

[Justitsministeren]

gen kan bo mere end 1 af de helt unge lovovertrædere på pensionen.

Det er anført i begrundelsen for spørgsmålet, at der bør gives erstatning for de skader, der er sket. Hertil kan oplyses, at kriminalforsorgen ikke har hjemmel til at erstatte skader forårsaget af indsatte eller klienter, medmindre kriminalforsorgen selv har udvist ansvarspådragende adfærd i denne forbindelse. I det omfang skaden ikke kan dækkes af skadevolder, private forsikringer eller andet, er der i et vist omfang mulighed for, at skadelidte kan få erstatning efter reglerne i lov om erstatning fra staten til ofre for forbrydelser.

Spm. nr. S 361

Til *justitsministeren* (2/2 93) af:

Tom Behnke (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor langt man er nået med forsøgsordningen med automatisk hastighedsovervågning?«

Svar (12/2 93):

Justitsministeren (Pia Gjellerup):

Jeg kan oplyse, at Justitsministeriet i juli 1992 anmodede rigspolitechefen om – sammen med den øvrige politiledelse, politiets organisationer og andre involverede myndigheder m.v. – at udforme et grundlag for gennemførelsen af forsøgsordninger med automatisk hastighedsovervågning på motorvejsstrækninger. Foruden politiet har Vejdirektoratet og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning deltaget i overvejelserne.

Planlægningen af forsøgsordningerne er sket ud fra de retningslinier, som findes i Retsudvalgets betænkning af 9. april 1992 over færdselslovsændringen, som blev gennemført sidste sommer, og hvorved hastighedsgrænserne på motorveje blev forhøjet fra 100 km/t til 110 km/t.

Rigspolitechefen har oplyst, at en samlet rapport med et grundlag for gennemførelse af forsøgsordninger med hastighedsovervågning vil blive fremsendt til Justitsministeriet i løbet af et par uger.

Spm. nr. S 362

Til *justitsministeren* (2/2 93) af:

Tom Behnke (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvilke overvejelser regeringen har gjort sig efter de sidste oplysninger fra Sverige, der går ud på, at den automatiske hastighedsovervågning alligevel ikke er hensigtsmæssig af flere grunde?«

Svar (15/2 93):

Justitsministeren (Pia Gjellerup):

Jeg kan oplyse, at forsøgene i Sverige med automatisk hastighedskontrol blev gennemført i perioden 1. april 1990 – 30. juni 1992, og at der for nylig er sket en offentliggørelse af resultaterne af forsøgene i form af to rapporter, én fra Rikspolisstyrelsen og én fra Statens Väg- och Trafikinstitut.

Forsøgene i Sverige blev gennemført på i alt 16 strækninger, 8 inden for bebygget område med hastighedsgrænse på 50 km/t og 8 uden for bymæssig bebyggelse med hastighedsbegrænsning på 90 km/t. Længden af forsøgsstrækningerne i bymæssig bebyggelse var 17 km og uden for bymæssig bebyggelse 110 km.

Der har altså i Sverige været tale om meget omfattende forsøg, og forsøgene har – i modsætning til, hvad der har været hensigten med de danske – omfattet forskellige vejtyper. Vores overvejelser om forsøgsordninger med automatisk hastighedskontrol vedrører som bekendt alene motorvejsstrækninger på baggrund af sammenkædningen med forhøjelsen af hastighedsgrænsen sidste år fra 100 km/t til 110 km/t.

De svenske forsøg har vist, at den automatiske hastighedskontrol kun har en beskedent effekt på hastighederne. Effekten på gennemsnitshastighederne er således en reduktion på ca. 3 km/t. I det omfang det har været muligt at måle det, har forsøgene i Sverige også vist en vis – men igen relativt beskedent – positiv effekt på trafiksikkerheden i form af antallet af dræbte og tilskadekomne. Forsøgene i Sverige har imidlertid også vist, at der i forbindelse med automatisk hastighedskontrol kan være praktiske problemer med hensyn til identifikation af førerne af motorkøretøjer, der har kørt for hurtigt på målestrækningen.

Jeg mener, at vi grundigt bør studere de svenske erfaringer, inden vi i givet fald sætter forsøg i gang her i landet på det grundlag, som jeg i løbet af kort tid modtager fra rigspolitechefen.