

helhed er i besiddelse af statistiske oplysninger til belysning af det stillede spørgsmål. Rigspolitichefen kan som følge heraf ikke oplyse, hvor stor en andel af de faktiske hastighedslovovertrædelser som fører til retsforfølgning.

Københavns Politi har oplyst, at Københavns Politi dagligt foretager hastighedsmålinger i politikredsen. Der optages politirapport, når en overtrædelse af hastighedsbestemmelserne konstateres. Københavns Politi er ikke er i besiddelse af en statistik over det totale antal overtrædelser af hastighedsbestemmelserne i politikredsen.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning foretager hastighedsmålinger med henblik på statistik for antal overtrædelser i forhold til køretøjer. Disse målinger foretages imidlertid kun på enkeltstrækninger på forskellige vejtyper og ikke kontinuerligt.

Det er således ikke muligt at foretage et skøn over alle hastighedsoverskridelser i København i forhold til rapportoptagelser.

Jeg kan henholde mig til udtalelserne fra Rigspolitichefen og Københavns Politi.

Ad spm. nr. S 877

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Margrete Auken stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1997-98 (1. samling), forhandlingerne side 3376, lød således:

Til trafikministeren (19/12 97) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvad er tyske erfaringer med fartkontrol i amtligt regi?«

Supplerende svar (4/6 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

I fortsættelse af min forgængers foreløbige svar af 13. januar 1998 kan jeg oplyse, at jeg har indhentet en udtalelse fra Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

Vejdirektoratet har til brug for besvarelsen henvendt sig til bl.a. Indenrigsministeriet i den tyske delstat Hessen, borgmesterkontoret i byen Fulda, universitetet i byen Kaiserslautern og det

statslige vejvæsen (Bundesanstalt für Strassenwesen).

Trafikkontrol og dermed også gennemførelse af hastighedskontrol er en delstatsopgave i Tyskland. Ud over politiet har også de kommunale myndigheder bemyndigelse til at udføre trafikkontrol, men de har overvejende brugt bemyndigelsen til at udføre hastighedskontrol. De regler, kontrollen udføres efter, fastsættes af de enkelte delstater og er derfor forskellige på nogle punkter. Hastighedskontrollen gennemføres både ved hjælp af stationære og mobile anlæg.

Kommunerne har startet deres egen hastighedskontrol på grund af et stigende antal henvendelser fra beboere, som ønsker øget hastighedskontrol til fremme af trafiksikkerheden. Politiet har ikke haft mulighed for at intensivere indsatsen på grund af mangel på personale.

Hastighedskontrollen foretages især på farlige og uheldsbelastede steder, såsom ved skoler, børnehaver, plejehjem, busstoppesteder og fodgængerovergange. Herudover udføres kontroller på støjbelastede vejstrækninger, da støjen er afhængig af trafikens hastighed.

Hastighedskontrollen udføres af det kommunale »hjelpepoliti«. Ansatte i »hjelpepolitiet« får en speciel uddannelse for at udføre opgaven. De har de samme muligheder som politiet for at forfølge og straffe for hastighedsoverskridelser og andre overtrædelser af færdselsloven.

Politiets og de kommunale myndigheders gennemførelse af hastighedskontroller har vist sig at fungere uden problemer, bl.a. fordi kontrollerne gennemføres ensartet ud fra faste regler i hver enkelt delstat.

Det statslige institut for vejvæsen (Bundesanstalt für Strassenwesen) har udarbejdet en undersøgelse af den kommunale hastighedskontrol i 119 tyske byer. Størstedelen af kommunerne foretager både stationær og mobil hastighedskontrol. 22 af de 119 kommuner bruger private firmaer for at udføre kontrollen. Ca. 40% af tidsforbruget til kontrollen ligger i boligområder med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t – de såkaldte Tempo-30-Zonen.

Undersøgelsen viser, at befolkningen er tilfreds med den kommunale hastighedskontrol. De steder, hvor kontrollen bliver udført, er der registreret et fald i hastigheder og uheld med personskader samt personskadernes alvor. En før/efter-analyse har vist et større fald i antal uheld i 30 km/t zoner end i resten af byområdet. En sammenligning af 30 km/t zoner, hvor