

DEN SIKRE VEJ

Uddrag - Purhus kommune



MARAGER
KOMMUNE



PURHUS
KOMMUNE



ROSENHOLM
KOMMUNE



ARHUS
AMT



HORDINGSRÅDET

Dette er det første nummer i en lille serie af nyhedsbreve der skal orientere borgere, politikere og alle andre med interesse i fællesprojektet for differentierede hastigheder i Mariager, Purhus og Rosenholm Kommuner.

Purhus Kommune	2
Rosenholm Kommune	4
Mariager Kommune	6
Trafikministeriets Trafikpulje	8
Planer, puljer og regelsæt	10
Hastigheder og spiritus	12

Hastighed og trafikssikkerhed hænger nøje sammen. I mere end 50% af alle ulykker har hastigheden en stor del af skylden for at ulykken sker. Vejtekniske løsninger (herunder skiltning og afmærkning), kampagner og kontroltiltag er 3 indgangsvinkler til at øge trafikssikkerheden. Kendskab til ulykkerne der sker er en forudsætning.

Kortlægning

Arbejdet med hastighedsplanerne indledes derfor med kortlægning og analyse af de trafikssikkerhedsmæssige forhold i kommunerne – hvor sker ulykkerne? Er nogle grupper – f.eks. unge - der særligt udsatte? Køres der for stærkt – og i så fald hvor? Er der steder der er særligt utrygge? Samtidigt udfører kommunerne systematisk målinger af hastighederne på vejnettet.

Besigtigelsestur

Der er nu skabt et overblik over de problematiske steder på vejnettet. Stederne kigges efter i sømmene på en besigtigelsestur. På turen vurderes det om problemerne kan afhjælpes med trafiktekniske løsninger. Besigtigelsesturen giver samtidig ofte anledning til at småfejl på vejnettet opdages og rettes (f.eks. mangelfuld skiltning eller afstribning).

Fastlæggelse af mål og midler

På baggrund af analyseresultaterne fastsættes mål, indsatsområder og virkemidler.

Endelig laves en tids- og handlingsplan hvor projekter fastsættes, effektvurderes og prioriteres.

Trafikssikkerhedsplan i Rosenholm Kommune

Rosenholm Kommune har valgt fra starten at udbygge hastighedsplanen til en egentlig trafikssikkerhedsplan. Dvs. at andre projekter end de hastighedsorienterede vil blive taget op. Samtidigt vil der blive gennemført en omfattende borgerinddragelse i arbejdet.

Fællesprojektet

Udover at den enkelte kommune udarbejder en hastighedsplan, deltager de også i et fællesprojekt som skal sikre at der udveksles erfaringer på tværs af kommunerne. Seminarer og ekskursioner skal forbedre den generelle indsigt i trafikssikkerhedsspørgsmål, både blandt politikere og hos teknikerne.

Nyhedsbrevet skal udadtil være med til at øge bevågenheden og skabe debat.

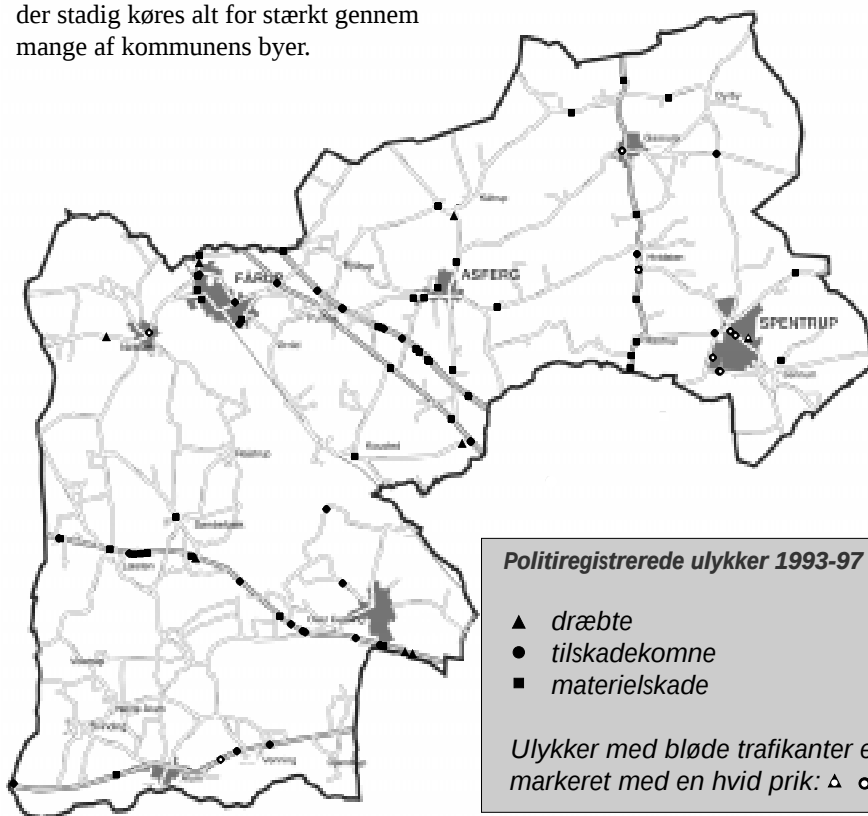
Purhus Kommune har gennem flere år anvendt midler til hastighedsdæmpende foranstaltninger, som eksempelvis chikaner og bump.

Hastighedsmålinger viser at disse foranstaltninger har en effekt idet der er en reduktion i hastigheden, men det kan også konstateres at effektive foranstaltninger flytter trafikken til andre vejforbindelser. Vi har derfor behov for at få skabt et grundlag som gør det muligt samlet at vurdere nødvendige tiltag og konsekvenserne af at gennemføre disse.

Generelt set må det konstateres at der stadig køres alt for stærkt gennem mange af kommunens byer.

Det giver stor utryghed og vi får da også mange henvendelser fra borgere som ønsker at få etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger. Det paradoksale er at mange af dem der føler sig utrygge ved andres høje hastigheder selv kører for stærkt. Vi har altså i høj grad at gøre med et holdningsmæssigt problem.

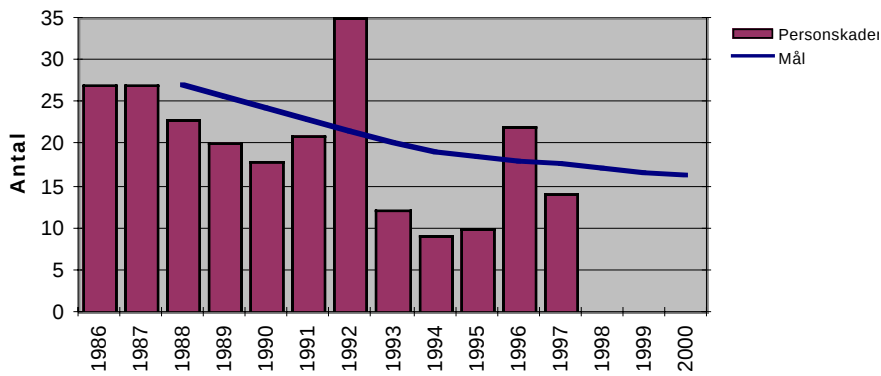
Vore forventninger til hastighedsplanen er at få et overblik over hastighedsproblemerne så vi målrettet kan få gennemført konkrete projekter.



Suppleres sådanne nye løsninger med kampagner og kontroller forventer vi at det kan motivere til en større forståelse for hastighedens betydning med det resultat at antallet af personskader redu-

ceres, og den enkelte kan færdes i trafikken med større tryghed.

*Hans Jørgen Tougaard
Purhus Kommune*



Personskadeudviklingen i Purhus Kommune forholdt til den statslige målsætning.



Vejdirektoratet administrerer den del af Trafikministeriets trafikpulje som omfatter samarbejdsprojekter med amter og kommuner. Trafikpuljemidler gives som 50% støtte til projekter inden for fire temaer. Bevillingerne tildeles på baggrund af indkomne ansøgninger fra amter og kommuner. Disse ansøgninger bedømmes og prioriteres. Samarbejdsprojektet kommunal hastighedsplanlægning i Århus Amt har fået tildelt penge i 1998 i alt 540.000 kr. Der indgår foruden Århus Amt også 3 kommuner i projektet Rosenholm, Purhus og Mariager.

Baggrunden for at der gives støtte fra trafikpuljen til projekter vedrørende kommunale hastighedsplanlægning er at Færdselssikkerhedskommissionens og Regeringens handlingsplan for trafik-sikkerhed har udpeget 4 nøgleområder der skal forbedre trafiksikkerheden frem til år 2000. Indsatsen mod høje

hastigheder er udpeget som et af nøgleområderne. De andre tre er sprit, kryds og cyklister.

Begrundelse for at støtte hastighedsprojekterne er bl.a. at der sker mange trafikulykker på det kommunale vejnet og høj hastighed er en vigtig faktor i forbindelse med mange ulykker. Ca. 20% er et realistisk skøn for ulykker hvor høj hastighed er ulykkesfaktoren

Hvis det lykkes at nedbringe gennemsnits-hastighederne, så de svarer til de gældende hastighedsgrænser, er det beregnet at antallet af dræbte vil falde med mindst 100 personer årlig. Desuden vil antallet af tilskadekomne falde med ca. 1500 årligt på landsplan.

Hastighedsarbejdet er rettet mod især indfaldsvejene til byerne, hvor hastighedsnedsættelse vil mindske antallet af personskader væsentligt, ikke mindst blandt bløde trafikanter.



Formålet med hastighedsplanlægningen og forsøg med differentierede hastighedsgrænser er overordnet set at nedbringe hastigheden og dermed også antallet af trafikulykker og tilskadekomne i de enkelte kommuner.

Det forventes at hastigheden sænkes og at antallet af personskader i trafikken i de enkelte kommuner reduceres med minimum 20% over en 5-årig periode efter projektets implementering. Det svarer til en gennemsnitlig hastighedssænkning på 5 km/t.

Vejdirektoratet lægger vægt på borgerinddragelse i puljeprojekterne. Denne inddragelse skal være med til at gøre de forskellige trafikantgrupper mere bevidste om hvordan de i praksis færdes i trafikken, og hvordan deres adfærd kan forbedres.

Ved hastighedsprojekter som dette kan man direkte måle hastigheden før og efter projektets gennemførelse, mens antallet af uheld først efter en årrække kan registreres. Der er god viden om at en hastighedsreduktion også medfører en uheldsreduktion, derfor er det vigtigt at der opnås en blivende hastighedsreduktion ved projektets gennemførelse. Men det skal naturligvis følges op af en uheldsanalyse. I et af de hidtil gennemførte hastighedsprojekter er der i et projekt i Gladsaxe Kommune opnået en hastighedsreduktion på 10 km/t.

Afdelingsingeniør Jens E. Pedersen
Vejsektorrådgivning,
Vejdirektoratet

Et eksempel fra virkeligheden

– Thomas 27 år

På vej over en dårligt belyst gade blev Thomas som 25-årig kørt ned af en bil, der ramte ham med høj fart. Thomas blev slået bevidstløs, slog venstre side af hovedet og fik indre blødninger i hovedet. Han brækkede den øverste nakkehvirvel, et skinneben og et kraveben. Thomas var bevidstløs i 3 uger og lå de første 1 1/2 uge i respirator. Da han vågnede op efter ulykken, var han lammet fra halsen og ned. Han er blevet spastisk og trækker vejret gennem en kanyle i halsen. Efter ulykken var han på hospitalet i 4 1/2 måned, hvorefter han blev overført til et almindeligt plejehjem for ældre nær forældrenes bopæl. Thomas er i dag (1996) - 1 1/2 år senere - 100% plejekrævende og afhængig af andres hjælp. Han bor stadig på plejehjem.

De samlede offentlige udgifter udgør til d.d. 1.291.124 kr. Hertil kommer egenbetaling af plejehjemsophold samt erstatning fra forsikringsselskabet på 1.100.000,00 kr.

Den fremtidige årlige udgift er beregnet til ca. 450.000 kr. De samlede offentlige udgifter efter Thomas' trafikskade vil i hans „restlevetid“ (indtil han er 67 år hvor han går på folkepension) beløbe sig til godt 19 mio. kr. Nedenfor er vist den procentvise fordeling af udgifterne efter trafikskaden fordelt på stat, amt og kommune.

Stat	15%
Amt	37%
Kommune	48%

Alle der beskæftiger sig med trafiksikkerhedsarbejde, gør sig i disse år de ihærdigste anstrengelser i forsøget på at få skabt gode og ikke mindst sikre trafikforhold, til brug når Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 1988 skal evalueres efter sin 12 årige virkeperiode.

Handlingsplanens mål er absolutte. Indsatsen skal derfor til stadighed tage højde for den udvikling der er i trafikmængden. Det har ikke gjort opgaven mindre og vil forventelig også betyde at ikke alle måltallene nås. De første og "lettere" mål var nemmere at gennemføre i planens første leveår.

Der er i perioden sket en meget positiv udvikling i samarbejdet omkring trafiksikkerhed. Der er etableret trafiksikkerhedsudvalg i samtlige 14 amter. Trafiksikkerhedsudvalg i kommuner og politikredse nærmer sig en dækning af 100 kommuner – og nye kommer til. Målet er selvfølgelig alle.

Der er undervejs udsendt statusrapport og senest Handlingsplanen: - Enhver ulykke er én for meget.

Fra alle sider peges på at hastigheden om ikke er årsag til alle uheldene, så i hvert fald årsag til de alvorligste konsekvenser af disse. Et væsentligt element for at nå måltallene er derfor utvivlsomt de puljemidler der de seneste år har været afsat til udfærdigelse af bl.a. trafiksikkerhedsplaner og nu hastighedsplanlægning.

De lokale Færdselssikkerhedsudvalg i Danmark har fastlagt en hastighedsstrategi for perioden 1998 – 2002 hvor arbejdsgruppen har udpeget nogle primære målgrupper (trafikanter), men også et par sekundære målgrupper. Det er politiet: Der skal motiveres til at iværksætte et øget antal politikontroller og til at nedsætte tolerancegrænsen ved rapportoptagelse for fartoverskridelser.

Det er også kommuner og amter, der som vejmyndighed – i et samarbejde med politiet – skal arbejde med revurdering af den tilladte hastighed på forskellige strækninger i byzone.

Det her projekt er derfor i fuld overensstemmelse med arbejdsgruppens indstilling.

En anden opgave er at få regelsættet om lokale hastighedsbegrænsninger (det er fra 1985) til at passe til Handlingsplanen, og det vi i dag vægter højere, nemlig både sikkerhed og tryghed i trafikken.

Regelsættet begynder sine anvisninger med muligheden for at højere hastighedsgrænser og derpå muligheden for lavere hastighedsgrænser som Handlingsplanen primært peger på hvor hastighedsgrænsen lokalt ved skiltning kan afvige fra den generelle – med det formål at få en reduktion i ulykkestallet. Der er altså her tale om en nedsættelse af hastighedsgrænsen.

Det er tydeligt, at cirkulæret fra 1985 ikke indregner begrebet tryghed i sin vægtning af hvorvidt hastighedsgrænsen skal sættes op eller ned. Det er

mere holdningen: Der skal ske noget før vi laver om!

Det bør (skal) vi gøre i dag. Dels fordi det er fornuftigt og dels fordi borgerne vægter trygheden højt. Skal vi have forståelse for vort arbejde, skal regelsættet tilpasses virkeligheden.



Problemerne er at cirkulæret kræver en del flere og mere markante vejtekniske foranstaltninger når hastighedsgrænsen skal sænkes i eksempelvis et boligområde, end der er lagt op til i Handlingsplanen. Det er således efter cirkulæret ikke nok at foretage områdevis trafiksanering i boligområder i en "billigversion" hvor der skiltes med 30 eller 40 km/t og så supplere dette med øget politikontrol og fartdæmpende foranstaltninger på de vigtigste steder. Eksempelvis ved skoler eller på steder, hvor der tidligere er sket ulykker. Der skal faktisk ske en indretning således at vejen ikke er egnet til at køre med højere hastighed end skiltet for. En fastsættelse af lavere hastighedsgrænse end de generelle må uden samtidig etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger kun ske undtagelsesvis.

Der er således et behov for en ændring af cirkulæret subsidiært en meget fleksibel fortolkning. Mon ikke tiden er til en ændring og tilpasning?

En fornuftig hastighedsplanlægning vil også medføre, at der i visse områder skal ske fastsættelse af en højere hastighedsgrænse end den generelle. Det kan være i industriområder og andre steder, hvor antallet af såkaldte svage trafikant-

ter er begrænset, evt. er der særlige cykelstier eller lignende.

Der er ganske givet også mange steder et behov for, i et samarbejde mellem politiet og vejmyndigheden, at få gennemgået opstillingerne af tavlen "Tættere bebygget område", idet denne visse steder er "t r u k e t" lidt langt uden for det egentlige tættere bebygget område.

Det vil give visse klager, men skiltningen kan med fornuft ændres og dermed blive i overensstemmelse med regelsættet.

Handlingsplanens tanker og ideer er rigtige – lad os nu som myndigheder og engagerede i trafiksikkerhedsarbejdet få reglerne passet ind til de ønsker vi alle har. Et lavere ulykkestal og gerne uden de voldsomme personskader. En fornuftig hastighedsplanlægning kan medvirke hertil.

*Kristian Thomsen
Politiinspektør
Odder Politikreds*

Hastigheder og spiritus

Forskere fra Universitetet i Adelaide har konkluderet at 65 km/t ved en hastighedsgrænse på 60 km/t fører til samme stigning i uheldsrisikoen som en promille på 0,5. Faktisk er risikoen for personskadeuheld ved begge overtrædelser fordoblet.

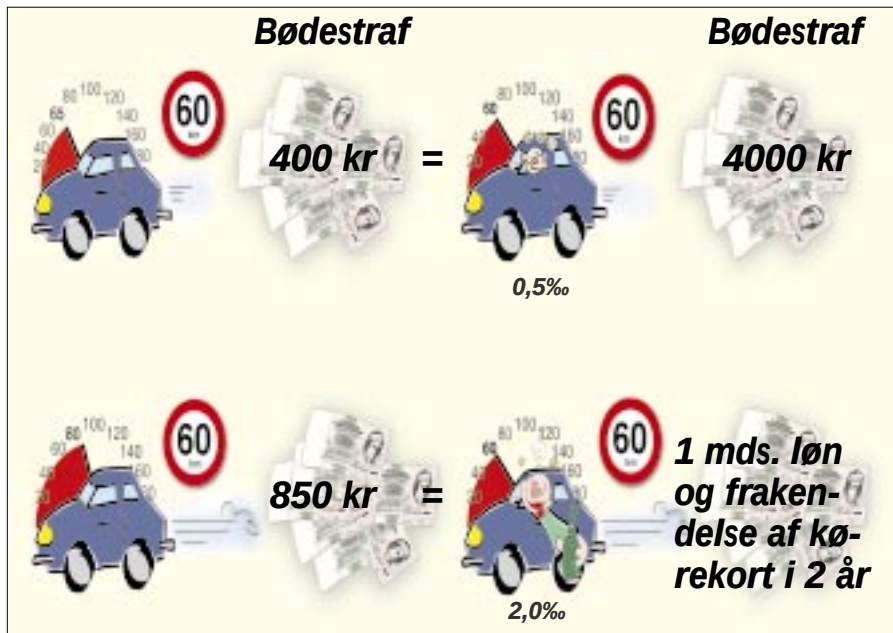
Det mest overraskende ved undersøgelsen er at hver 5 km/t som hastighedsgrænsen overskrides svarer til yderligere 0,5 promille sprit i blodet. Det betyder at en overskridelse på 20 km/t i ædru tilstand giver samme risiko for personskadeuheld som en promille på 2,0! Uheldsrisikoen er her 16 gange større end i ædru tilstand.

Undersøgelsens konklusioner kolliderer med den gængse opfattelse af de to lovovertrædelsers alvorlighed.

Mange opfatter en hastighedsoverskridelse på 5-10 km/t som ubetydelig, mens langt de fleste kan blive enige om at det er utilgiveligt at køre med sprit i blodet.

Strafudmåling.

Selvom de sammenlignede overtrædelser medfører den samme stigning i uheldsrisikoen er der meget stor forskel på straffenes størrelse. Bøden for en hastighedsovertrædelse på 5 km/t er f.eks. 400 kr. hvor i mod en promille på 0,5 straffes med en bøde på 4000 kr.



Endnu større er forskellen ved en hastighedsoverskridelse på 20 km/t hvor bøden er på 850 kr, men ved en promille på 2,0 risikerer man en bøde på 1 månedsløn og en frakendelse af kørekortet i 2 år. Hvis blot promillen overstiger 2,01 er straffen 14 dages hæfte og frakendelse af kørekort i 2,5 år.

Forskernes anbefalinger:

De australske forskere giver på baggrund af undersøgelsen en række anbefalinger.

For det første mener de at politiet ved håndhævelsen af hastighedsgrænsen bør ændre brugen af tolerancetærskel. Den bør nedsættes eller fjernes samtidig med at der skal ske en styrkelse af håndhævelsen.

For det andet bør lovgivningen ændres så der skabes bedre overensstemmelse mellem straffens størrelse for spirituskørsel og hastigheds-overtrædelser i forhold til den risiko de medfører.

Endeligt bør der ydes en indsats for et få en større offentlig forståelse af risikoforholdene i forbindelse med hastigheds-overtrædelse som det efterhånden er lykkedes med hensyn til spirituskørsel.

*Sven Allan Jensen ApS
Aalborg*