



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 5. oktober 2010
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2010-151-0422
Dok.: KSA40169

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 1641 (Alm. del), som Folketingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 3. september 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. 1641 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del):

”Ministeren bedes gøre rede for, hvilke af de tiltag, der omtales i Ingeniørens artikel ”Politikerne må æde deres ord om færre end 200 trafikdræbte” den 1. september 2010, som tænkes iværksat snarest for at nedbringe antallet af trafikdræbte.”

Svar:

Artiklen, som omtales i spørgsmålet, indeholder følgende opregning af mulige tiltag med henblik på nedbringelse af antallet af trafikdræbte:

”Mod for høj hastighed:

- Bilernes hastighed kan styres ved hjælp af et digitalt hastighedskort, og udstyr i bilerne, der enten advarer trafikanten, når hastighedsgrænsen overskrides eller som gør det vanskeligt for trafikanten at overskride hastighedsgrænsen.
- Vi kan udvide brugen af ATK (automatisk trafikkontrol som f.eks. stærkasser etc.) til at dække vejnettet i samme omfang som i Norge og Sverige.
- Man kan skærpe straffene for overtrædelse af hastighedsgrænserne.
- Man kan ændre tolerancegrænserne ved kontrol af hastighederne, så mindre hastighedsovertrædelser også bliver straffet.

Mod spritkørsel:

- Montering af alkolås i alle biler.
- Inddragelse af spritbilisternes køretøjer.
- Indførelse af elektronisk kørekort til alle, så spritdømte ikke kan køre bil.

Mod uopmærksomhed:

- Sporassistent i alle biler, som advarer trafikanten, når vognbanen forlades.
- Afstandssensor i alle biler, som advarer trafikanterne, når de kommer for tæt på forankørende.
- Rumleriller på vejene, der sender signal til trafikanter der overskrider midterlinjen.
- Kraftigere kampagner og oplysninger om konsekvenserne af manglende opmærksomhed.

Mod manglende selebrug:

- Selealarmer i alle biler.
- Lås så bilerne ikke kan køre, hvis selerne ikke er spændt.”

En række af de foreslåede tiltag vedrører køretøjers udstyr og vejes indretning mv. Disse spørgsmål hører under Transportministeriet, hvorfor Justitsministeriet til brug for besvarelsen af spørgsmålet har indhentet en udtalelse fra Transportministeriet, som har oplyst følgende:

”Transportministeriet har haft spørgsmålene til høring hos Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen, der oplyser følgende:

Generelt om krav til biler

Krav til bilers indretning og udstyr er totalharmoniserede i EU, så nye krav kan kun indføres i Danmark, hvis de indføres i hele EU.

Indtil det sker, har vi i Danmark mulighed for at fremskynde udbredelsen af ny teknologi via afgiftslempelser, således som det fx er sket med stor succes for antiudskridningssystem (ESC), eller via kampagner.

Mod for høj hastighed

Der arbejdes med intelligent fartilpasning (ISA) både i industrien og i forskningsinstitutionerne.

Grundlæggende arbejdes der med to teknologier inden for ISA – nemlig GPS-baserede systemer som afhænger af et digitalt hastighedskort, og skiltegenkendelsessystemer der aflæser de vejskilte som køretøjet passerer. Begge teknologier har deres fordele og ulemper.

Mange navigationssystemer har i dag lignende hastighedsinformierende systemer baseret på digitale hastighedskort. Bilproducenterne arbejder primært med skiltegenkendelsesteknologien.

Yderligere kan Vejdirektoratet vedrørende tiltag mod for høj hastighed oplyse, at Færdselssikkerhedskommissionens forslag om etablering af et digitalt hastighedskort var en af grundene til, at der i henhold til aftalen om en Grøn Transportpolitik blev bevilget penge til ”Forprojekt for Digitalt Vejnet”. Forprojektet gennemføres i årene 2009 - 2011 og omfatter flere demonstrationsprojekter på vej- og stinettet i 7 kommuner langs Ringmotorvejen. Et af demonstrationsprojekterne er afprøvning af funktionerne i et digitalt hastighedskort, med visning af aktuelle hastighedsgrænser på en mobiltelefon.

Dette demonstrationsprojekt gennemføres i 1. kvartal 2011.

Mod spritkørsel

Der er teknologisk ingen hindring for at kræve elektroniske kørekort og samtidig kræve, at nye køretøjer kun kan startes med et gyldigt kørekort. Indførelse af et sådan elektronisk kørekort-system kræver – ligesom indførelse af alkoholås i alle biler – vedtagelse i EU.

Mod uopmærksomhed

Der er nu EU-krav om, at alle nye typer lastbiler fra november 2012, og alle nye lastbiler generelt fra november 2014, skal være udstyret med både vognbaneskift-alarm og automatisk nødbremsesystem.

I forbindelse med EU-kravet for lastbiler har det været vurderet, om der skulle stilles lignende krav til personbiler. Resultatet af denne analyse var, at krav om disse systemer var bedst for lastbiler.

Mod manglende selebrug

Danmark her ved flere lejligheder i EU stillet forslag om krav i alle nye køretøjer til selealarmer – både for fører og passagerer. Det har ikke været muligt at samle flertal herfor. Der er indført afgiftslempelse for selealarmer.

Krav om, at køretøjet først kan starte, når selen er spændt kræver vedtagelse i EU.

Rumleriller

Rumleriller er et vigtigt middel til bekæmpelse af trafikulykker på især 2-sporede strækninger i det åbne land, og med aftalen om en Grøn Transportpolitik er åbnet mulighed for etablering af rumleriller på statsvejnettet i betydeligt omfang. Vejdirektoratet har som led i udmøntningen af trafiksikkerhedspuljen i efteråret 2009 etableret rumleriller på ca. 140 km statsvej i det åbne land. Også i den fremtidige udmøntning af trafiksikkerhedspuljen vil der være fokus på etablering af rumleriller på statsvejene.”

Justitsministeriet har endvidere indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet vedrørende det foreslåede tiltag om ændring af tolerancegrænserne i forbindelse med hastighedskontrol. Rigspolitiet har oplyst følgende:

”Politiet anvender forskellige former for tekniske hjælpemidler i forbindelse med kontrol af hastighedsovertrædelser, f.eks. radar- og laserudstyr. Anvendelse af apparaturet indebærer en vis (mindre) måleusikkerhed, som der tages højde for i form af en såkaldt måletolerance, der for teknisk hastighedskontroludstyr (radar, laser) er 3 km/t indtil hastigheder på 99 km/t og 3 % på hastigheder fra 100 km/t. For hastighedskontrol udført ved automatisk trafikkontrol blev der endvidere ved ordningens start i 1999 efter drøftelse i en særlig styregruppe for indførelse af landsdækkende ATK (bestående af repræsentanter for Trafikministeriet, Rigsadvokaten, Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen, Danmarks Transportforskning, Politimesterforeningen, Politiforbundet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Københavns og Århus politikredse samt Rigspolitiet) besluttet, at der skulle være en tolerance-

grænse på 10 % af den gældende hastighedsbegrænsning til-
lagt den måletekniske tolerance.

Hertil kommer, at politiet kan udvise ”konduite” ved mindre
overtrædelser af hastighedsgrænserne, når der foretages ma-
nuel kontrol, således at der ikke optages rapport herom, men
f.eks. sker en mundtlig påtale.”

For så vidt angår de foreslåede tiltag mod for høj hastighed kan Justits-
ministeriet endvidere oplyse, at DTU Transport for nylig har offentlig-
gjort en evalueringsrapport om det 1-årige forsøg med anvendelse af sta-
tionær ATK (”stærekasser”), som blev iværksat i januar 2009. I forlæn-
gelse af evalueringsrapporten har Justitsministeriet bedt Rigspolitiet om i
samarbejde med Vejdirektoratet at udarbejde et konkret oplæg til, hvor-
dan indførelse på landsplan af en permanent ordning med stationær ATK
kan ske. Rigspolitiets oplæg forventes at foreligge i løbet af efteråret.

Det bemærkes i øvrigt, at Justitsministeriet i øjeblikket er i gang med at
overveje, om – og i givet fald i hvilket omfang – der er grundlag for at
forhøje bøderne på færdselsområdet, herunder om bøderne for overtræ-
delse af hastighedsgrænserne bør skærpes.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at der med lov nr. 716 af 25. juni 2010
om ændring af færdselsloven og straffeloven allerede er sket en skærpel-
se af sanktionerne for bl.a. overtrædelse af hastighedsgrænserne. Med
virkning fra 1. oktober 2010 vil kørsel med 200 km i timen eller derover
således medføre ubetinget frakendelse af førerretten. Det samme vil gæl-
de ved overskridelse af hastighedsgrænserne med mere end 100 pct., hvis
hastigheden samtidig har været på mere end 100 km i timen.

Ved den nævnte lovændring er der endvidere – som tiltag både i relation
til hastighedsovertrædelser og spiritus- og narkokørsel – indført øget ad-
gang til konfiskation af køretøjer. Med virkning fra den 1. oktober 2010
vil der f.eks. skulle ske obligatorisk konfiskation af køretøjet allerede an-
den gang føreren inden for en periode på tre år gør sig skyldig i spiritus-
kørsel med en promille over 1,20, hvis den anden kørsel er sket i fraken-
delsestiden.

For så vidt angår det foreslåede tiltag om kampagner mv. vedrørende
uopmærksomhed i trafikken henvises til den samtidige besvarelse af
spørgsmål nr. 1642 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del).