

HØRINGSNOTAT

Dato 15. februar 2016
J. nr. 2015-6703

Høringsnotat vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Højere lokale hastighedsgrænser på motortrafikveje og justering af bødetaksten for hastighedsoverskridelser på visse motortrafikveje)

I. Høringen

1. Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 3. februar til den 14. februar 2016 været sendt i høring.

Med lovforslaget foreslås det at forhøje færdselslovens mulighed for lokalt at fastsætte en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse på motortrafikveje fra 90 til 100 km/t. på de motortrafikveje, som er indrettet trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt hertil.

Det foreslås desuden, at sanktionen for hastighedsoverskridelser på motortrafikveje, hvor hastighedsgrænsen måtte blive forhøjet til 100 km/t., sidestilles med hastighedsoverskridelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover.

Høringen er udsendt til følgende myndigheder og organisationer mv.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, NOAH-Trafik,



Oliebranchens Fællesrepræsentation, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Trafiksikkerheds Venner i Danmark.

Udkast til lovforslaget har desuden været offentligt tilgængeligt på høringsportalen borger.dk i høringsperioden.

Transport- og Bygningsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Dansk Bilbrancheråd, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Fagligt Fælles Forbund (3F), FDM, Håndværksrådet, Politiforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik og Rådet for Sikker Trafik.

2. Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

II. Høringssvar

Dansk Bilbrancheråd, Fagligt Fælles Forbund (3F), Håndværksrådet og Politiforbundet har ikke bemærkninger til lovforslaget.

Dansk Byggeri, Dansk Erhverv og FDM støtter lovforslaget.

Rådet for Sikker Trafik tilslutter sig lovforslaget om lokalt at give mulighed for at hæve hastighedsgrænsen på motortrafikvejsstrækninger, hvor det er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt – dvs. strækninger, der opfylder Vejdirektoratets anbefalinger vedr. fysisk adskillelse mellem kørselsretningerne, sikkerhedszoners bredde, placering og udformning af kryds samt udformning af til- og frakørsler mv. Rådet opfordrer til, at der udføres jævnlige fartkontroller på de motortrafikvejsstrækninger, hvor hastighedsgrænsen måtte blive hævet til 100 km/t., samt at effekten af de ændrede hastighedsgrænser nøje følges og evalueres mht. udvikling i hastigheder og ulykkestal mv.

Rådet for Bæredygtig Trafik støtter ikke umiddelbart forslaget, idet man navnlig er betænkelig ved den øgede forurening og risikoen for flere og mere alvorlige ulykker. Det foreslås, at lovforslaget alene skal gælde for motortrafikveje af samme standard som motorveje eller motortrafikveje indrettet som 2+1-veje, og at de i pkt. 2.1.2.1. i lovforslaget anførte sikkerhedsforanstaltninger gøres obligatoriske. Vedrørende lovforslagets økonomiske bemærkninger anføres bl.a., at de forskellige tiltag i medfør af lovforslaget vil afstedkomme øgede udgifter både nu og i fremtiden, hvilket bør belyses nærmere. Det anføres desuden, at lovforslaget vil betyde merudgifter både for erhvervslivet og for borgerne i form af forøget brændstofforbrug, slitage på bilerne og afledte følger af ulykker.



Som anført i lovforslagets pkt. 2.1.2.3 vurderer Transport- og Bygningsministeriet, at det på de motortrafikvejsstrækninger, som har en høj vejstandard af motorvejslignende karakter, og som f.eks. er indrettet med midteradskillelse af kørselsretningerne med autoværn, behørig sikkerhedszone, kryds i to-plan, gode oversigtforhold mv., vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt lokalt at forhøje hastighedsgrænsen til 100 km/t.

Det fremgår af lovforslagets pkt. 2.1.2.4., at det er en forudsætning for forhøjelsen af hastighedsgrænsen til 100 km/t., at de omfattede vejstrækninger er indrettet og dimensioneret til kørsel med op til 100 km/t. For bl.a. at imødegå risikoen for alvorlige frontalkollisioner er det hensigten, at Vejdirektoratets anbefalinger om etablering af fysisk adskillelse mellem kørselsretningerne, tilstrækkelig sikkerhedszone og kryds i to-plan mv. indgår i den samlede vurdering af, om det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, at hastighedsgrænsen fastsættes til 100 km/t. Det bør i den forbindelse tilstræbes, at vejindretningen mv. af de omfattede motortrafikveje ligner indretningen af motorvejene.

Som anført i lovforslagets pkt. 2.1.2.5. medfører lovforslaget behov for revision af vejreglerne, således at der fastsættes nærmere normer for indretningen af motortrafikveje med særligt høje hastigheder på op til 100 km/t. De nærmere normer for indretningen mv. vil blive fastsat i vejregelgrupperne på baggrund af en trafikfaglig og færdselssikkerhedsmæssig vurdering. Transport- og Bygningsministeriet finder ikke grundlag for at fravige den almindelige procedure for tilrettelæggelsen af den nærmere tekniske udformning og indretning af vejene. Der ændres med lovforslaget desuden ikke på den almindelige kompetencefordeling mellem politi og vejmyndighed i forbindelse med lokalt fastsatte hastighedsgrænser, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2.

Som anført i lovforslagets pkt. 3 medfører lovforslaget ikke i sig selv økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige, idet forslaget blot tilvejebringer hjemlen til at forhøje hastighedsgrænsen til 100 km/t. på motortrafikveje. Omkostningerne forbundet med den nødvendige tilpasning af vejstrækningerne vil afhænge af, hvilke strækninger som konkret udvælges, og kan ikke fastlægges på nuværende tidspunkt. Det er ikke muligt at opgøre, i hvilket omfang den faktiske hastighed vil forøges som følge af forslaget, hvorfor det ikke er muligt at opgøre, om og i hvilket omfang forslaget vil medføre et øget brændstofforbrug, slitage på bilerne og andre afledte følger.

Bemærkningerne fra Rådet for Bæredygtig Trafik giver på den baggrund ikke anledning til at foretage ændringer i lovforslaget.

Transport- og Bygningsministeriet bemærker, at den nærmere tilrettelæggelse af hastighedskontrollen hører under politiet.



Advokatrådet bemærker, at høringsperioden er fastsat til 11 dage, og at der ikke er angivet en nærmere begrundelse for, hvorfor udgangspunktet om en høringsfrist på mindst fire uger er fraveget.

Side 4/4

Den anvendte høringsfrist på 11 dage skyldes, at Transport- og Bygningsministeriet ønsker snarest muligt dels at iværksætte processerne omkring en mulig forhøjelse af den lokale hastighedsgrænse for de omfattede motortrafikvejsstrækninger dels at tilvejebringe lovgrundlaget for arbejdet i vejreglgrupperne, som igangsættes som følge af lovforslaget.