

Titel:

Hvad blev resultatet af hastigheds- og rødkørselsforsøget i Århus?

v./ cand. scient. Marie Louise Brandt & projektleder, civ. ing. Lárus Ágústsson.

Baggrund og formål:

Alle kan have oplevet at se nogen køre over for rødt.

På landsplan dræbes mere end 20 personer, og ca. 500 kommer til skade hvert år i ulykker med rødkørsel. Disse ulykker vil vi gerne forebygge.

En stor del af de ulykker der sker i trafikken skyldes trafikanter, der kører over for rødt eller kører for stærkt. Med anvendelse af moderne måleudstyr i kombination med automatiske registreringer forventes det, at der kan laves en langt mere effektiv kontrol af trafikanternes overholdelse af færdselsreglerne.

I 1999 besluttede daværende trafikminister at bevillige 15 mio. kr. til at lave et forsøg med automatisk hastigheds- og rødkørselskontrol i Århus.

Det etårige forsøg afsluttedes i marts 2002.

Formålet med forsøget er at dokumentere effekten på antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken gennem sænkning af gennemsnitshastigheden og reduktion af andelen af bilister, der kører over for rødt. Herudover er formålet at vinde erfaringer med teknisk udstyr og sagsbehandling til denne type kontrol.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåder:

Forsøget er etableret i samarbejde mellem Rigspolitiets Færdselsafdeling, Århus Politi, Vejdirektoratet, Århus Kommune og Århus Amt samt Rådet for Større Færdselssikkerhed.

En ulykkesanalyse af 25 kryds i Århus har været grundlaget for udvælgelsen af forsøgskrydsene. I forsøgsperioden har der været opsat et antal fotobokse i 5 lysregulerede kryds langs Århus Ringvej samt i 2 kryds nærmere centrum af Århus.

Kameraer med vådfilm har været benyttet på skift i de 12 fotobokse – populært kaldet ”stærkasser”. Spoler til måling af hastighed og registrering af rødkørsel er nedfræset i vejbanen.

Fremgangsmåde: De køretøjer, som overskrider hastighedsgrænserne eller passerer fodgængerovergangen/stopstregen efter signalskift til rødt i de 7 kryds, bliver ikke standset, men fotograferet, hvorefter bødeforlæg tilsendes ejer/fører. Denne procedure er allerede afprøvet i forsøget med automatisk hastighedskontrol i København og på Fyn.

Det empiriske grundlag:

Den afprøvede teknik har vist sig at have en del mangler, som er forsøgt udbedret undervejs. Det har dog ikke været muligt at opnå tilfredsstillende statistik for antallet af rødkørsler i de udvalgte kryds før og efter forsøgets igangsættelse.

Et antal målinger, foretaget af Århus Kommune samt data fra Århus Amts målestationer på Ringvejen og Vejdirektoratets målestationer i Århus, har været basis for evaluering af hastighedsudviklingen.

Op til forsøgets start iværksattes en kampagne i form af annoncer, foldere, radiospots, presseindlæg etc. Evaluering af kampagnen er gennemført ved 500 telefoninterviews i perioden mandag d. 2. april til torsdag d. 5. april 2001. Kun respondenter, der kører i bil minimum en gang

Tilmelding af indlæg til Trafikdage på Aalborg Universitet

om måneden, og som har bemærket, at der er startet automatisk trafikkontrol i Århus, har indgået i stikprøven.

Der er desuden lavet adfærdsstudier, støttet af videooptagelser på 4 af forsøgskrydsene + 2 kontrolkryds, før og efter forsøgets iværksættelse.

Resultater:

Kampagnen, adfærdsstudierne, udvikling i hastigheder samt politiets erfaringer med teknik og sagsbehandling evalueres hver for sig. En analyse af effekten på ulykker er baseret på foreløbige data.

Evaluering af kampagnerne gav bl.a. følgende resultater: Med hensyn til holdningen til at overholde hastighedsgrænserne i byområder, mener hele 96% af stikprøven, at det er enten vigtigt eller meget vigtigt, 3% mener hverken det er vigtigt eller ikke vigtigt, mens kun 1% mener at det er mindre eller slet ikke vigtigt.

I tråd med ovenstående er der generelt en positiv holdning til automatisk trafikkontrol med kameraer. 90% synes det er en god ide eller meget god ide at kørsel over for rødt lys bliver kontrolleret automatisk med kameraer. Det tilsvarende tal for automatisk kontrol med kamera af bilernes hastighed er 79%.

Foreløbige resultater baseret på hastighedsmålinger, foretaget på to strækninger i nærheden af forsøgskrydsene viser, at gennemsnitshastigheden er faldet fra 1,6 – 3,4 km/t. efter forsøgets start i forhold til oktober 2000. Samtidig er der 5,6 – 12,0% færre overskridelser af hastighedsgrænsen på 70 km/t. 3,0 – 7,7% færre køretøjer overskrider hastighedsgrænsen med mere end 10 km/t. 85%-fraktilen (den hastighed, som 85% af køretøjerne ikke overskrider) er faldet med 1,9 – 4,1 km/t., d.v.s. mere end gennemsnitshastigheden. Med andre ord: De højeste hastigheder er faldet mest. Tallene er afhængige af, hvor tæt på krydset målingen er foretaget, og hvor højt hastighedsniveauet var på forhånd.

Politiets erfaringer, resultater fra adfærdsanalysen samt resultaterne af en miniulykkesanalyse vil fremgå af den samlede evalueringsrapport, som forventes at udkomme medio august 2002.

Forslag til emneplacering:

Pkt. 6: Trafiksikkerhed, trafikteknik og trafikinformatik.

7. marts 2002/MLB