



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 17. februar 2016  
J. nr. 2016-420

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 13. januar 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 235:**

Ministeren bedes redegøre for, på hvilke strækninger af det danske motorvejsnet hastighedsgrænsen er lavere end den generelle grænse på 130 km/t. Ministeren bedes desuden redegøre for årsagerne til at fastsætte en lavere hastighed end 130 km/t., særligt på strækninger uden for storbyerne.

**Svar:**

På nedenstående kort er de gældende hastighedsgrænser på de danske motorveje angivet.



Efter færdselslovens § 92 a, stk. 2 træffer politiet bl.a. afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger efter færdselslovens § 42, stk. 5, efter forhandling med vejbestyrelsen, hvilket så vidt angår motorvejene er Vejdirektoratet.

Efter færdselslovens § 42, stk. 5 kan der for en vejstrækning fastsættes en lavere hastighedsgrænse, hvis det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse.

I vurderingen af, hvorvidt der skal fastsættes en lokal hastighedsbegrænsning indgår bl.a. følgende kriterier:

- *Stopsigt ved 130 km/t.* Stopsigt angiver den afstand, man skal kunne se en genstand på kørebanen ved en given hastighed. Hvis ikke dette er opfyldt, vil en personbil ikke kunne nå at standse, inden den kører ind i genstanden.
- *Afstand mellem tilslutningsanlæg.* Tætliggende tilslutningsanlæg vil resultere i mange flettemanøvrer og vognbaneskift over kort afstand.



- *Forekomst af nødspor.* Udover, at nødspor sikrer havarerede biler et sikkert sted at standse, sikrer de ligeledes, at faste genstande og autoværn placeres ca. 3 m længere fra kørebanen end på strækninger uden nødspor. Dette sikrer, at der er et belagt areal, hvor trafikanter, der har mistet herredømmet over køretøjet, har bedre muligheder for rette op, inden en ulykke opstår.
- *Trafiktæthed.* Ved perioder med tæt trafik og decideret kødannelse vil der ved 130 km/t være større risiko for alvorlige ulykker med bagendekollisioner.

Når der er strækninger, hvor der er valgt en hastighedsbegrænsning på 110 km/t, skyldes det en afvejning af bl.a. et eller flere af ovenstående kriterier. Det er typisk manglende stopsigt eller fravær af nødspor, der er afgørende årsag til fravalg af 110 km/t på motorvejsstrækninger, der ikke er i umiddelbar nærhed af de større byer.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt