

UDKAST TIL TALE

til brug for samråd AF (alm. del) i Folketingets Trafikudvalg
mandag den 30. august 2010 kl. 13.30

Samrådsspørgsmål AF:

”På baggrund af artiklerne ”Forsinket trafikforsøg koster liv”, ”Så få dog sat de stærekasser op” og ”Stor effekt i udlandet” i Jyllands-Posten den 12. juli 2010 bedes ministeren oplyse, hvornår den bebudede evaluering af stærekasseforsøget offentliggøres, om forsøget overhovedet var nødvendigt, når der foreligger en masse dokumentation fra udlandet om stærekassernes positive virkning for trafiksikkerheden og hvorfor stærekasserne i lyset af dokumentationen fra udlandet ikke fik lov at fortsætte efter forsøgsperioden. Desuden bedes ministeren oplyse, om han er indstillet på, at der fremadrettet skal anvendes ny hastighedskontrolteknologi, hvor man afstandskontrollerer farten, således som man er begyndt på i udlandet.”

1. Trafikudvalget har bedt mig om at komme her i dag og besvare en række spørgsmål, der knytter sig til forsøget med opsætning af ubemandede ATK-standere – det såkaldte ”stærekasseforsøg”.

Det gør jeg naturligvis gerne, men inden jeg går i gang med at besvare de enkelte spørgsmål, som udvalget har stillet, vil jeg starte med kort at beskrive sagsforløbet omkring hele forsøget med ATK-standerne.

2. I Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan fra maj 2007 anbefalede kommissionen, at der blev etableret forsøgsstrækninger med ubemandet ATK på motor- og landeveje for at undersøge effekten på gennemsnitsfart og ulykker.

Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling blev fulgt op i regeringsgrundlaget fra november 2007 "Mulighedernes Samfund", hvor regeringen bebudede at tage initiativ til, at der opsættes ubemandet ATK på udvalgte vejstrækninger med for høj hastighed og mange uheld.

På den baggrund anmodede Justitsministeriet Rigspolitiet om at udarbejde et oplæg til et forsøg med opsætning af ATK-standere. Rigspolitiet fremlagde i slutningen af maj 2008 et oplæg til en 12-måneders forsøgsordning, som blev godkendt af den daværende justitsminister, Lene Espersen, med opsætning af ATK-standere 10 forskellige steder på Sjælland i både landområder og byområder.

I løbet af efteråret 2008 gennemførte Rigspolitiet den nødvendige klargøring af målestederne og etablerede de 10 målestationer. Forsøget blev herefter påbegyndt medio januar 2009.

I marts 2009 anmodede Justitsministeriet så DTU Transport om at iværksætte et større trafiksikkerhedsprojekt bestående af to integrerede dele. For det første: en bred evaluering af stærekasseforsøget. Og for det andet: udvikling af et generelt evaluerings- og konsekvensberegningssværktøj, som kan anvendes i arbejdet med fremtidige tiltag på trafiksikkerhedsområdet.

Stærekasseforsøget blev afsluttet medio januar 2010, og allerede den 5. februar 2010 blev det første møde afholdt i den følgegruppe, som er nedsat i forbindelse med DTU Transports evalueringsprojekt. Følgegruppen består af repræsentanter fra DTU

Transport, Rigspolitiet, Transportministeriet, Vejdirektoratet og Justitsministeriet.

Jeg kan i øvrigt henvise til mine besvarelser af 26. juli i år af spørgsmål nr. 1417-1420 fra Folketingets Trafikudvalg, hvori der også er redegjort for gennemførelsen af stærekasseforsøget.

3. Trafikudvalget har bedt mig om at oplyse, hvornår evalueringen forventes offentliggjort, og der kan jeg jo glæde udvalget med, at vi ikke skal vente så længe. Jeg forventer nemlig at modtage evalueringsrapporten vedrørende stærekasseforsøget fra DTU Transport den 1. september, det vil sige nu på onsdag. Rapporten vil samtidig blive offentliggjort både på Justitsministeriets hjemmeside og på DTU Transports hjemmeside. Herudover vil der komme en trykt version af rapporten, som forventes at foreligge ca. en uge efter offentliggørelsen.

Jeg vil naturligvis sørge for, at rapporten bliver oversendt til Trafikudvalget.

4. Herudover har Trafikudvalget spurgt, om det overhovedet har været nødvendigt at gennemføre et dansk forsøg med stærekasser, når der allerede foreligger en del erfaringer fra udlandet på området.

Selv om jeg jo ikke kender evalueringens endelige resultater og anbefalinger endnu, eller i hvilket omfang de svarer til erfaringerne fra udlandet, så mener jeg bestemt, at det har været nød-

vendigt og fornuftigt at gennemføre et dansk forsøg, hvilket Færdselssikkerhedskommissionen jo også anbefalede.

Det hænger navnlig sammen med, at opsætning af ATK-standere over hele landet vil indebære en meget betydelig økonomisk investering. Derfor finder jeg det vigtigt, at vi sikrer os, at en kommende beslutning om at indføre en permanent, landsdækkende ordning med ATK-standere baserer sig på et så fyldestgørende grundlag som muligt.

Det gælder både med hensyn til valg af teknologiske løsninger og spørgsmålet om, hvordan ATK-standerne virker i forhold til indretningen af de danske veje og danskernes trafikultur.

I den forbindelse vil jeg gerne understrege, at man jo ikke altid kan overføre udenlandske erfaringer direkte på danske forhold. En række faktorer kan her spille ind – f.eks. forskelle på landenes trafik kulturer, vejenes indretning og færdselsregler. Dermed ikke være sagt, at det ikke er værd at skele til de udenlandske erfaringer. Og DTU Transports evalueringsrapport vil da også indeholde en gennemgang af de erfaringer, man har gjort sig i udlandet.

Men det er altså vigtigt også at gøre sig egne erfaringer baseret på de danske forhold, hvis man skal kunne træffe en saglig beslutning om anvendelse af permanente størekasser her i landet.

I den forbindelse er det også værd at nævne, at Rigspolitiet igennem forsøget har høstet vigtige praktiske erfaringer vedrørende placering og anvendelse af ATK-standere. Erfaringer som det jo

ikke ville være muligt at opnå i samme grad ved blot at studere de udenlandske undersøgelser.

Politiets erfaringer indgår i evalueringen og vil naturligvis også indgå i den videre beslutningsproces omkring udformningen af en eventuel permanent ordning med stærekasser.

Det er derfor min opfattelse, at når resultatet af evalueringen af det danske forsøg foreligger om ganske kort tid, vil vi have et langt bedre og mere sagligt grundlag for at træffe en beslutning om, hvordan en permanent ordning med ATK-standere eventuelt bør udformes, end vi ville have haft, hvis vi alene baserede os på udenlandske erfaringer.

5. Så er der rejst spørgsmål om, hvorfor stærekasseforsøget ikke har fået lov til at fortsætte efter forsøgsperiodens udløb i januar 2010.

Jeg forstår for så vidt godt, at det kan være en besnærende tanke at få, at man bare skulle have ladet stærekasserne stå.

I den forbindelse bliver jeg bare nødt til at understrege – som jeg også har anført i mine svar til Folketingets Trafikudvalg fra den 26. juli i år – at det hele tiden har været en klar forudsætning for forsøget, at det ville være tidsbegrænset til 12 måneder.

For regeringen har det været vigtigt at tilvejebringe et ordentligt og sagligt beslutningsgrundlag fremadrettet. Og det har derfor også været naturligt for os, at vi iværksatte et tidsbegrænset for-

søg, som bliver underkastet en ordentlig evaluering, før vi træffer beslutning om en mere permanent anvendelse af stærekasser.

Dette skal for det første ses i lyset af, at en beslutning om permanent at opstille stærekasser som nævnt vil have store økonomiske implikationer. Og for regeringen er det altså afgørende, at vi får brugt ressourcerne de rigtige steder. Jeg vil i den forbindelse gerne understrege, at de økonomiske investeringer ikke kun handler om engangsudgifter til opsætning af stærekasser, men nok så meget om den løbende administration forbundet hermed.

For det andet – og mindst lige så vigtigt – skal det ses i lyset af, at der her hjemme jo igennem længere tid har været en politisk debat om, i hvilket omfang man overhovedet ønsker brug af automatisk trafikkontrol. Derfor finder jeg det rigtigst, at resultaterne fra forsøget også underkastes en politisk debat, inden vi træffer beslutning om at fortsætte og udbrede brugen af stærekasser.

Jeg har kunnet konstatere, at debatten allerede har været i fuld gang hen over sommeren, og det glæder mig i den forbindelse, at der fra flere sider er udtrykt en meget positiv holdning til brug af stærekasser.

6. Endelig er der spurgt til, om jeg er indstillet på at anvende nye teknologier til hastighedskontrol.

Så vidt jeg har forstået spørgsmålet, sigtes der særligt til den form for hastighedskontrol, som også kaldes stræknings-ATK, og som kort er omtalt i én af de artikler, der er nævnt i samråds-

spørgsmålet. Stræknings-ATK er et relativt nyt system, der via brug af flere kameraer gør det muligt at måle en bils gennemsnitshastighed over en længere strækning på eksempelvis flere kilometer.

Det er altså et andet system, end de ATK-standere, som er benyttet i vores forsøg, og som også kaldes ”punkt-ATK”, fordi bilens hastighed måles på ét givent punkt.

Jeg er som udgangspunkt positivt indstillet over for alle former for ATK-teknologier, hvis de på en hensigtsmæssig og effektiv måde kan bidrage til at sænke hastigheden på uheldsstrækninger, hvor der køres for stærkt, og dermed medvirke til at højne færdselssikkerheden.

Hvorvidt der bør indføres stræknings-ATK som en del af en permanent ordning, er det imidlertid endnu alt for tidligt at sige noget om. Det må i første omgang bero på anbefalinger fra de relevante fagfolk og på DTU Transports evalueringsrapport, som jeg har forstået også vil komme ind på de – om end relativt sparsomme – udenlandske erfaringer, der i dag foreligger med stræknings-ATK.

7. Sammenfattende kan jeg altså oplyse, at jeg regner med at modtage DTU Transports evalueringsrapport om stærekasser nu på onsdag.

Med evalueringsrapporten forventer jeg, at vi vil have et godt grundlag for de videre drøftelser om, hvorvidt – og i givet fald

hvordan – der skal etableres en landsdækkende, permanent ordning med stationær ATK. Drøftelser som naturligvis også vil være baseret på input fra de relevante fagfolk i Rigspolitiet og Vejdirektoratet.

Jeg vil dog allerede nu gerne understrege, at jeg overordnet er meget positiv over for at indføre stationær ATK-kontrol her i landet.

Tak.