

Svar (12/8 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Spørgsmålet relaterer sig til det netop udsendte cirkulære nr. 99. af 1. juli 1997 om udformning af hastighedsdæmpende bump.

Cirkulæret indeholder bindende funktionskrav til bump, idet det er fastsat, hvilken lodret acceleration, chauffører må udsættes for ved passage af bump med korrekt hastighed.

Beslutningen om udsendelse af disse bindende regler er truffet efter indstilling fra Vejreguludvalget, hvor bl.a. kommuner og amter er repræsenteret, og på baggrund af en offentlig debat i starten af 1996, i hvilken forbindelse bl.a. folketingsmedlem Kaj Ikast i spørgsmål S 1299, stillet den 2. februar 1996, ønskede oplyst, hvilke initiativer trafikministeren ville tage for at undgå skader på chaufførernes helbred som følge af kørsel over forkert udformede bump. Med spørgsmålet fulgte artikler fra Jyske Vestkysten den 2. februar 1996 om SiD-chaufførers pensionering på grund af rygskeer, forvoldt af bump.

Stikprøveundersøgelser, udført af Vejdirektoratet, har vist, at en del bump ikke har været udført i overensstemmelse med de tidligere vejledende, nu bindende funktionskrav.

Hvor stort et antal, det drejer sig om, og hvordan disse vil kunne bringes i overensstemmelse med reglerne, ligger ikke helt klart på nuværende tidspunkt. Et endeligt overslag over udgifterne foreligger derfor heller ikke.

Jeg kan dog oplyse, at cirkulæret indeholder overgangsregler, som bevirker, at der på veje med ringe trafik er 10 år til at få bumpene bragt i orden, hvorimod bump på trafikveje og på veje, hvor der kører busser i rute, skal være bragt i overensstemmelse med reglerne inden for 1 år. Det bemærkes, at »levetiden« for bump i almindelighed ikke antages at være over 10 år.

Såvel Amtsrådsforeningen, som Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i forbindelse med cirkulærets udsendelse i høring meddelt, at reglerne ikke forventes at få direkte økonomiske konsekvenser.

Udgifter til ombygning m.v. af forkert udformede bump vil som udgangspunkt skulle afholdes af vedkommende vejbestyrelse, og da langt det største antal bump er etableret på kommuneveje, vil det som udgangspunkt overvejende være kommunerne, der vil skulle afholde disse udgifter.

Da der siden 1991 har været vejledende regler med funktionskrav til udformning af bump,

svarende til de, der nu er gjort bindende, er det umiddelbart min opfattelse, at udgiften til ombygning af bump, der er etableret efter dette tidspunkt, også endeligt bør afholdes af vejbestyrelserne. For så vidt angår bump, etableret før dette tidspunkt, vil der kunne blive tale om økonomisk kompensation fra staten (»dutting«).

På grundlag af oplysninger fra Vejdirektoratet kan jeg oplyse, at antallet af bump, etableret før 1991, som skal ombygges nu og her, må antages at være beskedent.

Vejdirektoratet har helt foreløbigt skønnet, at den eventuelle økonomiske kompensation næppe vil overstige 5 mio. kr., men Vejdirektoratet og Kommunernes Landsforening undersøger nu i fællesskab nærmere problemets omfang og vil herefter udarbejde en redegørelse herom. Redegørelsen forventes at foreligge ved udgangen af oktober måned, hvorefter spørgsmålet om eventuel kompensation for cirkulærets økonomiske konsekvenser for kommunerne vil blive forhandlet.

Som det allerede er fremgået, er det vejbestyrelserne, der er ansvarlige for, at bumpene er udformet korrekt, og det vil – som på lignende områder – være de kommunale tilsynsmyndigheder, der i henhold til bestemmelserne i kommunestyrelseslovens § 61 ved pålæg af tvangsbøder, anlæg af erstatningssøgsmål m.v. kan sanktionere en kommunes manglende efterlevelse af reglerne.

Spm. nr. S 3009

Til justitsministeren (11/8 97) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Vil ministeren udarbejde en opgørelse over kriminalitet for 1. halvår 1997 i Jyderup, sammenholdt med Bramsnæs, Ramsø, Bjergsted, Høng, Tornved og Tølløse?«

Begrundelse

Der ønskes at kunne foretage en sammenligning med svar på et tidligere stillet spørgsmål nr. S 3535 af 3. september 1996.