

Justitsministeriet

22-04-2022
J.nr.: 2022-094495
Sagsbehandler: FBR

POLITIOMRÅDET

Polititorvet 14
1780 København V
Telefon: 3314 8888

E-mail: kos-Direktionssekretariatet@politi.dk

Web: www.politi.dk

Vedrørende høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og tilhørende vejledning

Justitsministeriet har ved e-mail af 5. april 2022 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og tilhørende vejledning.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra Nordsjællands Politi, der har fremsat følgende bemærkninger:

”Nordsjællands Politi er positivt indstillet over for den foreslåede ændring af hastighedsbekendtgørelsen, hvorefter der uden for tættere bebygget område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle til 30, 40 eller 50 km i timen for et nærmere afgrænset område, når området særligt egner sig hertil.

Det er imidlertid politikredsens vurdering, at forslaget efterlader visse mindre veje, der efter forslaget ikke vil være en del af et nærmere afgrænset område, idet det fremgår af forslaget til ændring af vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, at det nærmere afgrænsede område skal omfatte mindst to veje/vejstrækninger.

Som eksempel på mindre veje, der ikke vil være omfattet af ændringsforslaget, kan nævnes en privat fællesvej, som sidevej til en større landevej. Veje af denne karakter kan være smalle, snoede og have meget dårlige oversigtsforhold fra ejendommens udkørsler, da vejene ofte ligger klos op ad bygninger. Der kan derfor være behov for at sænke hastigheden.

Efter de gældende regler i hastighedsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, er der kun mulighed for at nedskilte til 40 km/t, hvilket på nogle af de mindre veje kan være for høj hastighed.



Som alternativ til fastsættelse af en lavere lokal hastighedsgrænse kan der etableres E53 område med fartdæmpning, men dels kan vejene være for lange til sådan et område, og dels kan det være uforholdsmæssigt dyrt at vedligeholde fartdæmpning på mindre veje, som ofte er belagt med grus.”

Side 2

Rigspolitiet kan i det hele tilslutte sig Nordsjællands Politis bemærkninger.





Til
Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V
Att. vd@vd.dk
cc. mast@vd.dk

Fejøl, 25. juni 2022

J.nr. 22/08894

Høringssvar over udkast til "Ændringsbekendtgørelse til Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser" samt "Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser"

Sammenslutningen af Danske Småøer takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Det er glædeligt, at man specifikt anerkender, at der på småøer er særlige vilkår som kan betyde, at lavere hastigheder er hensigtsmæssige. Således er småøer nævnt i afsnit 7.1. som et eksempel på et "nærmere afgrænset område", hvor hastighedsgrænsen kan fastsættes til 50 eller 40 kilometer i timen.

Vi oplever i høj grad at man på mange af småøerne har et særligt, lokalt behov for at få fastsat en lavere hastighedsgrænse end de nuværende. Her er vejene ofte smalle, uden fodgængerfelt eller cykelsti og med dårlige oversigtsforhold og i øvrigt uden alternativer via andre ruter.

Sammenslutningen af Danske Småøer bakker derfor fuldt op om ændringsforslaget i afsnit 7.1.

I forslaget står der: *En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan kun fastsættes for et nærmere afgrænset område, hvis området særligt egner sig hertil. Området skal altså have en sådan karakter, at trafikkanterne ikke kan undgå at se en sammenhæng mellem områdets karakter og begrundelsen for skiltning med E 68,4 Zonetavle med lokal hastighedsbegrænsning. Det kan eksempelvis være på småøer, i afgrænset områder med begrænset bebyggelse, som ikke er afmærket med byzonetavle, i afgrænsede rekreative områder, i sommerhusområder eller i lignende afgrænsede områder.*

Sammenslutningen af Danske Småøer er dog bekymret for formuleringen i teksten, der fortsætter: *Det nærmere afgrænsede område skal omfatte mindst to veje, som primært er sideveje til en mere overordnet vej. Den overordnede vej kan ikke indgå som en del af det nærmere afgrænsede område. Der henvises derudover til de begrænsninger til zoners størrelse, der fremgår af anvendelsesbekendtgørelsen.*

Problematikken for de små øer er bl.a. at det, der kan betegnes som "den overordnede vej" (fordi det er den eneste vej) ofte samtidig er en lille smal vej uden fortov eller cykelsti, som alle trafikanter benytter, og hvor man derfor på nogle øer ønsker hastigheder lavere end 50 kilometer i timen.

Vi har af dialog med Vejdirektoratet, og tidligere i juli 2021 af dialog med Transportministeriet, dog forstået, at det på de små øer vil være muligt at nedsætte hastigheden jf. *Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser*, idet der snarere er tale om *lokale veje* og ikke overordnede veje, og også selv om der ikke er tale om to eller flere (side-)veje, men eksempelvis om de eneste veje på øen.

Sammenslutningen af Danske Småøer foreslår at dette præciseres i vejledningen.

Med venlig hilsen

Kirsten Sydendal

Formand
Sammenslutningen af Danske Småøer
Skovvej 33
4944 Fejøl



Til: vd@vd.dk
kopi: mast@vd.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Henvisning til j.nr. 22/08894.

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser med tilhørende vejledning

Vejdirektoratet har 1. juni 2022 sendt udkast til ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og tilhørende vejledning i høring. DI kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar.

DI er, som nævnt ved tidligere høringssvar, som udgangspunkt positivt indstillet på, at kommunerne får bedre mulighed for at kunne tilpasse hastighedsgrænserne til de aktuelle behov. Den positive indstilling gør sig også gældende for den forsøgsordning som etableres, der giver udvidet mulighed for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser i udvalgte kommuner. Det er dog fortsat væsentligt at der med bekendtgørelsen sørges for, at ændringer bliver baseret på en vurdering ud fra objektive kriterier, ligesom forsøgsordningen bør evalueres ud fra en række foruddefinerede kriterier.

DI finder det væsentligt at gentage, at det er afgørende, at ændringer i hastighedsgrænserne nedadgående retning ikke anvendes som en erstatning for at foretage nødvendige investeringer i infrastrukturen. Hvis hastighedsgrænsen ønskes sat ned, og det eksempelvis begrundes dårlig trafiksikkerhed som følge i en manglende cykelsti, så bør finansieringen af denne sikres, så kommunen ikke nøjes med en nedskiltning af hastigheden.

Konkret bør hensynet til den overordnede fremkommelighed vægte højt på de veje, der skal bære en gennemkørende trafik, mens andre hensyn kan vægte højere på veje med mange lokale funktioner eller helt lokale boligveje.

Afslutningsvis vil DI igen opfordre til, at kommunerne aktivt inddrager det lokale erhvervsliv i processen. Herved kan forskellige hensyn bedre indarbejdes, hvilket kan medføre en større accept af og gensidig forståelse for løsningerne.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent
DI Transport



Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Sendt til vd@vd.dk og mast@vd.dk

Jeres journalnummer: 22/08894

Dato: 28-06-2022

Høring over udkast til "Ændringsbekendtgørelse til Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser" samt "Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger"

ITD kvitterer for den fremsendte høring over nævnte bekendtgørelsen, som vi har følgende bemærkninger til.

For ITD er det afgørende, at bekendtgørelsen ikke åbner op for en underskov af forskellige hastighedsgrænser, og at sådanne grænser alene indføres på steder, hvor væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor.

Vi har dermed ingen afgørende indvendinger mod ændringsbekendtgørelsen og den tilhørende vejledning, men foreningen fastholder dog, at der i hvert enkelt tilfælde skal være åbenbart og let forståeligt for trafikanterne, at der lige på den pågældende strækning giver mening med en hastighedsnedsættelse.

Det er tillige vigtigt, at skiltningen de pågældende steder altid er tydelige og entydige, så trafikanter ikke utilsigtet kommer til at køre for hurtigt på steder, hvor de ikke må.

ITD står gerne til disposition ved ønske om yderligere dialog om emnet.

Med venlig hilsen

ITD



Anders Jessen
Chefkonsulent, politisk afdeling

Anne Eriksson

Fra: Marianne Foldberg Steffensen
Sendt: 13. juni 2022 13:56
Til: Anne Eriksson
Emne: VS: Høring vedr. ændring i Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og tilhørende vejledning (22-805)
Vedhæftede filer: Tunnel Marking.txt

AppServerName: 360SERVER
DocumentID: 22/08894-1
DocumentIsArchived: -1

Fra: hoering <hoering@fdm.dk>
Sendt: 13. juni 2022 13:34
Til: Vejdirektoratet(VD) <vd@vd.dk>
Cc: Marianne Foldberg Steffensen <mast@vd.dk>
Emne: SV: Høring vedr. ændring i Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og tilhørende vejledning (22-805)

Til rette vedkommende

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



#meddigpåvejen

T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Anne Eriksson <agke@vd.dk>
Sendt: 1. juni 2022 14:34
Til: Anne Eriksson <agke@vd.dk>
Emne: Høring vedr. ændring i Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og tilhørende vejledning (22-805)

Til alle høringsparter

Vejdirektoratet sender hermed udkast til ændring i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, i høring. Endvidere sendes udkast til revideret vejledning (dog kun kapitel 7) til bekendtgørelsen i høring.

Den tidligere høring vedrørende dette, er afsluttet og høringsnotatet fra den tidligere høring kan ses på høringsportalen <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66264>. Notatet er også vedlagt denne mail. Høringen resulterede i, at forslaget blev trukket tilbage. Et nyt ændringsforslag blev udarbejdet og er således nu til høring.

Høringsmaterialet med det ny forslag vedlægges og er også offentliggjort på høringsportalen.dk.
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66490>