



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 12. maj 2010  
Kontor: Færdsels- og våben-  
kontoret  
Sagsnr.: 2010-150-1720  
Dok.: HAA40711

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 967 (Alm. del), som Folke-  
tingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 20. april 2010.  
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Nonbo (V).

Lars Barfoed

/

Freja Sine Thorsboe

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

**Spørgsmål nr. 967 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):**

”Giver færdselslovens § 42 stk. 4 mulighed for, at man ved opsætning af skilte med f.eks. 90 km/t eller 100 km/t kan tillade hastigheder over 80 km/t uden for motorveje og motortrafikveje – altså på almindelige landeveje?”

**Svar:**

Efter færdselslovens § 42, stk. 4, kan der for en vejstrækning fastsættes en højere lokal hastighedsgrænse end den generelle, hvis omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler imod. På motortrafikveje og motorveje må hastigheden dog ikke overstige henholdsvis 90 km/t og 130 km/t.

Det er efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, politiet, der efter forhandling med vejbestyrelsen eller vejmyndigheden træffer afgørelse om fastsættelse af højere hastighedsgrænser efter § 42, stk. 4.

De nærmere regler om lokale hastighedsgrænser er fastsat i Justitsministeriets cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger med tilhørende cirkulæreskrivelse af samme dato. Det fremgår heraf, at en højere lokal hastighedsgrænse kun kan fastsættes i tættere bebygget område, hvor hastighedsgrænsen kan forhøjes til 60, 70 eller 80 km/t. Sådanne hastighedsgrænser kan f.eks. fastsættes på større gennemfarts- og ringveje, samt på andre veje, der indgår i byens vejnet, når områdets karakter og væsentlige hensyn til fodgængere og cyklister ikke taler derimod. På motortrafikveje kan en højere lokal hastighedsgrænse fastsættes til 90 km/t. En sådan hastighedsgrænse kan navnlig fastsættes på motortrafikvejsstrækninger uden kryds i niveau. Uden for tættere bebygget område kan der ikke fastsættes en højere lokal hastighedsgrænse end den generelle (med undtagelse af motortrafikveje).

Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 267 af 21. april 2004 om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem, skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser m.v.), at der med henblik på at øge trafiksikkerheden i højere grad bør gøres brug af differentierede hastighedsgrænser.

På den baggrund sendte Justitsministeriet den 16. juni 2004 en cirkulæreskrivelse til politikredsene om øget brug af differentierede hastighedsgrænser. I cirkulæreskrivelsen anmodes politiet om at tage kontakt til vejmyndighederne med henblik på at gennemgå vejnettet for at vurdere,

om trafikikkerheden kan øges ved mere differentierede hastighedsgrænser, herunder navnlig om der er grundlag for lokalt at fravige de generelle hastighedsgrænser i nedadgående retning, f.eks. på skoleveje eller særligt ulykkesbelastede strækninger.

Det fremgår endvidere af cirkulæreskrivelsen, at Justitsministeriet ville overveje at ændre cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger, hvis det måtte vise sig, at politiet og vejmyndighederne anser det for hensigtsmæssigt og forsvarligt at fastsætte en højere hastighedsgrænse end 80 km/t på andre vejstrækninger end motortrafikveje uden for tættere bebygget område. Det understreges i den forbindelse, at fastsættelse af en højere hastighedsgrænse end 80 km/t på disse vejstrækninger i givet fald kun bør ske rent undtagelsesvist.

Vejdirektoratet har efterfølgende gennemgået statsvejnettet med henblik på at belyse mulighederne for at indføre differentierede hastighedsgrænser på statsvejnettet. Resultatet af dette arbejde fremgår af rapporten ”Differentierede hastighedsgrænser på statsvejnettet” fra december 2008.

Det fremgår bl.a. af rapporten, at Vejdirektoratet ud af statens 2.700 km landevej har identificeret 200 km landevej, hvor det kan være relevant at overveje at indføre en øget hastighedsbegrænsning på 90 km/t. Det vil dog kræve, at der iværksættes en række sikkerhedsmæssige tiltag. De nødvendige forbedringer for at kunne indføre 90 km/t på de udpegede strækninger er anslået til at koste ca. 600 mio. kr.

Rapporten indeholder endvidere en konsekvensvurdering bl.a. i forhold til antallet af trafikulykker. Hvis hastighedsgrænsen øges til 90 km/t, vurderes den reelle gennemsnitshastighed at blive øget til ca. 94 km/t. Hvis der ikke gennemføres sikkerhedsmæssige tiltag, må det forventes, at antallet af dræbte stiger med op til 25 pct., antallet af alvorligt tilskadede med 15-20 pct. og antallet af lettere tilskadede med 5-10 pct. Dette vil svare til, at der på de udvalgte strækninger må forventes at være yderligere ca. 5 dræbte, yderligere 16 alvorligt tilskadede og yderligere 9 let tilskadede over en 5-årig periode.

Hvis der etableres de nødvendige sikkerhedsmæssige tiltag på de udvalgte strækninger med forbedring af tværprofilen, sikkerhedszoner, antallet af udkørsler osv., forventes stigningen i hastigheden ifølge rapporten ikke at ville medføre flere personskader (dræbte og tilskadede) på de udvalgte strækninger. Der peges dog samtidig på, at hastigheden erfa-

ringsmæssigt også vil stige på nabostrækninger, hvor der ikke vil være udført forbedringer, og hvor antallet af personskader derfor må forventes at blive øget. Det samme vil være tilfældet i kryds, hvor det ikke lykkes at holde hastigheden nede på 70 km/t, som i rapporten anbefales som hastighedsgrænsen i kryds på de pågældende strækninger.

På baggrund af oplysningerne i Vejdirektoratets rapport finder Justitsministeriet ikke, at der på nuværende tidspunkt er grundlag for at ændre cirkulæret fra 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger.

Det bemærkes i den forbindelse, at en ændring af cirkulæret alene vil have praktisk betydning, hvis betingelserne i færdselslovens § 42, stk. 4, er opfyldt, dvs. hvis omstændighederne tilsiger en højere hastighedsgrænse, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler imod. For de strækninger, der i Vejdirektoratets rapport er udpeget som egnede til en øget hastighed, forudsætter dette navnlig, at der investeres i en række færdselssikkerhedsmæssige forbedringer.

Hvis der foretages sådanne forbedringer, og der i øvrigt findes en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig løsning på de forhold, som Vejdirektoratet har peget på, vil Justitsministeriet være indstillet på at genoverveje spørgsmålet.