

Til medlemmerne i Trafikudvalget

Vedr. Beslutningen om omlægning af 20 fotovogne til stationær ATK.

Som civile ATK-operatører har vi samlet nogen synspunkter fra nogen af os, sådan som vi ser "verden" fra vores dagligdag i fotovognen og som vi mener er relevante i Trafikministerens og Trafikudvalgets beslutning om omlægningen af nogen ATK-vogne til faste ATK-standere.

Vi håber på denne måde at kunne bidrage med noget relevant information, som kan skabe et lidt mere nuanceret billede af hvordan hastighedskontrol kan og bør forgå og hvordan vi ser på trafikssikkerhed ud fra hverdagserfaringer.

Ligeledes vil vi gerne stille spørgsmålstejn ved nogen punkter i den rapport, som ligger til grund for beslutningen om at omdanne 20 ATK-vogne til faste ATK målesteder.

Uddrag fra rapporten:

Citat: "Det er i Danmark ikke tidligere afprøvet at flytte kameraer fra mobil til stationær ATK. Derfor er der behov for mere viden om både flytning og omlægning samt om, hvorvidt kameraerne fungerer teknisk som forventet i drift. Der er heller ikke kendskab til udenlandske erfaringer med flytning af kameraer fra mobile ATK vogne til standere"

Synspunkt 1 Aksel Dalgaard, ATK-Operatør:

Citat: "En flytning og omlægning af de eksisterende kameraer fra de mobile ATK-vogne og benyttelse af dem til stationær ATK vil medføre visse begrænsninger vedrørende etablering, drift og tekniske muligheder."

På så usikkert et grundlag synes jeg, at det er voldsomt at skrotte 20 betalte og driftsikre fotovogne til en sådan test. Helt ok at teste muligheden, men måske med 5 vogne. Man påstår jo at det øger trafikssikkerheden, hvilket jeg ikke kan se ved at fjerne 20 vogne.

Spørgsmål 1:

20 fotovogne skrottes for stationær kontrol på 10 vejstrækninger, lad os bare sige 20 strækninger som udstyret flyttes imellem.

A: 20 vejstrækninger med kontrolmulighed med udstyr fra 20 fotovogne.

B: 20 mobile fotovogne som, lad os bare nøjes med at sige, at de hver måler et sted pr. dag og dermed 20 målesteder pr. dag.

Set over en måned giver løsning A fartkontrol på 20 steder, men løsning B giver: 20 steder gange 20 vogne=400 kontrolsteder

Hvorfor er løsning A ifølge Trafikministeren en forbedring?

Spørgsmål 2:

Lad os antage at en vejstrækning der skal kontrolleres er f.eks. 4 kilometer.

A: Der opstilles advarselsskilt om kontrol og et par hundrede meter efter opstilles en stander hvori der muligvis er måleudstyr, hvilket så skulle holde hastigheden nede på vejstrækningen.

B: Der opstilles advarselsskilt om kontrol og placeres muligvis derefter en fotovogn på forskellige placeringer hen over de 4 kilometer.

Hvorfor giver løsning A ifølge Transportministeren en bedre trafikssikkerhed?

Synspunkt 2 Sten Holm, ATK Operatør:

- Borgerhenvendelser direkte i ATK-vognen giver den daglige kontakt til borgerne, det skaber større accept/forståelse for ATK generelt – det mister man ved faste målesteder, som vil blive betragtet i endnu højere grad som hadeobjekt og vil være pengemaskine. Derved opnår man ikke mere accept... tværtimod vil de resterende ATK-vogne ret sandsynligt også ”mærke” konsekvensen af de ubemandede ATK-standere og nogen vil måske lade vreden gå ud over ATK-operatørerne i de bemandede vogne.
- Jeg hører stort set aldrig, som ATK operatør, argumentationen ”pengemaskine”, folk er tværtimod glade for at jeg kommer og måler. Tit giver borgerne/bilisterne også gode brugbare oplysninger om hvor der især er problemer med for høj fart. Information som måske ikke ville komme frem, hvis borgeren skal finde en eller anden hjemmeside og derigennem ”melde” stedet for ønsket kontrol. Endnu en fordel ved bemandede ATK-vogne, som ATK-standere ikke kan udgøre.
- Man erstatter (delvist) et velfungerende fleksibelt system (ATK-vogne) med et tvivlsomt system (Faste ATK-standere, hvor udstyret oprindeligt er indkøbt til mobil ATK og hvor der ingen erfaring er overhovedet om teknikken egner sig til denne omlægning).
- Man risikerer at ”miste” 20 effektive fleksible måleenheder i dette ”eksperiment”, som kunne være brugt efter den oprindelige plan for ATK, til at skabe trafikikkerhed på flere hundrede målesteder hver måned i stedet for de nu ca. 20 planlagte steder som de faste målesteder.
- Ingen datagrundlag for om bilisterne sætter farten op/får gennemsnitshastigheden til at stige før og efter en fast ATK målestader, når alle ved 100% præcist hvor den er placeret.
- Det præventive ”kontroltryk” som rapporten selv nævner er vigtigt, forsvinder fra de strækninger hvor de faste ATK standere bliver sat op, hvis alle ved 100% præcist hvor målingerne foretages.
- Hvis der, som det står nævnt i rapporten *”for at opnå sandsynlighed for at blive kontrolleret på det resterende vejnet”* skal laves mobile ATK-kontroller eller anden hastighedskontrol på den resterende ulykkesstrækning, hvilket formål tjener de faste målesteder så? Så bruger man bare endnu flere ressourcer på samme strækning (både fast ATK måling og mobil ATK måling på samme strækning).
- Resultaterne fra tidligere forsøg med faste ATK-standere er efter min mening ikke brugbare, set ud fra den betragtning at der i rapporten skrives, citat:

”Efter den 1-årige forsøgsperiode blev der foretaget en evaluering, hvor forsøgets praktiske gennemførelse (opstilling og brug af udstyr, bødeudskrivning mv.) blev evalueret af Rigspolitiet, og effekten på hastigheder blev evalueret af Vejdirektoratet. Der blev således ikke foretaget en egentlig ulykkesbaseret evaluering af den trafikikkerhedsmæssige effekt, da der som forventet indgik for få ulykker på vejstrækningerne til at foretage en meningsfuld ulykkesbaseret evaluering.”
- På den baggrund synes jeg det virker underligt, at der i rapporten henvises til tidligere forsøg, når det i den tidligere forsøgsperiode ikke har været muligt at lave en reel ulykkesbaseret evaluering, bl.a. på grund af utilstrækkelig datagrundlag.
- Da man jo som udgangspunkt må gå ud fra at projektet handler om at få højnet trafikikkerheden, kan man stille spørgsmålstegn ved om der i det forgangne forsøg fra 2009 har været brugt de ”rigtige”, mest ulykkesbefærdede strækninger). Altså om forsøgsstrækningerne virkelig var så ulykkestunge som antaget.
- Defineringen af hvad en ulykke er, i statistisk øjemed, er også vigtig. Hvad er det som gør en vejstrækning til en ulykkestrækning? Hvis det skal give mening i forhold til ATK og hastighedsmålinger, så bør det jo kun være hastighedsrelaterede ulykker som tæller med i vurderingen om en vejstrækning er ulykkestyngt på grund af høj fart. Hvis f.eks. farlige vejkryds har mange ulykker pga. vigepligtsforseelser, er det jo ikke som udgangspunkt hastigheden som er hovedårsagen til ulykker sådan et sted. Derfor er defineringen af ulykkesstrækninger meget vigtig, så kontrollen i givet fald kommer til at foregå de mest problematiske steder...

Som det ser ud i dag, jeg kan jo kun snakke for min egen politikreds, så virker det ikke helt som om der er overensstemmelse mellem ulykkesstrækninger, hastighedsoverskridelser og trafikmængde efter de erfaringer jeg har gjort mig på de mere end 50 forskellige målesteder jeg har været ude på... Mange af de ulykkesstrækninger (som bl.a. kommunen udpeger som ulykkesstrækninger) vi bliver bedt om at holde på, har stort set ingen trafik eller også er farten (de gange der er blevet målt der) slet ikke i nærheden af at være for høj.

Ulykkesstrækninger, hvor man har tænkt sig at placere stærekasser, bør jo være steder som er meget plaget af ulykker, har høj gennemsnitsfart eller på anden måde er ulykkesramt i større omfang.
- Ligeledes skal de data som ligger til grund for udvælgelsen af strækningen være aktuel, så man ikke bruger data som er flere år gammel, så kan der jo i mellemtiden være sket store forandringer i trafikmønster, tiltag til vejforbedringer og andre

tiltag som gør at strækningen har ændret karakter.

- Ifølge tyske tal fra 2014 (nyere tal end dem i rapporten), så koster en stærekasse mellem 50.000 og 60.000 Euro (375.000-450.000 kr.).
Derfor virker det meget optimistisk at man laver et estimat med at hver stander ”kun” koster 235.000 kr. at få sat op... det er det halve af hvad Tyske myndigheder bruger på at indkøbe en stærekasse...
Da priserne ligger så langt fra hinanden, kan der også sættes spørgsmålstegn ved om de estimerede 55.000 kr. pr. stander pr. år til vedligeholdelse er realistisk prisfastsat? Især hvis man tager den større risiko for hærværk der givet vil være, hvis de faste ATK standere skal stå i tyndt befolkede områder.
Da stærekasserne i Danmark kommer til at stå i meget lav højde, da de ellers ikke er funktionsdygtige (arbejdshøjde er max. 1.4M), så må risikoen for hærværk været meget stor...med store udgifter til vedligeholdelse og reparation til følge.
Det er ikke nemt at sammenligne hærværksrisikoen med andre lande, da der i flere andre lande er stærekasser placeret i højder hvor hærværk besværliggøres, hvis de er placeret langt højere oppe.
Men netop fordi man har tænkt sig at genbruge udstyr fra ATK-vognene, bliver der begrænset arbejdshøjde og dermed skal stærekasserne placeres meget lavt...med hærværksrisiko til følge.
Derudover vil der efter min mening altid være en stor risiko for hærværk på stærekasserne, da holdningen til den slags kontrol blandt nogen bilister er meget negativ. I modsætning til bemandede ATK-vogne, hvor man kan skabe dialog og finde langt de flestes forståelse for kontrol, så vil nogen ”nemmere” kunne lade sin utilfredshed gå ud over en stærekasse...med hærværk eller ødelæggelse til følge.
- Kender man fakta, om ikke hastigheden øges i strækningen efter et fast ATK-målested...?
Filosofien om at ”nu er der fri bane”, når det faste målepunkt er passeret? Der er efter min mening en meget stor risiko for at gennemsnitshastigheden vil stige både før og efter det faste målepunkt, hvis alle ved 100% hvor målinger foregår?
Hvis det er tilfældet, så vil gennemsnitshastigheden på hele strækningen ikke falde, men derimod stige...!
Andre politikredse har tidligere lavet forsøg, hvor man på samme strækning først har placeret en synlig fotovogn, og et par kilometer længere henne af strækningen har man så placeret en skjult fotovogn (stativ). Resultatet viste at der blev kørt betydelig stærkere da bilisterne passerede den skjulte fotovogn.
Det kan jo i meget høj grad tyde på påstanden om højere hastighed før og efter en fast ATK stander er korrekt. Endnu en fordel ved bemanded fotovogn i forhold til en fast ATK stander.
- I rapporten nævnes Australien som land der kan sammenlignes med, men rapporten nævner ingen konkrete tal fra Australien om eventuel effekt.
Generelt mangler rapporten konkrete tal for effekten af stationær ATK-kontrol...Det er mere teorier og generelle betragtninger end regulære fakta (hvis de findes).
- Generelt kan man efter min mening sige, at hvis man er ude efter fakta og ude efter at lave et forsøg med hvad evt. faste ATK standere gør ved trafiksikkerheden i forhold til mobile ATK vogne, så kunne vi som ATK operatører meget nemt lave brugbar dataindsamling.
Det ville blot kræve at vi lavede samme forsøg på de udpegede ulykkesstrækninger, som tidligere politikredse har gjort (først en synlig fotovogn, derefter en skjult fotovogn). På den måde ville man få målinger som viste hastighed og evt. også gennemsnitsfart på stedet for synlig ATK kontrol (simuleret ATK-stander) ligeledes ville man få data for hvad hastigheden var få kilometer senere ved den skjulte ATK vogn (stativ). På denne måde kunne man nemt lave et forsøg ”i real time” med aktuelle data og så ville man kunne lave en meget stærkere konklusion som befolkningen i store træk alle ville kunne forstå.

En stærekasse eller målingen med fotovognen bla. med baggrund i borgerhenvendelser.

I mit daglige arbejde som ATK. måler oplever jeg ofte at der kommer folk hen til bilen, både dem som har kørt for stærkt, samt folk der er nysgerrige og gerne vil se fotovognen indefra, samt dem som ønsker at lave en borger henvendelse, rigtig mange ønsker en placering af fotovognen i nærheden af hvor de bor.

De borgere som kommer tilbage efter at have kørt for stærkt, får altid af vide hvor hurtigt de har kørt, samt om deres hastighed takseres til et klip eller en frakendelse, eller om det blot er til en bøde. Langt de flest går der fra med en accept af deres bøde, når de samtidig høre baggrunden for, at vi holder hvor vi gør, om det er i byen ved skoler, eller på landevejen, hvor folk står i vejkanterne og mærker bilernes susen forbi.

Ved placering i byerne holder jeg gerne med sidedøren åben, dette lille tiltag gør at rigtig mange kigger ind i bilen, som igen gør at jeg åbner op for dialogen med borgerne, her kommer rigtig mange borgere med en henvendelse, især ældre medborgere føler det er langt nemmere at lave en borgerhenvendelse ved ATK vognen end via en hjemmeside, om hvor og hvornår der bliver kørt for stærkt, samt hvor fotovognen kan holde, og meget gerne i folks indkørsler, vi har flere eksempler på at borgerne har ret i deres henvendelser.

Ved disse tiltag oplever jeg en accept af fotovognen generelt, hvor borgerne føler de bliver taget alvorligt og lyttet til, det gør at det at det er utroligt nemt at komme i dialog med borgerne, i forhold til hastighederne på vejene, hvor de oplever der bliver kørt alt for stærkt, og hvor borgerne oplever der sker ulykker, noget en stærekasse ikke kan klare.

Aabenraa og Tønder kommune er der blevet målt, fra over 150 forskellige steder, siden midt i september sidste år, hvor vi som civile blev ansat.

Mange af stederne er på baggrund af borger henvendelser.

En stærekasse vil efter rapporten om automatisk hastighedskontrol, pkt. 5.2.1 måle hvor der har været flere ulykker, dette er taget fra en statistik som er flere år gammel fra 2011-2015.

Der kan være taget flere trafikikkerheds tiltag siden, som gør at risikoen for ulykker ikke er på sammen niveau mere, samt de ulemper en statistik altid har i forhold til den virkelige verden.

Konklusionen af reduktionen i middelhastigheden under pkt. 3 ved ATK- målestederne hvor der er en nedsættelse af hastigheden på henholdsvis 9,1 km/t og 5,1 km/t.

Det samme ser man når der er kigge-kø, som jeg oplever mange gange hvor ATK vognen holder, farten bliver sat ned hvor der bliver målt, nogen gange meget langt mere end nødvendigt, med da folk jo stadigvæk har travlt, vil hastigheden sandsynligvis stige når målingen er over, her er det muligt at flytte ATK vognen, dette er ikke muligt med en stærekasse.

Justering af blænden og polfilter på kameraet, sker flere gange i løbet af dagen, de skiftede lysindfald i kameraet er afgørende for kvaliteten af billederne. hvis kvaliteten ikke er god nok, vil dem som køre over klip grænsen, ikke få tilsendt en bøde.

Der vil med stærekasser gå en del tid, og mange overskridelser af de allerhøjeste vil gå til spille (billederne bliver henlagt hvis ikke billedkvaliteten er ok), inden sådan en justering bliver opdaget og rettet.

Hærværk mod stærekasserne er en risiko som man må tage alvorligt, hvor disse bliver opstillet, og som hurtigere kan blive langt dyrere i udgifter til rengøring af stærekassen, end til driften af en fotovogn.

Hvor jeg ikke har oplevet hærværk mod fotovognen, og hvor jeg kan tale en ophidset situation ned, hvis denne skulle opstå.

Jeg oplever at være en del af den forebyggende indsats, hvor jeg er i dialog med borgerne.

ATK vognen kan placeres så ulykkerne ikke sker, ved at være fleksibel, ved at flytte rundt, noget en stærekasse ikke kan.

På denne baggrund og med de ovenstående spørgsmål og usikkerheder, så finder vi det meget uhensigtsmæssigt at gennemføre en sådan omlægning af mobil ATK til stationær ATK hastighedskontrol.

Vi opfordrer derfor Trafikudvalget og Trafikministeren i særdeleshed til at genoverveje beslutningen om denne planlagte omlægning om ikke andet sætte beslutningen i bero indtil der er et mere solidt og gennearbejdet datagrundlag.

Det kan jo, efter vores mening, rent faktisk vise sig at beslutningen ikke har den ønskede effekt på trafikikkerheden.