



JUSTITSMINISTERIET

Dato:
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Asger Weber
Sagsnr.: 2013-0035-0175
Dok.: 785055

UDKAST TIL TALE

til brug for besvarelsen af samrådsspørgsmål BA-BB
fra Folketingets Retsudvalg den 20. juni 2013

Samrådsspørgsmål BA:

”Hvordan forholder ministeren sig til, at BT den 17. maj 2013 via en aktindsigt bringer historien om, at Finansministeriet tilsyneladende agerer eksperter på et område, der hører under Justitsministeriet? Er det normal procedure i forhold til trafiksikkerhedsmæssige spørgsmål, at man lader sig diktere af finansielle ønsker fra Finansministeriet?”

Samrådsspørgsmål BB:

”Er det ministerens holdning, at når man fra Finansministeriets side har ageret primus motor i forhold til at øge antallet af fotovogne med 50 pct. fra 50 til 75, så får man tilsvarende 50 pct. bedre trafiksikkerhed?”

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Leif Mikkelsen (LA).

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

[Indledning]

1. De to samrådsspørgsmål drejer sig begge om regeringens beslutning om at øge politiets automatiske trafikkontrol – ATK – og jeg vil derfor tillade mig at besvare spørgsmålene samlet.

Det er jo ikke så længe siden, jeg sad her i udvalget og redegjorde for samme emne. Dengang den 25. april var det på baggrund af spørgsmål fra Venstre, og nu har Liberal Alliance så meldt sig på banen.

Nu havde hr. Leif Mikkelsen vist ikke mulighed for at deltage i samrådet i april og hørte derfor ikke mine svar dengang.

Og selv om spørgelysten nok mest af alt bunder i en politisk uenighed i regeringens valg af ATK-vogne frem for stærekasser, skal jeg meget gerne gentage for hr. Leif Mikkelsen, hvorfor regeringen valgte netop dette virkemiddel i indsatsen på færdselsområdet.

[Formålet med udvidelsen]

2. Jeg vil starte med at slå fast med syvtommersøm, at formålet med udvidelsen af ATK er at styrke færdselssikkerheden.

Og her kan jeg bl.a. henvise til, at det fremgår af den nye handlingsplan fra Færdselssikkerhedskommissionen, at i 40 pct. af dødsulykkerne i 2010-2011 har for høj hastighed medvirket til ulykkens opståen.

En målrettet og fokuseret politikontrol med tilhørende sanktioner er efter min opfattelse et effektivt middel til at nedbringe hastigheden i trafikken. Så i forhold til samrådsspørgsmål BB kan jeg kort svare, at en øget kontrol alt andet lige vil få fartsynderne til at slippe speederen.

Man kan selvfølgelig ikke sige, at 50 % mere ATK giver lige præcis 50 % færre fartsynderne – og dermed 50 % bedre trafiksikkerhed – men at det har en effekt med flere ATK-vogne, er jeg helt overbevist om!

[Beslutningsgrundlaget]

3. Så er der også stillet et samrådspørgsmål BA, hvor man jo kan få det indtryk, at spørgeren mener, at der har været falske lodder med i vægtskålen, da vi traf beslutning om øget ATK.

Men jeg må bare sige, at beslutningen om at øge antallet af ATK-biler frem for at indføre størekasser bygger på en grundig analyse og en politifaglig vurdering fra Rigspolitiet. Den viser, at en ordning med størekasser ville være et meget komplekst, risikofyldt og dyrt projekt, som ville tage flere år at gennemføre.

Rigspolitiet har derfor peget på, at det ville være en hurtigere, billigere og mere fleksibel løsning at udvide den eksisterende ordning med automatisk trafikkontrol, som politiet i forvejen har gode erfaringer med.

4. At vi i den forbindelse har set på forskellige mulige grader af udvidelser, er der intet mystisk i. Det er jo helt normalt, når nye regeringsinitiativer er under udarbejdelse. Ligesom det er helt naturligt at inddrage Finansministeriet i tiltag, der har udgifter for staten.

Det ville vist snarere have været en sag for Folketinget, hvis vi ikke havde inddraget Finansministeriet og sikret økonomien i projektet.

Der er således selvfølgelig ikke tale om, at man – som det hedder i samrådspørgsmål BA – ”lader sig diktere af finansielle ønsker fra Finansministeriet” i forhold til trafiksikkerhedsmæssige spørgsmål.

[Ny fartkontrolstrategi]

5. Som andre politi-indsatser bør også færdselsindsatsen efter min opfattelse bygge på et strategisk og analysebaseret grundlag, hvor ressourcerne anvendes på den måde, der giver størst effekt.

Vi bør overlade denne politifaglige vurdering til dem, der har de bedste forudsætninger for at foretage en sådan vurdering. Og her har vi politiet som eksperterne.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Rigspolitiet lige nu – i tæt samarbejde med politikredsene – er ved at færdiggøre en samlet strategi for de overordnede principper og mål for politikredsenes indsats. Herefter tilrettelægger politikredsene den lokale indsats på baggrund af lokalkendskab, egne analyser og risikovurderinger i kredsene.

6. Rigspolitiets nye strategi vil hvile på følgende hovedprincipper:

- Hastighedskontrol anvendes på strækninger, hvor den færdselssikkerhedsmæssige, tryghedsskabende og adfærdsregulerende effekt er størst. F.eks. ved ulykkesbelastede strækninger, vejarbejde, skoleveje, gennemfartsveje gennem mindre byer mv.
- Vejstrækninger udvælges og kontrolindsatsen tilrettelægges på grundlag af bl.a. analyser fra Vejdirektoratet og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, politikredsenes lokalkendskab, egne analyser og trusselsvurderinger.
- Hastighedskontrollen skal samtidig medvirke til at sikre trafikanternes almindelige respekt for hastighedsgrænserne. Både generelle og lokale hastighedsgrænser er fastsat ud fra en vurdering af, hvilken hastighed der er forsvarlig på den bestemte vejstrækning.
- Hastighedskontrollen kan både være meget synlig og offentliggjort inden indsatsens start, f.eks. ved skiltning, i medierne, herunder de sociale medier, og/eller som led i eller opfølgning på en kampagne.
- Hastighedskontrollen kan også være mindre synlig.

- Rigspolitiet fortsætter sit tætte og konstruktive samarbejde med bl.a. Vejdirektoratet om den generelle tilrettelæggelse af hastighedskontrollerne. Og politikredsene fortsætter drøftelserne med de lokale vejmyndigheder om behovet for konkrete kontroller.
- Politiet vil i den forbindelse have særligt fokus på kontrolindsatsen i forbindelse med f.eks. vejarbejde.
- Rigspolitiet sikrer løbende, at politiets kontrolindsats koordineres med kampagneindsatser fra f.eks. Rådet for Sikker Trafik.

Planen er ifølge Rigspolitiet, at den nye fartkontrolstrategi lokalt vil være på plads i 2. halvår af 2013, således at strategien ligger klar, når udrulningen af de mange nye ATK-vogne finder sted.

[Skiltning]

7. Debatten har jo bl.a. drejet sig om skiltning eller ikke-skiltning. Og dermed, om de flere ATK-vogne vil virke præventivt eller ej.

Hertil må jeg sige, at det for mig ikke er et enten eller.

Målet med politiets hastighedskontroller er som sagt, at trafikanterne bliver bedre til at overholde hastighedsgrænserne.

Og politiet skal have mulighed for at afgøre, i hvilket omfang dette mål bedst kan opnås gennem synlighed. Synligheden kan f.eks. bestå i skiltning på vejstrækninger med ATK, eller det kan være via oplysning i medierne og herunder de sociale medier.

Når politiet går ud i offentligheden og annoncerer en fartkontrol på bestemte strækninger, kan dette i sig selv få hastigheden ned.

Synligheden kan også være med til at give borgerne vished om, at politiet ikke er til for at genere borgerne med ”tåbelige bøder”.

8. Omvendt kan der vel ikke være uenighed om, at trafikanterne skal vide, at hastighedsgrænserne skal holdes uanset tid og sted, og at der altid vil være en risiko for at blive taget i en fartkontrol.

Derfor er det nødvendigt for politiet også at foretage ikke-synlige eller uanmeldte fartkontroller.

9. Samlet set skaber en god balance mellem synlighed og ikke-synlighed for mig at se de bedste rammer for en effektiv indsats for at få farten ned på vejene.

Det afgørende er at få farten ned, og at vi får færre ulykker, der medfører store personlige og samfundsøkonomiske omkostninger.

Det er det – og kun det – der er formålet med indsatsen. Og det er ikke en særlig prioritet for regeringen at lave et system, hvor bilister, der ønsker at køre for stærkt, kan planlægge deres hastighedsovertrædelser efter skiltning eller opdateringer på en hjemmeside.

[Øvrige tiltag]

10. I debatten er det vigtigt at holde sig for øje, at brugen af ATK jo ikke er politiets eneste indsats på færdselsområdet.

Anvendelsen af vognene suppleres af en række andre former for kontrol, herunder større færdselskontroller, hvor man udover fart også kontrollerer for andre overtrædelser af færdselsreglerne.

Som vi tilkendegav ved lanceringen af trafiksikkerhedspakken i august 2012, er den øgede fartkontrol blot ét blandt flere nye tiltag i regeringens bestræbelser på generelt at forbedre færdselssikkerheden.

11. Udover de tiltag, der nu er besluttet, er det også vigtigt at fremhæve, at der samtidig er blevet igangsat et arbejde med henblik på at udarbej-

de en mere langsigtet strategi for brugen af ATK, herunder afdække perspektiverne ved en højere grad af skiltning og ved på sigt også at anvende mere ubemandet teknologi. Det kunne f.eks. være mobile trailere.

Der vil i den forbindelse også blive set på kriterierne for, hvor ATK anvendes bedst til gavn for færdselssikkerheden.

[Afslutning]

12. Jeg vil gerne slutte af med endnu engang at fremhæve, at den massive forøgelse af ATK-indsatsen ikke er det eneste tiltag, og at vi nu ikke blot stiller os tilfredse med, hvad vi allerede har gjort.

Det er derimod ét af flere skridt, der understreger, at denne regering tager opgaven med høj færdselssikkerhed meget alvorligt.

Jeg forstår, at Venstre og Liberal Alliance er politisk uenige i regeringens beslutning om at vælge ATK frem for stærekasser. Fair nok!

Men jeg går samtidig ud fra, at vi alle ønsker at skabe bedre sikkerhed i trafikken. Og jeg må sige, at det er svært for mig at se, hvordan Liberal Alliance og Venstres tanker om at udlicitere fartkontrollen til private passer ind i den ligning.

Vi må fastholde, at det er politiet, som er og bliver eksperterne i at varetage – og håndhæve – kontrollen ude på vejene. På den måde kan vi sikre den højest mulige færdselssikkerhed uden samtidig at gå på kompromis med borgernes retssikkerhed.

Og jeg mener bestemt, at vi opnår bedre trafiksikkerhed med de tiltag, som jeg netop har redegjort for.

TAK