

Vejdirektoratet  
Trafiksikkerhedsafdelingen  
Niels Juels Gade 13  
1022 København K

**Rådet for Sikker Trafik**  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
[www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

**Hørings svar vedr. udkast til bekendtgørelse  
om lokale hastighedsgrænser**

30. oktober 2017

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovennævnte udkast til bekendtgørelse i høring og har følgende bemærkninger:

**Lavere hastighedsgrænse**

For høj fart er som bekendt en medvirkende faktor i en stor del af trafikulykkerne og er desuden årsag til utryghed for beboere langs vejene. Rådet for Sikker Trafik er derfor meget positiv overfor, at der åbnes mulighed for lokalt at nedsætte hastighedsgrænserne i langt højere grad end i dag på de forskellige vejtyper.

Antallet af dræbte på landeveje med 80 km/t udgør næsten 2 ud af 3 trafikdræbte i alt, og ca. 11 % af de politiregistrerede personskader sker i kryds i åbent land. Færdselssikkerhedskommissionen har derfor specifikt anbefalet, at hastighedsgrænsen sættes ned til 60 eller 70 km/t i kryds for at skærpe trafikanternes opmærksomhed og nedsætte deres fart omkring kryds. Rådet kan naturligvis tilslutte sig dette, da det vil gavne trafiksikkerheden.

Rådet finder ligeledes, at det er positivt - når betingelserne som anført i de foreslåede bestemmelser er opfyldt - at det bliver muligt at sænke hastighedsgrænsen til 40 eller 30 km/t i byområder, lege- og opholdsområder mv. og på vejstrækninger, hvor den nuværende hastighedsgrænse er problematisk i forhold til trafiksikkerhed og tryghed.

I forhold til § 6, stk. 1, foreslår Rådet helt konkret, at punktet udvides til også specifikt at omfatte uddannelsesinstitutioner, så der derved åbnes mulighed for at også at nedsætte hastighedsgrænsen ved eksempelvis gymnasier, tekniske skoler, universiteter mv., hvor mange unge mennesker færdes.

### **Højere hastighedsgrænse**

Generelt vil højere fartgrænser føre til højere hastigheder og dermed flere trafikulykker, medmindre der udføres en række kompenserende tiltag. Rådet for Sikker Trafik anerkender dog, at det at hæve hastighedsgrænsen lokalt på visse vejstrækninger kan få hastighedsgrænsen til at virke mere "logisk" for trafikanterne og dermed fremme en overholdelse af hastighedsgrænsen på den specifikke strækning.

Som det fremgår af udkastet, er det meget vigtigt, at alle trafiksikkerhedsmæssige forhold tages med i betragtning, før hastighedsgrænsen hæves lokalt, og der foreligger grundige analyser af det nuværende hastigheds- og ulykkesbillede på de pågældende strækninger samt de tilstødende nabostrækninger. Rådet for Sikker Trafik finder det positivt, at der i bekendtgørelsen opstilles en række specifikke forhold, der skal være opfyldt/vurderes på strækningerne, før hastighedsgrænsen kan hæves lokalt.

#### Afsmittende effekt på influensstrækninger

Af Vejdirektoratets rapport "*Evaluering af forsøg med differentierede hastigheder på statsvejnettet*" fremgår, at når vejstrækninger før- og efter den højere hastighed (influensstrækningerne) inddrages, så er der signifikant flere ulykker og personskader i forhold til udviklingen på kontrolvejnettet. Dette aspekt er vigtigt at have med i vurderingerne, før hastighedsgrænsen hæves, og Rådet opfordrer til, at influensstrækningerne inddrages i planlægningen med passende kompenserende tiltag for at forebygge ulykker på grund af "afsmitning" af højere hastighed fra lokale strækninger med hævet hastighedsgrænser.

#### Vedr. § 3

Formuleringen i § 3: "Uden for tættere bebygget område kan der for en vejstrækning fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle på 90 km i timen" er uheldig, da den let kan misforstås. Det læses som om den generelle hastighedsgrænse er 90 km/t, hvilket jo ikke er tilfældet, da den er 80 km/t. Bestemmelsen i § 3 kan med fordel formuleres tilsvarende § 6, så de to paragraffer bliver ensartet formuleret.

### Ophævelse af byzone

I Vejdirektoratets følgeskrivelse til udkastet til bekendtgørelse anføres følgende:

*"Fjernelse af muligheden for 80 km. i timen i byzone. Hvis Vejmyndigheden vil anvende 80 km. i timen, skal byzonen ophæves".*

Rådet for Sikker Trafik kan i princippet tilslutte sig forslaget om, at byzone skal ophæves, hvis hastighedsgrænsen lokalt hæves til 80 km/t inden for (nuværende) byzone. Det giver en klar adskillelse for hastigheder i by og land, hvilket gør reglerne mere forståelige for trafikanterne.

Problemet er imidlertid, at den i følgeskrivelsen beskrevne ændring ikke ses at være implementeret i bekendtgørelsesteksten.

Det skal bemærkes, at Rådet ved ovenstående tilkendegivelse ikke har taget stilling til, hvorvidt det nødvendige hjemmelsmæssige grundlag i færdselsloven overhovedet er til stede for at kunne gennemføre den af Vejdirektoratet foreslåede ændring.

### Adskillelse af færdselsarter på strækninger med 90 km/t

I perioden 2010-2015 har 20 cyklister mistet livet ved at blive påkørt bagfra på en landevej, hvilket gør det til en af de hyppigste ulykkessituationer. Rådet foreslår i den forbindelse, at kravet om *"omfanget af let trafik på kørebanen"* tilrettes, så det ikke bliver muligt at hæve hastighedsgrænsen til 90 km/t, medmindre der er specifikt afmærkede arealer til de lette trafikanter på strækningen. Det vil være meget utrygt og farligt, at cyklister kan befinde sig på kørebanen på strækninger med 90 km/t.

### 100 km/t på motortrafikveje

Angående en hastighedsændring på motortrafikvejene, så vedtog Folketinget 3. maj 2016 at hæve hastigheden til 100km/t på en række motortrafikveje. Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt en evaluering af, om de trafiksikkerhedsfremmende tiltag har været tilstrækkelige til at undgå negative konsekvenser for trafiksikkerheden, hvorfor Rådet ikke kan vurdere dette punkt.

### Evaluering og politikontrol

Rådet opfordrer til, at enhver lokal hævelse af hastighedsgrænsen følges op med en grundig evaluering for at måle effekt på hastigheder og ulykker, og at hastigheden ændres tilbage til 80 km/t, hvis den højere hastighed skaber en ringere trafiksikkerhedsmæssig udvikling på strækninger med højere hastighedsgrænse og/eller det tilstødende vejnet.

Ligeledes opfordrer Rådet til, at politiet i samarbejde med vejmyndighederne udarbejder en strategi for udførelse af hastighedskontroller på strækninger med lokale hastighedsgrænser (hvad enten de er sat op eller ned), så trafikanterne oplever en reel opdagelsesrisiko ved overtrædelser.

### **Til bekendtgørelsesudkastet § 10**

Med bestemmelsen foreslås der tillagt Vejdirektoratet en generel dispensationsadgang fra samtlige de materielle bestemmelser, der er indeholdt i bekendtgørelsesudkastet i øvrigt.

I henhold til færdselsloven er kompetencen til at fastsætte lokale hastighedsgrænser tillagt politiet. Det er således politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden træffer afgørelse, jf. Færdselslovens § 92 a, stk. 2.

Med forslaget til § 10 får Vejdirektoratet mulighed for tilsidesætte politiets vurdering, hvorved politiets rolle som afgørelsesmyndighed reelt gøres illusorisk.

En sådan konstruktion kan ikke etableres gennem en bekendtgørelse, men kræver specifik lovgivningsmæssig hjemmel. En sådan lovhjemmel ses ikke at foreligge.

Med venlig hilsen

**Mogens Kjærgaard Møller**

adm. direktør