

# Høringsnotat vedr. udkast til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

## 1 Indledning

Vejdirektoratet har den 1. juni 2022 sendt udkast til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser i høring hos følgende organisationer og virksomheder mv.:

Arriva Danmark A/S, BAT, COWI, Cyklistforbundet, Danmarks Frie Autocampere, Dansk Handicap Forbund, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det centrale Handicapråd, DI Transport, Fodgængerforbundet, Forenede Danske Motorejere – FDM, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Institut for planlægning – Aalborg universitet, Justitsministeriet, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunernes Landsforening – KL, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Midttrafik, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Parcelhusejernes Landsforening, Rambøll, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer, Sydtrafik, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark.

Udkast til bekendtgørelse og kapitel 7 i tilhørende vejledning har endvidere været offentliggjort på Høringsportalen: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66490> Høringsfristen udløb 28. juni 2022.

Vejdirektoratet har modtaget 5 høringssvar fra følgende organisationer og virksomheder mv:

Rigspolitiet/Justitsministeriet  
Sammenslutning af Danske Småøer  
Dansk Industri Transport  
ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport  
FDM

FDM har anført, at forslaget ikke har givet anledning til bemærkninger.

## 2 Høringssvarene

I det følgende refererer og kommenterer Vejdirektoratet de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår. Høringssvarene er samlet i et separat notat. Vejdirektoratets kommentarer fremgår i kursiv i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Sammenfatningsvis kan siges, at høringssvarene ikke har givet anledning til at foretage ændringer af ændringsbekendtgørelsen eller vejledningen, men at svarene indeholder gode anbefalinger til selve udmøntningen af bekendtgørelsen.

### **Rigspolitiet/Justitsministeriet**

Justitsministeriet har indhentet svar fra Rigspolitiet, som har modtaget bidrag fra Nordsjællands Politi. Nordsjællands Politi har angivet, at de er positivt indstillet over for den foreslåede ændring. Politiet er dog af den opfattelse, at forslaget efterlader enkeltstrækninger fra at kunne få nedsat hastighedsgrænsen med brug af zoneskiltning. Politiet har dertil anført, at der efter hastighedsbekendtgørelsen § 8, stk. 1, kun er mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen på disse enkeltstrækninger, hvilket efter politiets mening i nogle tilfælde kan være en for høj hastighed.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger*

*Hastighedsbekendtgørelsen er tilpasset som en konsekvens af den ændring i færdselsloven som trådte i kraft 1. maj 2022. Førhen var det kun muligt at nedsætte hastighedsgrænsen uden for tættere bebygget område for en vejstrækning. Med ændringen er der imidlertid åbnet op for, at hastighedsgrænsen ligeledes kan nedsættes for et nærmere afgrænset område, når området særligt egner sig hertil. I de tilfælde, hvor det er muligt at nedsætte hastighedsgrænsen for en vejstrækning er det således gjort muligt ligeledes at nedsætte hastighedsgrænsen for et nærmere afgrænset område.*

*For så vidt angår nedsættelse af hastighedsgrænsen for en vejstrækning, skal Vejdirektoratet henvise til hastighedsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, 1. pkt., hvoraf fremgår, at der uden for tættere bebygget område, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle ned til 40 km i timen for en vejstrækning, når væsentlige trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold. Der henvises ligeledes til hastighedsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, 1. pkt., hvoraf fremgår, at der uden for tættere bebygget område ved strand, skov eller andre rekreative områder med sæsonpræget gennemkørsel kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle ned til 30 km i timen for en vejstrækning.*

### **Sammenslutningen af Danske Småøer**

Sammenslutningen af Danske Småøer takker for muligheden for at afgive høringssvar og er glade for anerkendelsen af småøers særlige behov for at kunne få fastsat lavere hastighedsgrænser. Sammenslutningen er dog bekymret for formuleringen om, at den overordnede vej ikke kan indgå i en hastighedsbegrænset zone, idet vejstrækninger, der på småøer kan betegnes som den overordnede vej, fordi det er den eneste vej på øen, ofte samtidig er smalle, uden fortov eller cykelsti og har blandet trafik, hvorfor nogle øer ønsker en hastighedsgrænse på under 50 km i timen. Sammenslutningen foreslår, at det, som på en lille ø vil kunne opfattes som den overordnede vej, hellere skal kunne betegnes som lokal vej og at dette præciseres i vejledningen.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger*

*Der henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Rigspolitiets høringssvar.*

### **DI Transport**

DI Transport er positivt indstillet over for kommuners mulighed for at kunne tilpasse hastighedsgrænser til lokale behov. DI understreger dog, at lokale hastighedsgrænser bør fastsættes ud fra objektive kriterier, og at lokale hastighedsgrænser ikke må blive en erstatning for at foretage nødvendige investeringer i infrastrukturen. DI peger på, at hensynet til fremkommelighed må vægtes højt på de overordnede veje. Afslutningsvis opfordrer DI til, at kommuner inddrager det lokale erhvervsliv i processen vedrørende lokale hastighedsgrænser.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger*

*Vejdirektoratet tager DI Transports kommentarer til efterretning. Vejdirektoratet skal henvise til hastighedsbekendtgørelsen, hvori der er fastsat kriterier for, hvornår hastighedsgrænsen kan nedsættes. For så vidt angår nedsættelse af hastighedsgrænsen uden for tættere bebygget område er der i hastighedsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, fastsat kriterier om, at hastighedsgrænsen kan nedsættes, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold. Endvidere er der i hastighedsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, fastsat kriterie om, hastighedsgrænsen kan nedsættes for vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder, ved strand, skov eller andre rekreative områder med sæsonpræget gennemkørsel.*

*DI Transports opfordring til, at kommunerne inddrager det lokale erhvervsliv anses som en relevant anbefaling til de lokale myndigheder (vejmyndighed og politi) i deres anvendelse af bekendtgørelsen.*

#### **ITD**

ITD understreger, at det er afgørende, at lavere lokale hastighedsgrænser alene indføres på steder, hvor væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor. ITD har ikke indvendinger mod den foreslåede ændring i bekendtgørelsen og vejledningen, men fastholder, at en lokal hastighedsbegrænsning altid skal være let forståelig og at skiltning af lokale hastighedsgrænser skal være tydelig og entydig.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger*

*Vejdirektoratet tager ITD's kommentarer til efterretning. ITD's bemærkninger anses som relevante anbefalinger til de lokale myndigheder (vejmyndighed og politi) i deres anvendelse af bekendtgørelsen.*