

2.5.6. Køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Justitsministeriet kan tilslutte sig færdselssikkerhedskommissionens flertals anbefaling om at fastholde samme hastighedsgrænse for sololastbiler og lastbilvogntog, og at denne hastighedsgrænse differentieres ud fra de forskellige vejtyper.

Justitsministeriet finder, at færdselssikkerhedskommissionens flertals anbefaling om at nedsætte den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler ved kørsel i *tættere bebygget område* til 50 km i timen er særligt begrundet i færdselssikkerhedsmæssige hensyn til de svage trafikanter.

Med hensyn til hastighedsbegrænsningen for lastbiler ved kørsel på veje *uden for tættere bebygget område* finder justitsministeriet i overensstemmelse med færdselssikkerhedskommissionens flertals anbefaling ikke grundlag for at foreslå ændring af den gældende grænse på 70 km i timen. Justitsministeriet kan således henholde sig til færdselssikkerhedskommissionens flertals begrundelse herfor, der navnlig er baseret på køretøjstekniske forhold og oplysninger om, at lastbiler har en forholdsmæssig overvægt i antallet af dræbte i uheld på veje uden for tættere bebygget område. Disse forhold må efter justitsministeriets opfattelse ligeledes føre til, at lastbilers nuværende køretøjsbestemte hastighedsgrænse på 70 km i timen fastholdes på motortrafikveje, således at den foreslåede hastighedsgrænse på 90 km i timen på motortrafikveje alene vil omfatte person- og varebiler.

Hvad angår lastbilers køretøjsbestemte hastighedsgrænse på *motorveje*, fremgår det af færdselssikkerhedskommissionens flertals anbefaling om en forhøjelse, at denne dels er begrundet i lastbilernes relativt lave uheldsfrekvens på denne vejtype, dels i et ønske om at overføre så stor en del af lastbiltrafikken som muligt til motorvejene. Uanset den foreslåede forhøjelse af den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje finder justitsministeriet det betænkeligt at foreslå en yderligere forhøjelse end den, flertallet inden for færdselssikkerhedskommissionens flertal har anbefalet. På den baggrund foreslår justitsministeriet, at lastbilers køretøjsbestemte hastighedsgrænse på motorveje forholdsvis til 80 km i timen.

Busser.

Justitsministeriet kan tilslutte sig færdselssikkerhedskommissionens flertals anbefaling om at forhøje den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for busser på motorveje til 90 km i timen. Den foreslåede forhøjelse af den generelle hastighedsbegrænsning på motorveje kan – uanset den lave uhelds-

frekvens for busser på motorveje – dog ikke føre til en yderligere forhøjelse end den, der er foreslået af færdselssikkerhedskommissionens flertal.

I overensstemmelse med det ovenfor anførte vedrørende den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler finder justitsministeriet heller ikke, at der for bussers vedkommende bør fastsættes en særskilt højere køretøjsbestemt hastighedsgrænse på motortrafikveje end den, der gælder på veje uden for tættere bebygget område.

Person- og varebiler med registreringspligtigt påhængskøretøj (f.eks. personbil med campingvogn).

Færdselssikkerhedskommissionens flertal anbefaler, at den nuværende køretøjsbestemte hastighedsgrænse på 70 km i timen for disse vogntog opretholdes. Justitsministeriet kan tilslutte sig flertallets anbefaling.

3. Køreuddannelse.

3.1. Indledning.

Forslaget om en ændret køreuddannelse bygger på færdselssikkerhedskommissionens betænkning nr. 892/1980 om køreuddannelse.

Baggrunden for, at spørgsmålet om en ny køreuddannelse er taget op til overvejelse, er, at flere internationale undersøgelser viser, at menneskelige fejl er den helt dominerende ulykkesfaktor i trafikken. De danske uheldsoplysninger viser, at unge og uerfarne bilister i særlig grad rammes af uheld. Aldersgruppen mellem 18 og 24 år udgør ca. en tredjedel af de ca. 9.000 bilister, der årligt indblendes i uheld. Den eksisterende køreuddannelse er stort set uændret siden 1950'erne, uanset at der siden da er sket en væsentlig ændring i færdselens karakter og vilkår. Den eksisterende køreuddannelse hviler endvidere på justitsministeriets bekendtgørelse om kørekort, der alene indeholder generelle retningslinier for køreproven. Nogen samlet detaljeret fremstilling af uddannelsens formål og indhold eksisterer ikke i dag.

I betænkningen foreslår et flertal af kommissionens medlemmer en række væsentlige ændringer af køreuddannelsen. Et mindretal er enig med flertallet i, at der er behov for en forbedring af køreuddannelsen, men finder, at dette bør ske gennem en skærpelse af kravene til køreproven.

En arbejdsgruppe under justitsministeriet har i overensstemmelse med flertallets anbefalinger arbejdet med at omsætte betænkningens ideer til et arbejdsgrundlag for køreuddannelsen. Arbejdsgruppen har udarbejdet en normalplan for uddannelse til kørsel med almindelig bil. Normalplanen