

Jeg mener at på baggrund af den rapport som ligger til grund for beslutningen om omlægning af Fotovogne til faste stærekasser, at der er væsentlige og vigtige punkter som rapporten ikke tager hensyn til eller højde for.

Der er desuden punkter i min optik, som rapporten slet ikke nævner, men som jeg mener er meget vigtig...

I rapporten er konklusionen at en kombineret brug af faste målesteder og mobil ATK.

Der er nogen ting som gør at det er for usikkert at gå i gang med dette forsøg som rapporten lægger op til.

Det som rapporten lægger op til (Pilotprojektet) kunne fint gennemføres af os operatører i en given prøveperiode.

Vi ved som operatører, hvilke udfordringer udstyret kan/vil give. Vi ved også som operatører hvor lidt der skal til, før at udstyret laver forstyrrelser.

At sætte det nuværende udstyr op i ubemandede målestationer mener jeg er spild af gode ressourcer. Det af flere årsager.

- Der er en ikke ubetydelig risiko for hærværk på dette (meget dyre) udstyr, hver stærekasse koster ifølge rapporten 235.000 kr., udstyret alene koster i omegnen af 240.000 kr. Hvis dette udstyr bare et enkelt sted bliver smadret/udsat for hærværk er det samme kostpris som en af de nuværende operatørers årsløn.
- Udstyret som der er i dag (det nuværende udstyr), kan ikke selv indstille blænde/modlys, kan ikke tage højde for vejrlig og andet.  
Vi ved at vi flere gange dagligt må justere blænde/modlys, tage action hvis udstyret laver kvaler eller der er anden teknik som ”går ned”.  
Alt det vil, hvis det bliver monteret i en ubemandet målepost, ikke kunne rettes. Det vil resultere i en meget stor henlæggelsesprocent i de billeder der evt. bliver taget. Dermed vil der jo ikke blive de antal sager som der ville ved en bemandet ATK vogn... Det er vel ikke meningen at antallet af sager skal ned ved at henlæggelsesprocenten bare skal øges?
- Hvis alle bilister ved helt præcist hvor målestedet er, er der i mine øjne slet ingen tvivl om at hastigheden naturligvis vil blive sat ned lige på målestedet (Det er jo logisk, ingen vil jo direkte bede om en fartbøde). Men der er efter min mening heller ingen tvivl om at hastigheden vil blive øget EFTER målestedet. Nu ved alle jo at de har passeret målestedet og der dermed ”er fri bane” og sandsynligvis kører stærkere.
- I rapporten sammenligner man os med 9 andre lande, hvor man har noget længere erfaring med stærekasser og udstyr som er dedikeret til stærekasser. I disse lande gardere de sig ved, at placere måleudstyret i en højde hvor det ikke kan nås, altså uden for hærværks højde.

I rapporten står der ikke noget om hvad konsekvensen er (hvad gennemsnitsfarten er) på strækningen efter målestedet.

Hvis meningen er at få sænket hastigheden på ganske få hundrede meter af en lang strækning, ja så er faste målesteder sikkert fint nok. Men meningen er vel at få farten generelt skal ned over en lidt længere strækning end få hundrede meter... ellers er det efter min mening virkelig mange ressourcer at bruge på så kort en strækning (2 målestandere med mindst 1 kamera).

Det ville kunne gøres mindst lige så effektivt af os mobile ATK operatører, hvis vi blev indsat på de tidspunkter hvor ulykkesrisikoen/trafiktætheden er størst.

Den er, i min og mine kollegaers øjne, en helt forfejlet opfattelse blandt politikere af ATK og fotovogne er et hadeobjekt/pengemaskine.

Vi møder ikke sure miner der hvor vi holder, hverken af de bilister som bliver målt til at køre for stærkt eller af andre borgere som dagligt henvender sig til os i vognen.

Tværtimod er folk rigtig glade for at vi kommer og måler, hvor borgerne er utrygge, Der hvor skolebørn på vej til og fra skole, eller blot har en fornemmelse af at der bliver kørt for alt for stærkt.

Hele problematikken med ulykkes strækninger er et helt kapitel for sig. Hvad afgør om en strækning er en ulykkes strækning? Er det gennemsnitsfarten? Er det antallet af ulykker? Er de data man har som baggrund tids relevante eller er de forældede, så der i mellemtiden allerede er foretaget trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger? som gør at der ikke længere køres stærkt.

Med 25 år som ambulanceredder, har jeg set konsekvensen af trafikulykker.

Hvor farten har været afgørende på ulykken.

Jeg kommer jeg rigtig meget i dialog med borgerne, når jeg holder med sidedøren åben.

Nogle borgere vil bare kigge og have en snak, andre vil høre hvor hurtigt de har kørt, om det er til en bøde, klip eller en frakendelse.

Men rigtig mange vil gerne, fortælle hvor det er der bliver kørt for stærkt.

Hr. og fru Hansen ved nemlig godt hvornår der bliver kørt for stærkt, langt bedre end en statistisk viser, lavet på nogle tal som er gamle.

De kommer gerne hen til fotovognen for at lave en borgerhenvendelse, frem for at der skal sendes en mail eller ringes til politiet, dette virker for borgerne mere besværligt, end det at snakke direkte med os som målere.

Borgerne fortæller gerne, om det er morgen eller aften eller sågar nat, noget som vi som målere indretter vores mødetid efter, så vi kan lave en mere målrettet indsats

Ja sommetider ved de også hvem det er som køre for stærkt.

Hr og fru Hansen vil gerne have besøg af fotovognen og vi får ofte lov til at holde i folks indkørsel eller på deres parkeringsplads.

Folk er meget hjælpsomme og flytter gerne deres bil så vi kan holde der, kaffe og hjemmebag høre også til når vi får en snak om hastigheden nær folks bopæl.

Men selvfølgelig glemmer Hr. og fru. Hansen også at køre korrekt, der hvor andre bor, eller også er det deres sønner som glemmer at holde hastigheden.

Jobbet som ATK måler er jo et rigtig godt ufaglært job, som giver rigtig god mening med masser af god kundekontakt. Lønnen kunne selvfølgelig godt have været højere end de 22000 incl pension, men jobbet egner sig rigtig godt til den murerarbejdsmand som er nedslidt, eller den borger som kun kan klare et flexjob, ja mange flygtninge og indvandrere ville også kunne tage dette arbejde.

For de penge man har afsat til forsøget i de 3 år det køre, ville man kunne få 10 flere borgere i arbejde, som måske ellers ville have være overførselsindkomst, og her er ikke medregnet besparelsen på overførselsindkomst.

Hvis størsteparten af bilisterne er så utilfredse, som der tit bliver gjort opmærksom på i pressen og af nogen meningsdannere, så ville det efter min mening give i udslag i mange flere negative henvendelser hos os i vognene, hvilket vi ikke ser. Vi lægger en stor vægt på åbenhed  
Det er med til at afmystificere vores arbejde med fartkontrol og er generelt efter min mening med til at give en virkelig god accept i befolkningen.  
En accept som også spreder sig rundt i bybilledet, hvis folk generelt snakker om os...på den måde danner vi efter min mening en positiv spiral, som er meget vigtig for trafiksikkerheden generelt.

Jeg mener at vi med vores mobile ATK enheder yder et stort bidrag til den daglige trafiksikkerhed. Vores indsats er efter min/vores mening med til at forhindre ulykker, så ulykkerne slet ikke når at ske. Det må jo da være i alles interesse at ulykker skal forebygges INDEN de sker.

Et indsats som en stærekasse aldrig ville kunne, tværtimod vil nogen helt sikkert mene at stærekasserne bliver placeret forkert i forhold til trafik osv.

Den problematik med deres (i nogens øjne) forkerte placering kan vi jo som operatører imødekomme ved at tage dialogen med borgeren. Fortælle hvorfor der bliver målt netop på den strækning og i øvrigt spørge ind til hvor de da mener det er meningsfuldt at måle. På den måde bliver der skabt en positiv dialog med borgeren, i stedet for at nogen ser sig sur på en stærekasse og udøver hærværk på den i værste fald (med store omkostninger til følge).