

Til lovforslag nr. L 97. Betænkning afgivet af retsudvalget den 26. marts 1981

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af færdselsloven

(Generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område samt motorveje)

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til justitsministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af disse besvarelser er optrykt som bilag til denne betænkning.

Udvalget har endvidere modtaget skriftlige og eller mundtlige henvendelser fra:

Danmarks aktive Handelsrejsende,
Kaiser, G., Norresundby,
Komitéen for Sikker Trafik og
Polack, E., advokat, Hillerød.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, venstres og Danmarks retsforbunds medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) henviser til den af det konservative folkepartis medlem af færdsels sikkerhedskommissionen afgivne udtalelse i betænkning nr. 905/1980 (delbetænkning om generelle hastighedsbegrænsninger (veje uden for tættere bebygget område samt motorveje)) og indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet sammen med Knud Lind (FP) stillede ændringsforslag nr. 2.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) udtaler:

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget og af justitsministerens bemærkninger ved lovforslagets 1. behandling, finder ministeren, at spørgsmålet om ændring af den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område bør afvente en betænkning herom fra færdsels sikkerhedskommissionen.

Hvornår en sådan betænkning vil kunne foreligge, er efter det oplyste uvist, og det er således også uvist, hvornår et eventuelt lovforslag fra ministeren om ændring af den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område vil fremkomme.

De undersøgelser og rapporter, der allerede foreligger fra færdsels sikkerhedskommissionen, viser, at den i 1979 gennemførte nedsættelse af de generelle hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område har haft en afsmittende virkning, således at der også i byerne er sket et ganske vist beskedent fald i den gennemsnitlige hastighed. Det foreliggende materiale giver endvidere et klart og tydeligt indtryk af, at den lavere hastighed i væsentlig grad har medvirket til det fald i ulykkestallet, som samtidig har kunnet konstateres. Dette er i sig selv et stærkt indicium for, at en yderligere nedsættelse af hastigheden i byerne gennem en lovændring vil medføre et forstærket fald i ulykkestallet.

Under hensyn hertil og i betragtning af, at antallet af færdselsulykker i Danmark af alle anses for at være uacceptabelt højt, ikke mindst for børnenes vedkommende, vil det efter mindretallets opfattelse ikke være forsvarligt at udskyde tidspunktet for en nedsættelse af den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område, hvor ca. 70 pct. af samtlige trafikulykker finder sted.

Hertil kommer, at den sammenblanding af de forskellige trafikformer, som især for de lette trafikanter rummer en stor sikkerhedsrisiko, først og fremmest forekommer i tættere bebygget område og ikke umiddelbart kan afhjælpes. Således vil der gå en årrække, før der i større omfang er anlagt cykelstier til fremme af sikkerheden for det stærkt stigen-

de antal cyklister. De statistiske oplysninger, der på nuværende tidspunkt foreligger for færdselssikkerhedskommissionen, viser da også, at medens det samlede ulykkestal falder, kan der for de lette trafikanters vedkommende konstateres en stigende tendens. Også dette taler efter mindretallets opfattelse i høj grad for, at en nedsættelse af den generelle hastighedsgrænse i byerne bør gennemføres hurtigt.

Den af mindretallet foreslåede grænse på 50 km i timen svarer til, hvad der er gældende i en række andre lande med en trafikstruktur som den danske.

Herefter indstiller mindretallet lovforslaget til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede ændringsforslag nr. 1 og 7.

Et *tredje mindretal* (det radikale venstres medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med ændringsforslag nr. 1 og 7, der vedrører nedsættelse af den maksimale hastighed fra 60 til 50 km/t i tættere bebyggede områder.

Mindretallet finder, at det ville være ønskeligt med langt mere differentierede hastighedsbegrænsninger såvel på landeveje og motorveje som i byområder. De trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser heraf er belyst i besvarelsen af spørgsmål 9 (optrykt som spørgsmål 1 i bilaget til betænkningen), der vedrører hastighedsbegrænsningerne i Sverige.

Af udvalgsarbejdet er det fremgået, at justitsministeren finder, at de gældende regler giver tilstrækkelig mulighed for at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger. Mindretallet ønsker at påpege, at det ofte lokalt er meget vanskeligt at få nedsat hastigheden på en bestemt vejstrækning, selv om der er klare trafiksikkerhedsmæssige begrundelser for det.

Gennemføres hastighedsbegrænsningen på 50 km/t, bliver behovet for en smidig administration af dispensationsreglerne endnu mere påkrævet, idet der her bliver behov for på visse vejstrækninger (f. eks. indfaldsveje o. lign.) at tillade hastigheder over 50 km/t.

Det skal endvidere påpeges, at det formentlig uden sikkerhedsmæssige konsekvenser vil være rimeligt at indføre mere differentierede hastigheder (på forskellige tider af døgnet) på motorveje.

Mindretallet opfordrer derfor ministeren til i de nærmeste år at administrere reglerne

om fravigelse af lovens generelle hastighedsgrænser mere smidigt end hidtil.

Et *fjerde mindretal* (kristeligt folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med ændringsforslag nr. 3 og 5.

Et *femte mindretal* (Kjærulff-Schmidt (FP)) oplyser, at fremskridtspartiets folketingsgruppe vil stemme delt ved lovforslagets 3. behandling. Mindretallet finder det i øvrigt beklageligt, at justitsministeriet kun delvis har været i stand til at begrunde lovforslaget og beskrive dets konsekvenser. Mindretallet finder endvidere, at det af svarene fremgår, at færdselspolitiets indsats er særdeles uhenigtsmæssigt prioriteret, og at der vil kunne spares menneskeliv, og at antallet af ulykker vil blive reduceret væsentligt, hvis politiet reducerede den ret ligegyldige kontrol med overholdelse af de generelle fartbegrænsninger og koncentrerede indsatsen mere direkte mod de egentlige færdselssikkerhedsovertrædelser.

Mindretallet vil i øvrigt redegøre for sin stilling til lovforslaget ved dettes 2. behandling.

Et *sjette mindretal* (Knud Lind (FP)) kan tiltræde det af mindretallet ovenfor (Kjærulff-Schmidt (FP)) anførte og henviser i øvrigt til sin mindretalsudtalelse i betænkning nr. 905/1980 (delbetænkning om generelle hastighedsbegrænsninger (veje uden for tættere bebygget område samt motorveje)), hvori er anført:

»Man kan til tider undre sig over, at menneskeracen er den eneste dyreart blandt Jordens pattedyr, som under sin daglige færden lemlæster eller dræber egne artsfæller.

En af årsagerne til denne naturstridige adfærd kan være, at mennesket fra naturens hånd slet ikke er skabt til at køre rundt i tekniske indretninger på fire hjul.

De tekniske fremskridt kræver sine ofre i form af færdselsuheld.

Da man ikke kan sætte udviklingen i stå, må man på anden måde forsøge at begrænse de negative virkninger.

En af måderne kunne være at prioritere sikkerheden højere, end man tidligere har gjort.

Generelle hastighedsbegrænsninger som sikkerhedsfaktor gør det ikke alene. Færdselskultur, bedre koreundervisning, indforelse af obligatorisk færdselsundervisning i skolerne, færdselspropaganda, vejnettets beskaffenhed, øgede benzinpriser m. v. er alle ligeværdige faktorer på linie med generelle hastighedsbegrænsninger.

Generelle hastighedsbegrænsninger kan have en positiv indvirkning på nedgangen i færdselsuheld, men de generelle hastighedsbegrænsninger kan også have en negativ virkning, for så vidt angår færdselslovens § 41, som er udgangspunkt for bedømmelse af en given hastighed. Det er undertegnede indtryk, at de generelle hastighedsbegrænsninger kan virke slovende på den ellers årvagne trafikant set i relation til, at den kørende altid skal afpasse hastigheden efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed, og den kørende skal herunder tage hensyn til vej, vejr og sigtforholdene.

Med indforelse af lave generelle hastighedsbegrænsninger vil trafikanten af gammel vane tilpasse sin hastighed efter den på stedet værende højest tilladte generelle hastighed og i mindre omfang end tidligere tage hensyn til andre forhold, som muligvis kræver en lavere hastighed.

Undersøgelserne angående en nedsættelse af trafikuheld i forbindelse med indforelse af generelle hastighedsbegrænsninger bør følges op af nye undersøgelser for så vidt angår de menneskelige faktorer, idet man i dag i al for stor grad alene baserer sine vurderinger på vejtekniske og statistiske målinger uden at tage hensyn til de menneskelige faktorer.

Således angiver man, at hastighedsbegrænsningen er en hovedårsag til de lavere uheldstal og det ændrede trafikmonster.

Det er undertegnede indtryk, at hvis man foretog en gallupundersøgelse i den danske befolkning og spurgte dem, hvad hovedårsagen til, at de korte langsommere, var, ville man få følgende svar i følgende rækkefølge:

- 1) Hastigheden var nedsat på grund af de stærkt forøgede brændstofpriser.
- 2) Hastigheden var nedsat på grund af de høje færdselsboder.
- 3) Det kan være farligt at køre for stærkt.
- 4) Man ønsker at overholde de generelle hastighedsbegrænsninger.

Landevejstrafikken

Undertegnede kan gå ind for en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t på andre veje end motorveje og motortrafikveje uden for tættere bebygget område.

En betingelse for en ændring af færdselslovens § 42, stk. 1, pkt. 2, er dog, at man samtidig ændrer færdselslovens § 43, stk. 1, pkt. 2, således at hastigheden for anden bil (lastbil), hvis totalvægt overstiger 3.500 kg, ændres fra de nuværende 70 km/t til 80 km/t på landevej.

Ordlyden i færdselslovens § 43, stk. 1, pkt. 3, bør ligeledes ændres, således at lastbil med påhængsvogn eller sættevogn ligeledes må køre med en hastighed på 80 km/t på landevej.

De foreslåede ændringer vil nedsætte de farlige overhalinger på almindelig landevej, hvor personbil med 80 km/t overhaler en lastbil eller lastvognstog, der kører med en hastighed 70 km/t.«

Mindretallet ønsker i denne forbindelse at indskyde, at hastighederne aldrig må blive større, end at koretøjet ved alle belastningsforhold skal kunne bremses på en sikker, hurtig og virksom måde.

»Det er i øvrigt undertegnede indtryk, at § 5 i justitsministeriets cirkulære nr. 88 af 14. april 1977 bør ændres i overensstemmelse med ordlyden i færdselslovens § 42, stk. 3, således, at der uden for tættere bebygget område på almindelig landevej kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod.

Der er visse vejstrækninger i Danmark, som på grund af trafiktæthed, uden tværgående trafik m. v., kunne tilsige en højere hastighed end 80 km/t.

Motorvejstrafikken

Vejdirektoratets notat af 11. august 1980 om virkningen af at hæve hastighedsgrænsen på motorveje til 110 km/t bygger på beregninger baseret på den koordinerede uheldsstatistik fra 1976-78.

Den koordinerede uheldsstatistik bygger på kun 19.972 indberettede uheld ud af i alt 70.045 indberettede uheld i perioden 1976-78.

I rapport 26 om den koordinerede uheldsstatistik anfører man, at uheldstallet på en vej ikke vokser i samme takt, som trafikken øges.

Det kan derfor betale sig at samle trafikken på færre, trafiksikre veje frem for at sprede dem på et stort vejnet.

Motorveje er i den forbindelse trafiksikre veje. De laveste uheldstal findes på motorveje også i den periode, hvor man havde 110 km/t.

Angående hastighedsbegrænsningernes indflydelse på uheldsfrekvensen på motorveje må man i særdeleshed bemærke, at ca. 25 pct. af de uheld, der registreres som motorvejsuheld, rent faktisk finder sted på »ramper og afslutninger« ved tilkørsel og frakørsel, dvs. på vejstrækninger, hvor der typisk køres med hastigheder, der ligger under de generelle hastighedsgrænser for motorveje.

Man må i øvrigt konstatere, at gennemsnitshastigheden på motorveje inden nedsættelsen af den generelle hastighedsbegrænsning (fra 110 km/t til 100 km/t) blev målt til 97 km/t.

Man havde altså allerede en gennemsnitshastighed på under 100 km/t, inden man satte hastighedsbegrænsningen ned til 100 km/t.

Efter hastighedsnedsættelsen fra 110 km/t til 100 km/t faldt gennemsnitshastigheden kun med ca. 2 km/t til 95 km/t på motorvej.

Ved målinger foretaget på motorveje før 15. marts 1979 registreredes, at ca. 1/3 af samtlige trafikanter kørte over de dengang tilladte 110 km/t.

Ved målinger foretaget på motorveje efter den 15. marts 1979 er registreret, at ca. 1/3 af samtlige trafikanter kørte over de nu tilladte 100 km/t på motorvej.

Ved at gennemføre en hastighedsbegrænsning på 100 km/t på motorvej kriminaliserer man 1/3 af samtlige motorvejstrafikanter, samtidig med at man kun får sænket gennemsnitshastigheden med ca. 2 km/t.

Ud fra synspunktet om at samle trafikken på de mest trafiksikre veje, nemlig motorveje, vil undertegnede anbefale, at man holder en hastighedsbegrænsning på 110 km/t på motorveje, som vil give et tidsmæssigt incitament set i forhold til de farlige vejstrækninger på almindelige veje uden for tættere bebygget område.

Dette bør følges op af, at man sætter hastigheden op for lastbiler, lastvognstog og busser til 90 km/t på motorvej for at få fjernet disse køretøjer fra de trafikfarlige 2-sporede veje.

Med de nuværende hastighedsgrænser for lastbiler og vogntog på 70 km/t undlader lastbilchaufførerne ofte at benytte motorvejene, som mange gange er lidt længere, og kører i stedet ad en mere direkte, men også ad en mere farlig vej til deres bestemmelsessted.«

Herudover ønsker mindretallet at henvise til vejdirektoratets kvartalsrapport oktober–december 1980, hvoraf fremgår, at trafikken i 1980 er faldet med 5,3 pct. og benzinsalget med 8 pct. i forhold til 1979. Dette understreger den usikkerhed, der må være, når man søger at begrunde nedgangen i ulykkesfrekvensen med de nugældende hastighedsgrænser.

Herefter indstiller mindretallet lovforslaget til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede ændringsforslag under nr. 2–6.

Ændringsforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (Ebba Strange (SF) og Aase Olesen (RV)):

1) For nr. 1 indsættes som ny nummer: »01. I § 42, stk. 1, nr. 1, ændres »60 km i timen« til: »50 km i timen.«

Af et *mindretal* (Hagen Hagensen (KF), Annelise Gotfredsen (KF) og Knud Lind (FP)):

2) Nr. 2 udgår.

Af et *mindretal* (Knud Lind (FP) og Poul H. Møller (KrF)):

3) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer: »02. I § 43, stk. 1, nr. 2, ændres »70 km i timen« til: »80 km i timen.«

Af et *mindretal* (Knud Lind (FP)):

4) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer: »03. I § 43, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »70 km i timen« ordene », på motorveje dog 90 km i timen.«

Af et *mindretal* (Knud Lind (FP) og Poul H. Møller (KrF)):

5) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer:

»04. I § 43, stk. 1, nr. 3, ændres »70 km i timen« til: »80 km i timen.«

Af et *mindretal* (Knud Lind (FP)):

6) Efter nr. 2 indsættes som nyt nummer:

»05. I § 43, stk. 1, nr. 3, indsættes efter »70 km i timen« ordene: », på motorveje dog 90 km i timen.«

Af et *mindretal* (Ebba Strange (SF) og Aase Olesen (RV)):

Til § 2

7) Efter »Lovtidende.« indsættes »§1, nr. 01, træder dog i kraft den 1. juni 1981.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Efter forslagsstillernes opfattelse taler vægtige grunde for, at en nedsættelse af den generelle hastighedsgrænse til 50 km i timen i tættere bebygget område bør gennemføres uden at afvente betænkningen herom.

Man er fra forslagsstillernes side opmærksom på, at gennemførelsen af ændringsforslaget bør medføre, at der i højere grad end hidtil gøres brug af bestemmelsen i færdselslovens § 42, stk. 3, hvorefter der for bestemte vejstrækninger kan fastsættes en højere eller lavere hastighedsgrænse end den generelle, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler deri-

mod.

Til nr. 2

Ved ændringsforslaget opretholdes den nuværende generelle hastighedsgrænse i færdselsloven for motorveje på 110 km i timen.

Til nr. 3 og 5

Ved ændringsforslagene hæves den nuværende hastighedsgrænse for henholdsvis biler over 3.500 kg totalvægt (ændringsforslag nr. 3) og biler med påhængsvogn, sættevogn eller registreret påhængsredskab, herunder campingvogn, (ændringsforslag nr. 5) fra 70 km til 80 km i timen. Ændringsforslagene tilsiger at gøre hastighedsspredningen så lille som muligt.

Til nr. 4 og 6

Ved ændringsforslagene indføres en særlig hastighedsgrænse på motorveje for henholdsvis bliver over 3.500 kg totalvægt (ændringsforslag nr. 4) og biler med påhængsvogn, sættevogn eller registreret påhængsredskab, herunder campingvogn, (ændringsforslag nr. 6) på 90 km i timen. Ændringsforslagene tilsiger at gøre hastighedsspredningen så lille som muligt. Tilsvarende burde det undersøges, om hastigheden for såvel personbiler som de ovenfor nævnte bilkategorier ikke også på motortrafikveje skulle kunne hæves til 90 km i timen.

Til nr. 7

Ændringsforslaget er stillet for at give mulighed for ændring af skiltning.

Jytte Andersen (S) Jytte Hilden (S) Hans Jørgen Jensen (S) Erik B. Smith (S)

Winnie Møller (S) Otto Mørch (S) Jimmy Stahr (S) fmd. Aase Olesen (RV)

Mette Madsen (V) Nathalie Lind (V) Hagen Hagensen (KF) nfmd.

Annelise Gotfredsen (KF) Poul H. Møller (KrF) Ebba Strange (SF) Lis Starcke (DR)

Knud Lind (FP) Kjærulff-Schmidt (FP)

Partierne CD og VS havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag

Nogle af udvalgets spørgsmål til justitsministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1:

»Findes der materiale fra Sverige, der belyser fordele og ulemper ved differentierede hastigheder på almindelige landeveje?«

Svar:

Betænkningen »Trafiksikkerhet – problem och åtgärder«, der er afgivet af Trafiksikkerhetsutredningen i august 1980, indeholder på side 105–116 en beskrivelse af de svenske erfaringer vedrørende hastighedsbegrænsninger. Det fremgår heraf, at der siden 1968 er foretaget forsøg med differentierede hastighedsbegrænsninger i Sverige. Forsøgene har medført, at der på hele det svenske vejnet er fastsat generelle hastighedsbegrænsninger, og at der på veje med god standard er fastsat en højere hastighedsgrænse end på veje med dårligere standard. Tilrettelæggelsen af forsøget er sket efter et system, som i princippet er uforandret i dag. Dette indebærer, at der inden for tættere bebygget område er fastsat en generel hastighedsbegrænsning på 50 km i timen med mulighed for at länsstyrelsen kan beslutte fravigelser. Uden for tættere bebygget område gælder en hastighedsbegrænsning på 70 km i timen, hvor Trafiksikkerhetsverket dog har fået adgang til, at højeste tilladte hastighed kan forøjes til 90 eller 110 km i timen eller på motorvej 90, 110 eller 130 km i timen. Hastighedsgrænsen 130 km i timen er ikke anvendt siden 1970.

I 1978/79 blev de nævnte grænser gjort permanente.

Det fremgår endvidere af betænkningen, at Statens väg- og trafikinstitut har udarbejdet en rapport angående 70 km i timen-grænsens effekt på ulykker og hastigheder. Resultatet af denne undersøgelse var, at antallet af ulykker på »riksvägar« og gennemgående länsvägar mindskedes kraftigt i forhold til, da disse veje havde en generel hastighedsbegrænsning på 90 km i timen. Faldet i ulykker udgjorde for uheld med materiel skade 15 pct., for uheld med personska-

deulykker 24 pct. samt for uheld med svært eller lettere skadet 29 pct. Middelhastigheden faldt i gennemsnit 8–10 km i timen på de bedste veje og 5–7 km i timen på de ringere veje. På veje med uforandret hastighedsgrænse (90 km i timen) steg antallet af ulykker i undersøgelsesperioden.

Statens väg- og trafikinstitut har også foretaget undersøgelse af effekten af nedsættelsen af hastigheden fra 110 km i timen til 90 km i timen. Ved målinger foretaget i 1969–70 konstateredes, at der ved nedsættelsen af hastighedsbegrænsningen fra 110 km i timen til 90 km i timen skete et fald på 30 pct. i »uheldskvoten«.

Spørgsmål 2:

»Hvor stor en andel af ulykkerne fra 1972 til 1979 med henholdsvis dødelig og ikke dødelig udgang har forbindelse med forseelser, der omfatter overtrædelse af de generelle farrestriktioner, herunder sparerestriktionerne, og med forseelser eller situationer under disse?«

Svar:

Justitsministeriet har fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning indhentet nedenstående udtalelse, som justitsministeriet kan henholde sig til:

»Politiets indberetninger til Danmarks Statistik, som er en hovedkilde for trafiksikkerhedsforskningen, indeholder som hovedregel ikke oplysninger, der er anvendelige til besvarelse af spørgsmålet.

Forseelser af den nævnte art er desuden generelt vanskelige at eftervise med tilstrækkelig sikkerhed til at kunne danne grundlag for tiltale.

Politirapporter og domsmateriale er af denne grund et helt utilstrækkeligt grundlag for besvarelse af spørgsmålet ud over at være tidsrovende at opsøge og bruge. Næranalyser af trafikulykker, som med andre formål er udført af Rådet for Trafiksikkerhedsforsk-

ning, viser imidlertid, at fartforseelser ofte er sandsynlige uheldsfaktorer, uden at dette dog kan dokumenteres på en måde, der ville kunne få retlig gyldighed.

Det er i denne forbindelse værd at bemærke, at en fartforseelse kan være uheldsfaktor, uden at den trafikant, der begår forseelsen, overhovedet bliver impliceret i det uheld, der følger.«

Spørgsmål 3:

»Hvilke erfaringer har politiet med overtrædelse af de generelle fartrestriktioner på forskellige vejtyper som motorveje, hovedveje, veje uden for byerne og gader/veje i bysamfund, og i hvilket omfang fordeler kontrolindsatsen sig på forskellige vejtyper?«

Svar:

Justitsministeriet kan henholde sig til følgende udtalelse, som er indhentet fra Rigspolitichefen:

»For året 1980 er der af færdselspolitiet og politikredsene optaget rapporter om overtrædelser af de generelle hastighedsbegrænsninger som følger:

60 km/t – bymæssigt bebygget område	21.532
80 km/t – uden for bymæssigt bebygget område	28.214
100 km/t – motorvej	9.294«

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 55. (Ej optrykt).

Spørgsmål 4:

»En opstilling, der viser omfanget af fartforseelser, udbedes med angivelse af overskridelserne i relevante intervaller på 5 pct. eller 5 km/t. Er der nogen variation fra år til år, og hvad har overgangen til de midlertidige energisparerestriktioner betydet?«

Svar:

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har over for justitsministeriet oplyst:

»Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har for og efter de midlertidige hastighedsgrænsers indførelse pr. 15. marts 1979 foretaget hastighedsmålinger på en del veje forskellige steder i landet.

Antallet af overskridelser har varieret stærkt med lokalitet og trafikmængde, og

den ønskede opdeling af overskridelserne vil derfor være af meget tvivlsom relevans.

Udviklingen frem til 15. marts 1979 var på Rådet for Trafiksikkerhedsforskning sædvanlige målesteder præget af stabilitet, med ca. 15 pct. af de motorkørende på den ulovlige side af hastighedsgrænsen.

Gentagne målinger efter 15. marts 1979 viser, at de nugældende hastighedsgrænser overskrides af godt 30 pct. af de motorkørende.

Dette er selvfølgelig ikke tilfredsstillende, men det hører med til billedet, at andelen af grovere hastighedsoverskridelser overalt er faldet, således at gennemsnitshastigheden er faldet noget, og hastighedsspredningen er blevet væsentligt reduceret.«

Spørgsmål 5:

»Hvilke ressourcer anvender politiet på fartkontrol i forhold til almindelig overvågning af trafikken og bistand til trafikanter? En udtalelse fra politiet ønskes.«

Svar:

Rigspolitichefen har over for justitsministeriet oplyst:

»I forhold til samlet indberettet antal rapporter samt bistand/vejledninger taget under ét, udgør ca. 30 pct. overtrædelse af hastighedsbestemmelserne.

I forhold til samlet indberettet antal rapporter udgør ca. 59 pct. overtrædelse af hastighedsbestemmelserne.«

Det tilføjes, at en tidsmæssig fordeling af anvendelse af politiets ressourcer på henholdsvis fartkontrol og anden færdselskontrol m. v. ikke er mulig.

Spørgsmål 6:

»I hvilket omfang animerer de generelle fartrestriktioner til, at motorkørende udnytter den maksimalt tilladte hastighed og derved svækkes i opmærksomheden af, om de kører for hurtigt efter forholdene? En udtalelse fra politiet ønskes.«

Svar:

Justitsministeriet kan henholde sig til følgende udtalelse, som er indhentet fra Rigspolitichefen:

»Bedømmelse af, om et køretøj kører for hurtigt efter forholdene inden for de generelle hastighedsgrænser, vil i almindelighed ofte være svært at bevise, når der ikke samtidig er sket overtrædelse af andre af færdselslovens bestemmelser. Det samme er stort set tilfæl-

det, selv om der kores med den maksimalt tilladte generelle hastighed.

I denne forbindelse kan nævnes, at færdselspolitiet i 1980 kun optog rapport på 129 motorførere, der kørte med uforsvarlig høj hastighed.«