

af § 60 a, i lighed med de gebyrer, der opkræves for kontrollerende køreprøver, som aflægges efter en betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten.

5. Andre tiltag med henblik på øget færdselssikkerhed

5.1. Yderligere målretning af den automatiske hastighedskontrol mod farlige vejstrækninger

Udpegning af målesteder for den automatiske hastighedskontrol foretages i dag af Vejdirektoratet i samarbejde med Rigspolitiet, kommunale og amtslige vejmyndigheder og repræsentanter fra de politikredse, der har automatisk hastighedskontrol.

De egnede målesteder udpeges efter kriterierne: ulykker, skoleveje, vejarbejde, gennemfartsveje, og veje, der opfattes som utrygge.

I forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 2001 blev det besluttet, at ordningen med automatisk hastighedskontrol i løbet af perioden 2001 til 2003 skulle udbredes fra de hidtidige 6 forsøgskredse til hele landet. Den fremtidige indsats skulle koncentreres om særligt farlige eller følsomme vejstrækninger i byerne og på landevej, og indsatsen skulle udføres fra 8 regionskontorer (herefter distriktskontorer) landet over, som hver især dækker flere politikredse.

Automatisk hastighedskontrol er i 2001 fortsat i de 6 forsøgskredse: København, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Odense og Svendborg. Sideløbende hermed er der blevet etableret distriktskontorer.

Der er i 2001 blevet pålagt 134.180 bøder til et beløb efter nedsættelser på i alt 103.721.001 kr. Den gennemsnitlige bødestørrelse udgør således 773 kr. Det forventede bødeprovenu for 2002 og 2003, hvor den automatiske hastighedsbegrænsning skal være udbredt til hele landet, udgør 240 mio. for 2002 og 334 mio. for 2003.

Arbejdet med udpegning af målesteder foretages løbende, og de sidste målesteder forventes udpeget i løbet af 2002. Vejdirektoratet vil løbende foretage evaluering af målingerne, og det er aftalt, at de udpegede målesteder ajourføres én gang årligt.

Herudover er det aftalt, at politiet efter behov og i forhold til de tilførte ressourcer kan udpege målesteder, f.eks. i tilfælde af akut behov ved mange ulykker inden for kort tid på en bestemt vejstrækning.

Rigspolitichefen har oplyst, at man i samarbejde med Vejdirektoratet og de øvrige vejmyndigheder er meget opmærksomme på, at målingerne skal foretages, hvor der ud fra en samlet trafikikkerhedsmæssig vurdering er størst behov herfor og ikke med det sigte at optimere bødeprovenuet.

Efter regeringens opfattelse er der imidlertid behov for en skærpet opmærksomhed på dette område. Man kan ikke bortse fra, at borgerne i visse tilfælde oplever tilrettelæggelsen af den automatiske hastighedskontrol således, at der i for høj grad sættes på at udføre kontrol på sikre omfartsveje, der ikke har nogen afgørende betydning for trafikikkerheden. Selv om en sådan opfattelse måtte være ubegrundet, er det helt afgørende for den folkelige opbakning bag ordningen, at den automatiske hastighedskontrol opleves som meget målrettet mod »sorte pletter« og farlige strækninger, hvor der er bred(ere) accept af kontrollen blandt befolkningen.

Justitsministeriet har derfor anmodet Rigspolitichefen om sammen med Vejdirektoratet og vejmyndighederne at sørge for, at den automatiske hastighedskontrol i endnu højere grad, end det er tilfældet i dag, målrettes mod »sorte pletter« og farlige strækninger, herunder strækninger, hvor børn og ældre ofte færdes, og hvor der er risiko for ulykker.

Justitsministeriet har endvidere anmodet Rigspolitichefen om at udbygge det allerede eksisterende samarbejde med amterne med hensyn til de såkaldte fartvisere, der med fordel kan anvendes i kombination med den automatiske hastighedskontrol. Der henvises til punkt 5.2. herom.

5.2. Øget brug af fartvisere på farlige steder

Mange kommuner og amter råder i dag over såkaldte fartvisere, som i et display viser køretøjets hastighed på det pågældende sted.

Fartvisere har i flere undersøgelser vist positive effekter på gennemsnitshastigheden på de enkeltstrækninger, hvor de er blevet anvendt. Effekten er størst i forhold til grove hastighedsovertrædelser og vil ifølge Vejdirektoratet kunne opnås på alle typer af veje, hvis fartviseren opstilles på steder, hvor trafikanterne oplever, at det er fornuftigt at sætte hastigheden ned. Det kan f.eks. være på de strækninger, der udpeges til automatisk hastighedskontrol. Disse strækninger vil være kendetegnet ved at være trafikfarlige strækninger (herunder »sorte pletter«), veje, hvor trafikanterne føler sig utrygge på grund af bilernes høje hastighed, større veje gennem mindre bysamfund eller strækninger med vejarbejde.

Fartvisere og automatisk hastighedskontrol er effektive virkemidler mod for høje hastigheder, som med fordel kan supplere hinanden. Fartvisere øger trafikantens opmærksomhed på den faktiske hastighed, mens automatisk hastighedskontrol håndhæver hastighedsgrænsen og har en præventiv effekt over for hastighedsovertrædelser.