



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 15. november 2010
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2010-151-0430
Dok.: AEC41104

Hermed sendes den endelige besvarelse af spørgsmål nr. 1687 (Alm. del), som Folketingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 10. september 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Lars Barfoed

/

Freja Sine Thorsboe

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 1687 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del):

”Ministeren bedes redegøre for, hvilke internationale erfaringer der findes mht. nedsættelse af hastigheden i byområder, som f.eks. erfaringer fra Sverige, Holland og Schweiz.”

Endeligt svar:

Som det fremgår af den foreløbige besvarelse af 5. oktober 2010, har Justitsministeriet til brug for den endelige besvarelse af spørgsmålet gennem Udenrigsministeriet indhentet udtalelser fra de danske ambassader i henholdsvis Sverige, Holland og Schweiz.

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

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

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 i timen. Kommunerne kan endvidere f.eks. på lukkede veje og i nærheden af skoler tilkendegive ved skiltning, at hastigheden ikke må overstige 15 km i timen. Kommunerne er ved fastsættelsen af de lokale hastighedsgrænser generelt ikke bundet af lovregler, men alene af retningslinjer. Ambassaden har i øvrigt oplyst, at erfaringerne viser, 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 i timen. Ambassaden har endvidere oplyst, at der på veje med en fartbegrænsning på under 50 km i timen blev dræbt 24 personer færre i 2009 end i 2001. Dette hænger i vidt omfang sammen

med, at der er blevet anlagt rundkørsler og fartbump på de pågældende veje.

Den danske ambassade i Bern har oplyst, at den generelle hastighedsgrænse i byzoner i Schweiz er 50 km i timen. 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 i timen 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,
- 3) nedlæggelse af eventuelle fodgængerfelter.

For så vidt angår punkt 3 har ambassaden oplyst, at bilister skal holde tilbage for fodgængere, der krydser vejen i fodgængerfelter. Ved nedlæggelse af fodgængerfelterne får fodgængere adgang til at krydse kørebanelen hvor som helst, mens det i så fald er bilisterne, der har 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.

Ambassaden har endelig oplyst, at der siden 2002, hvor reglerne om indførelse af særlige hastighedszoner blev forenklet, er blevet indført flere zoner med særlige hastighedsgrænser. Ifølge den schweiziske statistik er antallet af forulykkede personer i byområdet faldet med 13,3 pct. siden

2002, herunder er antallet af dødsulykker faldet med 25,4 pct. og antallet af ulykker med svært tilskadekomne faldet med 12,9 pct.