

Fra EU-lande er der således kun fundet relevant litteratur fra Sverige. Her har man ved modelsimulering beregnet virkningen af eventuelt at øge lastbilers hastighedsgrænse fra 70 til 80 km/t på den del af landevejsnettet, hvor den generelle hastighedsgrænse er på 90 km/t. Man er herved kommet frem til, at en sådan lempelse ikke vil påvirke antallet af uheld væsentligt, men uheldene vil blive mere alvorlige. Der er således beregnet en stigning på 20 pct. i antallet af dræbte i uheld med lastbil.

Vedrørende spørgsmålet om antallet af dræbte i uheld med lastbiler i øvrige EU-lande, herunder om skyldsspørgsmålet, har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning ligeledes søgt i forskellige internationale databaser. Det har imidlertid ikke været muligt at udtrække disse tal. Det bemærkes i den forbindelse, at skyldsspørgsmålet heller ikke fremgår af den danske uheldsstatistik.

For Danmarks vedkommende er antallet af dræbte i uheld med lastbil sammen med det samlede antal trafikdræbte for 1991-95 vist på nedenstående tabel.

**Tabel 2.**  
**Dræbte i uheld med lastbil og i alle færdselsuheld, Danmark**

	1991	1992	1993	1994	1995
Lastbil . . . . .	107	100	119	104	94
Alle . . . . .	606	577	559	546	582
Lastbils andel . .	18%	17%	21%	19%	16%

**Spm. nr. S 3421**

Til trafikministeren (23/8 96) af:

**Jan Kørpe Christensen (FP):**

»Vil ministeren redegøre for, om regeringen agter at komme med et lovinitiativ, der sætter hastigheden op for lastbiler på motorveje?«

**Svar (9/9 96)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Tillad mig indledningsvis at erindre om de tilkendegivelser, der kom fra flere ordføreres side under Folketingets forhandlinger i 1992 af den daværende justitsministers forslag til ændring af færdselsloven (motorvejshastighed og skærpelse af bødeniveau), Folketingstidende 1991-92, sp. 5699-5720 og 8989-8996. Som det fremgår heraf, ønskede man skabt ro om hastighedsgrænserne. Der skal derfor meget overbevisende argumenter til for at genåbne diskussionen om hastighedsgrænserne på nuværende tidspunkt.

Jeg kan oplyse, at en del af baggrunden for, at man har lavere hastighedsgrænser for lastbiler end for f.eks. personbiler, er, at lastbiler i praksis har betydeligt dårligere bremseegenskaber end almindelige biler. Dette skyldes bl.a., at bremsekraften i lastbiler forstærkes med lufttryk, som virker med en vis forsinkelse, og at lastbilers bremsere er dimensioneret svagere i forhold til den tilladte totalvægt end bremserne på personbiler.

Et andet væsentligt argument for de lavere hastighedsgrænser er, at de skader, et køretøj ved en given hastighed forvolder ved et uheld, er direkte afhængig af køretøjets vægt. En stor lastbil vejer til sammenligning ca. 40 gange mere end en personbil.

Jeg kan endvidere oplyse, at der også fra anden side for nylig er rejst spørgsmål om ændring af færdselsloven, således at hastighedsgrænsen for lastbiler ændres fra 70 km/t til 80 km/t på motorveje, samt om, at biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkøbet campingvogn og lignende må køre 80 km/t på motorveje og landeveje i stedet for de i dag tilladte 70 km/t.

Færdselslovens § 43 opererer også med andre køretøjstypebestemte hastighedsgrænser end de to ovenfor nævnte. Det er min opfattelse, at disse særlige hastighedsgrænser ikke kan betragtes isoleret hver køretøjstype for sig.

Rigspolitiet har nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Færdselsstyrelsen, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, lokale politimyndigheder og Vejdirektoratet. Arbejdsgruppen skal med udgangspunkt i et antal alvorlige ulykker, hvor busser og lastbiler har været indblandet, analysere ulykkesoplysningerne og finde eventuelle fælles træk og forhold, der kan ændres, så tilsvarende ulykker kan undgås i fremtiden.