

Justitsministeriet

Dato: 3. juni 2008

Dok.: DBJ40201

Sagnr.: 2008-154-0133

Udkast til tale til ministeren til brug for besvarelse af spørgsmål V og W af 9. maj 2008 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del) i samråd den 3. juni 2008 kl. 15.00.

Spørgsmål V:

”Ministeren bedes forklare, hvorfor fartkontrollen er blevet reduceret fra 2006-2007 og om ministeren mener, det er tilfredsstillende, at den forringede fartkontrol har ført til, at der køres hurtigere på de danske veje og at flere mennesker dræbes i trafikken.”

Jeg vil gerne starte med at pege på den misforståelse, der efter min opfattelse ligger i spørgsmålet. Det er den opfattelse, der går ud på, at politiets håndtering af fartkontrollen ligefrem er *årsagen* til, at hastigheden stiger på vejene og at flere dræbes i trafikken.

Det er ikke tilfældet. Hvor meget der skal til, for at kontrollen på området kan betegnes som tilstrækkelig effektiv, kan naturligvis diskuteres. Men det står fast, at selv den mest mangelfulde kontrol ikke i sig selv slår folk ihjel.

En medvirkende årsag til det høje antal trafikdræbte er derimod, at en del af befolkningen vælger at se stort på færdselslovens regler, selv om de tjener vores fælles interesse i en så smidig og sikker afvikling af trafikken som muligt.

Det er efter min opfattelse denne respektløse – eller i bedste fald tankeløse – adfærd i trafikken, der udgør det virkelige problem og den virkelige fare for færdselssikkerheden.

Jeg mener, at det er på sin plads at betone det personlige ansvar, vi alle sammen har for at bidrage til en sikker og smidig trafik.

Efter min opfattelse er det, der er behov for – hvis antallet af trafikdræbte skal reduceres markant – en holdningsændring i befolkningen. Vi er nødt til at komme væk fra den holdning, at færdselsreglerne blot er en irriterende hæmsko for den enkeltes mulighed for at komme hurtigst muligt frem i trafikken, og at det derfor er moralsk forsvarligt kun at overholde disse regler, *når* og *hvis* det passer os.

Jeg synes faktisk, at det på høje tid, at folk overholder færdselsreglerne – ikke ud fra en vurdering af risikoen for at blive straffet – men af respekt for andre menneskers liv og førlighed.

Når det er sagt, skal jeg understrege, at regeringen hele tiden har lagt stor vægt på en mærkbar og effektiv håndhævelse af bl.a. hastighedsreglerne, så den præventive effekt sikres, og de trafikanter, der ikke vil høre, kommer til at føle.

Regeringen har gentagne gange taget initiativer til skærpet kontrol og skærpelse af straffene på området. Bøderne er blevet hævet, og der er blevet indført klip i kørekortet.

Nu indgår det også i Justitsministeriets færdselssikkerhedspakke, at der – i første omgang som en forsøgsordning – sættes ind med skærpet kontrol ved hjælp af fastmonterede, ubemandede fotobokse – de såkaldte størekasser – på udvalgte vejstrækninger.

Forsøget forventes igangsat inden udgangen af 2008 og forventes at vare i 12 måneder. Herefter vil forsøget blive evalueret med henblik på en stillingtagen til, om ordningen skal gøres landsdækkende og permanent.

Jeg har stor tiltro til at, de bilister, som i dag ikke af sig selv overholder hastighedsgrænserne, vil overveje deres hastighed ganske nøje, når de med denne ordning bliver

mødt med tydelige skilte, der gør opmærksom på, at der er opsat automatiske kameraer til fartkontrol.

Som jeg også skal komme ind på under besvarelsen af spørgsmål W, vil politiet i øvrigt også i 2008 have fokus på en høj kontrolaktivitet med de traditionelle former for fartkontrol.

Med hensyn til udviklingen i omfanget af udførte hastighedskontroller fra 2006 til 2007, så er det korrekt, at der i forbindelse med politireformen har været et mindre fald i kontrolaktiviteten.

Målt ud fra antallet af *sigtelser* for overtrædelse af hastighedsgrænserne er der (som det også fremgår af mit svar af 6. maj 2008 på spørgsmål nr. 506 fra Folketingets Retsudvalg) tale om et fald fra 11.323 sigtelser i 2006 til 10.585 sigtelser i 2007, svarende til 6,5 pct.

Ser man på antallet af *timer*, som politiet har brugt på at lave hastighedskontrol, så blev der i 2006 brugt 4.310 timer på manuelle hastighedskontroller mod 4.678 timer i 2007, og herudover brugte politiet i 2006 17.730 timer på ATK mod 16.141 timer i 2007. Samlet set blev der brugt 22.040 timer i 2006 og 20.819 timer i 2007 svarende til et fald på 5,5 pct.

Jeg finder ikke, at dette fald er alarmerende, når det tages i betragtning, at 2007 som bekendt var politireformens første år.

Jeg mener heller ikke, at der er belæg for at antage, at dette begrænsede fald i bilisternes opdagelsesrisiko i 2007 i forhold til 2006 i sig selv kan have været af afgørende betydning for de stigende hastigheder på vejene og det store antal dræbte i trafikken i 2007.

De pågældende bilister har jo ikke under kørslen været vidende om dette fald på ca. 6 pct. i kontrolaktiviteten set over hele året.

Dette ændrer naturligvis ikke på, at jeg – som jeg allerede har været inde på, og som jeg skal vende tilbage til i mit svar på spørgsmål W – lægger betydelig vægt på, at håndhævelsen af hastighedsreglerne til stadighed er effektiv, bl.a. gennem en høj kontrolaktivitet fra politiets side, der sikrer, at bilisterne hele tiden oplever, at der er en reel opdagelsesrisiko forbundet med at overtræde reglerne – og en mærkbar sanktion efterfølgende.

Spørgsmål W:

”Ministeren bedes oplyse, hvordan ministeren vil sikre at fartkontrollen i 2008 mindst bringes op på samme niveau som i 2006.”

Som det også er beskrevet i mit svar af 19. december 2007 på spørgsmål nr. 9 fra Folketingets Retsudvalg, så er der som led i politireformen iværksat en større organisatorisk omlægning af færdselsområdet, som betyder, at den politimæssige færdselskontrol kan varetages lokalt af de enkelte politikredse, mens Rigspolitiet varetager den overordnede og tværgående styring på området.

Rigspolitiet har oplyst, at man på den baggrund nøje følger udviklingen i hastighederne på vejene og løbende følger op på de gennemførte kontrolaktiviteter i politikredsene. Der opstilles også specifikke målkrav for en række af kontrolaktiviteterne.

Jeg kan i den forbindelse nævne, at et af styringsredskaberne på området er resultatvurderingssystemet PRES, hvor samtlige politikredse bliver målt på dels antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, dels på om kravene til kontrolaktiviteten opfyldes.

Hvad angår kravene til politiets hastighedskontrol i 2008 i forhold til 2006 kan jeg oplyse, at politiet i 2006 anvendte 4.320 timer på manuelle hastighedskontroller, mens de i 2008 skal anvende 4.874 timer. Desuden anvendte politiet i 2006 17.730 timer på ATK, mens de i 2008 skal anvende 24.204 timer.

Samlet set overstiger målkravene for 2008 vedrørende hastighedskontrol dermed kontrolindsatsen i 2006 med godt 7.000 [7.038] timer svarende til ca. 1/3 [32 pct.].

Og prognosen for opfyldelsen af målkravene må siges at være god. I hvert fald har Rigspolitiet oplyst, at den forholdsvis malmålfyldelse vedrørende den manuelle

hastighedskontrol for perioden 1. januar til 26. maj 2008 ligger på 118 pct.

Med andre ord har Rigspolitiet taget initiativ til at fastsætte målkrav, der overstiger kontrolindsatsen i 2006, og de foreløbige opgørelser viser, at disse målkrav foreløbig er mere end opfyldt.