

Til
Transport- Bygnings- og Boligministeriet
trm@trm.dk
Sagsnr. 2018-6243

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø
T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Den 14. januar 2019

Høringssvar vedr. lovforslag om forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler, lette og tunge køretøjer uden for tættere bebygget område og motortrafikveje

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående lovforslag i høring, og har følgende bemærkninger:

Rådet er enig i lovforslagets betragtninger om, at der knytter sig modsatrettede hensyn i sagen: På den ene side ønsket om at mindske tidsforbruget i transportsektoren og begrænse antallet af farlige overhalinger og på den anden side risikoen for, at den højere hastighed blandt lastbiler mv. vil føre til flere ulykker.

Ved en afvejning af disse hensyn overfor hinanden finder Rådet at måtte konkludere, at det foreliggende forslag samlet set må antages at ville have en negativ effekt i forhold til trafiksikkerheden her i landet.

Landevejene er i forvejen de farligste veje, som vi har. 2 ud 3 dødsulykker i trafikken sker på landeveje. Samtidig er ulykker med tunge køretøjer ofte meget alvorlige. Øget hastighed for lastbiler og vogntog vil med al sandsynlighed føre til flere og mere alvorlige ulykker på landevejene.

Rådet deler som nævnt lovforslagets betragtninger om, at mindre hastighedsspredning mellem køretøjer på samme areal alt andet lige mindsker risikoen for trafikulykker. Men det er et uomtvisteligt faktum, at øget hastighed øger ulykkesrisikoen, og dette gælder i særlig grad for tunge køretøjer, som i kraft af deres størrelse og vægt har dårligere mulighed for undvigemanøvrer i en kritisk situation og betydelig længere standselængder end eksempelvis personbiler.

I den sammenhæng ville det have været yderst relevant, hvis der sammen med lovforslaget var udarbejdet og fremlagt data, der viser de faktuelle

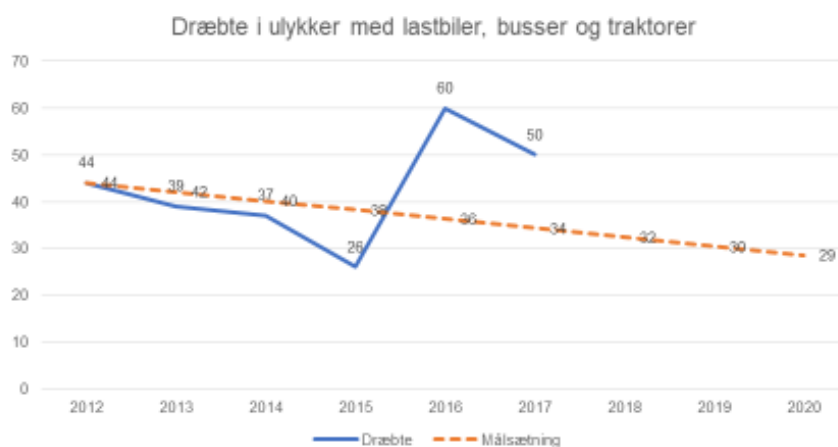
gennemsnitshastigheder for hhv. lastbiler og personbiler, samt det faktiske omfang af trafikulykker knyttet til risikable overhalinger forårsaget af utålmodige bilister, der overhaler lastbiler på landeveje.

Ligeledes ville en beregning af, hvor meget lastbiltrafik, der forventes at flytte fra de mere sikre motorveje over på de farligere landeveje som en konsekvens af at øge hastighedsgrænsen for lastbiler, have været yderst nyttig og samtidig en meget vigtig forudsætning for et estimat af den forventede effekt på ulykker mv. Disse beregninger ses imidlertid ikke – så vidt som det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne – at være foretaget.

Udviklingen i antal ulykker med tunge køretøjer er i forvejen langt fra Færdselssikkerhedskommissionens målsætning, og udviklingen i de senere år er bestemt ikke opløftende:

**FÆRDELS-
SIKKERHEDS-
KOMMISSIONEN**

Udvikling – ulykker med tungekøretøjer



Dræbte	2017	Andel
Fodgænger	6	12%
Cykel	8	16%
Knallert	1	2%
MC	1	2%
Personbil	29	58%
Lastbil/Bus/Traktor	2	4%
Varebil	2	4%
Andet/ukendt	1	2%
Total	50	100%

Som det ses, steg antallet af dræbte i ulykker med tunge køretøjer voldsomt fra 2015 til 2016 – hvor de blev mere end fordoblet. I 2017 er der sket et fald, men antallet er fortsat væsentligt over målet for 2017.

I 2017 blev 50 mennesker dræbt i ulykker, hvor et tungt køretøj var involveret. Det er 28,5% af alle dræbte. Det er yderst sjældent, at føreren af et tungt køretøj selv kommer til skade i ulykkerne. Det går oftest ud over andre trafikanter. Modparten er primært bilister (58 %) og cyklister og fodgængere (28 % i alt).

Ulykkerne sker ofte på kommunale landeveje, hvor det er en person i en personbil, der mister livet. Oftest fordi de to køretøjer kører frontalt ind i hinanden, eller fordi lastbilen kører op bag i en bil. Begge ulykkessituationer vil formodentlig stige i antal og ulykkernes alvorlighed vil forværres, hvis lastbilernes hastighed på landeveje øges.

Lastbilernes standselængde øges markant

Når en personbil kører 80 km/t, og en lastbil kører 70 km/t, har de ca. samme standselængde. Det er en vigtig grund til, at hastighedsgrænsen netop er sat til 70 km/t for lastbiler. For så kan lastbilen nå at standse og undgå at køre op bag i den forankørende bil, hvis den forankørende bremser hårdt op.

Kører en lastbil og en personbil begge 80 km/t, er lastbilens standselængde ca. 20 meter længere end personbilens. Det betyder, at hvis en personbil på en landevej kører 80 km/t og bremser hårdt op på grund af kø eller anden pludselig opstået situation, vil en bagvedkørende lastbil, som kører med samme hastighed og som ikke har taget højde for den øgede standselængde, fysisk ikke kunne nå at standse inden påkørsel, selvom chaufføren bremser maksimalt. Den vil ramme personbilen bagfra med høj hastighed og med stor kraft. Risikoen for alvorlige skader eller død for andre trafikanter er meget høj i netop denne slags ulykker.

Er det en lastbil med anhænger, forstærkes de fysiske kræfter yderligere. En chauffør i en lastbil med anhænger må desuden formodes at være tilbageholdende med at bremse for fuld kraft, da det skaber risiko for udskridning af anhængereren.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker har i deres rapport om lastbilulykker peget på, at uopmærksomhed og træthed/søvn hos lastbilchauffører er en væsentlig ulykkesfaktor i forhold til bagendekollisioner, især på lige strækninger med ukompliceret kørsel, hvor der opstår havari eller kødannelse forude, eller hvor lastbilen kører af vejen. Bliver hastigheden for lastbiler sat op, vil ulykker af denne type blive langt mere alvorlige.

Det bliver reelt straffrit at køre op til 92 km/ for lastbiler på landevejene. Hvad vil det betyde for hastighederne?

I dag er hastighedsgrænsen for lastbiler på landeveje som bekendt 70 km/t. Når politiet holder fartkontroller, er der altid indlagt en tolerancegrænse, så ingen bliver skrevet for at køre nogle få km/t for stærkt. Dette gælder både ved manuelle fartkontroller og i Automatisk Trafikkontrol (ATK). I ATK er tolerancegrænsen 10 % af hastighedsgrænsen + 3 km/t. Dvs. at en lastbil i dag skal måles til at køre 81 km/t eller derover for at få en fartbøde på en landevej, hvor fartgrænsen er 70 km/t.

Sættes hastighedsgrænsen op til 80 km/t, skal en lastbil eller vogntog fremover måles til at køre 92 km/t eller derover for at få en fartbøde.

Det er selvfølgelig ikke alle lastbilchauffører, der kører for stærkt, men vi ser med bekymring på, hvad en manglende sanktionering af overskridelser på op til 92 km/t vil betyde for lastbilernes gennemsnitshastighed. Hvis det får den effekt, at nogle lastbilchauffører fremover vælger at køre med maximal mulig hastighed i forhold til den påbudte fartbegrænser i lastbilen, nemlig 90 km/t - i stedet for som allerede nu (sandsynligvis for en hel dels vedkommende) - 80 km/t, så vil det have meget alvorlige konsekvenser for trafiksikkerheden.

Ansvar for at modvirke negative effekter lægges over på de enkelte kommuner

Lovforslaget omtaler en pulje på 30 millioner (dvs. i snit ca. 300.000 kr. pr. kommune), som kommunerne kan søge for lokalt at nedskilte hastigheden for lastbiler til 70 km/t på vejstrækninger, "hvor øget hastighed ikke er forsvarlig eller ønskelig". At gennemgå og vurdere alle landevejsstrækninger i en kommune vil være en ganske omfattende opgave, særligt i de store landkommuner. Rådet anser det for yderst tvivlsomt, om kommunerne har de nødvendige ressourcer til - inden for den korte tidsfrist – i samarbejde med politiet at kunne screene og trafiksikkerhedsvurdere hele deres landevejsnet, søge puljen og få nedskiltet til 70 km/t alle de relevante steder. Der er et stort, teknisk og administrativt arbejde forbundet med dette. Da landeveje jo ikke stopper ved kommunegrænserne, kræver dette yderligere et stort koordineringsarbejde mellem de kommuner, hvor landeveje krydser en kommunegrænse. Her vil 2 kommuner altså skulle blive enige om, hvad der skal/ikke skal gøres.

Fremgangsmåden lægger reelt set ansvaret for at modvirke negative effekter på trafiksikkerheden som følge af højere tilladt hastighed over på den enkelte kommune, hvilket forekommer urimeligt, især med henblik på, at kommunerne ikke ses at have været inddraget i den forudgående proces.

Forslaget rejser samtidig en række ubesvarede spørgsmål, som fx: Hvad koster det at skilte ned? Kan en kommune få "nej" til at skilte ned? Hvem skal vurdere, om der bliver sagt ja eller nej til nedskiltning? Hvad sker, hvis der kommer ansøgninger til puljen for langt over 30 millioner? Hvad sker, hvis kommunerne ikke kan nå det inden ikrafttræden 1. juli? Bliver hastigheden så sat op alligevel? Hvilke kriterier skal lægges til grund for anbefalet nedskiltning – er det i forhold til ulykker, hastigheder, transportarbejdet, vejenes sikkerhedsniveau...? Er det den enkelte kommune, der skal lave egne kriterier eller bliver der udarbejdet fælles retningslinjer?

Øget fart giver øget utryghed for beboere i landdistrikter

I Danmark bor ca. 700.000 mennesker i landdistrikterne, dvs. ved eller nær en landevej. En tidligere undersøgelse foretaget af YouGov Zapera for Rådet for Sikker Trafik har vist, at ca. 6 ud af 10 beboere langs landeveje er bekymret over bilisternes høje fart. At øge lastbilernes hastighed vil ikke mindske denne bekymring. Tværtimod.

Højere fart for lastbiler vil givetvis skabe yderligere utryghed for både beboere langs landevejene og for beboere i landdistrikter generelt. For cyklister og fodgængere, der færdes på og langs landevejen vil utryghed og ulykkesrisiko også stige. En meget stor gruppe af mennesker i Danmark vil således blive negativt berørt af gennemførelsen af dette forslag.

De samfundsøkonomiske omkostninger

Rådet finder, at de opstillede samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget rummer en række uomtalte konsekvenser. Efter Rådets vurdering vil forslaget som nævnt betyde et øget antal dræbte og tilskadedekomne og dermed forøge de samfundsmæssige udgifter til stat, regioner og kommuner. Vi henleder opmærksomheden på, at ifølge DTU's beregninger koster en trafikdræbt samfundet ca. 34,5 mio. kr., en alvorlig tilskadedekomne ca. 5,3 mio. og en lettere tilskadedekomne ca. 675.000 kr. Med andre ord: Hvis bare én person bliver dræbt som følge af, at hastighedsgrænsen hæves, koster det altså samfundet over 30 mio.kr.

Derudover vil et øget antal ulykker medføre flere køer, mens der ryddes op efter uheldet. Tidstabet for alle de bilister, der skal holde i kø, bør holdes op mod den tidsgevinst, den enkelte lastbilchauffør får. Øgede samfundsøkonomiske omkostninger i form af øget klima- og støjbelastning ville i øvrigt også være relevante at inddrage i ligningen.

Afsluttende bemærkninger

I løbet af de sidste ca. 12 år er gennemført massive indsatser for at forebygge en bestemt type ulykker med tunge køretøjer, nemlig højresvingsulykker. Ved hjælp af kampagner, politikontrol, køretøjstekniske forbedringer, vej-mæssige forbedringer og undervisning er det lykkedes for myndigheder, branchen og interesseorganisationer i fællesskab at få nedbragt antallet af de alvorlige og ofte dødelige højresvingsulykker betragteligt.

Rådet finder det samlet set ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt bekymrende, at man nu ønsker at øge hastigheden for lastbiler på landeveje og motortrafikveje og dermed øge risikoen for andre typer alvorlige ulykker med tunge køretøjer. Konsekvenserne, når netop sådanne køretøjer er involveret i en ulykke, vil ofte være fatale.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller
Administrerende direktør