

### 3.3.1. Udviklingen i optagne rapporter af hastighedsovertrædelser.

Tabel 7.  
Udviklingen i overtrædelse af generelle hastighedsbegrænsninger siden 1985.

	1985	1986	1987	1988	1989
<i>Overtrædelse af hastighedsbegrænsning (generelle):</i>					
50 km (til og med 30. september 1985)					
60 km . . . . .	8.222	16.780	14.839	21.328	23.787
70/80 km . . . . .	20.674	18.712	18.108	19.027	19.037
100 km . . . . .	9.230	12.437	13.013	12.770	13.209

Den voldsomme stigning i antallet af konstaterede hastighedsovertrædelser i tættere bebygget område, en stigning på 189% fra 1985, kan skyldes en øget indsats fra politiet, hvortil kommer hastighedsnedsættelsen pr. 1. oktober 1985.

### 3.3.2. Målinger på vejnettet af de faktiske hastigheder.

Hastighedsmålinger foretaget af Vejdirektoratet i 1987 og 1988 viser:

*På motorveje og motortrafikveje*, at ca. halvdelen af trafikanterne overholder de gældende generelle hastighedsgrænser. Endvidere overskrides hastighedsgrænserne med op til 10 km i timen af ca. 25% og de resterende 25% overskrider hastighedsgrænserne med mere end 10 km i timen.

*På hovedlandeveje uden for bymæssig bebyggelse*, at ca. 35% af trafikanterne overholder de gældende generelle hastighedsgrænser. Endvidere overskrides hastighedsgrænserne med op til 10 km i timen af ca. 30% og de resterende 35% overskrider hastighedsgrænserne med mere end 10 km i timen.

*På hovedlandeveje gennem bymæssig bebyggelse*, at ca. 50% af trafikanterne overholder de gældende generelle hastighedsgrænser. Endvidere overskrides hastighedsgrænserne med op til 10 km i timen af ca. 25% og de resterende 25% overskrider hastighedsgrænserne med mere end 10 km i timen.

Målinger foretaget af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har vist, at selv under kortvarige hastighedsmålinger på motorvejene forekommer der jævnligt hastighedsforsæelser af betydelig størrelse, d.v.s. overskridelser af hastighedsgrænsen på 50-100%. Hvad særligt angår hastighedsmålinger på motorvejene henvises i øvrigt til oven for under pkt. 2.3.

### 3.4. Justitsministeriets vurderinger af en skærpelse og omlægning af bødeniveauet for hastighedsovertrædelser.

#### 3.4.1. Hensynene bag en skærpelse og omlægning af bødeniveauet.

På grundlag af antallet af sigtelser for overtrædelse af færdselslovens generelle hastighedsbegrænsninger og ud fra de hastighedsmålinger, som løbende foretages på vejnettet, kan det konstateres, at der årligt sker massive hastighedsovertrædelser, og at problemet tilsyneladende er stigende. Samtidig kan det på baggrund af det store antal årlige sigtelser for overtrædelse af hastighedsgrænserne konstateres, at overtrædelserne finder sted på trods af, at der fra politiets side gøres en stor indsats for at dæmme op for problemet.

Efter Justitsministeriets opfattelse er det uacceptabelt at måtte konstatere så massive overtrædelser, som tilfældet er med hensyn til hastighedsforsæelser, uden at det på trods af en omfattende politiindsats er muligt at dæmme op for overtrædelserne.

Endvidere er det vigtigt at fremhæve, at det er et bærende hensyn bag hastighedsgrænserne, at de er fastsat ud fra en færdselssikkerhedsmæssig vurdering for den enkelte vejkategori og køretøjstype. Hertil kommer, at trafikikkerhedsforskningen viser, at risikoførelsen ikke stiger proportionalt med stigende hastighed, men er progressivt stigende. Disse forhold betyder, at den, der overskrider de gældende hastighedsgrænser, udsætter sig selv og andre for en risiko, og jo grovere hastighedsovertrædelser er, desto større bliver denne risiko, og risikoførelsen stiger forholdsvis mere end hastighedsforøgelsen.

Justitsministeriet kan på denne baggrund tilslutte sig Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling af en omlægning og skærpelse af bødeberegningen i hastighedssager. Det forventes, at dette vil have en præventiv effekt, og dermed bidrage til at forebygge hastighedsovertrædelser og dermed i sidste ende forbedre færdselssikkerheden.