



JUSTITS MINISTERIET

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K
DK Danmark

Dato: 7. april 2025
Sagsnr.: 2023-11336
Dok.: 3655318

Ministerredegørelse vedrørende Rigsrevisionens beretning nr. 10/2024 om politiets brug af fotovogne til hastighedskontrol

Jeg har den 3. februar 2025 modtaget Rigsrevisionens beretning nr. 10/2024 om politiets brug af fotovogne som hastighedskontrol med Statsrevisorernes bemærkninger.

Statsrevisorerne har på den baggrund anmodet om en redegørelse for, hvilke overvejelser og foranstaltninger beretningen giver anledning til, jf. § 18, stk. 2, i lov om revision af statens regnskaber m.m.

1. Indledende bemærkninger

Rigsrevisionens undersøgelse har haft til formål at vurdere, om politiet har en tilfredsstillende brug af fotovogne, så vognene bedst muligt kan bidrage til at reducere antallet af hastighedsoverskridelser og trafikuheld.

Det fremgår af Statsrevisorernes bemærkninger til beretningen, at Statsrevisorerne ikke finder politiets brug af fotovogne helt tilfredsstillende. Statsrevisorerne bemærker, at Justitsministeriet ikke har sikret, at politiet i højere grad har placeret fotovogne på de strækninger og tidspunkter, hvor der hyppigst er for høj fart og sker trafikuheld. Statsrevisorerne peger endvidere på, at politiet kan bidrage til at styrke trafiksikkerheden yderligere ved i endnu højere grad at anvende tilgængelige data til at placere fotovognene på de steder og tidspunkter, hvor der er for høj fart og trafikuheld.

Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at Justitsministeriet tager Rigsrevisionens konklusioner og Statsrevisorernes bemærkninger alvorligt, og at Justitsministeriet nøje har gennemgået Rigsrevisionens beretning med

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

henblik på at overveje, hvad beretningen giver anledning til. Det er vigtigt at sikre, at politiets indsats for at øge færdselssikkerheden og skabe tryghed sker så effektivt som muligt og der, hvor der er det største behov.

Jeg vil i det følgende redegøre nærmere for de overvejelser, som Rigsrevisionens beretning og Statsrevisorernes bemærkninger har givet anledning til.

2. Politiets planlægning af hastighedskontrollen udført med fotovogne

Det fremgår af beretningen, at selv om hovedparten af politikredsene har benyttet visse data til at udvælge strækninger til hastighedskontrol, har få politikredse brugt alle tilgængelige datakilder. Det fremgår endvidere, at alle politikredse bortset fra Københavns Vestegns Politi har udvalgt strækninger til hastighedskontrol på baggrund af politiets egne hastighedsmålinger og data om uheld.

Det fremgår desuden af beretningen, at kontrolniveauet på de strækninger, hvor politiet har opsat fotovogne, i de fleste politikredse er passende. Det kritiseres dog, at politiet overkontrollerer og underkontrollerer på nogle strækninger, og at politiet med fordel kan flytte kontroltimer fra de overkontrollerede strækninger til de underkontrollerede strækninger ved løbende at bruge tilgængelige data om hastighed for at forbedre indsatsen. Det fremgår i forlængelse heraf, at Bornholms Politi og Syd- og Sønderjyllands Politi har den største andel af strækninger, der er underkontrollerede, herunder 18-20 pct., og at Nordsjællands Politi og Sydøstjyllands Politi med henholdsvis 6 pct. og 5 pct. har den største andel af strækninger, der er overkontrollerede.

Det fremgår endvidere af beretningen, at kun halvdelen af politikredsene følger op på, om deres indsats med fotovogne er med til at reducere antallet af hastighedsoverskridelser og uheld.

Det fremgår derudover af beretningen, at tre politikredse har potentiale for at udnytte deres fotovogne mere, da antallet af kontroltimer pr. fotovogn ligger væsentligt under landsgennemsnittet.

Det fremgår endelig af beretningen, at ni ud af 12 politikredse ikke har brugt data til at udpege tidsrum for, hvornår hastighedskontrollen skal foregå, ligesom det fremgår, at politiet også kan forbedre indsatsen i forhold til de tidspunkter, hvor politiet udfører hastighedskontrol. I beretningen peger Rigsrevisionen på, at mellem 16 og 22 pct. af kontroltimerne foregår på

tidspunkter, hvor niveauet for hastighedsoverskridelser er lavt, og at politiet således med fordel vil kunne flytte nogle af kontrollerne til tidspunkter med større hastighedsbelastning, f.eks. i weekenden og om aftenen.

Rigspolitiet har oplyst, at politiet i dag primært benytter data om færdselsuheldenes placering samt data fra fotovognenes kontroltimer og antallet af registrerede køretøjer, der kører for stærkt pr. time eller pr. 1.000 kontrollerede biler, til at planlægge hastighedskontrollerne. Politiet benytter kun i mindre omfang mastra-data, der er Vejdirektoratets database med målinger af trafiktæthed og køretøjers hastighed på det danske vejnet, som grundlag for planlægningen af hastighedskontrollerne.

Rigspolitiet har hertil bemærket, at politiets datamuligheder, analyseværktøjer og analysekompetencer udvikles hele tiden, og at Rigspolitiet sammen med politikredsene vil overveje, om politiet har og anvender de nødvendige data og analysemuligheder for den bedst mulige tilrettelæggelse af hastighedskontrollerne, herunder om de allerede anvendte datakilder kan udnyttes bedre i forhold til bl.a. placering af fotovogne og justering af tidspunkterne for politiets hastighedskontrol. Rigspolitiet har i den forbindelse bemærket, at kernen i drøftelserne skal være, i hvilket omfang omkostningerne ved at inddrage og analysere nye data må formodes at stå mål med den merværdi, analyserne vil kunne bibringe planlægningsarbejdet.

Rigspolitiet har derudover oplyst, at Rigspolitiet har igangsat drøftelser om Rigsrevisionens resultater med politikredsene i relevante ledelsesfora og vil fortsætte drøftelserne så længe, at der er et behov. Rigspolitiet vil i den forbindelse påpege, at de enkelte politikredse skal følge op på effekten af kredsenes hastighedskontroller.

Rigspolitiet har endelig oplyst, at Rigspolitiet i løbet af 2025 i samarbejde med politikredsene vil sikre, at der igangsættes en beregning af, hvad en forskydning af kontroltider til ydertimer og i weekenden vil betyde færdselssikkerheds- og ressourcemæssigt. Rigspolitiet har i den forbindelse bemærket, at en forskydning af kontroltimerne i retning af flere kontroller om aftenen og i weekenderne kan medføre en merudgift til aflønning af skæve arbejdstider, som inden for en given budgetramme vil kunne føre til færre kontroltimer pr. fotovogn. En ny fordeling af kontroltimer skal derfor også afvejes i forhold til merværdien ved flere kontroller på skæve tidspunkter. Initiativet forventes gennemført inden udgangen af 2025.

3. Politiets placering af fotovogne

Det fremgår af beretningen, at der i alle 12 politikredse er strækninger, hvor politiet slet ikke har opsat fotovogne, selv om strækningerne er mere hastighedsbelastede end de strækninger, hvor politiet har opsat fotovogne.

Rigspolitiet har oplyst, at formålet med politiets færdselsindsats er at bidrage til at nå de mål, der er formuleret i færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2021-2030. Handlingsplanen indebærer bl.a. at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Rigspolitiet har i forlængelse heraf oplyst, at politiets hastighedskontroller er en del af politiets færdselsindsats. En del af hastighedskontrollerne udføres med fotovogne, mens andre udføres med patruljekøretøjer, civile køretøjer eller med håndholdt laser. Flere af de hastighedskontroller, der udføres med fotovogne, udføres på skoleveje, ved vejarbejde eller for at imødekomme borger-ønsker via "bestil en betjent". Mange hastighedskontroller har således alene et tryghedsskabende fokus, ligesom en andel af kontrollerne foregår dér, hvor politiet i helt særlig grad prioriterer at sikre overholdelse af hastighedsgrænserne.

Rigspolitiet har i den sammenhæng bemærket, at Rigsrevisionens beretning udelukkende omhandler de hastighedskontroller med fotovogne, som ikke vedrører ovenstående særlige indsatsområder, og hvor der således ikke indgår andre rationaler bag kontrollen end håndhævelse af hastighedsgrænserne, hvor der køres for stærkt, og hvor der er mange færdselsuheld. Politiet kan således f.eks. prioritere at placere fotovogne, hvor fotovognene alene har et tryghedsskabende formål, selv om der er mere hastighedsbelastede strækninger. Dette kan derfor have betydning for, hvor fotovognene placeres i henhold til den samlede færdselsindsats på området.

Rigspolitiet har endelig bemærket, at fraværet af fotovogne i nogle tilfælde kan skyldes, at det teknisk ikke kan lade sig gøre at placere dem på disse hastighedsbelastede strækninger, uden at det udgør en risiko for færdselssikkerheden. Disse strækninger hastighedskontrolleres i stedet ved brug af politiets øvrige redskaber, såsom patruljekøretøjer, civile køretøjer eller med håndholdt laser.

Som det imidlertid også fremgår under pkt. 2, vil Rigspolitiet sammen med politikredsene overveje, om politiet har og anvender de nødvendige data og analysemuligheder for den bedst mulige tilrettelæggelse af

hastighedskontrollerne, herunder om de allerede anvendte datakilder kan udnyttes bedre i forhold til bl.a. placering af fotovogne og justering af tidspunkterne for politiets hastighedskontrol.

4. Afsluttende bemærkninger

Det er som nævnt vigtigt at sikre, at politiets indsats for at øge færdselssikkerheden og skabe tryghed sker så effektivt som muligt og der, hvor der er det største behov.

Rigsrevisionens beretning nr. 10/2024 og Statsrevisorernes bemærkninger er et nyttigt bidrag til Justitsministeriets og Rigspolitiets overvejelser om, hvordan indsatsen på området kan styrkes yderligere, således at vi sikrer den mest mulige effekt af politikredsenes hastighedskontroller, og at politiets ressourcer udnyttes mest optimalt.

Jeg står naturligvis til rådighed, hvis der måtte være spørgsmål til ministerredegørelsen.

En kopi af dette brev er samtidig fremsendt elektronisk til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen

Peter Hummelgaard

