

Cirkulære om lokale hastighedsbegrænsninger



Transport-, Bygnings-
og Boligministeriet

Rapport om mulighederne for lokalt at nedsætte hastighedsgrænserne i tættere bebygget område

Marts 2017

Kapitel 2

Højere hastighedsgrænse end den generelle

- § 4. I tættere bebygget område kan en højere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 60, 70 eller 80 km i timen.
- Stk. 2. Sådanne hastighedsgrænser kan f.eks. fastsættes på større gennemfarts- og ringeveje, samt på andre veje indgår i byens trafiknet, når områdets karakter og væsentlige hensyn til fodgængere og cyklister ikke taler derimod.
- § 5. Uden for tættere bebygget område kan der lige fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle på motorvejstrækninger.
- § 6. På motorvejstrækninger kan en højere lokal hastighedsbegrænsning fastsættes til 90 km i timen. En sådan høje

Rapport om mulighederne for lokalt at
nedsætte hastighedsgrænserne i tættere
bebygget område

Rapport om mulighederne for lokalt at nedsætte hastighedsgrænserne i tættere bebygget område

Udgivet af: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
ISBN netudgave: 978-87-93292-25-3

Indhold

1.	Indledning.....	7
1.1.	Baggrund	7
1.2.	Arbejdsgruppens sammensætning og arbejde.....	7
2.	Gældende ret.....	8
2.1.	Færdselslovens generelle regler om hastighed	8
2.2.	Fastsættelse af lokale hastighedsbegrænsninger.....	8
2.2.1.	Hastighedscirkulæret	10
2.3.	Regler for anvendelse af vejafmærkning	10
2.3.1.	Område med fartdæmpning.....	11
2.3.2.	Lokal hastighedsbegrænsning.....	11
3.	Sanktioner ved hastighedsoverskridelser	12
4.	Politiets mulighed for håndhævelse af hastighedsbegrænsninger.....	14
5.	Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne bløde trafikanter i Danmark	15
6.	Erfaringer med hastighedsnedsættelser	17
6.1.	Udenlandske erfaringer	17
6.1.1.	Sverige	17
6.1.2.	Holland.....	18
6.1.3.	Schweiz.....	18
6.2.	Danske erfaringer	19
7.	Arbejdsgruppens overvejelser.....	20
7.1.	Indledning	20
7.2.	Nærmere om de overvejede modeller.....	21
7.2.1.	Generel nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t. i tættere bebyggede områder.....	21
7.2.2.	Udbredelse af områder med fartdæmpning og områder med hastighedszoner under 50 km/t.	22
7.2.3.	Ændring af hastighedscirkulæret.....	23
7.2.4.	Arbejdsgruppens anbefaling	24
8.	Bilag 1.....	26

1. Indledning

1.1. Baggrund

I Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan for 2013-2020 "Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar" er det anført, at større udbredelse af hastighedszoner i byerne – særligt på større trafikerede veje – kan være et effektivt tiltag til at forebygge cykel- og fodgængerulykker. I handlingsplanen er det endvidere anført, at en revision af hastighedscirculæret vil give mulighed for, at kommunerne lettere kan få godkendt hastighedsbegrænsninger på 40 km/t. eller 30 km/t. især på lokalveje ved etablering af hastighedszoner ved afmærkning af "røde" hastighedszoner. Målet er at få reduceret hastigheden og dermed forbedre trafiksikkerheden på lokalveje og mindre betydende trafikveje.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) har i sin rapport "Ulykker med fodgængere" (rapport nr. 11 fra 2013) anbefalet, at der i centrale byområder og i byområder, hvor der er mange fodgængere, indføres hastighedszoner på f.eks. 30 eller 40 km/t., hvor det kan lade sig gøre af hensyn til trafikens afvikling og vejens funktion, hvilket eksempelvis kan være i midten af byen tæt ved gågader. Det er anført, at lav hastighed dels vil gøre det nemmere for fodgænger og bilist at erkende hinanden i tide, dels vil reducere skaderne ved en eventuel kollision.

Justitsministeren nedsatte på den baggrund i efteråret 2014 en arbejdsgruppe, der skulle se nærmere på behovet for at ændre reglerne om lokale hastighedsbegrænsninger. Arbejdsgruppen fik herunder til opgave at belyse fordele og ulemper ved de ændringer, som arbejdsgruppen måtte foreslå, samt inddrage hensyn som færdselssikkerhed, trafikafvikling, sikring af en generel respekt for hastighedsgrænserne og mulighederne for at håndhæve og sanktionere overtrædelser af de nedsatte hastighedsgrænser.

Arbejdsgruppen er efter ressortomlægningen af færdselsområdet i juni 2015 overgået fra Justitsministeriet til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

1.2. Arbejdsgruppens sammensætning og arbejde

Arbejdsgruppen har bestået af repræsentanter for Kommunernes Landsforening (KL), Odense og Københavns Kommune, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU), Vejdirektoratet, Rigspolitiet, Københavns Politi, Fyns Politi og Justitsministeriet (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet).

Arbejdsgruppen har i perioden fra september 2014 til marts 2015 afholdt 6 møder.

Arbejdsgruppen har på den baggrund udarbejdet vedlagte rapport, som bl.a. indeholder arbejdsgruppens forslag til ændring af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets cirkulære om lokale hastighedsbegrænsninger (hastighedscirculæret). Der henvises til rapportens pkt. 7 og bilag 1 til rapporten.

2. Gældende ret

2.1. Færdselslovens generelle regler om hastighed

De almindelige regler om hastighed findes i færdselslovens § 41. Det er herunder i § 41, stk. 1, fastsat, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal herved tage vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand og belæsning samt færdselsforholdene i øvrigt i betragtning. Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Der skal kunne standses på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes.

De generelle hastighedsbegrænsninger findes i færdselslovens § 42, stk. 1-3, hvor det er fastsat, at hastighedsbegrænsningen er 50 km/t. i tættere bebygget område, 80 km/t. uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje samt 130 km/t. på motorvej. Efter færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, kan der dog for en vejstrækning fastsættes en højere henholdsvis lavere hastighedsbegrænsning end den generelle hastighedsbegrænsning, som følger af § 42, stk. 1-3. Dette vil i givet fald skulle angives ved færdselstavler mv.

I færdselslovens §§ 43, 43 a og 43 b er der endvidere fastsat særlige køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger, som skal overholdes uanset de generelle hastighedsbegrænsninger i § 42. Der er således i bestemmelsen fastsat særlige hastighedsbegrænsninger for busser, lastbiler, biler med tilkøbt påhængsvogn mv.

2.2. Fastsættelse af lokale hastighedsbegrænsninger

Det fremgår af færdselslovens § 42, stk. 5, jf. ovenfor under pkt. 2.1, at der for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsbegrænsning, kan fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsbegrænsning for et nærmere afgrænset område.

Det er politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden træffer afgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2.

Opstår der uenighed mellem kommunen og politiet om fastsættelsen af en lokal hastighedsbegrænsning, afgøres sagen af transport-, bygnings- og boligministeren, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 1. Politiets afgørelse kan påklages til transport-, bygnings- og boligministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Færdselslovens § 42, stk. 5, fik sin nuværende formulering ved lov nr. 158 af 24. april 1985 om ændring af færdselsloven. I den forbindelse blev den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område nedsat fra 60 km/t.

til 50 km/t., samtidig med at der blev lagt op til en udvidet adgang til at fastsætte differentierede hastighedsbegrænsninger.

Lovforslaget lagde op til at fastholde den generelle hastighedsbegrænsning i tættere bebygget område på 60 km/t., men der blev under forslagens behandling i Folketinget vedtaget et ændringsforslag om at nedsætte hastighedsbegrænsningen til 50 km/t. Det fremgår af bemærkningerne til ændringsforslaget, at der i den forbindelse ikke blev foreslået ændringer i forhold til den af justitsministeren foreslåede adgang til differentiering af hastigheden i byerne.

Under punkt 2.5.5 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget er der anført følgende om anvendelsen af lavere lokale hastighedsbegrænsninger end den generelle hastighedsbegrænsning:

”Med hensyn til lavere lokale hastighedsbegrænsninger end den generelle hastighedsbegrænsning kan der efter Justitsministeriets cirkulære fra 1977 om lokale hastighedsbegrænsninger fastsættes en hastighedsbegrænsning på 50 km i timen eller 40 km i timen, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige forhold taler herfor, dvs. når hastigheden er den væsentligste ulykkesårsag eller risiko på den pågældende vejstrækning, navnlig i tilfælde af sammenblanding af bløde trafikanter (fodgængere og cyklister) og biltrafik.

Justitsministeriet finder, at der bør åbnes mulighed for en videre adgang til at fastsætte en lokal hastighedsbegrænsning på 50 km i timen. Denne adgang bør ikke være begrænset til tilfælde, hvor det er påkrævet af konkrete færdselssikkerhedsmæssige årsager i kraft af oplysninger om registrerede uheld mv. Også mere generelle færdselssikkerhedsmæssige hensyn bør kunne begrunde en hastighedsbegrænsning på 50 km i timen. Der tænkes herved navnlig på veje, hvor hensynet til de svage trafikanter gør sig særligt gældende, f.eks. derved at der trods megen cykeltrafik ikke er anlagt cykelstier eller veje i boligområder, hvor bilisternes oversigtsforhold er begrænsede på grund af vejenes anlægsmæssige udformning, eller hvor oversigtsforholdene er begrænsede af udstrakt parkering af biler.

...

En lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen har efter Justitsministeriets opfattelse normalt en begrænset effekt. En sådan hastighedsbegrænsning bør derfor – uden helt specielle forhold – begrænses og alene anvendes i særlige zoner, hvor en sådan lokal hastighedsbegrænsning på grund af områdets karakter mv. kan forventes respekteret. Den detaljerede fastsættelse af reglerne for lokale hastighedsgrænser på 40 km i timen, herunder navnlig anvendelsen af særlige zonetafler, bør afvente resultaterne af det 1-årige forsøg, der blev iværksat i slutningen af 1983.

Med hensyn til veje, hvor der ønskes en hastighedsbegrænsning på 30 km i timen eller derunder, bør der efter Justitsministeriets opfat-

telse ubetinget været knyttet et krav om anlægsmæssige foranstaltninger, der tvinger bilisten til at køre med den ønskede hastighed.”

Bemærkningerne til lovforslaget blev udarbejdet ud fra den forudsætning, at den dagældende generelle hastighedsgrænse på 60 km/t. i tættere bebygget område blev opretholdt. I bemærkningerne behandles derfor i første række spørgsmålet om en videre adgang til lokalt at nedsætte hastighedsgrænsen til 50 km/t. Som nævnt blev der stillet ændringsforslag, således at den generelle hastighedsbegrænsning blev nedsat til 50 km/t., og der blev i den forbindelse ikke foreslået ændringer i forhold til den af justitsministeren foreslåede adgang til differentiering af hastigheden i byerne. Ved ændringsforslaget synes det således forudsat, at de nærmere regler om adgangen til at fastsætte lokale hastighedsgrænser på 40 km/t. eller derunder skal fastsættes inden for de rammer, der er angivet i lovforslagets bemærkninger om sådanne hastighedsbegrænsninger.

Med hensyn til hastighedsbegrænsninger på 40 km/t. er det i bemærkningerne anført, at en sådan hastighedsbegrænsning normalt har en begrænset effekt og derfor – uden helt specielle forhold – bør begrænses og alene anvendes i særlige zoner, hvor en sådan lokal hastighedsbegrænsning på grund af områdets karakter mv. kan forventes respekteret.

2.2.1. Hastighedscirkulæret

I forlængelse af den ovennævnte lovændring har Justitsministeriet i cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger nærmere normeret politiets adgang til at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger. Det er fastsat i cirkulærets § 1, stk. 2, at afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger træffes på grundlag af oplysninger om bl.a. områdets karakter, vejens funktion og standard, randbebyggelsen, færdselsuheld, trafikmængden og trafikens sammensætning.

Det fremgår af cirkulærets § 8, stk. 1, at der i tættere bebygget område kan fastsættes en lavere hastighedsbegrænsning end den generelle, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler herfor, dvs. når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko på den pågældende vejstrækning, og navnlig i tilfælde hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan under tilsvarende betingelser fastsættes for et nærmere afgrænset område med en ringe gennemkørende trafik, jf. § 8, stk. 2. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser uden hastighedsdæmpende foranstaltninger kan kun ske undtagelsesvis, jf. § 8, stk. 3. Hastighedsdæmpende foranstaltninger kan i praksis f.eks. være vejbumper eller chikaner. Fastsættelse af hastigheder på 30 km/t. eller derunder kan kun ske på opholds- og legeområder samt på veje med mindre indgribende trafiksaneringer ("stilleveje"), jf. § 8, stk. 4.

2.3. Regler for anvendelse af vejafmærkning

Færdselslovens bestemmelser om færdselsregulering og afmærkning mv. findes i lovens kapitel 15 (§§ 89-100). Det fremgår af § 95, stk. 1, at transportministeren fastsætter bestemmelser om udformningen og betydningen af bl.a. færdselstavler, afmærkning på kørebanen, signalanlæg og anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning

for færdslen. I færdselslovens § 95, stk. 3, er det desuden fastsat, at transportministeren fastsætter bestemmelser om anvendelse af afmærkningen i § 95, stk. 1, herunder indhentelse af samtykke fra politiet.

Bekendtgørelse nr. 1194 af 21. september 2016 om anvendelse af vejafmærkning er udstedt af transportministeren i medfør af § 95, stk. 3, i færdselsloven. Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser om brugen og administrationen af vejafmærkning. Regler om vejafmærkningens udformning og betydning findes i bekendtgørelse nr. 1193 af 21. september 2016 om vejafmærkning, som er udstedt med hjemmel bl.a. i færdselslovens § 95, stk. 1 og 3.

2.3.1. Område med fartdæmpning

Den blå tavle E 53 ”område med fartdæmpning” (blå zonetavle) angiver en vejledende hastighed for et område, hvor kørebanen gennem fysiske foranstaltninger på vejarealet er indrettet således, at den ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne, jf. § 133, stk. 1, i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning. Hvis ikke området er anlagt specielt med henblik på lave hastigheder, så skal området forsynes med fartdæmpere, som kan være f.eks. bump, forsætninger eller indsnævringer. Tavlen anvendes normalt ved 30 og 40 km/t.-zoner, men hastighedsbegrænsningen er 50 km/t. uanset opsættelsen af E 53-tavlen.



2.3.2. Lokal hastighedsbegrænsning

Den røde zonetavle E 68 med C 55 ”lokal hastighedsbegrænsning” (rød zonetavle) angiver et område, hvor hastighedsbegrænsningen er nedsat i forhold til den generelle hastighedsbegrænsning. Tavlen kan anvendes til afmærkning af zoner med lokal hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af færdselslovens § 92 a, stk. 2, jf. § 42, stk. 4 og 5, jf. § 138 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning. Ved brug af zonetavlen nedsættes antallet af tavler i området, og man kan benytte færre hastighedsdæmpende foranstaltninger end ved brug af den blå tavle E 53.



3. Sanktioner ved hastighedsoverskridelser

Ved lov nr. 716 af 25. juni 2010 blev færdselslovens 118, stk. 3, 4 og 5 ændret, således at det blev præciseret, at strafudmålingsreglerne i færdselslovens § 118, stk. 1-5, også gælder ved overtrædelser af lokale hastighedsbegrænsninger fastsat i medfør af færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, og som er tilkendegivet ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. færdselslovens § 4, stk. 1.

For overskridelse af hastighedsbegrænsningen med andre køretøjer end tunge køretøjer og knallerter gælder følgende bødetakster:

Hastighedsoverskridelse i procent	Bødestørrelse
>20	1.000 kr.
20-29	1.500 kr.
30-39	2.500 kr.
40-49	3.000 kr.
50-59	3.000 kr.
60-69	3.500 kr.
70-79	4.000 kr.
80-89	4.500 kr.
90-99	5.500 kr.
100 eller mere	6.000 kr.

Førerretten frakendes ubetinget bl.a., hvis føreren med mindst 100 km/t. har overskredet en hastighedsbegrænsning med mere end 100 pct., jf. færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 12. Desuden frakendes føreren førerretten betinget bl.a., hvis en hastighedsbegrænsning er overskredet med mere end 60 pct., jf. færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3.

Ved lov nr. 267 af 21. april 2004 om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser mv.), som ændret ved lov nr. 363 af 24. maj 2005 om ændring af færdselsloven (Sanktionsfastsættelse i sager om spirituskørsel), er der bl.a. indført en klippekortordning som supplement til det gældende frakendelsessystem. Ordningen indebærer, at trafikanter, der gentagne gange overtræder en række nærmere angivne bestemmelser i færdselsloven, herunder overskrider en hastighedsbegrænsning med mere end 30 pct., jf. § 125, stk. 2, nr. 5, skal frakendes førerretten eller meddeles kørselsforbud. Dette gælder uanset, om overtrædelserne er begået ved flere forskellige kørsler, under ét kørselsforløb eller i samme situation.

Klippekortordningen indebærer nærmere, at en fører, der inden for en periode af tre år gør sig skyldig i tre kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, skal fratages førerretten betinget i forbindelse med klip nr. 3, jf. færdselslovens § 125, stk. 2. En fører, der inden for de første tre år efter førstegangserhvervelse af førerret gør sig skyldig i to kliprelevante overtrædelser af færdselsloven, vil dog allerede i forbindelse med klip nr. 2 blive pålagt kørselsforbud, jf. færdselslovens § 127, jf. § 125, stk. 3, jf. stk. 2.

4. Politiets mulighed for håndhævelse af hastighedsbegrænsninger

Det fremgår af den nationale strategi for politiets færdselsindsats 2014-2015, at hastighedskontrol anvendes på strækninger, hvor den færdselssikkerhedsmæssige, tryghedsskabende og adfærdsregulerende effekt er størst. Dette er f.eks. tilfældet ved ulykkesbelastede strækninger, vejarbejde, skoleveje, gennemkørselsveje med høj gennemsnitsfart i mindre byer m.v. Udvælgelsen af vejstrækninger og tilrettelæggelsen af kontrolindsatsen er analysebaseret og sker på baggrund af analyser fra Vejdirektoratet, vejmyndigheder, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, politikredsens lokalkendskab, egne analyser og trusselsvurderinger.

Politiets mulighed for at håndhæve de fastsatte hastighedsbegrænsninger forudsætter imidlertid, at politiet rent faktisk er i stand til at foretage hastighedsmålinger på det pågældende sted. På strækninger i byerne har politiet mulighed for at foretage hastighedsmålinger på forskellige måder.

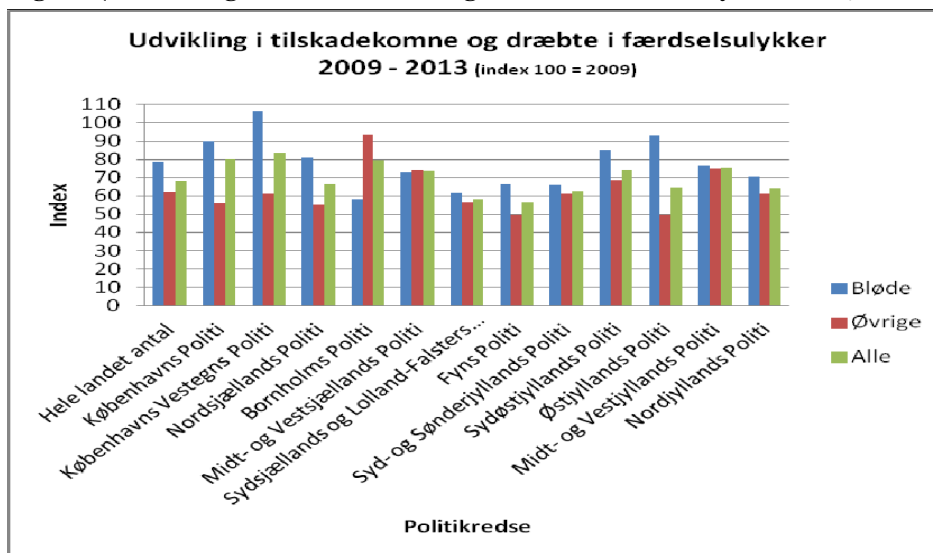
- Måling med laser er en målemetode, som efter omstændigheder er egnet til hastighedsmålinger i byer. Til måling med laser kræves der måler og stophold, således at de målte køretøjer kan bringes til standsning. Der kan alene måles ét køretøj ad gangen og effektive målinger i mange geografisk spredte områder er derfor forholdsvis omkostningskrævende.
- Langt de fleste hastighedsmålinger i byerne foretages derfor i dag med mobilt ATK (automatisk hastighedsmåling fra bemandede parkerede køretøjer), som er en omkostningseffektiv måde at foretage hastighedskontrol på, idet de målte køretøjer ikke skal bringes til standsning. Der er dog en række forudsætninger, der skal være opfyldt, før ATK-metoden er anvendelig, herunder bl.a. at der skal være mulighed for at opstille de bemandede køretøjer, som foretager målingen. Dette er ikke altid tilfældet i hastighedszoner, hvor muligheden for at anvende mobilt ATK-udstyr kan være begrænset af smalle veje, ringe udsyn og dårlige parkeringsforhold.

Politiets benytter foruden de nævnte målemetoder også andre målemetoder, herunder manuel måling med stopur over en distance, manuel måling med triptæller, speedometermålinger og strækknings-ATK (automatisk måling af hastigheden på en given strækning). Disse målemetoder er imidlertid ikke egnede til målinger i byerne.

5. Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne bløde trafikanter i Danmark

Selvom der i perioden 2009-2013 ifølge opgørelser fra Vejdirektoratet har været en positiv udvikling i antallet af dræbte og tilskadekomne bilister og andre motorkørende, har nedgangen i dræbte og tilskadekomne bløde trafikanter i samme periode været knap så markant. Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne bløde trafikanter (knallert 30-førere, cyklister og fodgængere) har navnlig været mindre positiv i de storkøbenhavnske politikredse og Aarhus. I Københavns Vestegns politikreds har man endda oplevet en lille stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne bløde trafikanter i perioden. Der henvises til figur 1 nedenfor.

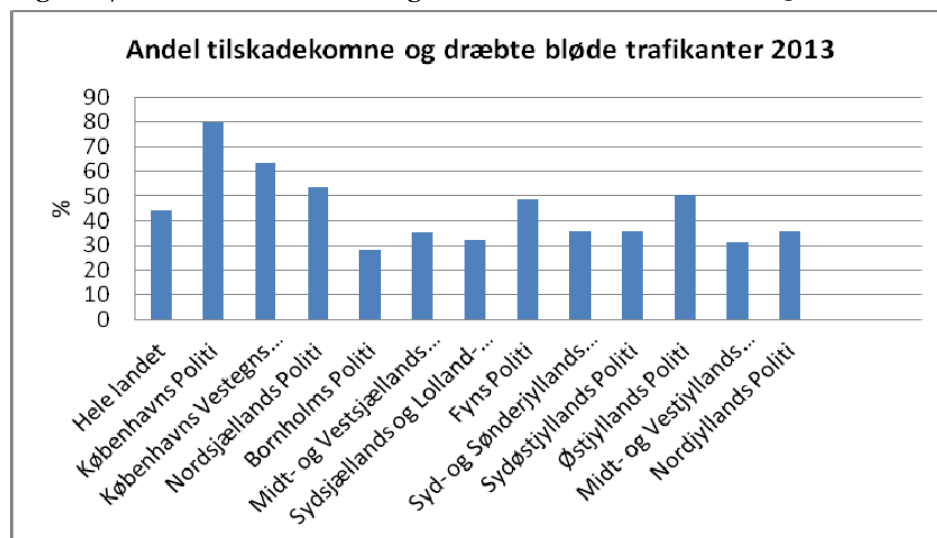
Figur 1 | Udvikling i tilskadekomne og dræbte i færdselsulykker 2009-2013



Kilde: Danmarks Statistik, levevilkår, færdselsuheld med tilskadekomne og dræbte 2009-2013, udvikling Udtræk primo september 2014. Udviklingen i dræbte og tilskadekomne bløde trafikanter har generelt været mindre positiv end udviklingen for andre trafikantgrupper som førere og passagerer i motorkøretøjer og motorecykler mv.

På landsplan udgjorde antallet af dræbte og tilskadekomne bløde trafikanter i 2013 44 pct. af samtlige dræbte og tilskadekomne, mens denne andel i Københavns politikreds var på knap 80 pct. og i Københavns Vestegns politikreds var på knap 64 pct. Se figur 2.

Figur 2 | Andel tilskadekomne og dræbte bløde trafikanter 2013



Kilde: Danmarks Statistik, levevilkår, færdselsuheld med tilskadekomne og dræbte 2013. Generelt har politikredse med større byer en højere andel af tilskadekomne bløde trafikanter.

6. Erfaringer med hastighedsnedsættelser

6.1. Udenlandske erfaringer

Justitsministeriet gav ved svar af 15. november 2010 på spørgsmål nr. 1687 (Alm. del) fra Folketingets Trafikudvalg en redegørelse for, hvilke internationale erfaringer der findes med hensyn til nedsættelse af hastigheden i byområder.

Til brug for besvarelsen indhentede Justitsministeriet udtalelser fra de danske ambassader i henholdsvis Stockholm, Haag og Bern:

6.1.1. Sverige

Den danske ambassade i Stockholm har oplyst, at hastighedsgrænserne inden for tættere bebygget områder fastsættes af den ansvarlige kommune. Afgrænsningen af disse områder fastlægges ligeledes af kommunen. Kommunerne kan fastsætte hastighedsgrænserne inden for tættere bebygget områder til enten 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 eller 110 km/t. Hvis der ikke er truffet beslutning om en anden af de nævnte hastighedsgrænser, er hastighedsgrænsen 50 km/t.

Der blev i 2006-07 i 10 svenske kommuner gennemført forsøg med henholdsvis forhøjelser og nedsættelser af lokale hastighedsgrænser. Forsøget viste, at der ved nedsættelse af hastighedsgrænsen med 10 km/t. skete en reduktion af den faktiske gennemsnitshastighed med ca. 2-4 km i timen, mens forhøjelse af hastighedsgrænsen med 10 km/t. medførte en stigning i den faktiske gennemsnitshastighed med ca. 1 km/t.

Arbejdsgruppen har siden indhentet oplysninger om erfaringerne fra Malmø kommune, hvor hastighedsgrænsen siden 2013 har været nedsat til 40 km/t. i et område på ca. 35 kvadratkilometer i centrum af byen. Større indfaldsveje har dog stadigvæk 60 km/t. som hastighedsgrænse.

Politiet i Malmø har oplyst, at man generelt har positive erfaringer med hastighedsnedsættelsen, selv om politiet kun har få ressourcer til hastighedskontrol. Hastighedskontrollen er derfor rettet mod de lokaliteter, hvor der er registreret mange ulykker, og hvor politiet af erfaring ved, at der begås mange hastighedsovertrædelser. Hastighedsmålinger foretaget på 10 udvalgte steder i Malmø viser således, at hastigheden efter indførelsen af hastighedsnedsættelsen gennemsnitligt er faldet med 5 km/t. fra 52 km/t. til 47 km/t. På grund af den korte evalueringsperiode er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere, om indførelsen af hastighedszonen har medført en reduktion i antallet af uheld. Det er imidlertid politiets opfattelse, at hastighedsnedsættelsen har bevirket en mere rolig kørsel, og at hastighedsnedsættelsen har haft en afsmittende effekt på de tilstødende områder udenfor zonen, således at man også her har oplevet en reduktion af hastigheden.

6.1.2. Holland

Den danske ambassade i Haag har oplyst, at hastighedsgrænserne i byzoner i Holland fastsættes af de enkelte kommuner, f.eks. til 50 eller 30 km/t. Kommunerne kan endvidere f.eks. på lukkede veje og i nærheden af skoler tilkendegive ved skiltning, at hastigheden ikke må overstige 15 km/t. Kommunerne er ved fastsættelsen af de lokale hastighedsgrænser generelt ikke bundet af lovregler, men alene af retningslinjer. Erfaringerne har vist, at cyklisters, knallertkøreres og fodgængeres chancer for at overleve et sammenstød med en bil er væsentligt større, når bilisten har overholdt en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. Ambassaden har endvidere oplyst, at der på veje med en fartbegrænsning på under 50 km/t. har været 24 færre dødsulykker i 2009 end i 2001. Dette hænger dog i vidt omfang sammen med, at der er blevet anlagt rundkørsler og fartbump på de pågældende veje.

6.1.3. Schweiz

Den danske ambassade i Bern har oplyst, at den generelle hastighedsgrænse i byzoner i Schweiz er 50 km/t. Det kan på kantonalt og kommunalt niveau besluttes at fravige denne hastighedsgrænse lokalt i både op- og nedadgående retning. Det er dog Højesterets principielle holdning, at zoner med hastighedsgrænser på 30 km/t. kun kan indføres på sidegader eller på gader af lignende karakter. Undtagelsesvis kan der dog som følge af særlige lokale trafikforhold indføres en sådan zone på en del af en hovedfærdselsåre. Nedsættelse af hastighedsgrænsen er i øvrigt tilladt, når det ikke er muligt på anden vis at bekæmpe en synlig fare, eller hvis en gruppe i bestemte områder – f.eks. skolebørn – kræver særlig beskyttelse. Ligeledes kan hastighedsgrænsen reduceres i områder med særlig stor trafikbelastning for at gøre trafikken mere flydende. Ved indførelse af zoner med særlige hastighedsbegrænsninger gælder der krav om:

1. skiltning, der tydeligt gør opmærksom på overgangen til den pågældende zone,
2. forkørselsret for højresvingende bilister ved trafiklys, medmindre andet er tilkendegivet ved signalering og
3. nedlæggelse af eventuelle fodgængerfelter.

For så vidt angår punkt 3 er det oplyst, at bilister skal holde tilbage for fodgængere, der krydser vejen i fodgængerfelter. Ved nedlæggelse af fodgængerfelterne får fodgængere adgang til at krydse kørebanen alle steder, men i så fald har bilisterne forkørselsret.

Ud over indførelse af lokale hastighedsbegrænsninger kan kantoner og kommuner endvidere træffe andre former for færdselsmæssige foranstaltninger for at tilpasse trafikken til særlige lokale forhold. Siden 2002, hvor reglerne om indførelse af særlige hastighedszoner blev forenklet, er der indført flere zoner med særlige hastighedsgrænser, og antallet af personulykker i byområder er faldet med 13,3 pct. Herunder er antallet af dødsulykker faldet med 25,4 pct. og antallet af ulykker med svært tilskadekomne er faldet med 12,9 pct. Der foreligger ikke oplysninger om, hvad det samlede antal dødsulykker og svært tilskadekomne har været i perioden.

6.2. Danske erfaringer

I forbindelse med ansøgning om tilladelse til at etablere hastighedszoner er det et krav, at der foretages en evaluering af hastighedszonens effekt på hastigheden i området.

Til brug for udarbejdelsen af denne rapport har Vejdirektoratet gennemgået knap 20 evalueringer, som er foretaget af kommunerne og udarbejdet i forbindelse med indførelsen af danske projekter med hastighedszoner. Evalueringerne omfatter både 30 og 40 km/t.- zoner, men flest 40 km/t.- zoner.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at evalueringerne generelt er af varierende kvalitet, men at det ud fra materialet kan konkluderes, at der er en sammenhæng mellem indførelse af hastighedszoner med hastighedsdæmpende foranstaltninger og et fald i gennemsnitshastighederne i de pågældende områder. I de undersøgte evalueringer varierer faldet mellem 5 og 23 pct., og de fleste evalueringer indeholder oplysninger om et fald på mellem 8 og 18 pct.

Kun få af de knap 20 evalueringer indeholder en evaluering af betydningen af hastighedszoner i forhold til antallet af ulykker i det pågældende område. Dette kan bl.a. skyldes, at der i perioden indtil etableringen af zonen har været få ulykker i området, eller at evalueringerne er lavet kort tid efter etableringen af hastighedszonerne.

Det bedst evaluerede projekt stammer fra Gladsaxe Kommune, hvor der i perioden 1996 - 2000 er etableret 30 og 40 km/t.-zoner på ca. 130 km fordelingsveje og lokalveje, der dengang udgjorde ca. 80 pct. af det kommunale vejnet. Der har i de etablerede hastighedszoner været anvendt færre hastighedsdæmpende foranstaltninger, end der normalt kræves i blå zoner. Der henvises til rapportens afsnit 2.3.1. om anvendelse af blå zoner.

Hastighedszonerne i Gladsaxe Kommune er blevet evalueret af flere omgange, og Gladsaxe Kommune har senest fået vurderet langtidseffekten af indførelsen af hastighedszonerne. Det har i dette projekt også været muligt at evaluere effekten i forhold til ulykker, idet de evaluerede strækninger har været omfattet af hastighedszoner i en længere periode på minimum 14 år, og der findes derfor et stort datagrundlag.

Evalueringen fra Gladsaxe viser, at antallet af personskadeulykker på de berørte veje er faldet fra 21 til 5 personskadeulykker i gennemsnit pr. år, når man sammenligner ulykkestallene fra perioden før etableringen af hastighedszoner med ulykkestallene i perioden efter indførelsen af zonerne. Det svarer til et fald på 77 pct. i områder med 30 og 40 km/t.-zoner. Til sammenligning var det tilsvarende fald i antallet af personskadeulykker på landsplan i samme periode 47 pct.

7. Arbejdsgruppens overvejelser

7.1. Indledning

Som det fremgår ovenfor under pkt. 1, har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) i sin rapport "Ulykker med fodgængere" (rapport nr. 11 fra 2013) anbefalet, at der i centrale byområder og i byområder, hvor der er mange fodgængere, indføres hastighedszoner på f.eks. 30 eller 40 km/t., hvor det kan lade sig gøre af hensyn til trafikens afvikling og vejens funktion, hvilket eksempelvis kan være i midten af byen tæt ved gågader.

Det er i rapporten anført, at lav hastighed dels vil gøre det nemmere for fodgænger og bilist at erkende hinanden i tide, dels vil reducere skaderne ved en eventuel kollision. Flere hastighedszoner med 30 eller 40 km/t. kan således skabe et mere sikkert fodgængermiljø.

I Trafiksikkerheshåndboken udgivet af Transportøkonomisk institut i Norge i 2012, vurderes det i overensstemmelse hermed, at man vil kunne forvente et fald i antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadede på henholdsvis 19 pct., 13. pct. og 7 pct., hvis man generelt ændrer hastighedsbegrænsningerne fra 50 km/t. til 40 km/t. i byområderne.

Undersøgelserne bakkes op af konkrete erfaringer fra en række byer, hvor der er etableret forskellige typer af hastighedszoner. Som det fremgår af pkt. 6 ovenfor, viser erfaringerne generelt, at gennemsnitshastigheden er faldet i de områder, hvor der er indført hastighedszoner med hastighedsdæmpende foranstaltninger, og at der er sket et fald i antallet af personulykker efter indførelsen af zonerne.

Det kan på den baggrund konkluderes, at hastigheden har afgørende betydning for sikkerheden i trafikken. Lavere hastighed indebærer, at risikoen for uheld reduceres, og at konsekvenserne af de uheld, som rent faktisk sker, begrænses.

En nedsættelse af hastighedsbegrænsningerne medfører imidlertid ikke i sig selv, at de faktiske hastigheder reduceres. Det afgørende er, at de fastsatte hastighedsbegrænsninger rent faktisk respekteres af bilisterne, og at de fastsatte hastighedsbegrænsninger i almindelighed opfattes som rimelige og begrundede i de konkrete færdselsmæssige forhold. I modsat fald vil hastighedsbegrænsninger kunne medvirke til at skabe falsk tryghed for de bløde trafikanter.

For at sikre, at der skabes respekt for de fastsatte hastighedsgrænser er det derfor nødvendigt, at trafikanterne oplever et passende kontroltryk i forhold til overtrædelser af hastighedsbegrænsningerne, og at hastighedsbegrænsningerne i praksis håndhæves på en hensigtsmæssig måde af politiet.

Det er endvidere en meget væsentlig faktor, når det drejer sig om at nedbringe den faktiske hastighed f.eks. i byområder, at infrastrukturen er indrettet således, at den naturligt indbyder til at afpasse hastigheden efter ha-

stighedsbegrænsningen, og at hastighedsbegrænsningen bakkes op af tilstrækkelig skiltning.

Arbejdsgruppen har på den baggrund overvejet en række hensyn, der kan begrunde en nedsættelse af hastigheden, ligesom arbejdsgruppen har overvejet en række modeller for nedsættelse af hastigheden, der kan medvirke til at skabe større tryghed i byområder og samtidig medvirke til en reduktion af antallet af ulykker, jf. nedenfor under pkt. 7.2. Det er ligeledes indgået i arbejdsgruppens overvejelser, hvilke konsekvenser en ændring af reglerne på området vil have for muligheden for at håndhæve hastighedsforseelser.

Arbejdsgruppen bemærker, at en nedsættelse af hastigheden i visse tilfælde kan have en positiv indflydelse på andet end færdselssikkerheden, f.eks. i forhold til at reducere støjgener fra trafikken. Arbejdsgruppen har imidlertid ikke behandlet disse hensyn, idet formålet med arbejdsgruppens arbejde har været at komme med forslag til forbedring af muligheden for lokalt at nedsætte hastigheden med henblik på at forbedre færdselssikkerheden.

7.2. Nærmere om de overvejede modeller

7.2.1. Generel nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t. i tættere bebyggede områder

Arbejdsgruppen har overvejet muligheden for generelt at nedsætte hastighedsgrænsen i tættere bebyggede områder til 40 km/t. En generel nedsættelse af hastigheden vil i givet fald kræve en ændring af færdselslovens § 42, stk. 1, nr. 1, hvorved det nærmere vil kunne bestemmes, i hvilke tilfælde der bør kunne fastsættes en lavere hastighed end den generelle.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at en generel nedsættelse af hastigheden vil gøre det lettere for bilisterne at huske hastighedsgrænsen, idet den som hovedregel vil gælde overalt i byområder.

Som anført er det dog centralt og afgørende for, at bilisterne overholder hastighedsgrænserne, at disse i almindelighed fremstår som rimelige. Den generelle hastighedsbegrænsning bør derfor ikke alene fastsættes på baggrund af hensyn, der gør sig gældende i store byer med mange cyklister og fodgængere som i f.eks. København eller Aarhus, men bør afspejle, hvad må anses at være en acceptabel hastighed i størstedelen af landets tættere bebygget områder.

Arbejdsgruppen har i forlængelse heraf overvejet, om det er muligt at etablere forsøgsordninger med en generel nedsættelse af hastigheden til 40 km/t. i en række udvalgte byer for på den måde at indsamle erfaringer, der kan danne grundlag for en vurdering af, hvorvidt man bør sænke hastigheden til 40 km/t. over hele landet.

Selv i de større byer vil der imidlertid formentlig være behov for at tillade kørsel med højere hastighed inden for byzoner, hvor vejenes indretning og funktion tillader dette.

En ændring af den generelle hastighedsgrænse, herunder i udvalgte byer, forudsætter således, at der lokalt vil skulle foretages en vurdering af på hvilke veje, der vil skulle tillades kørsel med en højere hastighed, som f.eks. 50 eller 60 km/t.

I hastighedscirkulærets § 4 er der hjemmel til at fastsætte en højere hastighedsgrænse end den generelle til 60, 70 eller 80 km/t. i tættere bebygget område på større gennemfarts- og ringveje, samt på andre veje der indgår i byens trafikvejnet, når områdets karakter og væsentlige hensyn til cyklister og fodgængere ikke taler derimod. Såfremt den generelle hastighedsgrænse nedsættes til 40 km/t. i byzoner, vil der efter arbejdsgruppens opfattelse skulle foretages en ændring af hastighedscirkulæret, således at det i medfør af § 4 er muligt at fastsætte en højere hastighedsgrænse på 50 km/t.

Det er derfor arbejdsgruppens vurdering, at en generel nedsættelse af hastigheden, herunder i udvalgte byer, vil forudsætte en nærmere gennemgang af hastighedsreglerne med henblik på bl.a. at sikre, at der fortsat er sammenhæng mellem hastighedsgrænserne på de forskellige dele af vejnettet.

7.2.2. Udbredelse af områder med fartdæmpning og områder med hastighedszoner under 50 km/t.

Arbejdsgruppen har overvejet, om det vil være hensigtsmæssigt at give mulighed for at etablere flere områder med lavere hastighed enten som blå zoner, hvor hastighedsangivelsen kun er vejledende, eller som røde zoner med generel hastighedsnedsættelse.

Etableringen af hastighedszoner under 50 km/t. forudsætter som altovervejende hovedregel, at der stilles krav om, at kørebanen gennem fysiske foranstaltninger på vejarealet er indrettet således, at den ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne, hvilket hjælper bilisterne til at sætte farten ned.

Som det fremgår af pkt. 2.3.1 ovenfor, stilles der ved etableringen af blå zoner med 30 eller 40 km/t. større krav til anvendelsen af hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvilket medfører større anlægsudgifter for kommunerne. Det er imidlertid arbejdsgruppens vurdering, at de blå zoner – bl.a. på grund af kravene til kørebanens indretning og brugen af hastighedsdæmpende foranstaltninger – fungerer efter hensigten, og at zonerne generelt respekteres af bilister og andre trafikanter.

Selvom etableringen af blå zoner kan opleves omkostningstungt for kommunerne, finder arbejdsgruppen derfor ikke, at der er grundlag for at foreslå en ændring af de regler, der regulerer etableringen af blå zoner.

Arbejdsgruppen har derfor i stedet overvejet muligheden for at udbrede antallet af røde zoner med en hastighedsgrænse på 40 km/t.

Som anført er det vigtigt, når det drejer sig om at nedbringe den faktiske hastighed i f.eks. byområder, at infrastrukturen er indrettet således, at den naturligt indbyder til at afpasse hastigheden efter hastighedsbegrænsningen. Endvidere er det af stor betydning for trygheden og trafikikkerheden, at

hastighedsbegrænsningen og skiltningen opleves som meningsfuld for bilen.

I de røde zoner er det muligt at benytte færre hastighedsdæmpende foranstaltninger end i de blå zoner, jf. ovenfor under pkt. 2.3.1.

Kommunerne oplever imidlertid, at det kan være svært at få tilladelse til at etablere røde zoner, og at politiets praksis på dette område er blevet mere restriktiv over de senere år. Det kan bl.a. skyldes, at politiet – når det skal vurderes, om der efter hastighedscirkulæret kan gives tilladelse til etablering af en hastighedszone – lægger afgørende vægt på, om det kan dokumenteres, at hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller risiko på den pågældende vejstrækning eller i det område, hvor hastighedszonen skal etableres.

Arbejdsgruppen har på denne baggrund overvejet muligheden for at ændre hastighedscirkulæret med henblik på dels, inden for færdselslovens rammer, at udvide kriterierne for, hvornår der kan gives tilladelse til at etablere områder med en lavere hastighedsgrænse end den generelle dels at skabe et mere ensartet grundlag for politiets tildeling af tilladelser til at etablere hastighedszoner.

7.2.3. Ændring af hastighedscirkulæret

En hastighedsgrænse på 40 km/t. kan ifølge det gældende hastighedscirkulære fastsættes, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler herfor, dvs. når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller risiko på den pågældende vejstrækning, og navnlig i tilfælde hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister, jf. ovenfor under pkt. 2.2.1.

Arbejdsgruppen har overvejet, om kriterierne for, hvornår en lavere hastighedsgrænse kan fastsættes, kan revurderes, således at også øvrige færdselssikkerhedsmæssige hensyn kan berettige en nedsættelse af hastighedsgrænsen.

Det bemærkes i den forbindelse, at det i forarbejderne til færdselslovens § 42, stk. 5, fra 1985, er anført, at ”en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen efter Justitsministeriets opfattelse normalt har en begrænset effekt. En sådan hastighedsbegrænsning bør derfor – uden helt specielle forhold – begrænses og alene anvendes i særlige zoner, hvor en sådan lokal hastighedsbegrænsning på grund af områdets karakter mv. kan forventes”. Det er imidlertid ikke nærmere anført, hvad der nærmere ligger i brugen af udtrykket ”uden helt specielle forhold”. Der henvises herved til pkt. 2.2 ovenfor.

Det må imidlertid antages, at der i den forbindelse sigtes til noget andet end de mere generelle færdselssikkerhedsmæssige hensyn, som efter bemærkningerne burde kunne begrunde en lokal hastighedsgrænse på 50 km/t. (”navnlig veje, hvor hensynet til de svage trafikanter gør sig særligt gældende, f.eks. derved at der trods megen cykeltrafik ikke er anlagt cykelstier eller veje i boligområder, hvor bilisternes oversigtsforhold er begrænsede på grund af vejenes anlægsmæssige udformning, eller hvor oversigtsforholdene er begrænsede af udstrakt parkering af biler”, jf. ligeledes ovenfor under pkt. 2.2). Dette kunne således tale for, at lovgiver har forudsat, at der ikke vil kunne fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km/t. ud fra de nævnte gene-

relle færdselssikkerhedsmæssige hensyn. På den anden side er der i forarbejderne ikke udtømmende gjort op med, hvordan reglerne om adgang til at fastsætte en hastighedsgrænse på 40 km/t. nærmere skal udformes, idet det samtidig fremgår af bemærkningerne, at den detaljerede fastsættelse af reglerne for lokale hastighedsgrænser på 40 km/t. bør afvente resultaterne af et 1-årigt forsøg, der blev iværksat i slutningen af 1983.

Dertil kommer, at bemærkningerne vedrørende nedsættelse af hastighedsbegrænsningen til 40 km/t. er affattet ud fra den forudsætning, at den generelle hastighed i byerne var fastsat til 60 km/t.

Samlet set må det efter arbejdsgruppens opfattelse antages, at det inden for rammerne af lovbemærkningerne er muligt ved en ændring af det gældende hastighedscirkulære at udvide adgangen til at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger på 40 km/t. En sådan udvidelse må imidlertid forudsætte, at det er konkrete færdselssikkerhedsmæssige årsager, der gør hastighedsnedsættelsen påkrævet ("specielle forhold"), hvorimod det er tvivlsomt, om en udvidelse vil kunne begrundes med mere generelle færdselssikkerhedsmæssige hensyn, hensyn til trafikudviklingen mv.

Det må desuden antages, at de overvejelser, der fremgår af forarbejderne til færdselslovens § 42, stk. 5, hvorefter der ved hastighedsbegrænsninger på 30 km/t. og derunder stilles krav om anvendelse af anlægsmæssige foranstaltninger (hastighedsbegrænsende foranstaltninger), er begrundet i hensyn til bilisten, så denne ikke uforvarende overskrider hastighedsbegrænsningen samt det mere generelle hensyn til at sikre, at hastighedsbegrænsninger overholdes, og at hastighedsbegrænsninger i almindelighed for biler mv. fremstår som rimelige med henblik på at sikre den almindelige respekt for færdselslovens hastighedsbegrænsninger.

En nedsættelse af hastighedsgrænsen i et område til 30 km/t. stiller således helt særlige krav til områdets indretning, og arbejdsgruppen har i lyset heraf fokuseret på muligheden for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km/t., da der ikke i samme omfang stilles krav til de anlægsmæssige foranstaltninger på strækninger med denne hastighedsgrænse.

7.2.4. Arbejdsgruppens anbefaling

Arbejdsgruppen finder på den baggrund, at der bør skabes en videre adgang for kommunerne til lokalt at fastsætte en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. i tættere bebygget område, således at denne adgang ikke er begrænset til tilfælde, hvor det sker på baggrund af oplysninger om registrerede uheld, dvs. når hastigheden er den væsentligste ulykkesårsag eller risiko på den pågældende vejstrækning.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør også andre konkrete færdselssikkerhedsmæssige hensyn kunne begrunde fastsættelse af en lavere hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Der sigtes herved navnlig til muligheden for i hastighedscirkulæret at bestemme, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse på veje, hvor hensynet til de bløde trafikanter gør sig særligt gældende. Det kan f.eks. være i et område, hvor der findes institutioner som f.eks. børnehaver, skoler, fritidsinstitutioner, plejehjem, ældreboliger eller rekreative områder, hvor der konkret kan være behov for, at hastighedsbe-

grænsningen lokalt nedsættes til 40 km/t. med henblik på at sikre, at bløde trafikanter kan færdes mere sikkert i trafikken.

Der kan endvidere være steder, hvor der er mange krydsende fodgængere, f.eks. på busholdepladser, handeleggader eller gader, hvor der på trods af meget cykeltrafik ikke er anlagt cykelstier eller veje i boligområder, hvor bilisternes oversigtsforhold er begrænsede f.eks. på grund af vejenes anlægsmæssige udformning eller antallet af parkerede biler.

Arbejdsgruppen vurderer således, at det inden for rammerne af færdselslovens § 42, stk. 5, vil være muligt at lade kriterier som f.eks. vejens og områdets funktion, vejens indretning, men også muligheden for håndhævelse mv. indgå i vurderingen af, hvorvidt hastighedsgrænsen i et område konkret skal kunne nedsættes til 40 km/t.

Som anført ovenfor vil politiet i dag ved vurderingen af, om der kan gives tilladelse til etablering af en hastighedszone, navnlig lægge vægt på, om det kan dokumenteres, at hastighed er en væsentlig ulykkesårsag eller risiko i området.

Det bemærkes, at en ændring af cirkulæret vil medføre, at politiet i højere grad vil være henvist til at lægge kommunernes vurdering af de færdselssikkerhedsmæssige behov til grund for sine afgørelser, idet oplysninger om færdselsuheld, antallet af hastighedsovertrædelser mv. kun vil indgå som et element i den samlede vurdering af, hvorvidt hastighedsbegrænsningen konkret skal nedsættes.

Efter arbejdsgruppens opfattelse bør der derfor fortsat stilles krav til kommunernes dokumentation af behovet for etableringen af zonerne i det pågældende område, og etableringen af zonerne bør endvidere ligesom hidtil følges op af evalueringer af effekten af zonerne. Ved vurderingen af, om der skal gives tilladelse til fastsættelsen af en hastighedszone, bør politiet i øvrigt fortsat kunne lægge vægt på, at de hastighedsbegrænsninger, som fastsættes, i praksis skal kunne kontrolleres på en hensigtsmæssig måde.

Det er således samlet set arbejdsgruppen anbefaling, at der bør åbnes mulighed for en videre adgang til at fastsætte en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Denne adgang bør som anført ikke være begrænset til områder, hvor det er påkrævet af konkrete færdselssikkerhedsmæssige årsager i kraft af oplysninger om registrerede uheld mv. Også andre konkrete færdselssikkerhedsmæssige hensyn bør kunne begrunde en hastighedsbegrænsning på 40 km/t., så længe det sker inden for færdselslovens rammer.

Det er i øvrigt arbejdsgruppens opfattelse, at lokale hastighedsbegrænsninger i overensstemmelse med færdselslovens forudsætninger fortsat bør følges op af effektive fysiske begrænsninger i form af fysiske foranstaltninger for at opnå den ønskede hastighedsbegrænsende effekt.

Arbejdsgruppen har på den baggrund udarbejdet et udkast til ændring af hastigheds-cirkulærets § 8, jf. bilag 1 til rapporten.

8. Bilag 1

Cirkulære om lokale hastighedsbegrænsninger

Ifølge færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, kan der fastsættes hastighedsgrænser, der er højere eller lavere end de generelle hastighedsgrænser i færdselslovens § 42, stk. 1-3. Sådanne afgørelser træffes efter følgende regler:

Kapitel 1

Myndighed og fremgangsmåde

§ 1. Afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger træffes af politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse eller, for så vidt angår private veje, vedkommende kommunale myndighed, jfr. færdselslovens § 92, stk. 4. *Stk. 2.* Afgørelserne træffes på grundlag af oplysninger om bl.a. områdets karakter, vejens funktion og standard, randbebyggelsen, færdselsuheld, trafikmængden og trafikens sammensætning.

§ 2. Sager om hastighedsbegrænsning afgøres af politidirektøren.

§ 3. Opstår der uenighed mellem politiet og vedkommende vejbestyrelse eller kommunale myndighed, afgøres sagen dog af Rigspolitiet. I sådanne tilfælde videresendes sagen af politiet til Rigspolitiet med vejbestyrelsens udtalelse og politidirektørens indstilling.

Kapitel 2

Højere hastighedsgrænse end den generelle

§ 4. I tættere bebygget område kan en højere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 60, 70 eller 80 km i timen.

Stk. 2. Sådanne hastighedsgrænser kan f.eks. fastsættes på større gennemfarts- og ringveje, samt på andre veje, der indgår i byens trafikvejnet, når områdets karakter og væsentlige hensyn til fodgængere og cyklister ikke taler derimod.

§ 5. Uden for tættere bebygget område kan der ikke fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle, jfr. dog § 6.

§ 6. På motortrafikveje kan en højere lokal hastighedsbegrænsning fastsættes til 90 km i timen. En sådan hastighedsgrænse kan navnlig fastsættes på motortrafikvejsstrækninger uden kryds i niveau.

§ 7. På motorveje kan der ikke fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle.

Kapitel 3

Lavere hastighedsgrænse end den generelle

§ 8. I tættere bebygget område kan en-der fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle ~~fastsættes~~, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler herfor, dvs. herunder når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko på den pågældende vejstrækning i området, eller når vejens funktion, særlige udformning eller begrænsede oversigtsforhold, og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes gør det påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

Stk. 2. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan under tilsvarende betingelser fastsættes for et nærmere afgrænset område med en ringe gennemkørende trafik.

Stk. 3. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser uden hastighedsdæmpende foranstaltninger kan kun ske undtagelsesvis.

Stk. 4. Fastsættelse af hastigheder på 30 km i timen eller derunder kan kun ske på opholds- og legeområder samt på veje med mindre indgribende trafiksaneringer (~~→ stilleveje ←~~), jfr. færdselslovens § 40.

§ 9. Uden for tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 50, 60 eller 70 km i timen.

Stk. 2. For veje gennem strand, skov eller andre rekreative områder med sæsonpræget gennemkørsel kan den lavere hastighedsgrænse dog fastsættes til 40 km i timen. En sådan hastighedsgrænse kan begrænses til de måneder af året, hvor der er behov herfor.

Stk. 3. § 8, stk. 1, gælder tilsvarende for fastsættelsen af hastighedsgrænser efter stk. 1 og 2.

§ 10. På motortrafikveje og på motorveje kan der i særlige tilfælde fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle. Dette kan f.eks. ske ved motorvejens eller motortrafikvejens tilslutning til det almindelige vejnet.

Stk. 2. Herudover kan der i ganske særlige tilfælde for motortrafikveje og motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder fastsættes en hastighedsbegrænsning, der ikke alene er begrundet i færdselssikkerhedsmæssige hensyn, men også f.eks. i hensynet til at nedbringe støjniveauet.

Kapitel 4

Øvrige bestemmelser

§ 11. En afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsbegrænsning bør tages op til fornyet overvejelse, når forholdene omkring den pågældende vejstrækning er væsentligt ændrede, f.eks. ved ændret uheldsudvikling, ændringer af randbebyggelsen, nye signalanlæg, ændrede oversigtsforhold eller andre reguleringer.

§ 12. Politiets afgørelser i sager om lokale hastighedsbegrænsninger kan efter færdselslovens § 92 c, stk. 1, påklages til rigspolitichefen.

Stk. 2. Politiets afgørelser skal indeholde oplysning om den i stk. 1 nævnte klageadgang.

Kapitel 5

Ikrafttrædelsesbestemmelser m.v.

§ 13. Cirkulæret træder i kraft den

Stk. 2. Samtidig ophæves Transport-, Bygnings og Boligministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger.

Vejdirektoratet, den...

