

På baggrund heraf og lovens bestemmelser i øvrigt udarbejdede ministeriet en vejledning om holddannelse i 8.-10. klasse.

Denne er udsendt til skolerne i foråret 1994. Vejledningen rummer i forordet den præcisering, som var resultatet af mødet den 7. januar 1994. Derudover nogle generelle bemærkninger om elevernes udbytte af undervisningen og om undervisningsdifferentiering, om dennes former og formål samt nogle eksempler på principper for anvendelse af holddannelsen.

Ud over ovennævnte vejledning vil jeg også nævne et temahæfte om særligt tilrettelagte undervisningsforløb for 8.-10. klasse, som er udsendt til skolerne i 1995. Det handler ikke specielt om holddannelse, men det understreger det forhold, at eleven ikke nødvendigvis altid skal følge klassen. Tværtimod lægges der op til, at eleven i kortere eller længere forløb modtager helt andre tilbud. Sådan et tilbud kan også gives til grupper af elever.

Når jeg taler om, at vi skal lave en langt mere fleksibel tilrettelæggelse af undervisningen og af børnenes skoledag, end vi i almindelighed gør, så indgår en fleksibel anvendelse af holddannelse som en af mulighederne.

Som opfølgning af forespørgselsdebatten den 11. januar 1996 om »urolige elever« i skolen, vil ministeriet udarbejde yderligere vejledende materiale herom.

Jeg foretrækker i øvrigt at anvende ordet holddannelse ligesom folkeskoleloven og ikke ordet holddeling.

Spm. nr. S 1299

Til trafikministeren (2/2 96) af:

Kaj Ikast (KF):

»Hvilke foranstaltninger vil ministeren tage i anledning af, at SiD-chauffører bliver sendt på pension på grund af rygskeer, der er forvoldt af bump på vejene, jf. artikler fra JydskeVestkysten den 2. februar 1996?«

Svar (9/2 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Når fartdæmpende bump på vejene angives som årsag til rygskeer, der medfører pensionering af chauffører, er det naturligvis noget, der må tages alvorligt.

Bump er en af de mest effektive hastighedsdæmpende foranstaltninger, og erfaringen viser, at etablering af fartdæmpning har en gunstig trafikikkerhedsmæssig effekt – en effekt, der især er mærkbar på personskadeuheldene. Erfaringerne fra både danske og udenlandske undersøgelser viser, at fartdæmpning med f.eks. bump giver en reduktion i antal personskadeuheld på mellem 30 pct. og 80 pct.

Det er derfor vigtigt at få set på de problemer, der måtte være, så vi fortsat kan gøre brug af sådanne bump.

Om udformning og etablering af bump findes ingen bindende regler. Vejreglerne indeholder vejledninger til brug for vejbestyrelserne ved udformningen. Disse vejledninger er fastlagt på grundlag af omfattende kørselsforsøg, hvor blandt andet internationale standarder for maksimale lodrette accelerationer på chaufførerne har været inddraget. Af vejreglerne fremgår også, med hvilke hastigheder forskellige køretøjer kan passere bumpene, herunder at buschauffører skal passere med den skilte hastighed minus 15 km/t.

I forbindelse med Vejregeludvalgets godkendelse af vejreglerne blev det overvejet at gøre de vejledende regler bindende. Det var imidlertid holdningen blandt de kommunale repræsentanter, at vejbestyrelserne af sig selv ville følge de vejledende regler for at undgå problemer for buschauffører og andre trafikanter.

Det er naturligvis vigtigt, at bump er rigtigt udformet, hvilket også er præciseret i vejreglerne.

Vejdirektoratet har imidlertid oplyst, at kontrolmålinger af adskillige bump på lokale veje har vist, at bump, der klages over, ofte er forkert udformede – enten for høje (over 10 cm) eller for bratte og ujævne, altså ikke i overensstemmelse med vejreglerne.

Der er ikke særlige problemer i at udføre bumpene korrekt efter vejreglerne, og det er ikke dyrt.

Jeg er derfor villig til at tage en drøftelse med amter og kommuner om, hvorvidt vejreglerne om bump i fremtiden skal gøres bindende, herunder hvilke problemer af teknisk og økonomisk art dette vil give anledning til, eller om det vil være tilstrækkeligt på anden måde at indskærpe vigtigheden af, at vejreglerne overholdes.

Men selv med en korrekt udformning af bump vil problemet jo ikke være løst for chaufførerne, hvis hastigheden, hvormed bumpene passerer, ikke er afpasset efter den anbefalede.