



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

15. april 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 18. februar 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Rose Lund (EL).

Spørgsmål nr. 259:

Vil ministeren med henvisning til artiklen »Kommuner vil have reglerne ændret« bragt i Medlemsmagasinet Cyklister, 1/2021, 85. årgang, redegøre for de forskellige praksisser for tilladelser og afslag på kommunale henvendelser om nedsættelser af hastigheder?

Svar:

Jeg har til brug for denne besvarelse anmodet Justitsministeriet om et bidrag.

Justitsministeriet har oplyst, at de til brug for besvarelsen har indhentet følgende bidrag fra Rigspolitiet:

”1. Rigspolitiet kan indledningsvis oplyse, at politiet efter forhandling med vejmyndigheden træffer afgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger i medfør af færdselslovens § 92 a, stk. 2, jf. færdselslovens § 42, stk. 5. De nærmere regler for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser er fastsat i bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser og den dertilhørende vejledning.

Rigspolitiet har i oktober 2020 foretaget en høring af samtlige politikredse vedrørende deres administration og praksis i henhold til færdselslovens § 92 a, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger og færdselslovens § 92 a, stk. 3, hvorefter vejmyndigheden i forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område over for politiet kan tage initiativ til, at der træffes afgørelser vedrørende påbud om ensrettet færdsel og lokale hastighedsbegrænsninger.



Rigspolitiet skal i den forbindelse bemærke, at Nordsjællands Politiet har oplyst, at der i forbindelse med interviewet til artiklen i Medlemsmagasinet Cyklister er sket en beklagelig sammenblanding af data vedrørende politikredsenes administration og praksis i henhold til færdselslovens §§ 92 og 100 om færdselsindskrænkninger og vejanlæg og færdselslovens § 92 a, stk. 2 og 3.

Rigspolitiet skal på den baggrund præcisere, at Nordsjællands Politiet har oplyst, at politikredsen i perioden 2016-2020 har behandlet ca. 125 sager vedrørende færdselslovens § 92 a, stk. 2 og stk. 3, og at der for så vidt angår sager om hastighedsnedsættelse er meddelt afslag i 10-15 sager.

2. Rigspolitiet kan i forlængelse heraf oplyse, at der gives tilladelse til nedsættelse af hastigheden, hvor politikredsen har vurderet, at de ansøgte strækninger har befundet sig ved en børne- eller ældreinstitution, og hvor strækningerne er vurderet til ikke at have væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling i området. Politiet har endvidere givet tilladelse i tilfælde, hvor særlige trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler for nedsættelse af hastigheden.

En politikreds har oplyst, at vejmyndighedens ønske om at højne trafikikkerheden har været et af de typiske forhold, som har medført tilladelse til hastighedsnedsættelse. Flere politikredse har oplyst, at vurderingen af, hvorvidt de relevante forhold er tilstede, primært baseres på oplysninger fra vejmyndigheden om trafikbelastning, hastighed og uheld sammenholdt med en besigtigelse af de faktiske forhold.

Flere politikredse har endvidere oplyst, at der gives flest tilladelser til tidsbegrænsede hastighedsnedsættelser i forbindelse med eksempelvis vejarbejde, cykelløb, byfester eller lignende. En politikreds har oplyst, at der typisk meddeles tilladelser, når der er tale om en udvidelse eller forlængelse af en allerede gældende hastighedsbegrænsning på f.eks. en vejstrækning.

Herudover har flere politikredse oplyst, at der typisk gives afslag på ansøgning om nedsættelse af hastighedsgrænsen, når det ved eksempelvis trafikmålinger ikke er dokumenteret, at hastigheden på den pågældende strækning udgør et færdselssikkerhedsmæssigt problem, eller at der på strækningen har været hastighedsforholdte færdselsuheld.

Rigspolitiet kan endvidere oplyse, at politiet og vejmyndigheden har et godt og konstruktivt samarbejde. Politikredsen spiller en



vigtig rolle i sagsbehandlingen og medvirker til at sikre en ensartet fortolkning af bekendtgørelsen og hermed en ensartet praksis på tværs af landet.

Herudover er politiet med til at sikre en korrekt vejafmærkning, hvilket er en afgørende forudsætning for politiets retshåndhævelse af bestemmelserne. Politikredsene har endvidere stor erfaring og viden om færdselssikkerhedsmæssige forhold, hvilket indgår i sagsbehandlingen af ansøgninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Rigspolitiet skal afslutningsvis bemærke, at afgørelser i henhold til færdselslovens § 92 a kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 2. Sagerne påklages sjældent, ligesom der kun er ganske få eksempler på, at sagerne er blevet omgjort.”

I forlængelse af Justitsministeriets bidrag kan jeg bekræfte, at Transportministeriet generelt har modtaget få tvistsager fra kommunerne og politiet på dette område. Det er dog værd at bemærke, at ministeriet i november 2020 omgjorde politiets afgørelse i en sag om hastighedsnedsættelser i København, idet ministeriet fandt, at betingelserne for etablering af en lavere lokal hastighedsgrænse var opfyldt.

Transportministeriet har derudover modtaget henvendelser fra flere kommuner, der efterspørger, at der foretages en revision af reglerne for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, så det bliver lettere at få nedsat hastighederne lokalt.

Regeringen er opmærksom på kommunernes ønske om i højere grad selv at kunne tilrettelægge byrummet, herunder vejenes udnyttelse og indretning. Regeringen bakker også op om en større frihed for kommunerne til at bestemme over deres lokale vejnet, når det kan balanceres i forhold til hensynet til færdselssikkerhed, fremkommelighed og trafikafvikling.

Regeringen har senest som led i udspillet *Danmark fremad – infrastrukturplan 2035* foreslået, at kommunerne skal have adgang til selv at indføre bilfrie gader om søndagen fra klokken 9.00-20.00 i landet største byer uden en inddragelse af politiet.

Målet er at sikre en ny udnyttelse af byrummet, hvor der i højere grad gives plads til kulturelle aktiviteter om søndagen, hvor de trafikale behov er mindre.



Som en del af regeringens tryghedsdagsorden og fokus på at forbedre færdselssikkerheden for blandt andet de bløde trafikanter, er det desuden undersøgt, hvordan reglerne for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser kan ændres.

Det er årsagen til, at jeg i oktober 2020 afholdte en eksperthøring om lavere lokale hastighedsgrænser i byerne,

Formålet var netop at sætte fokus på nogle af de udfordringer kommunerne oplever, når hastigheden skal sættes ned lokalt samt at få drøftet om reglerne for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser skal ændres, så det bliver lettere at sænke hastigheden i byerne.

Det har mundet ud i, at jeg snarest forventer at kunne sende et udkast til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og den dertilhørende vejledning i høring.

Formålet med ændringerne af bekendtgørelsen er at udvide kommunernes muligheder for at få fastsat lavere lokale hastighedsgrænser i byerne.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht