågældende lande har foretaget sig overfor rulleskøjteløbere - her tænkes såvel lovgivningsmæssigt som kampagnemæssigt.

Endelig har arbejdsgruppen forsøgt at indhente udenlandske oplysninger om uheldsstatistik. Resultaterne heraf beskrives ligeledes i **kapitel 4**, idet det allerede her kan bemærkes, at de modtagne oplysninger viser, at der er tale om

et stigende antal rulleskøjteløbere, at rulleskøjteløbere i de pågældende lande som hovedregel betragtes som fodgængere, samt at der er enkelte europæiske lande, der har afholdt kampagner om regler for rulleskøjteløbere, herunder om brug af sikkerhedsudstyr.

Afslutningsvis beskriver arbejdsgruppen sine overvejelser om forslag til indsatser, og arbejdsgruppens indstilling beskrives ligeledes i **kapitel 5**. Det er arbejdsgruppens konklusion, at der ikke aktuelt er tilstrækkeligt grundlag til at foreslå en ændring af færdselsloven på dette område. Derimod anbefaler arbejdsgruppen, at der gennemføres en informationskampagne, der primært oplyser om behovet for anvendelse af sikkerhedsudstyr men også om reglerne på området, uden at arbejdsgruppen finder anledning til at foreslå et påbud om brug af sikkerhedsudstyr. Kampagnen bør gennemføres i forårsmånederne.

Det er arbejdsgruppens indstilling, at udviklingen bør følges i de kommende år - både herhjemme og i udlandet - da der er tale om en stigning i antallet af løbere og dermed i antallet af potentielle trafikale konflikter og ulykker.

## 1. Regler for rulleskøjteløbere i Danmark.

Færdselsloven gælder, jf. færdselslovens § 1, hvor andet ikke er bestemt, for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.



Efter færdselslovens § 11 betragtes personer, der løber på rulleskøjter, som gående, og de skal opføre sig som sådanne.

Ifølge færdselslovens § 10 skal gående benytte fortov, gangsti eller rabat. Cykelsti eller kørebane må kun benyttes, såfremt der ikke findes fortov eller egnet rabat.

Som alle andre trafikanter er også rulleskøjteløbere omfattet af færdselslovens § 3 om hensynsfuld optræden og udvisning af agtpågivenhed i forhold til de øvrige trafikanter, herunder andre gående, og skal således afpasse farten i forhold til de steder, de løber.

Der er i Danmark ikke påbud om benyttelse af sikkerhedsudstyr i forbindelse med rulleskøjteløb, f.eks. om brug af hjelm, håndledsbeskyttere etc.

Forbrugerstyrelsen har oplyst, at der ikke i øjeblikket stilles specifikke krav til sikkerhedsudstyr til rulleskøjter samt til rulleskøjters udformning og kvalitet, herunder krav til enkeltkomponenterne på rulleskøjterne. Det er imidlertid oplyst, at der på standardiseringsniveau arbejdes hermed i relation til EU's legetøjsdirektiv, der omhandler krav til legetøj til børn.

Forbrugerstyrelsen har herudover oplyst, at styrelsen i foråret 1997 har planer om at bringe en oplysende artikel om rulleskøjteulykker i styrelsens blad Råd & Resultater.

Endelig har Rådet for Større Færdselssikkerhed oplyst, at rådet i april 1997 i bladet "ung", der uddeles gratis til 8-10 klasser, kommer med en 2 siders omtale af brugen af sikkerhedsudstyr for rulleskøjteløbere.





## **2. Politiets erfaringer.**

Det er væsentligt for vurderingen af, om de gældende regler skal ændres, at få belyst, i hvilket omfang bestemmelserne overholdes, herunder politiets erfaringer med overholdelsen af færdselslovens bestemmelser om rulleskøjteløbere, og om politiet finder, at det stigende antal rulleskøjteløbere er et færdselsmæssigt problem.

På den baggrund har arbejdsgruppen foranlediget, at Politidirektøren i København samt politimestrene i Århus, Aalborg, Odense og Esbjerg er blevet anmodet om at oplyse antallet af optagne rapporter for overtrædelser af færdselsloven i forbindelse med rulleskøjteløb inden for de seneste 3 år.

Baggrunden for at netop disse politikredse blev anmodet om oplysninger er, at disse politikredse befolkningsmæssigt er de største. Samtidig er arbejdsgruppen bekendt med, at man i Esbjerg og Odense politikredse allerede havde iværksat særlige aktiviteter overfor det stigende antal rulleskøjteløbere.

Herudover er de pågældende politikredse blevet anmodet om at oplyse, hvorvidt de vurderer rulleskøjteløb som værende et (stigende) politimæssigt problem og i bekræftende fald, om der er tale om et generelt problem, eller om problemet er begrænset til visse nærmere angivne steder i kredsene, f.eks. nærmere angivne pladser, torve og lignende.

Endelig er kredsene blevet anmodet om oplysninger om, hvorvidt der har været eller påtænkes gennemført en særlig politimæssig indsats i relation til rulleskøjteløb.

De indkomne svar viser, at der er optaget ganske få politirapporter om overtrædelse af færdselsreglerne i forbindelse med rulleskøjteløb. Politidirektøren har således oplyst, at Station 1 og 2 har optaget 11-16 rapporter. Århus politikreds har oplyst, at der skønsmæssigt er optaget højst 15 rapporter, mens Aalborg politikreds ikke har optaget rapporter i 1994 og 1995, men 6 i 1996. Odense og Esbjerg politikredse har ingen rapporter optaget, og i Esbjerg politi-

kreds er der givet mundtlige henstillinger til rulleskøjteløbere om færdselsforseelser.

**Politidirektøren** i København har supplerende oplyst, at antallet af rulleskøjteløbere i København er steget betydeligt, særligt på steder som Langelinie og på gadestrækninger med gode cykelstier, f.eks. Kalkbrænderihavnsgade, Østerbrogade og Strandvejen. Det er derimod sjældent, at der ses rulleskøjteløbere på kørebanen, hvilket formentlig skyldes den tætte trafik.

I **Århus** politikreds er rulleskøjteløb ikke koncentreret omkring bestemte steder, men nærmere karakteriseret ved at være sæsonbetonet. Rulleskøjteløb vurderes ikke som et egentligt politimæssigt problem, selvom rulleskøjteløb er taget til i omfang.

I **Aalborg** politikreds vurderes problemet aktuelt at være af begrænset og overskuelig størrelse, og der synes ikke i politikredsen at være tale om en udvikling, der peger i retning af, at der er et voksende problem.

I **Odense** politikreds blev man i foråret 1995 opmærksom på, at rulleskøjteløbere muligvis kunne blive et problem i trafikken. Flere og flere benyttede rulleskøjter som transportmiddel på kørebane og cykelsti. På den baggrund fulgte politiet udviklingen nøje og kunne konstatere, at "fænomenet" ikke fik det store omfang. I foråret 1996 skete der på ny en stigning i antallet af rulleskøjteløbere, og der indkom klager fra bilister og cyklister samt fra fodgængere i gågaderne. Odense politi indledte herefter en informationskampagne om færdselslovens regler for rulleskøjteløb, jf. bilag 1, der blev fulgt op af pressen og lokal-tv.

I **Esbjerg** politikreds er der i et ikke nærmere angivet antal tilfælde i foråret 1996 givet henstillinger og vejledning til rulleskøjteløbere for løb på kørebanen og for uhensigtsmæssig kørsel i gågaden.

Man opfatter i Esbjerg politikreds rulleskøjteløb i den "moderne udgave" som et stigende politimæssigt problem, idet et stigende antal rulleskøjteløbere anvender rulleskøjterne som transportmiddel og motionsredskab. Denne opfattelse baseres bl.a. på, at politiet får flere og flere henvendelser fra trafikanter og ældre fodgængere om rulleskøjteløbere.

På initiativ fra Esbjerg politi er der gennem Trafiksikkerhedsudvalget for Ribe Amt fremstillet og i juni 1996 udsendt en plakat med information om reglerne for løb på rulleskøjter og risiko for tilskadekomst til skoler, uddannelsesinstitutioner m.v., jf. bilag 2. Kampagnen blev fulgt op af Esbjerg politi i form af en særligt kontrolindsats, der dog ikke gav anledning til rapportoptagelser. Herudover har nærpoltiet fra foråret 1996 kontinuerligt ved fodpatruljering i gågaden været opmærksom på problemstillingen.

**Københavns politi, Århus politi og Aalborg politi** har ingen aktuelle planer om en særlig indsats i relation til rulleskøjtøløb.

På baggrund af det oplyste, kan det konkluderes, at det er politiets erfaring, at der er tale om et stigende antal rulleskøjtølbere i trafikken. Samtidig kan det af udtalelserne udledes, at rulleskøjtølbere ikke alene færdes på fortove, men også på de øvrige færdselsarealer. Politiet oplever imidlertid ikke det stigende antal rulleskøjtølbere som et væsentligt problem.

### **3. Rapport fra EHLASS (European Home and Leisure Accident Surveillance System).**

EU-Kommissionen overvejer at indføre et permanent overvågningssystem for ulykker, der sker i hjem og i fritiden. For at udvikle de nødvendige procedurer til etablering af et permanent ulykkesovervågningssystem etablerede kommissionen et projekt benævnt EHLASS (European Home and Leisure Accident Surveillance System), der har til formål at registrere og beskrive årsager til ulykker i hjem og i fritiden, ulykkernes følger og de forbrugsprodukter, der var involveret i ulykkesforløbet. Den danske del af EHLASS-projektet varetages af Forbrugerstyrelsen i samarbejde med Sundhedsstyrelsen.

EHLASS-projektet har siden 1988 indsamlet oplysninger om hjemme- og fritidsulykker på 5 skadestuer:

- Københavns Amtssygehus Glostrup
- Københavns Amtssygehus Herlev
- Frederikssund sygehus
- Centralsygehuset i Esbjerg
- Centralsygehuset i Randers

De 5 sygehuses optageområder, 38 kommuner, dækker ca. 14 % af den danske befolkning.

Siden 1990 har man på de samme skadestuer og med samme optageområder også registreret arbejds- og trafikulykker.

EHLASS-projektet har på basis af registeret udarbejdet en rapport nr. 3/1996 benævnt "Ulykker med skateboards og rulleskøjter i Danmark 1991-1995".

Det fremgår af rapporten, at rulleskøjteulykkerne i det område, der dækkes af de 5 sygehuse, er næsten ligeligt fordelt på de to køn: Mænd 55% og kvinder 45%, hvilket svarer til den generelle fordeling mellem mænd og kvinder inden for hjemme- og fritidsulykkernes område.

Af nedenstående figur fra projektets ovennævnte rapport fremgår rulleskøjteulykkernes fordeling i årene 1991-1995. Antallet af ulykker er steget fra 314 i 1991 til 543 i 1995 i EHLASS-området, en stigning på 72% i de 5 år. Stigningen har været jævnt fordelt over alle årene.

Det fremgår ligeledes af EHLASS-projektets rapport, at 2/3 af ulykkerne fandt sted på transportområdet (67%). EHLASS-projektet har over for arbejdsgruppen oplyst, at transportområdet dækker færdselslovens område (inkl. flyvepladser og jernbaner). I de yngre aldersklasser sker der også en del ulykker i boligområdet (10%) og i skoleområdet (9%). Men rulleskøjteløb udøves, hvor alle andre færdes.

Det antages ifølge EHLASS-rapporten, at der i hele landet i 5års perioden 1991-1995 har været i alt 14.000 skadestuekontakter som følge af ulykker, der kan relateres til brug af rulleskøjter.

Herudover fremgår det af rapporten, at langt de fleste rulleskøjteulykker finder sted i sommerhalvåret, og at der som ventet kun er få ulykker i vinterhalvåret. Ulykkerne er særligt koncentreret om de 3 forårsmåneder, jf. nedenstående figur fra rapporten.

Rapporten omtaler ligeledes andre fodgængere, der er kommet til skade ved kollision med rulleskøjtøbere.

Fodgængerulykker af denne type henregnes af EHLASS-projektet under hjemme- og fritidsulykker. Der var i EHLASS i året 1995 ikke registreret tilfælde, hvor fodgængere er kommet til skade ved påkørsel af rulleskøjtøbere.

Man har suppleret undersøgelsen af forekomsten af hjemme- og fritidsulykker af denne type med en undersøgelse over forekomsten af færdselsulykker, der har involveret en rulleskøjtøber. Man har til denne brug anvendt det førrom-

talte trafikskaderegister, der indsamler oplysninger om trafikulykker på de samme sygehuse og med samme optageområder.

Ved denne undersøgelse fandt man i de 5 år i alt 14 trafikulykker, svarende til 100 ulykker på landsplan, hvor der var en rulleskøjtøler involveret. I de 10 tilfælde var det rulleskøjtøleren, der blev påkørt, og i 4 tilfælde var det cyklisten, der blev påkørt af rulleskøjtøleren.

Sammenfattende kan det konkluderes, at antallet af rulleskøjtøleulykker i EHLASS-området er tiltaget, samt at mange rulleskøjtøleulykker finder sted på transportområdet. Imidlertid er der ikke sket påfaldende mange trafikulykker, hvor rulleskøjtølere har været involveret, hvorfor der i høj grad er tale om en uheld. Endelig kan det af EHLASS-rapporten udledes, at rulleskøjtølb er meget sæsonbetonet (forårs- og sommermånedene).



#### 4. Erfaringer fra udlandet.

For at få et indtryk af regler og erfaringer i udlandet har arbejdsgruppen rettet henvendelse til en række europæiske lande samt USA.

I det følgende oplistes erfaringerne i de lande, arbejdsgruppen har modtaget informationer fra, herunder de pågældende landes lovgivning og regler på området. Såfremt landene fører selvstændig statistik over ulykker med rulleskøjteløbere, gengives disse også.



Det skal i den forbindelse bemærkes, at det af de modtagne oplysninger for så vidt angår tilskadekomne rulleskøjteløbere ikke for alles vedkommende fremgår, hvorvidt oplysningerne er landsdækkende, og i hvilken udstrækning de tilskadekomne er kommet til skade på offentlig vej eller på privat område. Oplysningerne kan således kun give et fingerpeg om, hvorledes det står til med antallet af tilskadekomne rulleskøjteløbere i udlandet.

En sammenfatning af de ovennævnte oplysninger er gengivet i oversigtsform i bilag 3.

##### **Finland.**

Trafikministeriet i Finland har oplyst, at antallet af rulleskøjteløbere er stigende, og at rulleskøjteløbere lovgivningsmæssigt betragtes som fodgængere. I Finland gælder den særlige regel, at fodgængere med store pakker, på ski eller skøjter, som er til væsentlig gene for andre fodgængere, ikke bør benytte fortovet. Det vil i praksis sige, at dér hvor rulleskøjteløberne er til stor gene for fodgængere, skal de benytte cykelsti eller kørebane.

Antallet af tilskadekomne og trafikulykker relateret til rulleskøjteløb kendes ikke.

**Holland.**

Trafikministeriet i Holland har konstateret, at antallet af rulleskøjteløbere er stigende. Rulleskøjteløbere betragtes lovgivningsmæssigt som fodgængere. Imidlertid tillader politiet rulleskøjteløb på vej eller cykelsti, hvis det ikke er til gene for andre. Der er ikke noget krav om sikkerhedsudstyr, ligesom der ikke påtænkes nogen lovændring på området.

Det er endvidere oplyst, at man ikke påtænker at udfærdige kampagner, der specielt retter sig mod rulleskøjteløbere.

I 1994 var der 1.200 tilskadekomne i forbindelse med løb på rulleskøjter, mens antallet i 1995 var steget til 2.700 (skadestuedata). Antallet af trafikuheld relateret til rulleskøjteløb kendes ikke.

**Norge.**

Arbejdsgruppen har fra Trygg Trafik i Norge fået oplyst, at rulleskøjteløbere i Norge betragtes som fodgængere. Rulleskøjteløbere må imidlertid også færdes på cykelsti og vej, idet rulleskøjteløbere, når de løber uden for cykelstierne, skal løbe modsat køreretningen. For så vidt angår kampagner, er det oplyst, at Norge ikke påtænker at udfærdige kampagner, der specielt retter sig mod rulleskøjteløbere.

Statens Institut for Folkehelse i Norge har oplyst, at der fra 1990-95 er registreret i alt 60 tilskadekomne i relation til rulleskøjteløb, ganske få i 1990 med en stigning gennem årene til 21 tilskadekomne i 1995. Oplysningerne stammer fra 4 regionssygehuse svarende til 7 % af befolkningen.

**Schweiz.**

Det schweiziske trafikministerium har oplyst, at antallet af rulleskøjteløbere er stigende. Rulleskøjteløb betragtes som leg/sport og ikke som transportmiddel, dvs. at rulleskøjteløb kun må foregå på fortov. Lovgivningsmæssigt vil det i praksis sige, at rulleskøjteløbere betragtes som fodgængere. Dog må rulleskøjteløbere, såfremt de ikke er til gene for andre, benytte kørebanen i boligområ-

der med ringe trafik. Der er ikke krav om anvendelse af sikkerhedsudstyr, ligesom der ikke påtænkes nogen lovændring på området.

Herudover er det oplyst, at man i Schweiz (Schweizerische Beratungsstelle für unfallverhütung) har udfærdiget en folder om regler, ligesom man har etableret ramper til rulleskøjteløbere.

Antallet af tilskadekomne og trafikulykker relateret til rulleskøjteløb er ikke oplyst.

### **England.**

Det engelske trafikministerium har oplyst, at antallet af rulleskøjteløbere er stigende. Fra "centralt hold" er der ikke lovgivningsmæssigt fastsat regler om rulleskøjteløbere, men kompetencen er uddelegeret til de lokale myndigheder. De lokale myndigheder, der har fastsat regler omkring rulleskøjteløbere, betragter rulleskøjteløbere som fodgængere. Der er ikke noget krav om sikkerhedsudstyr, ligesom der ikke påtænkes nogen lovændring på området.

Antallet af tilskadekomne relateret til rulleskøjteløb var i 1989 på 234, i 1990 på 132 og i 1994 på 173 (disse tal er baseret på skadestuedata fra 18 hospitaler, hvilket svarer til ca. 5 % af befolkningen). Antallet af trafikulykker kendes ikke/registreres ikke, dog er det blevet oplyst, at man er bekendt med, at en enkelt fodgænger blev dræbt i forbindelse med sammenstød med en rulleskøjteløber.

### **Tyskland.**

Trafikministeriet i Tyskland har oplyst, at antallet af rulleskøjteløbere er stigende. Lovgivningsmæssigt betragtes rulleskøjteløbere som fodgængere. Der er ikke noget krav om sikkerhedsudstyr, ligesom der ikke påtænkes nogen lovændring på området.

Deutsches Verkehrswacht har imidlertid produceret en video (TV-spot) om regler, sikkerhedsudstyr mv. for rulleskøjteløbere. Videoen har været vist i tysk fjernsyn.

Antallet af tilskadekomne i forbindelse med rulleskøjteløb kendes ikke, ligesom antallet af trafikulykker relateret til rulleskøjteløb heller ikke kendes.

Et forskningsprojekt overvejes igangsat i 1997/98 for at få flere informationer om uheld og rulleskøjtebrug.

### **Ungarn.**

KTI Instituttet i Ungarn har oplyst, at rulleskøjteløbere endnu ikke er særligt almindeligt i bybilledet i Ungarn, men at rulleskøjteløbere betragtes som fodgængere.

Man har ikke kendskab til antallet af tilskadekomne og antallet af trafikulykker relateret til rulleskøjteløb.

### **USA.**

US Consumers har oplyst, at rulleskøjteløbere lovgivningsmæssigt betragtes som fodgængere, og at rulleskøjteløbere ikke må færdes på gaden.

Det skønnes, at der i USA i 1994 var knap 19 mio. rulleskøjteløbere.

Det er oplyst, at der i 1983 var 100.000 tilskadekomne i forbindelse med rulleskøjteløb, medens antallet af trafikulykker i relation til rulleskøjteløb ikke er oplyst.

Herudover er det oplyst, at det amerikanske forbrugerråd har udgivet en folder "Børn på hjul" om sikkerhed i forbindelse med rulleskøjteløb.

**Østrig.**

Trafikministeriet i Østrig har oplyst, at antallet af rulleskøjteløbere er stigende. Lovgivningsmæssigt betragtes rulleskøjteløbere som fodgængere. Der stilles ikke noget krav om sikkerhedsudstyr.

I Østrig er rulleskøjteløbernes antal efter det oplyste "eksploderet", hvorfor der i juni 1996 er udfærdiget en stor videnskabelig rapport om rulleskøjteløb (In-line - Skaten, Erhebungen, Analyse und Massnahmenvorschläge), der bl.a. beskriver det nuværende regelgrundlag i Østrig, herunder en analyse af den fart, som rulleskøjteløbere kan opnå, og hvor meget plads rulleskøjteløbere benytter, når de løber på rulleskøjter.

Det er oplyst, at man i Østrig, som følge af den ovenfor nævnte rapport, overvejer en lovændring, således at rulleskøjteløbere får mulighed for at vælge, hvorvidt de vil løbe på cykelstien eller fortovet, idet børn dog kun må løbe på cykelstien i følgeskab med en voksen.

Sicher Leben Institut für Sicherheit in Haushalt und Freizeit i Østrig har udfærdiget en folder om regler for rulleskøjteløbere.

Det er endvidere oplyst, at der i 1995 på landsplan har været 3.000 tilskadekomne i forbindelse med rulleskøjteløb, medens antallet af trafikulykker relateret til rulleskøjteløbere ikke kendes (en separat statistik påtænkes imidlertid).

**Portugal.**

Fra Portugal har arbejdsgruppen ikke modtaget omlysninger om regler for rulleskøjteløbere, men Lab. Nacional har oplyst, at rulleskøjter er ved at blive en populær sport, idet der imidlertid ikke færdes mange rulleskøjteløbere på veje og cykelstier.

Antallet af tilskadekomne og trafikuheld i forbindelse med rulleskøjteløb kendes ikke.

Det er ligeledes oplyst, at man i Portugal ikke påtænker at udfærdige kampagner, der specielt retter sig mod rulleskøjtøbere.

### **Spanien.**

Fra Spanien har arbejdsgruppen ikke modtaget omlysninger om regler og uhedsstatistik, men alene om kampagner.

Det spanske vejdirektorat har således oplyst, at man i Spanien har udfærdiget radiospot om regler for rulleskøjtøbere, herunder artikler i tidskriftet "Trafico" samt video om regler og sikkerhedsudstyr.

### **Konklusion.**

Det kan konkluderes, at der synes at være en erkendelse af, at der er en stigning i antallet af rulleskøjtøbere i det europæiske trafikbillede.

Rulleskøjtøbere opfattes i de europæiske landes lovgivning, som arbejdsgruppen har modtaget oplysninger fra, som udgangspunkt som gående og skal derfor som hovedregel anvende fortov, idet dog nogle lande under visse forudsætninger påbyder/tillader rulleskøjtøb på cykelsti/vejbane. Der stilles endvidere i visse tilfælde krav om, at rulleskøjtøbere skal udvise særlig hensynsfuldhed over for fortovets øvrige brugere.

Af de indkomne svar fremgår endvidere, at der ikke i de pågældende landes lovgivning er opstillet krav om obligatorisk brug af sikkerhedsudstyr i forbindelse med rulleskøjtøb.

Sikkerhedsudstyret (og vel også selve rulleskøjterne) må antages at være omfattet af landenes generelle regler om forbrugerbeskyttelse m.v. I Tyskland er rulleskøjter - tillige med andet sports- og fritidsudstyr etc. - omfattet af et særligt regelsæt om tekniske arbejdshjælpemidler.

Endelig synes der ikke - bortset fra i Østrig - at være overvejelser om eller initiativer til ændring af de pågældende landes lovgivning på området på nuværende tidspunkt.

Da rulleskøjteløbere i de europæiske lande, som arbejdsgruppen har modtaget oplysninger fra, som hovedregel betragtes som fodgængere, der skal færdes på fortovet og derfor også i uheldsstatistikken registreres som fodgængere, er det ikke umiddelbart muligt at konkludere noget eksakt om antallet af ulykkerne med rulleskøjteløbere. Skadestuerne har i nogle lande registreret personskader med rulleskøjteløbere, men materialet er meget beskedent og giver ikke noget billede af problemets omfang. Samtidig fremgår det ikke - som ovenfor nævnt - hvor skaderne er sket (på vej eller privat område).

Det er fra flere sider blevet oplyst, at rulleskøjtesalget og dermed også antallet af rulleskøjteløbere er steget voldsomt de sidste par år.

## **5. Dansk Cyklist Forbunds holdning til rulleskøjter.**

Dansk Cyklist Forbund har i en tidligere udtalelse til ministeriet oplyst, at det er forbundets holdning, at rulleskøjter principielt har en række positive egenskaber tilfælles med cykler. Der er tale om et ikke-forurenende transportmiddel, som på enkel vis øger menneskets evne til at bevæge sig ved egen kraft og hverken forurener, støjer eller tager megen plads op i byerne.

Det er videre forbundets opfattelse, at det i praksis giver anledning til betydelig irritation blandt mange cyklister, at rulleskøjteløbere imod de gældende regler anvender cykelstierne. Dansk Cyklist Forbund er herudover bekendt med et tilfælde, hvor en rulleskøjteløber forårsagede, at en cyklist kom alvorligt til skade.

Dansk Cyklist Forbund er af den opfattelse, at man burde overveje generelt eller i konkrete tilfælde at åbne op for, at rulleskøjteløbere kan anvende cykelstier, idet det efter forbundets opfattelse af praktiske og tekniske grunde ikke er hensigtsmæssigt blot at sidestille rulleskøjter med cykler.

Herudover tilføjer Dansk Cyklist Forbund, at det under alle omstændigheder er vigtigt, at rulleskøjteløbere farer med lempe og pålægges at holde ind til siden for passerende cykler.



## 6. Arbejdsgruppens indstilling.

På baggrund af det konstaterede stigende antal rulleskøjteløbere i trafikken, herunder at ca. 2/3 af de rulleskøjteløbere, der kommer til skade, rent faktisk kommer til skade på transportområdet, har der været behov for at foretage en vurdering af de eksisterende færdselsregler på området.

Arbejdsgruppen har fundet det relevant at overveje behovet for en ændring af de nuværende regler, herunder muligheden for at påbyde rulleskøjteløbere at de skal færdes på cykelsti eller opstille mulighed for, at rulleskøjteløbere kan vælge at løbe enten på fortov eller cykelsti.



Samtidig har arbejdsgruppen overvejet muligheden for at fastsætte krav om brug af sikkerhedsudstyr i forbindelse med løb på rulleskøjter.

I det følgende beskrives arbejdsgruppens overvejelser for så vidt angår mulige lovændringer og overvejelser om en fastholdelse af den eksisterende lovgivning. Afslutningsvis fremkommer arbejdsgruppen med sin indstilling.

### 6.1. Overvejelser om ændret lovgivning

Arbejdsgruppen har drøftet, hvorvidt der i dag er det fornødne behov og grundlag for at foreslå regelændringer. Arbejdsgruppen har overvejet, hvilke forslag til ændringer der i givet fald kunne peges på.

På denne baggrund er følgende mulige forslag drøftet (der alle forudsætter en færdselslovændring):

- I udgangspunktet en fastholdelse af de nuværende regler (dvs. at man i lovgivningen fortsat betragter rulleskøjteløbere som fodgængere) dog således, at man ved særlig afmærkning kan tillade rulleskøjteløb på cykelsti. I den forbindelse har arbejdsgruppen diskuteret spørgsmålet om, hvem der i givet fald skal vurdere (vejbestyrelse, politi), hvorvidt en cykelsti er egnet til rulleskøjteløb. En sådan løsning vil kræve, at der bliver udformet særlige vejskilte, idet sådanne ikke findes i dag.
- Som hovedregel at fastholde, at langsomtløbende rulleskøjteløbere betragtes som fodgængere, medens der som en generel regel i færdselsloven opstilles valgfrihed for de rulleskøjteløbere, der løber med stor fart, og som fylder meget (in-liners), mellem at være på cykelstien (eller på fortov), hvis en sådan forefindes i kombination med muligheden for, at man ved skilting/afmærkning kan forbyde rulleskøjteløbere på cykelstien.
- Herudover har arbejdsgruppen drøftet, hvorvidt man i færdselsloven burde gøre det helt valgfrit for rulleskøjteløbere, om de vil køre på fortov eller cykelsti, idet der i givet fald efter arbejdsgruppens opfattelse bør stilles krav om, at rulleskøjteløbere, såfremt de løber på cykelsti, ikke må være til gene for andre (cyklister og knallertkørere).
- I arbejdsgruppen har det endvidere været diskuteret, hvorvidt man skulle sidestille rulleskøjteløbere med cyklister, således at de skal følge færdselsreglerne for cyklister (dvs. forbud for rulleskøjteløbere mod at benytte fortov og andre fodgængerarealer). En sådan løsning vil imidlertid medføre overvejelser om supplerende anvendelseskrav, såsom krav om lygteføring, krav om bremseegenskaber og krav om en form for ringeklokke i tilfælde af overhaling.
- Endelig har arbejdsgruppen drøftet, hvorvidt der i færdselslovgivningen bør stilles krav om, at rulleskøjteløbere i forbindelse med løb skal benytte sikkerhedsudstyr.

## **6.2. Overvejelser om fastholdelse af de eksisterende regler i kombination med kampagner.**

Arbejdsgruppen har også diskuteret, om der er indsatser og i givet fald hvilke, der kan anbefales fremmet, også selv om regelgrundlaget ikke anbefales ændret.

Forskellige initiativer er blevet diskuteret, herunder at foreslå:

- Udarbejdelse af kampagner i relevante medier for målgruppen, hvor der gøres opmærksom på sikkerhedsudstyr, der bør benyttes i forbindelse med rulleskøjteløb, former for rulleskøjteløb og regelgrundlaget. Kampagner kan muligvis mindske eventuelle ulykkers alvorlighed (og antal).
- En skærpet politiindsats, idet det dog bemærkes, at landets største politikredse, jf. rundspørgen, ikke finder, at der p.t. er tale om et særligt stort problem, hvilket også ses på antallet af udskrevne bøder.
- Endelig har det været overvejet, hvorvidt man skal indstille, at der arbejdes for fortsat at have henledt opmærksomheden på “problemet”, men afvente med egentlige initiativer (hvorefter de nuværende regler bibeholdes, således at de rulleskøjteløbere, der løber på cykelstien, er kriminaliserede).

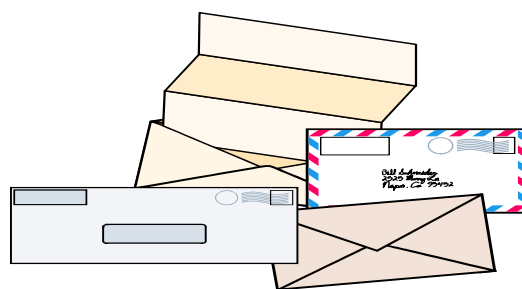
### **6.3. Indstilling.**

I medierne har der været talt om, at det voksende antal rulleskøjteløbere er et udslag af en “modedille”, medens der også har været talt om, at rulleskøjteløb er en livsstil, der er kommet for at blive. Spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om en forbigående “dille”, må imidlertid p.t. stå hen i det uvisse, idet alene tiden vil kunne vise, om der er tale om en blivende tendens.

Formodningen om, at der er sket en stigning i antallet af rulleskøjteløbere i Danmark, synes bekræftet bl.a. af importtallene fra 1995, hvor importen af rulleskøjter til Danmark nærmest synes at være “eksploderet”.

Ligeledes tyder politiets observationer på, at der de seneste år har været en stigning i antallet af rulleskøjteløbere, ligesom ulykkestallene fra både Odense Universitetshospital og EHLASS-området indikerer en sådan stigning.

Antallet af henvendelser fra borgere til Trafikministeriet og tal fra EHLASS-projektet bekræfter, at rulleskøjter benyttes som et transportmiddel, idet det bemærkes, at antallet af henvendelser til ministeriet har været relativt beskedent.



Arbejdsgruppen efterlyser imidlertid skadestuedata, hvoraf det fremgår, hvor på færdselsarealerne ulykker med rulleskøjter finder sted (på fortov, cykelsti eller kørebaneareal), idet de foreliggende oplysninger ikke reelt viser omfanget af rulleskøjteløbere, der benytter cykelsti eller vejareal i forhold til rulleskøjteløbere, der benytter fortovet.

I den forbindelse kan man stille spørgsmålstegn ved, om det aktuelle antal af rulleskøjteløbere, der benytter rulleskøjter som et transportmiddel, og som i nogle tilfælde uretmæssigt benytter cykelstier og kørebanearealet, dokumenterer et tilstrækkeligt behov for en færdselslovændring, herunder et behov for at rulleskøjteløberne generelt kan løbe på cykelsti/vejareal, eller om antallet af tilskadedekomne på fortov dokumenterer et behov for en lovændring.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at de rulleskøjteløbere, der påkalder sig opmærksomhed fra de øvrige trafikanter - både fodgængere, cyklister og biler - er rulleskøjteløbere, der på en eller anden måde optræder u hensigtsmæssigt ved blandt andet at køre hensynsløst, og at de formodentlig vil gøre det, uanset hvor på færdselsarealerne de færdes. Disse rulleskøjteløbere vil altid køre på en sådan måde, at de vil påkalde sig negativ opmærksomhed fra de øvrige trafikanter uanset regelgrundlaget.

Spørgsmålet er på denne baggrund, om de gældende regler på området er uhensigtsmæssige.

Trafikministeriet har alene fået ganske få henvendelser fra borgere/rulleskøjteløbere, der ønsker at få de gældende færdselsregler ændret, således at der åbnes mulighed for løb på rulleskøjter på cykelsti.

Politiets erfaringer på området synes ikke at vise, at der er tale om et færdselsmæssigt problem. Politiet synes således at kunne håndtere situationen ved henstillinger og bøder.

Antallet af registrerede uheld taler heller ikke entydigt for et behov for regelændring. Mange kommer til skade i forbindelse med rulleskøjteløb (543 tilskadekomne i 1995 i EHLASS-området, der svarer til en stigning på 72 % fra 1990 til 1995), men der er tale om eneuheld (uheld i hjemmet, på legeområder m.v.) og ikke decideret trafikuheld. Tal fra EHLASS-rapporten viser, at der i perioden 1991- 1995 har været 14 trafikuheld i EHLASS-området (der udgør 14 % af befolkningen).

Samtidig må det formodes, at en åbning for, at rulleskøjteløbere kan færdes på cykelstier, vil betyde, at flere rulleskøjteløbere vil benytte cykelstierne i forhold til i dag, herunder flere uerfarne rulleskøjteløbere med den mulige følge, at der vil ske flere trafikulykker, hvor flere trafikanter er indblandet (i forhold til i dag, hvor de fleste ulykker er eneulykker).

Arbejdsgruppen finder på denne baggrund ikke, at der p.t. er tilstrækkeligt grundlag/behov for at foreslå en lovændring, idet det ved en lovændring vil kunne forventes, at billedet bl.a. for så vidt angår uheld med rulleskøjteløbere bliver værre.

Arbejdsgruppen anbefaler derimod, at Rådet for Større Færdselssikkerhed på baggrund af resultaterne fra EHLASS-projektet udarbejder informations- og oplysningsmateriale om brug af sikkerhedsudstyr til rulleskøjteløb og samtidig benytter lejligheden til at pointere vigtigheden af, at der ved rulleskøjteløb udvises hensyn overfor andre trafikanter (Pas på andre - når du passer på dig selv).

Arbejdsgruppen har ikke taget stilling til, i hvilken form informationen bør præsenteres - men man kunne forestille sig, at det f.eks. sker i relevante ungdomsblade.



Informationen bør ske i forårsmånederne, idet det er i disse måneder, hvor flest kommer til skade.

Det er endvidere arbejdsgruppens indstilling, at udviklingen bør følges i de kommende år - både herhjemme og i udlandet - da der er tale om en stigning i antallet af løbere og dermed i antallet af potentielle trafikale konflikter og ulykker.

Arbejdsgruppen anbefaler på denne baggrund, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning følger udviklingen med rulleskøjteløbere i udlandet, navnlig i Finland, Holland, Norge, Schweiz og Østrig - lande der alle i en eller anden udstrækning tillader rulleskøjteløbere på cykelsti og vej. Det foreslås således, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning søger at indhente erfaringer fra disse lande, både for så vidt angår eventuelle stigninger i antallet af rulleskøjteløbere, ulykkesudvikling, kampagnemæssige tiltag og eventuelle ændringer i disse landes lovgivning som disse landes erfaringerne med at tillade rulleskøjteløbere på cykelsti og vejarealer.

Samtidig anbefaler arbejdsgruppen, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning følger med i ulykkesudviklingen for så vidt angår rulleskøjteløbere i Danmark, bl.a. ved indhentelse af oplysninger fra EHLASS-projektet, der fortsat i 1997 vil registrere ulykker i forbindelse med rulleskøjteløb. (Det bemærkes i den forbindelse, at der er lagt op til, at Sundhedsstyrelsen får tilført midler til at fortsætte registreringen af trafikulykker også efter 1997).

På baggrund af de af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning indhentede erfaringer indstilles det endeligt, at Trafikministeriet eventuelt i forbindelse med en genetablering af arbejdsgruppen i 1998 tager spørgsmålet om ændrede regler for rulleskøjteløbere op til fornyet overvejelse.

## **7. Hørte myndigheder og organisationer.**

I forbindelse med færdiggørelsen af rapporten har denne været forelagt Forbrugerstyrelsen, Sundhedsministeriet og Dansk Cyklist Forbund.

Forbrugerstyrelsen og Sundhedsministeriet har alene haft redaktionelle rettelser til rapporten.

Dansk Cyklist Forbund har derimod udover redaktionelle rettelser anført, at forbundet savner oplysninger om, i hvor høj grad rulleskøjter anvendes, herunder om der er tale om transportture eller ture med rekreation eller motion som eneste formål. Det anføres i den forbindelse, at disse oplysninger kan skaffes gennem TU rejsevaneundersøgelse.

Herudover bemærker Dansk Cyklist Forbund, at forbundet er noget skeptisk overfor, hvorvidt man kan lave en troværdig oplysningskampagne, der på én gang fortæller folk, hvorledes de hensigtsmæssigt bør opføre sig ved brug af rulleskøjter, og samtidig oplyser om de nuværende regler.

Endvidere anfører forbundet, som tidligere nævnt i rapporten, at man har givet udtryk for den opfattelse, at det er et problem, at det nuværende regelsæt overtrædes. Forbundet er enig i rapportens konklusioner, hvorefter man ikke vil kunne lave de samme regler for cykler og rulleskøjter. Forbundet mener på den anden side, at der fra de udenlandske regler, der for mange landes vedkommende åbner op for, at rulleskøjteløbere under visse betingelser kan anvende kørebane og/eller cykelsti, må kunne findes inspiration til at bløde de danske bestemmelser op på lignende vis, og efterlyser et konkret forslag til bestemmelser, som kan tillade rulleskøjter under bestemte betingelser - herunder anvendelsen af særligt sikkerhedsudstyr - at anvende cykelsti og/eller kørebane.

Endelig angives det i Dansk Cyklist Forbunds udtalelse, at man er enig i, at der ikke er tale om et problem af central betydning for trafikikkerheden og trafikudviklingen og anbefaler på denne baggrund, at yderligere handling afventer udviklingen i den kommende sæson, og at denne sæson benyttes til indhentning af de ovenfor efterlyste data.

*Det er i Dansk Cyklist Forbunds bemærkninger til arbejdsgrupperapporten anført, at forbundet savner oplysninger om, i hvor høj grad rulleskøjter anvendes, herunder om der er tale om transportture eller ture med rekreation eller motion som eneste formål samt at disse oplysninger kan skaffes gennem TU rejsevaneundersøgelse.*

*I den forbindelse skal det bemærkes, at arbejdsgruppen har søgt at indhente disse oplysninger fra TU rejsevaneundersøgelsen. Arbejdsgruppen har imidlertid fået oplyst, at der er for få observationer af rulleskøjteløbere i undersøgelsen til at fæste lid til omfanget af rulleskøjteløbere i Danmark.*

*Arbejdsgruppen har således ikke fundet det hensigtsmæssigt, at omtale denne undersøgelse.*



## **Bilag 1**



**Bilag 2**





	<b>personskader/ skadestuedata</b>	<b>trafikuheld bemærkninger</b>	<b>lov</b>	<b>kampagner</b>	<b>salgstal skøn/par</b>
Storbritannien TRL, Transport Research Laboratory	'89: 234 '90: 132 '94: 173 ca. 5 % af befolkningen	ikke oplyst	Ingen regler herom i den engelske lovgivning, men op til lokale myndigheder at fastsætte reglerne.		ikke oplyst
Tjekkiet Transport Research Centre	kendes ej	kendes ej	ikke oplyst		kendes ej
Tyskland BAST, Bundesanstalt für Strassenwesen. Deutsches Verkehrswacht	kendes ej	kendes ej	Fodgængere	Har produceret en video om regler, sikkerhedsudstyr mv., der har været udsendt i tysk fjernsyn	kendes ej
Ungarn KTI Instituttet	kendes ej	kendes ej	fodgængere	ikke oplyst	ikke oplyst
USA US Consumer Product Safety Commission: Children on Wheels. Artikel fra Highway Patrolman, 1983	100.000 nationalt skøn	ikke oplyst	fodgænger, ej på gade	Folder om sikkerhedsudstyr "Børn på hjul"	'94: 18,8 mio. rulleskøjtøbere
Østrig Kuratorium für Verkehrssicherheit, Sicher Leben institut für Sicherheit in Haushalt und Freizeit	1995: 3000 nationalt skøn	kendes ikke separat statistik påtænkes	fodgænger, men hvis ej til gene tilladt på veje/stier i boligområder	Har udfærdiget folder om regler.	'95: 350.000
Portugal Laboratorio Nacional de Engenharia Civil	ikke oplyst	ikke oplyst	ikke oplyst	ingen	ikke oplyst
Spanien Det spanske vejdirektorat	ikke oplyst	ikke oplyst	ikke oplyst	Har produceret video, radiospots, herunder artikler om regler og sikkerhedsudstyr	

**Bilag 4**

Der er indhentet oplysninger fra følgende europæiske trafik- og transportmyndigheder vedrørende deres lovgivning om rulleskøjter og skateboards:

<b>Myndighed</b>	<b>Land</b>
EHLASS-projektet Ulykkes Analyse Gruppen, Odense Universitetshospital	Danmark
Ministry of Communications IBSR/BIVV	Belgien
Ministry of Transport & Communications	Grækenland
Ministre de l'Équipement, des Transports et du INRETS	Frankrig
Ministry of Transport	Italien
Ministry of Transport SWOV, Institute for Road Safety Research SCV, The Consumers Safety Association	Holland
Bundesministerium für Verkehr BAST, Bundesanstalt für Strassenwesen Deutsches Verkehrswacht	Tyskland
Ministère des Travaux Publics et des Transports	Spanien
Ministry of Transport	Luxemburg
Ministry of Public Works and Transport Laboratorio Nacional de Engenharia Civil	Portugal
Trafikministeriet VTT, Communities & Infrastructure Transport Research	Finland
Kommunikationsdepartementet VTI	Sverige
Samferdselsdepartementet Statens Institut for Folkehelse Trugg Trafik	Norge
Office Fédéral des Transports bfu, Schweizerische Berantungsstelle für Unfallverhütung	Schweiz
Ministry of State for Transport TRL, Transport Research laboratory	England
Ministry of Transport, Energy and	Irland

Bundesministerium für Öffentliche Wirtsch. Kuratorium für Verkehrssicherheit Sicher Lenen Institut für Sicherheit in Haushalt und Freizeit	Østrig
Transport Research Center	Tjekkiet
KTI Institut	Ungarn



