

Differentierede hastighedsgrænser. Forsøgsprojekter i Århus Amt.

Civilingeniør Henning Jensen
Århus Amt, Vej- og Trafikområdet.

Indledning.

Århus Amt, Vej- og Trafikområdet har gennemført et pilotprojekt med lokale hastighedsgrænser i 5 mindre by- og lokalsamfund. Samtidig er Århus Amt, Veje og Trafik, indgået i et samarbejde med 8 mindre kommuner i amtet med henblik på at udarbejde planer for differentierede hastighedsgrænser i kommunerne – herunder gennemførelse af diverse pilotprojekter i hver enkelt kommune.

I det følgende er der primært fokuseret på det førstnævnte projekt.

Formål.

Formålet med at gennemføre et pilotprojekt med lokale hastighedsgrænser i mindre by- og lokalsamfund er at vurdere effekten heraf og dermed vurdere den fremtidige administration af lokale hastighedsgrænser.

Baggrund.

Århus Amt har senest i sin *Trafiksikkerhedsplan for Århus Amt, hoved- og landeveje* fra 1997 beskrevet de initiativer, der skal gennemføres for at sikre opfyldelsen af målet i *Den Færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan* fra 1988.

Ét af initiativerne er at gennemføre hastighedsplanlægning på veje med lav standard. Initiativet omhandler øget brug af differentierede hastighedsgrænser på amtsvejene, hvor der i dag er tilladt at køre 80 km/t. Det drejer sig om strækninger, hvor vejens lave standard eller omgivelserne - f. eks. i form af mindre bysamfund - taler derfor. Det er først og fremmest et spørgsmål om trafiksikkerhed, men hensynet til borgernes tryghed og trivsel er også vigtigt.

Det er fælles for disse vejstrækninger, at det ikke er økonomisk muligt at gennemføre vejtekniske anlægsforanstaltninger.

Pilotprojektet drøftedes på et møde med politimestrene i amtet den 26. august 1996. På flere af de påtænkte lokaliteter havde politiet tidligere afvist at etablere en lavere hastighedsgrænse. Afvisningen var sket med henvisning til Justitsministeriets cirkulære af 5. juli 1985,

§8, stk. 1, der fastslår, at en lavere hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler derfor, dvs. når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller –risiko på den pågældende vejstrækning, og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til til fodgængere og cyklister.

Det aftaltes dog med politimestrene at gennemføre et forsøg i 5 mindre by- og lokalsamfund – ét i hver af amtets politikredse.

Forsøgssteder.

Forsøgsstederne blev drøftet med de forskellige politikredse under sortpletmøderne i 1996. Det har i udvælgelsen været et kriterie, at hastighedsgrænsen før forsøget skulle være 80 km/t. I skemaet nedenunder er vist, hvilke steder forsøget er gennemført, samt relevante oplysninger om forsøgsstederne. Alle forsøgsstederne er mindre bysamfund med blå bytavler. Den lokale hastighedsgrænse under forsøget blev med politiet aftalt til 70 km/t og blev etableret indenfor de blå bytavler.

Nr.	Vej	Lokal-Område	Uheld 1991-95 p/m	Oprindelig hast. grænse km/t	Hast. grænse under forsøg km/t	Ønske Fra Borgere	Politikreds
1	403	Mollerup	5/1	80	70	Nej	Silkeborg
2	527	Røved	0/0	80	70	Ja	Randers
3	529	Sivested	0/2	80	70	Nej	Grenaa
4	634	Sjelle	2/1	80	70	Nej	Århus
5	644	Skårup	1/0	80	70	Ja	Odder

Forsøgsmetode

Der er udført målinger af bilernes hastigheder én gang før og tre gange efter, at den lokale hastighedsgrænse er etableret. Den lokale hastighedsgrænse er etableret i oktober 1997. Der er gennemført før-målinger ca. én måned før den lokale hastighedsgrænse er etableret ved skiltning. Der er gennemført eftermålinger tre gange efter over en periode på 18 måneder for at undersøge både korttids- og langtidseffekten.

Målingerne er udført i en periode på 7 døgn med et Golden-River anlæg, hvor to slanger er udlagt over kørebanen. Alle biler, der passerer slangerne, indgår i målingerne.

Målingerne er alle steder gennemført i den centrale del af området med lokal hastighedsbegrænsning.

Forsøgsresultater.

I skemaet på næste side er vist resultatet af før- og eftermålinger i de fem byer. På baggrund af øvrige hastighedsmålinger foretaget af Århus Amt, Veje og Trafik i forsøgsperioden vurderes det, at der har været et generelt hastighedsfald på vejnettet på ca. 1 km/t i samme periode.

Nr.	Vej	Lokal-Område	Målt hastighed før, km/t	Målt hast. 6 mdr. efter, km/t	Målt hast. 18 mdr. efter, km/t	Faktisk hast. fald 18 mdr. efter, km/t	Fald i antal der kører over 80 km/t, %
1	403	Mollerup	79,6	77,6	73,9	5,7	46
2	527	Røved	75,1	70,9	69,1	6,0	50
3	529	Sivested	77,3	70,6	69,6	7,7	46
4	634	Sjelle	76,2	69,4	68,1	8,1	52
5	644	Skårup	80,2	75,6	74,2	6,0	3

—

—

—

hed i begge retninger i de
uger

orsøgssteder.

søget har vist, at lokale hastighedsgrænser har en god effekt på den kørte hastighed. Der opnås en god nedsættelse af hastigheden, hvilket medfører en forbedret trafiksikkerhed, en uheldsbesparselse samt forbedret tryghed for beboere og andre, der færdes på eller langs vejen. Det skønnes, at forsøgsresultaterne direkte kan overføres til veje med lav standard udenfor lokalsamfund.

Århus Amt, Veje og Trafik, vil foreslå Politiet, at man i fremtiden administrerer lokale hastighedsgrænser under iagttagelse af forsøgets resultater. Århus Amt, Veje og Trafik, vil tillige undersøge muligheden for, at formuleringerne i Justitsministeriets cirkulære af 5. juli 1985 vedr. lavere hastighedsgrænser blødes op.