

Udskriftsdato: 15. december 2025

2010/1 BSF 38 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om afstandsbaseret hastighedskontrol på særligt udsatte landevejsstrækninger

Ministerium: Folketinget

Fremsat den 14. december 2010 af Anne Baastrup (SF), Karina Lorentzen Dehnhardt (SF), Pia Olsen Dyhr (SF) og Ole Sohn (SF)

Forslag til folketingsbeslutning

om afstandsbaseret hastighedskontrol på særligt udsatte landevejsstrækninger

Folketinget opfordrer regeringen til, at der etableres afstandsbaseret hastighedskontrol på særligt udsatte landevejsstrækninger, hvor vejen passerer gennem mindre bysamfund.

Bemærkninger til forslaget

Hvert år dør omkring 400 personer i trafikken og omkring 5.000 personer kommer lettere eller alvorligt til skade. Selv om der i dag er færre dræbte og tilskadekomne end for 10 år siden, er antallet stadig alt for højt.

En af de væsentligste årsager til trafikulykker er fart. Ifølge Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside, kunne hvert tredje trafikdrab faktisk undgås, hvis alle overholdt hastighedsgrænserne. Selv små ændringer i hastigheden kan påvirke risikoen for ulykker og skader markant. Kører man f.eks. 93 km/t. i stedet for 80 km/t., fordobler man risikoen for at ende i en dødsulykke.

En tredjedel af trafikulykkerne sker på landevejene, og omkring halvdelen af de trafikdræbte omkommer i landevejsulykker.

Meget kan derfor opnås, hvis der sættes fokus på hastighed og trafiksikkerhed på landevejene. Mange af landevejene passerer gennem mindre bysamfund. På sådanne strækninger, hvor forholdsvis intensiv trafik passerer gennem et område med beboelse, og hvor der f.eks. kan være legende børn tæt på vejen, er der en særlig risiko for trafikulykker. Det gælder ikke mindst, hvis hastighedsgrænserne ikke overholdes.

En måde at imødegå overskridelser af hastighedsgrænserne på er at foretage automatisk hastighedskontrol, også kaldet Automatisk Trafik Kontrol (ATK). Det har således en dokumenteret effekt på hastigheden, hvis trafikanterne ved, at der foretages hastighedskontrol på en given vejstrækning.

I en nylig offentliggjort rapport, »Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi (september 2010)«, som er udarbejdet af DTU Transport efter opdrag fra Justitsministeriet, fremgår det således i konklusionen, at »[e]n generel indførelse af ATK i Danmark forventes at have betydelig effekt på hastighedsovertrædelserne og derfor også en væsentlig reduktion på antallet af trafikuheld med deraf sparede liv og alvorligt tilskadekomne.«

Der findes to slags ATK-modeller: Den ene og hidtil mest udbredte, er punkt-ATK, hvor hastigheden måles på et bestemt punkt eller sted på vejen. Den anden og hidtil mindre udbredte type er stræknings-ATK, hvor hastigheden måles over en længere strækning.

Selv om der endnu ikke er så mange internationale erfaringer med stræknings-ATK, mener forslagsstillerne, at denne type ATK bør etableres på landeveje – og her tænkes både på statsveje og kommunale veje – der passerer gennem bysamfund. Punkt-ATK får naturligvis også bilisterne til at sænke farten, men det er en ulempe ved punkt-ATK, at farten ofte stiger igen umiddelbart efter passagen af ATK-standeren – den såkaldte kængurukørsel. I de mindre bysamfund er det imidlertid vigtigt, at hastighederne sænkes på hele strækningen gennem byen og ikke kun omkring et bestemt punkt. For forslagsstillerne virker stræknings-ATK derfor som den bedste måde at få sænket hastighederne i de små byer på, hvor der ofte er tale om en strækning på få hundrede meter eller måske nogle få kilometer.

Med hensyn til hvilke strækninger gennem de mindre byer der skal opstilles stræknings-ATK på, forventer forslagsstillerne, at der skal foretages en konkret vurdering i samspil med politiet, således at de vejstrækninger, der opstilles stræknings-ATK på er:

- Vejstrækninger gennem bysamfund med høj uheldstæthed pr. kilometer.
- Vejstrækninger gennem bysamfund med mange uheld relateret til for høj hastighed.
- Vejstrækninger, hvor det teknisk er muligt at opstille ATK-standerne.
- Vejstrækninger, hvor ATK vurderes at kunne påvirke hastigheden.

Det er kriterier, der anbefales i førnævnte rapport om automatisk hastighedskontrol.

Økonomien i forslaget

Med hensyn til økonomien ved etablering af ATK, er der naturligvis både anlægs- og driftsomkostninger forbundet med at indføre ATK. På den anden side medfører ATK færre sundhedsomkostninger til f.eks. udrykninger og indlæggelser, ligesom der er et potentiale for, at der bruges mindre brændstof og udledes mindre CO₂. Desuden vil ATK give staten et bødeprovenu. I ovennævnte rapport tales der således om, at ATK vil give staten et nettoprovenu på ca. 350 mio. kr. Dette beløb tager ikke højde for sparede udgifter for sundhedsvæsenet og mindre brændstofforbrug m.v. Disse besparelser er beregnet på baggrund af punkt-ATK, men stræknings-ATK vil formentlig ikke være dyrere, og selv i det tilfælde, hvor stræknings-ATK er dobbelt så dyr at anvende, vil nettoprovenuet være på ca. 300 mio. kr.

Skriftlig fremsættelse

Anne Baastrup (SF)::

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om afstandsbasert hastighedskontrol på særligt udsatte landevejsstrækninger.

(Beslutningsforslag nr. B 38)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.