



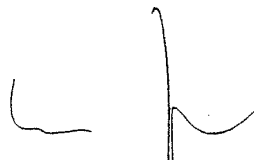
Justitsministeriet

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K.

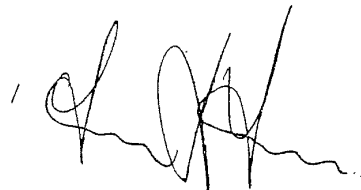
269  
Akt. nr. 102 *Brevkopi*  
-  
Dato: 12 NOV. 2002  
Kontor: Lovafdelingen  
Sagsnr.: 2002-7131-0003  
Dok.: CDH21293  
+ bilag

Afsendt med  
E-Post 12/11-02

Vedlagt fremsendes i 5 eksemplarer besvarelse af spørgsmål nr. 18 af 21. oktober 2002 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdsels-sikkerheden) (L 2 - bilag 12).



Lene Espersen



Lars Bay Larsen



## Justitsministeriet

Kontor: Lovafdelingen  
Sagsnr.: 2002-7131-0003  
Dok.: CDH21292

Besvarelse af spørgsmål nr. 18 af 21. oktober 2002 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden) (L 2 – bilag 12).

## Spørgsmål nr. 18:

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 14. oktober 2002 fra Danske Busvognmænd vedrørende hastighedsgrænser for busser på motorveje, jf. L 2 – bilag 11.”

## Svar:

Danske Busvognmænd argumenterer i henvendelsen af 14. oktober 2002 for, at lovforslaget udvides til også at omfatte en forhøjelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for busser fra 80 til 100 km i timen ved kørsel på motorvej. Til støtte herfor anfører Danske Busvognmænd bl.a., at moderne turistbusser opfylder de sikkerhedsmæssige krav til en sådan hastighed, at 100 km i timen er normen for busser på motorvej i de fleste europæiske lande, og at en isoleret forhøjelse af hastighedsgrænserne på motorvej for personbiler og motorcykler alt andet lige vil medføre øget hastighedsspredning og dermed forøge ulykkesrisikoen.

Justitsministeriet har indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet, som har forelagt henvendelsen for Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen bekræfter, at der for busser gennem årene er sket en positiv sikkerhedsmæssig udvikling. En ændring af bushastigheden fra 80 til 100 km i timen vil ifølge Færdselsstyrelsen imidlertid indebære, at standselængden øges med ca. 40 pct. til godt 110 meter, hvilket svarer til standselængden for en personbil, der kører med en hastighed på 120 km i timen. Konsekvenserne af at blive påkørt bagfra af en bus i forbindelse med uventet kødannelse på motorvejen er imidlertid betydeligt større end konsekvenserne af at blive påkørt bagfra af en personbil med samme hastighed.

Herudover anfører Færdselsstyrelsen, at den øgede anvendelse af høje busser (bl.a. dobbeltdækkerbusser) medfører, at bussernes væltningssikkerhed ved undvigemanøvrer falder, hvilket har særlig betydning, da risikoen for væltning vokser med højere hastighed. Færdselsstyrelsen henviser i den forbindelse til, at Danmark hidtil har været forskånet for meget alvorlige uheld med væltede busser, men at der i andre europæiske lande er flere eksempler på sådanne uheld, hvor antallet af dræbte kan blive meget højt.

Sammenfattende er det således Færdselsstyrelsens opfattelse, at der køreteknisk ikke er sikkerhedsmæssigt belæg for at hæve hastighedsgrænsen for busser til de foreslåede 100 km i timen.

På den baggrund, og da en forhøjelse af hastighedsgrænsen for busser ikke er indgået i høringen over lovforslaget, har Justitsministeriet ingen aktuelle planer om at ændre hastighedsgrænsen for busser ved kørsel på motorvej.

Vedrørende spørgsmålet om øget hastighedsspredning på motorvejene henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 1, vedrørende obligatorisk tegngivning ved vognbaneskift på motorvej.