

generelle hastighedsbegrænsning må antages at medføre en markant stigning i antallet af hastighedsovertrædelser, som politiet ikke vil have mulighed for at skride ind over for.

Et mindretal på 9 af kommissionens 24 medlemmer fandt, at den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område bør nedsættes til 50 km i timen. Disse medlemmer fremhævede behovet for at beskytte de svage trafikanter, som især i byområder impliceres i et betydeligt antal uheld med biler som modpart. Disse medlemmer henviste endvidere til den schweiziske forsøgsordning med 50 km i timen i visse byområder og til, at den danske hastighedsgrænse på dette område herefter ville komme til at stemme overens med grænsen i en række af de lande, Danmark normalt sammenligner sig med.

Et flertal på 21 af kommissionens medlemmer anbefaler en øget anvendelse af lokale hastighedsbegrænsninger, der fraviger den generelle hastighedsbegrænsning, idet dette vil bevirke, at den enkelte hastighedsgrænse i videre omfang kommer til at stemme overens med de faktiske forhold. Flertallet anfører endvidere, at differentierede hastighedsgrænser derfor må forventes at blive overholdt i større omfang.

### 2.3.4. Køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

I den tredje delbetænkning (Betænkning nr. 995/83) har færdselsikkerhedskommissionen taget stilling til forskellige køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

#### Generelt.

Efter de gældende regler er der fastsat forskellige hastighedsgrænser for særlige køretøjstyper. De køretøjsbestemte hastighedsgrænser gælder principielt ved kørsel på alle vejtyper, d.v.s. at de køretøjsbestemte hastighedsgrænser kun har betydning ved kørsel på veje, hvor de gældende generelle hastighedsgrænser eller en eventuel lokal hastighedsgrænse er højere end den køretøjsbestemte hastighedsgrænse.

#### Lastbiler.

Et flertal af kommissionens medlemmer anbefaler, at der fortsat fastsættes samme hastighedsgrænse for sololastbiler og for lastbilvogntog. Om den nærmere begrundelse herfor henvises til betænkningens side 51 f.

Hvad angår den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler, finder kommissionen, at det

vil være hensigtsmæssigt at foretage en vurdering af lastbilers hastighed på de forskellige vejtyper.

*I tættere bebygget område* anbefaler 21 af kommissionens 24 medlemmer, at der fastsættes en lavere hastighedsgrænse. Heraf anbefaler 18 medlemmer 50 km i timen, mens 3 medlemmer anbefaler 40 km i timen.

Baggrunden for flertallets anbefaling om at fastsætte en særskilt, lavere køretøjsbestemt hastighedsgrænse for lastbiler i tættere bebygget område, er bl.a., at ca.  $\frac{2}{3}$  af alle uheld med lastbiler sker i tættere bebygget område, og at lastbilers uheldsfrekvens (d.v.s. antallet af personskadeudheld pr. mill. vognkm.) i byområder er 1,41 mod 0,78 for hele vognparken.

Flertallet har ved sin anbefaling endvidere lagt vægt på, at de dræbte eller tilskadekomne ved lastbiluheld for størstepartens vedkommende er personer uden for lastbilerne. Ved en nedsættelse af hastighedsgrænsen vil der samtidig tilvejebringes mulighed for en bedre beskyttelse af de svage trafikanter. Der henvises i øvrigt til betænkningen side 53 ff med hensyn til kommissionens nærmere vurdering.

*Udenfor tættere bebygget område* har et flertal på 19 af kommissionens medlemmer anbefalet, at der ikke sker en forhøjelse af den gældende hastighedsbegrænsning på 70 km i timen. Indenfor flertallet anbefaler et flertal på 10 medlemmer, at den nuværende grænse opretholdes, mens et mindretal på 9 medlemmer anbefaler en nedsættelse til 60 km i timen.

Baggrunden for flertallets anbefaling er dels de køretøjstekniske forhold (herunder navnlig lastbilernes bremses, der er ringere end personbilers), dels oplysninger om, at der er en forholdsmæssig overvægt af dræbte i lastbiluheld på veje uden for tættere bebygget område. Om kommissionens nærmere overvejelser henvises til betænkningen side 56 ff.

Et mindretal anbefaler en forhøjelse af lastbilers hastighedsgrænse på veje uden for tættere bebygget område til 80 km i timen, idet man finder, at en stor del af landevejene er egnet til en større hastighed, og at man med den anbefalede forhøjelse vil undgå de farlige overhalingsmanøvrer. Endelig peger mindretallet på tekniske forbedringer af lastbilerne.

*På motorveje* anbefaler et flertal på 22 medlemmer at forhøje lastbilers hastighedsgrænse. Inden for dette flertal anbefaler 14 medlemmer en forhøjelse til 80 km i timen, mens 8 medlemmer anbefaler en forhøjelse til 90 km i timen. Et mindretal på