



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato:
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Hanne Aagaard
Sagsnr.: 2011-0030-0391
Dok.: 264160

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 72 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 24. oktober 2011.

Morten Bødskov

/

Hanne Aagaard

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 72 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 5. juli 2011 fra Niels Johansen om trafikproblem i Nyborg, jf. REU alm. del – bilag 42, herunder hvad der skal til, for at beboere kan få nedsat hastigheden på givne strækninger. Spørgsmålet har tidligere været stillet i folketingsåret 2010-11, jf. REU alm. del – spm. 1250.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, som har oplyst følgende:

”Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet en udtalelse fra Fyns Politi. Af udtalelsen fremgår følgende:

”Fyns Politi kan oplyse, at den pågældende strækning er beliggende mellem to byzoner, nemlig Nyborg og Vindinge. Der er en lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Uden den lokale hastighedsbegrænsning ville der på strækningen være en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

Baggrunden for den lokale hastighedsbegrænsning er den forholdsvis korte afstand mellem de to byzoner, ligesom der er enkelte sidevejtillutninger og nogle overkørsler til private ejendomme.

Når en lokal hastighedsbegrænsning sænkes til fx 50 km/t, vil det typisk være på grund af vejens udformning, mange overkørsler og sideveje, uoverskuelige sving og i øvrigt med facader langs begge sider.

Ansøgninger om lokale hastighedsnedsættelser afgøres af politiet efter forhandling med vejmyndigheden (jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2). Strækningen vil blive besigtiget og vurderet. I vurderingen indgår faktorer som ovenfor beskrevet, ligesom uheldsstatistik og trafiktal med hastighedsmålinger bliver medtaget. I øvrigt følges retningslinjerne i cirkulære nr. 72 af 5. juni 1985. Et afslag på en ansøgning om en lokal hastighedsnedsættelse meddeles skriftligt med klagevejledning efter de almindelige forvaltningsretlige regler.

Fyns Politi har ikke modtaget nogen ansøgning om en yderligere lokal hastighedsbegrænsning på det pågældende sted.

Det kan i øvrigt oplyses, at strækningen er en bred, lige vej med cykelbaner i begge sider og gadebelysning i den ene side. Det meste af strækningen er facadeløs. Mod øst er der enkelte overkørsler og sideveje. Det er således ikke umiddelbart en strækning, hvor en yderligere lokal hastighedsbegrænsning synes i overensstemmelse med praksis.

Fyns Politi kan supplerende oplyse, at det pr. 3. november 2011 er besluttet, at Den Automatiske Hastigheds Kontrol har medtaget Bøjdenvej som ny målestrækning fra Bavnehøjalle til Teglgårdsvej (Nyborg). Strækningen ligger mellem de to byzoner Nyborg og Vindinge med en skiltet hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Der vil således fremadrettet blive foretaget hastighedsmålinger på strækningen med jævne mellemrum.

Fyns Politis trafiksektion er ikke nærmere bekendt med de lokalplaner, der blev udfærdiget i forbindelse med udstykningen af Ravnekær, og Nyborg Kommune har heller ikke forelagt spørgsmålet om etablering af et t-kryds med lyssignal ved Steenager.

Det kan oplyses, at det umiddelbart er opfattelsen, at et lyssignal er en færdselsregulerende foranstaltning til afvikling af trafikken, og at et lyssignal ikke skal etableres og anvendes som en fartdæmpende foranstaltning.”

Rigspolitiet kan yderligere oplyse, at det fremgår af § 1, stk. 2, i ovennævnte cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger, at afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger træffes på grundlag af oplysninger om bl.a. områdets karakter, vejens funktion og standard, randbebyggelse, færdselsuheld, trafikmængden og trafikken sammensætning.

Lavere hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes, når væsentlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn taler herfor, dvs. når hastigheden er en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko på den pågældende vejstrækning, og navnlig i tilfælde, hvor det skønnes påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister, jf. cirkulærets § 8, stk. 1, og § 9, stk. 1 og 2.

Det følger endvidere af cirkulærets § 11, at en afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsbegrænsning bør tages op til fornyet overvejelse, når forholdene omkring den pågældende vejstrækning er væsentligt ændrede, f.eks. ved ændret uheldsudvikling, ændringer af randbebyggelsen, nye signalanlæg, ændrede oversigtsforhold eller andre reguleringer.

Politiets afgørelser efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, kan påklages til Rigspolitiet for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 2.”

Justitsministeriet har endvidere indhentet en udtalelse fra Transportministeriet, under hvem reglerne om vejes indretning mv. hører. Transportministeriet har oplyst, at det følger af § 10, stk. 2, i lov om offentlige veje, at det er vejbestyrelserne, som bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, medmindre andet er bestemt.