

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: