

Høringsnotat

Høring vedrørende forslag til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har bedt Vejdirektoratet om at sende udkast til forslag til bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser i høring. Vejdirektoratet har den 19. september 2017 sendt forslaget i høring hos følgende organisationer og virksomheder mv.:

Arriva Danmark A/S, BAT, COWI, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Handicap Forbund, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Dansk Parkeringsforening, Danske Regioner, Det centrale Handicapråd, DI Transport, 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, Københavns Kommune, 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.

Forslag til bekendtgørelse har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb 31.oktober 2017.

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

Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter
Rådet for Sikker Trafik
Kommunernes Landsforening- KL
Forenede Danske Motorejere - FDM
Havarikommissionen for Vejtrafikulykker
Sammenslutningen af Danske Småøer
Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Anvendelse
Dansk Cyklistforbund
Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, Center for byudvikling og mobilitet
Henrik S. Ludvigsen (privatperson)
Justitsministeriet

Justitsministeriet har anført, at udkast til bekendtgørelse 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 vedlægges.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mest uddybende høringssvar gengives og kommenteres først. Vejdirektoratets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Rigspolitiets høringssvar

Rigspolitiet har indhentet udtalelse fra samtlige politikredse og bemærker indledningsvis, at bekendtgørelsens anvendelse af begrebet "lokale hastighedsgrænser" forekommer inkonsekvent, idet både færdselslovens § 92 a, stk. 2, og bekendtgørelse nr. 1183 af 21. september 2016 om vejafmærkning anvender begrebet "hastighedsbegrænsninger".

Rigspolitiet bemærker i henhold til § 1, stk. 1, at bekendtgørelsen alene omhandler offentlig vej og privat fællesvej. Politiet træffer imidlertid en del afgørelser efter færdselslovens § 97 for andre private fællesveje og private veje, hvor der bør gælde tilsvarende bestemmelser for hastighedsgrænser. Det nugældende hastighedscirkulære henviser kun til færdselslovens § 42, hvorfor cirkulæret hidtil også er blevet anvendt for disse private veje.

Vedrørende § 2, § 3 stk. 1, og § 7, stk. 1, bemærker Rigspolitiet, at formuleringerne kan give anledning til tvivl om den generelle hastighedsgrænse. Rigspolitiet anbefaler derfor, at bestemmelserne formuleres på samme måde som i § 4, stk. 1, og § 6, stk. 1.

Rigspolitiet foreslår, at det i henhold til § 3, stk. 2, nr. 1, om kantbaner, kan overvejes at tilføje, at der skal være tale om brede kantbaner med akustisk adskillelse.

Rigspolitiet bemærker, at formuleringen i § 6, stk. 2, om "væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale forhold" ikke giver politiet en særlig præcis baggrund at træffe afgørelser på. Rigspolitiet anbefaler derfor, at disse hensyn uddybes og præciseres.

Rigspolitiet bemærker yderligere omkring § 6, at det er nødvendigt, at trafikanterne oplever et passende kontroltryk for at sikre respekt omkring de fastsatte hastighedsgrænser. Rigspolitiet ser en udfordring i at få den nødvendige hastighedskontrol på strækningerne.

Rigspolitiet mener, at den bedst egnede hastighedskontrolform vil være Automatisk Trafikkontrol (ATK), da der kan gennemføres automatisk kontrol af flere trafikanter gennem længere tidsrum. Der er dog visse udfordringer med ATK, herunder visse krav til parkeringsforhold, plads og udsyn i forbindelse med opstilling af fotovogn og måleudstyr, hvilket især er et problem på mindre veje. Samtidig frygter Rigspolitiet, at efterspørgslen på hastighedskontroller på mindre veje vil gå ud over antallet af hastighedskontrol på større eller andre veje, hvor ulykkesbilledet eller manglende tryghed tilsiger kontrol.

Rigspolitiet anfører yderligere, at der kan være udfordringer i zoneområder med lokale hastighedsbegrænsninger, da det skal kontrolleres, at et område er tilstrækkeligt skiltet med zonetavler således, at der er sikkerhed for, at man ikke kan køre ind i zonen uden at passere en zonetavle.

Rigspolitiet anfører i tilknytning hertil, at det derfor er afgørende, at hastighedsdæmpende foranstaltninger altid gennemføres i et sådan omfang, at de har en afgørende indflydelse på hastighedsniveauet på vejstrækningerne. Rigspolitiet anfører endvidere, at det bør overvejes at udelukke muligheden for undtagelsesvis fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse uden hastighedsdæmpende foranstaltninger. Alternativt ønsker Rigspolitiet, at det bliver præciseret, hvornår dette kan ske.

Rigspolitiet bemærker i henhold til § 6, stk. 4, at oplysningstavle E 51 om opholds- og legeområde angiver, at kørsel kun må ske med meget lav hastighed, normalt under 15 km i timen. Ved fastsættelse af en anden (højere) hastighedsgrænse kan det være i uoverensstemmelse med tavlens grundlæggende betydning.

Vedrørende § 7, stk. 1, anfører Rigspolitiet, at vejarbejde er et midlertidigt arbejde af kortere eller længere varighed og bør derfor ikke indgå i bekendtgørelsen. Der findes i forvejen regler og bekendtgørelser, der regulerer afmærkning i forbindelse med vejarbejde.

Rigspolitiet mener, at den lavest mulige hastighedsgrænse, der kan fastsættes uden for tættere bebygget område, samt motortrafik- og motorveje efter § 7 og § 8 bør være ens.

Rigspolitiet lægger til grund, at den foreslåede formulering i § 10 indebærer en adgang for Vejdirektoratet til at dispensere fra (omgøre) politiets afgørelser, der efter forhandling med vejmyndighederne er truffet i henhold til færdselslovens § 92 a, stk. 2.. Rigspolitiet finder ikke behov for at introducere en dispensationsadgang og udtaler sig imod dette, da der allerede findes en tvistløsningsmulighed i færdselslovens § 92 c, stk. 1. Rigspolitiet har derfor vanskeligt ved at se et anvendelsesområde for dispensationsmuligheden i § 10, der henviser til bestemmelserne i udkastets §§ 2-8.

Rigspolitiet foreslår at lade den nuværende § 11 i hastighedsbekendtgørelsen indgå i den nye bekendtgørelse. Efter denne bestemmelse bør en afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsbegrænsning tages op til fornyet overvejelse, når forholdene omkring den pågældende vejstrækning er væsentligt ændrede, f.eks. ved ændret uheldsudvikling, ændringer af randbebyggelse, nye signalanlæg, ændrede oversigtsforhold eller andre reguleringer.

Afslutningsvist bemærker Rigspolitiet, at det vil være hensigtsmæssigt, at der bliver taget stilling til, hvor stor en differentieret hastighedsbegrænsning der skal være, før den gradvis skal afmærkes. Rigspolitiet fastslår, at den nuværende anvendte praksis går ved en hastighedsdifference på 30 km i timen. Dette er umiddelbart ikke formelt fastsat i et regelsæt.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vedrørende § 1, stk. 1, bemærker Vejdirektoratet, at politiets hjemmel til at træffe afgørelse om lokale hastighedsgrænser er færdselslovens § 92 a, stk. 2. Denne bestemmelse omfatter alene offentlige veje og private fællesveje, der er omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i henhold til § 92 c, stk. 3, fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i §§ 92 og 92 a nævnte beføjelser. Det er med hjemmel i denne bestemmelse, at omhandlende bekendtgørelse udstedes. Politiets samtykke til anvendelse af afmærkning på private fællesveje, der ikke er omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, meddeles efter færdselslovens § 97, stk. 2. § 97 indeholder ikke en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter Transport-, bygnings- og boligministeren kan udstede nærmere regler om udøvelsen af politiets beføjelser efter § 97. Transport-, bygnings- og boligministeren – og dermed Vejdirektoratet, som ministerens beføjelser på området er delegeret til – har således ikke umiddelbart hjemmel til på bekendtgørelsesniveau at regulere beføjelserne efter færdselslovens § 97.

Vejdirektoratet finder, at det giver anledning til tvivl, om en sådan hjemmel findes andet steds. Dette vil Vejdirektoratet søge afklaret nærmere.

Vedrørende formuleringen af § 2, § 3 og § 7, stk. 1, om generelle hastighedsgrænser er Vejdirektoratet enig i, at formuleringen ikke er hensigtsmæssig. Formuleringen er derfor rettet i bekendtgørelsen.

Vedrørende § 3, stk. 2, vurderer Vejdirektoratet, at brede kantbaner med akustisk adskillelse kun bør være et forhold, som skal indgå i vurderingen på strækninger, hvor der ikke forefindes cykelfaciliteter eller cyklistforbud. Såfremt der allerede eksisterer cykelfaciliteter, bør det ikke være et vurderingsmoment, om der er tilstedeværelse af brede kantbaner med akustisk adskillelse. Brede kantbaner er populært sagt en minimumsstandard på veje med cyklister på kørebanen. Der henvises i øvrigt til vejreglerne for åbent land.

Vejdirektoratet udsender primo 2018 en vejledning til bekendtgørelsens regler, hvori bl.a. væsentlige trafik-sikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn vil blive beskrevet nærmere.

Vejdirektoratet er enig i, at formuleringen af § 6 stk. 4, vedrørende opholds- og legeområder ikke er hensigtsmæssig. Formuleringen er rettet i bekendtgørelsen.

Vedrørende § 7, stk. 1, er Vejdirektoratet enig i Rigspolitiets betragtninger vedrørende vejarbejde. Ordet "vejarbejde" er derfor taget ud af bekendtgørelsesteksten.

Med hensyn til § 8, stk. 2, omhandler bestemmelsen særlige steder, hvor der allerede i dag er en hastighedsgrænse på 30 km i timen, som f.eks. ved enkelte tilslutninger til motorvej eller motortrafikvej, betalingsanlæg, grænseovergange og havne. Vejdirektoratet finder, at der fortsat bør være mulighed for at fastsætte en hastighedsgrænse på ned til 30 km i timen på sådanne steder, selvom hastighedsgrænsen uden for tættere bebygget område som udgangspunkt kun kan fastsættes ned til 40 km i timen, jf. § 8, stk. 1.

For så vidt angår bekendtgørelsens § 10 om Vejdirektoratets mulighed for at dispensere fra bekendtgørelsens regler, bemærker Vejdirektoratet, at transport-, bygnings- og boligministeren i medfør af færdselslovens § 92 c, stk. 3, har hjemmel til ved bekendtgørelse at fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i §§ 92 og 92 a nævnte beføjelser. Beføjelsen til at fastsætte sådanne regler er delegeret til Vejdirektoratet. Det betyder, at Vejdirektoratet på transport-, bygnings- og boligministerens vegne har hjemmel til at fastsætte regler, der normerer det skøn, som politiet efter forhandling med vejmyndigheden skal udøve i forbindelse med politiets afgørelser.

Det følger af almindelige forvaltningsretlige regler, at den regeludstedende myndighed uden en særlig dispensationsbestemmelse kan dispensere fra egne administrativt fastsatte regler, så længe en sådan dispensation holder sig inden for rammerne af bemyndigelsesbestemmelsen. Baggrunden herfor er, at den regeludstedende myndighed kan vælge generelt at ændre de administrativt fastsatte regler og derfor også kan gøre det mindre at foretage en konkret dispensation.

På den baggrund er det Vejdirektoratets opfattelse, at Vejdirektoratet som regeludstedende myndighed uden en særlig dispensationsbestemmelse har hjemmel til konkret at meddele dispensation fra bekendtgørelsens regler. Bekendtgørelsens § 10 er således alene indsat af pædagogiske årsager for at gøre opmærksom på denne dispensationsadgang. Da bestemmelsen imidlertid er overflødig, jf. ovenfor, vil Vejdirektoratet lade bestemmelsen udgå af bekendtgørelsen.

Vejdirektoratet vil dog fortsat have den nævnte dispensationsadgang. Det bemærkes i den forbindelse, at dispensationsadgangen alene relaterer sig til bekendtgørelsens materielle regler, og ikke til bekendtgørelsens § 1, hvorefter afgørelseskompetencen tilkommer politiet efter forhandling med vejmyndigheden. Dispensationsadgangen vil således alene kunne anvendes i forbindelse med Vejdirektoratets tvistløsningsmyndighed – det vil i praksis sige i forbindelse med sager, der indbringes for Vejdirektoratet, fordi der opstår uenighed mellem politi og vejmyndighed, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 1.

For så vidt angår Rigspolitiets forslag om at videreføre § 11 fra det gældende hastighedsdirektiv, har Vejdirektoratet ved udfærdigelsen af udkastet til bekendtgørelsen vurderet, at det er almindelig gældende praksis, at en afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsbegrænsning kan tages op til fornyet overvejelse, når forholdene omkring den pågældende vejstrækning er væsentligt ændrede. Det blev på den baggrund fundet unødvendigt. På baggrund af Rigspolitiets ønske er bestemmelsen dog genindsat i bekendtgørelsen.

Med hensyn til afmærkning i forbindelse med nedskiltning af hastighedsgrænser er Vejdirektoratet enig i, at det vil være hensigtsmæssigt med faste regler, men regulering heraf hører til i afmærkningsbekendtgørelsen. Vejdirektoratet opfordrer til, at den nuværende praksis med en skillelinje ved en hastighedsdifference på 30 km i timen fortsættes.

Rådet for Sikker Trafiks hørings svar

Rådet for Sikker Trafik er meget positive overfor, at det bliver lettere at nedsætte hastighedsgrænserne lokalt. Rådet for Sikker Trafik ser yderligere positivt på, at det bliver muligt at sænke hastighedsgrænsen til 40 km i timen eller 30 km i timen i byområder, lege- og opholdsområder m.v. og på vejstrækninger, hvor den nuværende hastighedsgrænse er problematisk i forhold til trafikikkerhed og tryghed.

Rådet for Sikker Trafik foreslår dog, at § 6, stk. 1, udvides til også at omfatte uddannelsesinstitutioner som gymnasier, tekniske skoler og universiteter m.v., hvor mange unge mennesker færdes.

Rådet for Sikker Trafik bemærker i forbindelse med forhøjelse af hastighedsgrænsen, at det er vigtigt, at alle trafikikkerhedsmæssige forhold tages i betragtning, før hastighedsgrænsen hæves lokalt. Der bør foreligge grundige analyser af det nuværende hastigheds- og ulykesbillede på de pågældende strækninger samt tilstødende nabostrækninger. Rådet for Sikker Trafik påpeger, at det af Vejdirektoratets rapport "Evaluering af forsøg med differentierede hastigheder på statsvejnettet" fremgår, at vejstrækninger før- og efter vejstrækningen med den højere hastighedsgrænse har signifikant flere ulykker og personskader i forhold til den udvikling, der havde været på kontrolvejnettet under forsøget. Rådet for Sikker Trafik mener derfor, at det er vigtigt, at disse strækninger inddrages i vurderingen.

Rådet for Sikker Trafik foreslår i forhold til § 3, at det ikke skal være muligt at hæve hastighedsgrænsen til 90 km i timen, med mindre der er specifikt afmærkede arealer til bløde trafikanter på strækningen. Herudover bemærker Rådet for Sikker Trafik, at § 3 skaber tvivl om den generelle hastighedsgrænse.

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at enhver lokal hævelse af hastighedsgrænsen følges op med en grundig evaluering for at måle effekt på hastighed og ulykker således, at hastighedsgrænsen kan ændres tilbage til 80 km i timen, hvis den højere hastighedsgrænse har skabt ringere trafikikkerhed på strækningen og/eller det tilstødende vejnet.

Rådet for Sikker Trafik opfordrer endvidere til, at politiet i samarbejde med vejmyndighederne udarbejder en strategi for udførelse af hastighedskontroller på strækninger med ændrede lokale hastighedsgrænser, både hvor hastighedsgrænsen blive hævet og sænket.

Rådet for Sikker Trafik bemærker i henhold til § 10, at politiets rolle som afgørelsesmyndighed reelt gøres illusorisk, hvis Vejdirektoratet kan dispensere fra bekendtgørelsens regler. Rådet for Sikker Trafik mener, at en sådan konstruktion ikke kan etableres gennem en bekendtgørelse, men kræver specifik lovgivningsmæssig hjemmel. Det er Rådet for Sikker Trafiks opfattelse, at en sådan lovhjemmel ikke foreligger.

Vejdirektoratets bemærkninger:

For så vidt angår en udvidelse af § 6 stk. 1, til også at omfatte uddannelsesinstitutioner, hvor mange unge mennesker færdes, bemærker Vejdirektoratet, at bekendtgørelsens brug af ordet "børn" skal forstås som personer under 18 år. Uddannelsesinstitutioner som gymnasier og andre ungdomsuddannelser vil derfor kunne omfattes. For så vidt angår universiteter og andre områder, hvor der færdes mange cyklister og fodgængere, kan hastigheden nedsættes, hvis betingelserne i § 6, stk. 2, er opfyldt.

Vejdirektoratet kan tilslutte sig opfordringen til at følge ændringer af hastighedsgrænserne op med evaluering og en plan for hastighedskontrol. Det vurderes imidlertid ikke at skulle fremgå af bekendtgørelsens tekst.

Vedrørende influensstrækninger henvises til bekendtgørelsens § 3 stk. 2, om tiltag til at reducere den kørte hastighed efter ophør af hastighedsgrænsen på 90 km i timen.

Vedrørende Rådet for Sikker Trafiks bemærkning om specifikt afmærkede arealer til de lette trafikanter på strækninger med 90 km i timen henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Rigspolitiets høringsvar.

Hvad angår Rådet for Sikker Trafiks bemærkning til udkastets § 10 henvises til Vejdirektoratets bemærkning til Rigspolitiets høringsvar.

KL's høringsvar

KL finder det positivt, at der med forslaget bliver større mulighed for at fastsætte lokale hastighedsgrænser. KL bemærker dog, at de lokale hensyn for fastsættelse af lavere eller højere hastigheder kan være relevante hen over kommunegrænser. KL mener, at det er vigtigt, at trafikanterne ikke oplever pludselige skift i vurdering af lokale hensyn.

KL peger på, at det af § 1, stk. 1, bør fremgå, at der skal være enighed om afgørelsen mellem politi og vejmyndigheden.

KL anfører i henhold til § 6 stk. 2, at det ikke fremgår tydeligt, hvornår noget er påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister. Dette ønsker KL præciseret

I henhold til § 6 stk. 3, bemærker KL, at kommunerne oplever, at hastighedsdæmpende foranstaltninger kan være til stor gene for beboerne og i nogle tilfælde for trafikanterne. Derudover medfører sådanne foranstaltninger ofte støjgener eller rystelser. KL ønsker derfor, at der åbnes mere op for, at der kan fastsætte lavere hastigheder uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

KL ønsker i henhold til § 6 stk. 4, at en hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder skal være muligt på lokale boligveje, når vejen er indrettet herefter.

Endelig bemærker KL, at formuleringerne i § 2, stk. 1, § 3, stk. 1, og § 7, stk. 1, skaber tvivl om den generelle hastighedsgrænse.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Formuleringen "efter forhandling" i § 1, stk. 1, er en gengivelse af den tilsvarende ordlyd af færdselslovens § 92 a, stk. 2. Vejdirektoratet finder derfor ikke, at formuleringen bør ændres.

For så vidt angår en udvidelse af muligheden for at nedsætte hastighedsgrænsen uden anvendelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger, bemærker Vejdirektoratet, at Vejdirektoratet er enig med Rigspolitiet i, at hastighedsdæmpende foranstaltninger er nødvendige for, at de nedsatte hastigheder også overholdes i praksis. Udgangspunktet vil derfor være, at hastighedsnedsættelser skal følges af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

For så vidt angår KL's øvrige bemærkninger henvises til Vejdirektoratets bemærkning til Rigspolitiets høringsvar.

FDM's høringsvar

Indledningsvis påpeger FDM, at det er afgørende for respekten for hastighedsgrænserne, at disse opleves som fornuftig af bilisterne. Derfor bør hastighedsgrænserne være tilpasset til de konkrete strækninger og om fornødent suppleres med tilpasning af den fysiske indretning af vejen.

FDM finder det fornuftigt, at man på steder med særligt behov overvejer at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen. Men det er afgørende, at muligheden for lavere hastighedsgrænser end den generelle ikke reelt åbner op for hastighedsnedsættelser i hele bydele eller kommuner.

FDM vurderer, at bekendtgørelsens formulering er udtryk for det rette kompromis, der sikrer mulighed for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser, hvor det er nødvendigt, uden at man åbner op for geografisk vidtrækkende hastighedsnedsættelser, der nærmere bundes i politisk overbevisning og ikke reelle trafikikkerhedsmæssigt behov.

Endeligt opfordrer FDM til, at man i bekendtgørelsen underbygger muligheden for at benytte variable hastighedstavler, da behovet for en lavere hastighed ved f.eks. skoler ofte ikke er til stedet i alle døgnets timer eller på alle dage.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vedrørende FDM's bemærkning om anvendelse af variable tavler bemærkes, at valg af skiltetype er en beslutning på kommunalt niveau.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes høringsvar

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker fastslår indledningsvis, at deres viden peger på, at høj hastighed har været afgørende for, at ulykker er indtruffet i ca. halvdelen af de ulykker, som Havarikommissionen har undersøgt.

Havarikommissionen anbefaler derfor, at hastighedsgrænsen ikke øges på landevejsnettet. Såfremt hastighedsgrænsen på landeveje øges til 90 km i timen, mener Havarikommissionen, at der bør fastsættes krav til vejens udformning, f.eks. krav om midterautoværn eller som minimum rumleriller og afstand til faste genstande m.v. i lighed med de krav, der er fastsat til vejudformningen ved en hastighedsgrænse på 100 km i timen.

Havarikommissionen ser positivt på, at der åbnes op for brug af en lokal hastighedsgrænse på 40 km i timen på strækninger og i zoner i tættere bebygget område. Det pointeres dog, at det bør sikres, at hensigten med bekendtgørelsen også efterleveres i praksis.

Havarikommissionen anbefaler etablering af flere hastighedszoner med 30 km i timen eller 40 km i timen i centrale byområder samt i områder med mange fodgængere, da der er et sikkerhedsmæssigt potentiale i at etablere hastighedszoner på steder, hvor det kan lade sig gøre i forhold til vejens funktion og trafikafviklingen.

Vejdirektoratet kan generelt henvise til Vejdirektoratets bemærkninger til KL's høringssvar.

Sammenslutning af Danske Småøers høringssvar

Sammenslutning af Danske Småøer glæder sig over, at det nu bliver lettere at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle. Sammenslutningen gør opmærksom på, at vejene på de danske småøer ofte er smalle og uden fortov/cykelsti/cykelfelt, og der er begrænsede oversigtsforhold, hvorfor det giver god mening for flere småøer at indføre en lavere hastighedsgrænse på hele øen.

Sammenslutningen fremhæver i henhold til § 6, stk. 3, at det er vigtigt, at fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse ikke gøres betinget af hastighedsdæmpende foranstaltninger, men at der i hver sag tages udgangspunkt i den enkelte øs udfordringer ud fra en dialog med beboer eller borgerforeningen. Sammenslutningen bemærker yderligere, at hastighedsdæmpende foranstaltninger ikke vil give mening på grund af vejenes beskaffenhed på mange øer, ligesom det på nogle øer vil ødelægge det oprindelige miljø.

Sammenslutningen af Danske Småøer ønsker dette indføjet i bekendtgørelsens bemærkninger alternativt i selve bekendtgørelsen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet kan henvise til Vejdirektoratets bemærkninger til KL's høringssvar. Vejdirektoratet skal hertil tilføje, at den vejledning, som efterfølgende vil komme vedrørende bekendtgørelsens regler, vil komme til at indeholde en nærmere beskrivelse af, i hvilke tilfælde hastighedsgrænserne undtagelsesvist kan nedsættes uden etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Københavns Kommunes høringssvar

Københavns Kommune værdsætter særligt bekendtgørelsens muligheder for at sænke hastighedsgrænserne på dele af det københavnske vejnet til gavn for trafiksikkerheden, trygheden, skolebørnene og øvrige borgere.

Københavns Kommune bemærker indledningsvis, at der i en række af Danmarks nabolande er hastighedsgrænser på 30 km i timen i store dele af bykerne. Københavns Kommune så gerne en øget mulighed for at anvende en hastighedsbegrænsning på 30 km i timen foran skoler, institutioner og i handelsstrøg med mange fodgængere og cyklister.

Københavns Kommune bemærker vedrørende § 1 stk. 2, at et parameter som støj også bør medtages for nedsættelse af hastighedsgrænsen.

Københavns Kommune ønsker, at afgrænsningen i § 6, stk. 1, udvides til også at omfatte steder, hvor mange fodgængere færdes tæt på - eller på - vejen. Dette kunne f.eks. være i forbindelse med metrostationer, stationer eller områder med særligt mange turister eller handlende.

Yderligere bemærker Københavns Kommune, at § 6, stk. 1, 2. pkt., vil gælde for store dele af København, da der her vil være mange vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Københavns Kommune foreslår derfor følgende justering af ordlyden: "Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, hvor en sænkning af hastighedsgrænsen vil have væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling". Denne formulering vil desuden kunne give anledning til lokale drøftelser mellem politi og vejmyndighed om "væsentlig betydning", hvor blandt andet vejens længde i høj grad spiller ind.

Københavns Kommune påpeger, at § 7, stk. 2, kun gælder udenfor tættere bebygget område. Københavns Kommune mener også, at en sæsonbestemt hastighedsgrænse kunne være værdifuld inden for tættere bebygget område, f.eks. ved Amager Strandvej med mange cyklister og gående i sommerperioden.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er ikke formålet med bekendtgørelsen at give mulighed for hastighedsnedsættelser på grund af støjgener. Hastighedsnedsættelser alene på grund af støjgener kan i medfør af bekendtgørelsens regler kun finde sted på motortrafikveje og på motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder, jf. § 8. Derfor bør støj ikke tilføjes i § 1 stk. 2, der vedrører de hensyn der generelt skal tages i alle sager.

For så vidt angår § 6, stk. 1, 1. pkt., om afgrænsning af områder, henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Rådet for Sikker Trafiks høringssvar.

Med hensyn til den foreslåede ændring af § 6, stk. 1, 2. pkt., bemærker Vejdirektoratet, at formulering er valgt, fordi det af hensyn til mobiliteten er nødvendigt at foretage en konkret vurdering i alle tilfælde, hvor der er tale om trafikale hovedårer. Hvis hastigheden ikke kan nedsættes umiddelbart efter § 6, stk. 1, kan nedsættelsen ske efter stk. 2, der fordrer en konkret vurdering. Vejdirektoratet finder derfor ikke anledning til at ændre bestemmelsens ordlyd.

Dansk Cyklistforbunds høringssvar

Dansk Cyklistforbund udtrykker opbakning til bekendtgørelsen.

Dansk Cyklistforbund mener dog, at det ved etablering af højere hastighedsgrænser i tætbebyggede områder ikke kun skal være "væsentlige hensyn til fodgængere og cyklister", der kan tale imod en øget hastighedsgrænse, men blot et "hensyn til fodgængere og cyklister".

Dansk Cyklistforbund bemærker, at det kun bør være muligt at hæve hastighedsgrænsen til 90 km i timen, såfremt bløde trafikanter kan anvende en separat cykel-/gangsti eller ved skiltning anvises til alternative ruter.

Endelig anfører Dansk Cyklistforbund, at det på strækninger med begrænset gennemgående trafik bør være lettere for vejmyndigheden at fastsætte den lokale hastighedsgrænse til 30 km i timen, og ikke blot 40 km i timen, omkring skoler og institutioner for børn og ældre.

Vejdirektoratets bemærkninger

Ønsket om, at "væsentlige hensyn" ændres til "hensyn" i § 2 vurderes ikke at være en nødvendig ændring, da der derudover også skal tages hensyn til vejens udformning og områdets karakter. Disse to forhold tager også hensyn til cyklisters og fodgængeres sikkerhed og fremkommelighed.

Vedrørende cyklistforbundets bemærkning om forhold for cyklister ved hastighedsgrænser på 90 km/t henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Rigspolitiets høringssvar.

Vedrørende cyklistforbundets bemærkning om, at det bør være lettet for vejmyndigheden at sætte hastighedsgrænsen ned til ikke blot 40 men også 30 km i timen omkring skoler og institutioner for ældre, bemærker Vejdirektoratet, at det i bekendtgørelsen er muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km i timen under særlige omstændigheder.

Aarhus Kommunes høringssvar

Aarhus Kommune anfører, at det er unødigt begrænsende, at hastighedsnedsættelser ikke kan ske på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Aarhus Kommune mener, at disse veje ofte er placeret ved de institutioner, der nævnes i bekendtgørelsens § 6, stk. 1.

Aarhus Kommune har yderligere anført, at de opfatter bekendtgørelsen som en forholdsvis stram central styring af mulighederne for etablering af lokale hastighedsgrænser. Aarhus Kommune ønsker, at det i højere grad skal være muligt at varetage lokale hensyn. Aarhus Kommune fremhæver, at vejmyndighedens planer og arbejde følges tæt af politikere og lokale interessenter, og at kommunen samarbejder med de 30 lokalområdets fællesråd om den trafikale situation. Flere af disse fællesråd ønsker, at biltrafikkens hastigheder nedsættes, samt at der bliver skabt mere trygge forhold for de lette trafikanter.

I forbindelse med § 6, stk. 1, ønsker Aarhus Kommune, at det ikke blot er ved de nævnte institutioner, at hastigheden skal kunne nedsættes. Andre lokale hensyn kan også berettige en lav hastighedsgrænse.

I forbindelse med § 6, stk. 2, ønsker Aarhus Kommune, at tryghedshensynet bliver nævnt, da kommunen mener, at det er væsentligt og afgørende for, om børn får lov til at færdes selv, og om ældre tør færdes på cykel eller som gående.

I forbindelse med § 6, stk. 3, ønsker Aarhus Kommune, at kravet om hastighedsdæmpende foranstaltninger udgår. Kommunen mener, at det er nødvendigt med tiltag for at begrænse hastigheden. Der kan dog være tale om forskellige tiltag, som f.eks. foranstaltninger, skiltning og gentagne kampagner.

Aarhus Kommune anbefaler yderligere en ændring eller tydeliggørelse i bekendtgørelsen således, at der ikke er tvivl om, at der er øget mulighed for etablering af lokal hastighedsbegrænsning/hastighedszone ved brug af C 55 eller E 68, 4 færdselstavler. Kommunen ønsker øgede muligheder for at lave løsninger uden permanente fysiske ændringer, hvilket fordrer, at man får mulighed for øget brug af forbudstavlen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet vurderer, at tydeliggørelse af brug af tavler til afmærkning ikke hører hjemme i bekendtgørelsen, men i afmærkningsbekendtgørelsen.

Det bemærkes endvidere, at spørgsmålet om, hvorvidt der kan fastsættes en lavere eller højere hastighedsgrænse end den generelle, og under hvilke betingelser dette skal ske, afgøres efter hastighedsbekendtgørelsens regler, og ikke efter reglerne i afmærkningsbekendtgørelsen.

For så vidt angår Aarhus Kommunes øvrige bemærkninger henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Rigspolitiets og Rådet for Sikker Trafiks høringssvar.

Henrik S. Ludvigsen's høringssvar (privat person)

Indledningsvis ønsker Henrik S. Ludvigsen, at der henvises til færdselslovens § 42, hvor de generelle hastighedsgrænser fremgår, da disse bliver omtalt flere gange i bekendtgørelsen.

Henrik S. Ludvigsen foreslår, at ordlyden af § 6, stk. 4, ændres, så bestemmelsen ikke omfatter opholds- og legeområder, da det virker ulogisk at anbefale en hastighed på 15 km i timen ved skiltning med ophold- og legeområde, mens der skiltes med en hastighedsbegrænsning på 30 km i timen. Yderligere foreslår Henrik S. Ludvigsen, at hvis ordlyden bibeholdes skal bestemmelsen også omfatte gå- og cykelgader.

Henrik S. Ludvigsen foreslår, at ordlyden af § 7, stk. 2, ændres til "fastsættes ned til 30 km i timen", så en lokal hastighedsgrænse også kan fastsættes til f.eks. 40 km i timen ved disse rekreative områder.

Henrik S. Ludvigsen foreslår, at ordlyden af § 8, stk. 2, ændres, da tættere bebygget område ikke altid behøver at være et støjfølsomt område. Henrik S. Ludvigsen mener, at dette udsagn var mere relevant i 1985, hvor cirkulæret om lokale hastighedsbegrænsninger blev affattet.

Henrik S. Ludvigsen bemærker, at der ikke kan dispenseres efter § 10 i forhold til støj efter § 8, stk. 2, medmindre der også er særlige trafikikkerhedsmæssige forhold.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vedrørende § 6 henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Rigspolitiets og Rådet for Sikker Trafiks høringssvar.

Vejdirektoratet har ændret formuleringen i § 7, stk. 2, til "ned til 30 km i timen".

For så vidt angår § 8, stk. 2, er bestemmelsen en videreførelse af en tilsvarende bestemmelse i det gældende hastighedscirkulære. Vejdirektoratet vurderer, at der ikke er behov for at ændre på bestemmelsens formulering.

Vedrørende § 10 henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Rigspolitiets høringssvar.
