



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 27. april 2010
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2010-151-0379
Dok.: KSA40081

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 1053 (Alm. del), som Folke-
tingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 6. april 2010.
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Lars Barfoed

/

Freja Sine Thorsboe

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 1053 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del):

”Hvilken målbar effekt mener ministeren, at de fartkammerer, der er blevet gennemført siden november 2001, har haft?”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rådet for Sikker Trafik, som har oplyst følgende:

”Målbar effekt af fartkammerer siden november 2001

Indledningsvis skal det påpeges, at påvisning af en specifik effekt af hastighedskammerer er vanskelig, fordi det er vanskeligt at identificere og isolere kampanneeffekter af andre tiltag, som påvirker bilisternes hastighedsniveau.

Således vurderes det, at skærpede sanktioner og især kontrolindsatser over for hastighedsovertrædelser har en positiv effekt på antallet og størrelsen af hastighedsovertrædelser, ligesom årstiderne, vejr og føre påvirker hastighedsniveauet. Hvide vintre med kulde og sne - som den forgangne - påvirker hastighedsniveauet markant og dermed antallet af de alvorligste ulykker, mens milde frost- og snefrie vintre øger hastighedsniveauet og antallet af alvorlige ulykker.

Desuden vurderes det, at bilernes øgede komfort over tid bidrager til højere gennemsnitshastigheder. Ligeledes vurderes det også, at øget sikkerhedsudstyr i bilerne kan bidrage til højere hastigheder pga. bilisternes tillid til, at sikkerhedsudstyret kan kompensere for risikoen ved et øget hastighedsniveau.

Mål for og effekt af fartkammerer

Overordnet har fartkammerer som mål:

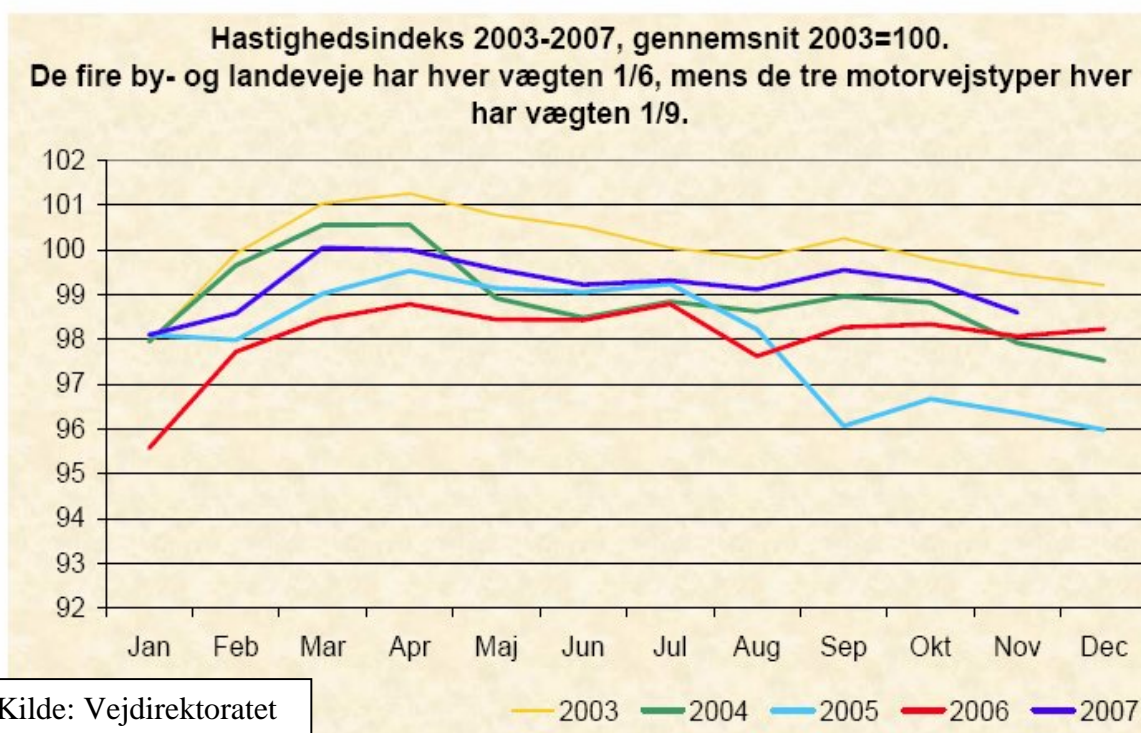
- At påvirke bilisternes viden og øge forståelsen for farten som risikofaktor
- At påvirke bilisternes holdning og adfærd, så gennemsnitshastighederne falder
- At skabe forståelse og accept af anvendelsen af andre og mere effektive tiltag til at reducere antallet og størrelsen af hastighedsovertrædelser. Det gælder især anvendelsen af målrettede hastighedskontroller og brugen af automatiske hastighedskontroller (ATK) og brug af hastighedsdæmpende vejtekniske løsninger.

Effekten af fartkammererne måles på:

1. Påvirkning af gennemsnitshastigheder i byer og på landevej
2. Bilisternes selvrappede kampagnepåvirkning
3. Bilisternes viden og holdning til fartgrænser og hastighedsovertrædelser
4. Bilisternes holdning til politiets hastighedskontroller

1. Påvirkning af gennemsnitshastigheder i byer og på landevej

Vejdirektoratet har siden 2002 gennemført systematiske hastighedsmålinger på forskellige vejtyper. Målingerne viser udviklingstendenser i hastighedsniveauet på det danske vejnet:



Der foreligger ikke sammenlignelige tal fra før 2003, men som det ses, er der generelt tale om, at gennemsnitshastighederne år for år falder fra 2003 frem til september 2006, hvorefter gennemsnitshastighederne stiger. Markante fald, som bryder det generelle mønster, kan iagttages i april 2004 og august 2005 og skal tilskrives indførelsen af generel hastighedsgrænse på 130 km/t på motorveje med skærpet politikontrol og sanktioner. Tilsvarende er faldet i september 2005 resultat af indførelsen af klippekortsordning.

2. Bilisternes selvrappede kampagnepåvirkning

Der er i forbindelse med gennemførelsen af de enkelte kampagner efterfølgende gennemført evalueringer af fartkampagnerne for at belyse kampagnerne kommunikative effekt, herunder i hvilket omfang bilisterne har oplevet, at kampag-

nerne har påvirket deres hastighedsniveau. Generelt tilkendegiver i 2003 ca. 20 % af bilisterne, at de har sænket deres hastighedsniveau som følge af kampagnen. Denne andel er stigende i 2005 til 25 % og til over 30 % 2007-2009.

3. Påvirkning af bilisternes viden og holdning til fartgrænser og hastighedsovertrædelser

Rådet har siden 2004 løbende i repræsentative undersøgelser målt bilisternes opfattelser af hastighedsovertrædelser. Målingerne er ændret undervejs og er derfor ikke direkte sammenlignelige, men i perioden 2004-2006 steg befolkningens vurdering af hastighedsovertrædelsers betydning for antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken fra hhv. 33 til 42 % vedr. hastighedsovertrædelser på 10-20 km/t og fra 67 % til 73 % for hastighedsovertrædelser på mere end 20 km/t.

Målingerne efter 2007 er ikke direkte sammenlignelige, men andelen af bilister, som tillægger hastighedsovertrædelser stor eller meget stor betydning for antallet af dræbte og alvorligt skadede, var stigende fra 2008 til 2009 fra 71 til 74 %.

4. Påvirkning af bilisternes holdning til politiets hastighedskontroller

I forbindelse med etablering af forsøg med Automatisk TrafikKontrol (ATK) og efterfølgende udbredelse til landsplan fra 2001, har Rådet i repræsentative undersøgelser undersøgt befolkningens holdning til politiets brug af ATK.

Befolkningens accept af ATK har generelt været stigende fra oktober 2002, hvor 64 % af befolkningen syntes ”meget godt” eller ”godt” om ATK til november 2009, hvor 84 % af befolkning tilkendegav, at de synes, at ATK er en ”meget god” eller ”god” ide. Det vurderes, at de løbende hastighedskampagner har medvirket til at øge accepten af ATK.

Sammenfattende er det Rådets vurdering, at fartkampagnerne har

- bidraget til at sænke hastighedsniveauet såvel i byer som på landeveje
- skabt en større forståelse af hastighed som et væsentligt trafiksikkerhedsproblem
- fået pressen til i højere grad at omtale og behandle fartulykker på linje med spritulykker
- Skabt en stigende accept af manuel og automatisk hastighedskontrol og sanktioner”

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet endvidere indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, som har henvist til udtalelsen fra

Rådet for Sikker Trafik. Justitsministeriet kan ligeledes henholde sig til udtalelsen fra Rådet for Sikker Trafik.