



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 15. november 2013
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Christina Thode Hansen
Sagsnr.: 2013-0030-1531
Dok.: 819906

Hermed sendes endelig besvarelse af spørgsmål nr. 938 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 24. juli 2013. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Morten Bødskov

/

Niels Henrik Larsen

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 938 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

”På baggrund af ministerens udtalelser torsdag d. 20. juni 2013 under et samråd i Retsudvalget om brugen af fotovogne til fartkontrol, hvor ministeren udtalte, at der er igangsat et arbejde med at vurdere også den fremtidige indsats på området for fartkontrol, herunder politiets brug af fotovogne og brugen af ubemandede, evt. mobile, såkaldte ”stærekasser”, bedes ministeren oplyse status og evt. tidsplan for den omtalte vurdering. Det ønskes desuden oplyst, hvorvidt visse kommuners planer om at erstatte eller supplere fartbegrænsende foranstaltninger (så som bump eller andre chikaner), vil indgå i den omtalte vurdering af fartkontrolindsatsen.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”1. Rigspolitiet er i øjeblikket i færd med at udarbejde en ny hastighedskontrollstrategi. Strategien udarbejdes i samarbejde med politikredsene og opstiller bl.a. overordnede principper for, hvordan de strækninger, hvor der foretages hastighedskontrol, skal udpeges.

Strategien forventes færdiggjort inden for kort tid og udmeldt inden årets udgang, således at den kan danne grundlag for politiets hastighedskontroller fra og med 2014.

Hovedprincipperne i strategien er følgende:

- Hastighedskontrol anvendes på strækninger, hvor den færdselssikkerhedsmæssige, tryghedsskabende og adfærdsregulerende effekt er størst. Dette er f.eks. tilfældet ved ulykkesbelastede strækninger, vejarbejde, skoleveje, gennemfartsveje gennem mindre byer mv.
- Udvælgelsen af vejstrækninger og tilrettelæggelsen af kontrolindsatsen sker på grundlag af bl.a. analyser fra Vejdirektoratet og Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU), politikredsens lokalkendskab, egne analyser og trusselvurderinger.
- 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 medier-

ne, herunder de sociale medier, og/eller som led i eller opfølgning på en kampagne. Hastighedskontrollen kan også være mindre synlig. Som udgangspunkt vil det være den enkelte politikreds, som træffer beslutning herom.

- Rigspolitiet fortsætter sit tætte og konstruktive samarbejde med bl.a. Vejdirektoratet om den generelle tilrettelæggelse af politiets hastighedskontrol, ligesom politikredsene fortsætter deres drøftelser med de lokale vejmyndigheder mv. om behovet for konkrete hastighedskontroller.
- Politikredsene vil i den forbindelse have særligt fokus på kontrolindsatsen i forbindelse med f.eks. vejarbejde.
- Politiet anvender den målemetode, som politioperativt er mest hensigtsmæssig på den pågældende vejstrækning.
- Rigspolitiet sikrer løbende, at politiets kontrolindsats koordineres med kampagneindsatser fra f.eks. Rådet for Sikker Trafik.

Som det fremgår, vil den lokale tilrettelæggelse af hastighedskontrollerne ske på baggrund af analyser. Både centralt i Rigspolitiet og i de enkelte politikredse vil der blive arbejdet målrettet med at etablere et analysebaseret grundlag for indsatsen, således at politiets kontrolarbejde fokuseres mod de vejstrækninger og de områder, hvor færdselssikkerhedseffekten er størst.

I analyserne vil bl.a. kunne indgå faktiske gennemsnitshastigheder på de enkelte vejstrækninger og ulykkesmønstre, ligesom der ved tilrettelæggelsen af politiets hastighedskontroller vil blive lagt vægt på initiativer taget af de lokale vejmyndigheder.

Rigspolitiet vil fortsætte sit tætte og konstruktive samarbejde med bl.a. Vejdirektoratet om den generelle tilrettelæggelse af politiets hastighedskontrol, ligesom politikredsene fortsætter deres drøftelser med de lokale vejmyndigheder mv. om behovet for konkrete hastighedskontroller mv. Politikredsene drøfter herudover løbende med kommunerne dels behovet for hastighedsdæmpende foranstaltninger (f. eks. bump og chikaner), dels de hastighedsgrænser, der bør gælde for konkrete vejstrækninger.

Hastighedskontrollerne vil blive gennemført ved brug af den målemetode, som er mest hensigtsmæssig på den pågældende vejstrækning. Det kan f.eks. være laser eller et ATK-køretøj.

2. Med afsæt i den ovennævnte hastighedskontrolstrategi fortsætter Rigspolitiet samtidig arbejdet med udarbejdelsen af den mere langsigtede strategi ("bølge 2") for brugen af ATK, herunder med henblik på at afdække perspektiverne ved en højere grad af skiltning og ved også at anvende mere ubemandet teknologi (stærekasser mv.). Det vil i den forbindelse løbende blive sikret, at ATK anvendes dér, hvor brugen er til størst gavn for færdselssikkerheden.

I forlængelse heraf forventer Rigspolitiet, at brugen af fastmonterede kameraer (stærekasser) og flytbare, ubemandede målestationer vil

kunne anvendes som en integreret del af politiets måleudstyr og virkemidler på færdselsområdet.

Parallelt med arbejdet med at få moderniseret og udvidet ATK-kapaciteten har Rigspolitiet derfor iværksat et arbejde, som skal afdække mulighederne for at anvende andre teknologier.

Brugen af ubemandede målestationer i form af flytbare målestationer eller fastmonterede kameraer kan bl.a. ske, hvor anvendelse af mobilt bemandede ATK er særlig vanskelig, f.eks. på nogle broer og i tunneller og på udvalgte vejstrækninger, eller hvor der i øvrigt er særlige færdselssikkerhedsmæssige behov, der bedst håndteres med sådan teknologi.

Rigspolitiet undersøger endvidere muligheden for at anvende ubemandede mobile ATK-måleenheder i form af f.eks. trailere med måleudstyr (mobile størekasser). Sådanne trailere vil kunne anvendes i forbindelse med bl.a. vejarbejde.

Rigspolitiet har indledt arbejdet med at afdække disse muligheder og vil inden sommeren 2014 aflevere et oplæg herom til Justitsministeriet. Det er Rigspolitiets vurdering, at de første konkrete tiltag med anvendelsen af ubemandet ATK-udstyr som en integreret del af politiets hastighedskontrol vil kunne være operationelt i 2015. Rigspolitiet forventer samtidig, at der allerede i løbet af 2014 vil kunne iværksættes konkrete forsøgsordninger.”

Som det fremgår, er Rigspolitiet bl.a. i gang med at afdække perspektiverne ved også at anvende mere ubemandet teknologi (størekasser mv.) til hastighedskontrol med henblik på, at det i 2015 teknisk vil være muligt at anvende en sådan teknologi som en integreret del af politiets hastighedskontrol.

Jeg afventer nu resultatet af de forsøg, som Rigspolitiet forventer at iværksætte i 2014. Jeg ser endvidere frem til inden sommeren 2014 at modtage Rigspolitiets oplæg om anvendelse af ubemandet teknologi. Vi vil herefter have et godt grundlag for en stillingtagen til, hvordan en sådan teknologi i givet fald kan udrulles på landsplan, herunder en stillingtagen til finansieringen heraf.