



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 27. marts 2019  
J. nr. 2019-1415

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 27. februar 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 433:**

”Vil ministeren redegøre for, om det i forbindelse med evalueringen af forsøget med de såkaldte ”stærekasser” vil blive evalueret, hvorvidt stærekasserne betyder en generel nedsættelse af hastighederne på dele af det danske vejnet, som det var tilfældet ved indsættelsen af de 75 nye fotovogne i 2015, eller om stærekasserne kun fører til nedsættelse af hastigheden på vejstrækningerne tæt ved stærekassernes placering – og derfor kun til faldende antal bøder og faldende antal fartsyndere på netop de vejstrækninger? Der henvises til følgende uddrag af artiklen ”Her blitzer stærekasserne flest” i Transportmagasinet den 25. februar 2019:”Ifølge Rigspolitiet er antallet af udskrevne bøder dog faldende måned efter måned (spørgerens fremhævelse), og det begejstrer hos Vejdirektoratet, selvom man dog ikke er helt klar til at drage konklusioner om stærekassernes effekt:- Vi kommer først til at vurdere stærekasserne, når de har kørt et år. Andre faktorer kan også spille ind. Eksempelvis vintervejret, som jo også får bilisterne til at sænke farten. Men erfaringer fra udlandet viser dog, at antallet af fartsyndere med tiden falder, efter stærekasserne bliver sat op (spørgerens fremhævelse), siger Marianne Steffensen til DR.”

**Svar:**

I forsøget med stærekasser er der opsat i alt 20 stærekasser på 11 strækninger jævnt fordelt over hele landet. Strækninger er udvalgt på baggrund af mange ulykker med personskaade og høje hastigheder.

Stærekasserne skal netop få bilisterne til at nedsætte hastigheden der, hvor vi konkret ved, at der sker mange ulykker, og hvor der bliver kørt med høj fart. Stærekasserne har ligeledes potentiale til at foretage hastighedskontroller hele døgnet, mens de mobile vogne kan foretage lokale kontroller af kortere varighed.

En kombination af stærekasser og mobile vogne tilskynder til, at hastigheden nedsættes både der hvor det er særligt kritisk og generelt på vejnettet. Det er derfor kombinationen af mobile og faste hastighedskontroller forventes at have



den bedste effekt for den samlede trafiksikkerhed. Det er Vejdirektoratet, der varetager evalueringen af pilotprojektet i samarbejde med Rigspolitiet. De vil foretage en foreløbig evaluering i efteråret 2019, mens den endelige evaluering vil ske i efteråret 2021, altså tre år efter opsætning af størekasserne.

Vejdirektoratet har oplyst, at evalueringen vil have fokus på tre hovedområder:

- størekassernes påvirkning af hastighedsniveauet på de udvalgte strækninger, herunder hvordan niveauet af hastighedsoverskridelser tilpasser sig over projektperioden
- erfaringer med brug af de eksisterende kameraer fra fotovogne i størekasser
- erfaringer med drift og vedligehold af denne type hastighedskontrol

Vejdirektoratet oplyser dertil, at det ikke vil være muligt på baggrund af 11 forsøgsstrækninger at evaluere, hvorvidt de 20 størekasser har betydning for det generelle hastighedsniveau på det samlede vejnet.

Evalueringen vil derfor alene omhandle udviklingen i hastighedsniveau og antallet af hastighedsoverskridelser på strækninger med størekasser og op til 2 km efter standerne, som jo er de strækninger, hvor der tidligere har været mange ulykker og målt for høje hastigheder.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen