



Dato 9. marts 2016
Sagsbehandler Stig R. Hemdorff
Mail SRH@vd.dk
Telefon
Dokument 16/03726-1
Side 1/4

Bidrag til besvarelse af spm 2 L84

Til brug for besvarelse af spm. 2 til L 84 (Forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer, for traktorer og for motorredskaber) er Vejdirektoratet blevet bedt om et bidrag vedrørende de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af ændringsforslag 1 og 2.

Ændringsforslagene vedrører en ophævelse af den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for andre biler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler) i færdselslovens § 43, stk. 2, dog således, at disse aldrig må køre hurtigere end 80 km/t. Ændringsforslagene fremgår af 3. udkast til betænkningen, som endnu ikke er endelig.

Bidraget bedes indeholde en karakteristik af de veje inden for tættere bebygget område, hvor lastbiler vil komme til at kunne køre op til 80 km/t., som følge af forslaget, herunder om antal, udformning, placering mv.

Hastigheder i registrerede ulykker

Nedenfor er vist fordelingen af politiets skønnede hastigheder for lastbiler og forvogne til sættevogne (efterfølgende samlet betegnet som lastbiler) i forbindelse med ulykker i byzone.

Hastighedsskøn	Hastighedsgrænse i km/t				I alt
	<= 50	60	70	80	
<= 30 km/t	609	83	44	13	749
31 - 40 km/t	63	10	6	3	82
41 - 50 km/t	107	28	8	3	146
> 50 km/t	11	22	26	5	64
Uoplyst	73	8	4	3	88
I alt	863	151	88	27	1129

Tabellen viser antallet af lastbiler i ulykker med person- og materielskade for perioden 2010 – 2014 samlet i byzone

Ser man på den procentvise fordeling er billedet følgende:

Hastighedsskøn	Hastighedsgrænse i km/t				I alt
	<= 50	60	70	80	

<= 30 km/t	53,9	7,4	3,9	1,2	66,3
31 - 40 km/t	5,6	0,9	0,5	0,3	7,3
41 - 50 km/t	9,5	2,5	0,7	0,3	12,9
> 50 km/t	1,0	1,9	2,3	0,4	5,7
Uoplyst	6,5	0,7	0,4	0,3	7,8
I alt	76,4	13,4	7,8	2,4	100,0

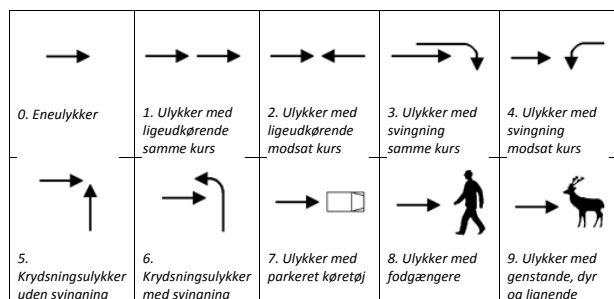
Det er altså mindre end en fjerdedel af de registrerede lastbiler i ulykker i byzone som sker på veje, hvor hastighedsgrænsen er over 50 km/t. For omkring en tyvendedel af lastbilerne er lastbilens hastighed skønnet til at være over 50 km/t.

I 2/3 af tilfældene er lastbilens hastighed skønnet til 30 km/t eller derunder. At hastighederne for lastbilerne generelt er lave, kan hænge sammen med, at en betydelig del af de alvorligste ulykker med lastbiler i byzone sker i forbindelse med svingning, hvor hastigheden vil være lav for lastbilen. Dette vil en ændret regel næppe ændre afgørende på.

I følgende tabel er vist fordelingen af ulykker med lastbiler involveret på hovedsituation. Uheldssituation/hovedsituation er en gruppering af ulykker ud fra de manøvrer de primære elementer i ulykken foretager.

Hovedsituation	År					I alt
	2010	2011	2012	2013	2014	
0	3	1	0	0	0	4
1	8	6	8	7	9	38
2	10	8	6	1	4	29
3	25	21	17	24	14	101
4	1	3	1	1	3	9
5	9	10	8	5	2	34
6	9	12	10	7	6	44
7	4	8	8	7	5	32
8	12	7	7	10	8	44
9	1	0	0	0	1	2
I alt	82	76	65	62	52	337

Forklaring til hovedsituationer:



Høj hastighed har ikke nødvendigvis været en medvirkende faktor i alle disse ulykker. Eksempelvis er der blandt de mange ulykker i hovedsituation 3 en høj andel af højresvingsulykker, hvor høj hastighed meget sjældent er en medvirkende faktor. Det vil imidlertid kræve en meget omfattende detailanalyse, såfremt omfanget af hastighedsrelaterede ulykker skal vurderes mere præcist. Der, hvor højere hastighed vil kunne medføre flere ulykker, er nok især i forbindelse med frontalkollisioner (hovedsit. 2)

samt krydsningssituationerne 4 – 6, fordi kollisionen typisk vil blive på siden af modparten, hvor beskyttelsen ikke er fuldt optimal. Man vil også kunne forvente en stigning i antallet af fodgængerulykker (hovedsit. 8).

Vejdirektoratets seneste opgørelser over både ulykker og trafikarbejde i byer i 2012 viser ulykkesfrekvensen for lastbiler og øvrige køretøjer i byområder. Resultatet fremgår af nedenstående tabel:

Elementart	2012	
	By	Land
Personbil	0,21	0,05
Varebil	0,09	0,04
Lastbil	0,37	0,04
Bus	0,22	0,07
Alle	0,20	0,04

Som det ses, er lastbiler involveret i ca. dobbelt så mange ulykker med personskaade som biler i by, når der tages højde for det antal million kilometre, de enkelte grupper kører pr. år. Niveaueet i 2012 er blot væsentligt lavere end i 1980'erne.

Det berørte vejnet

Størstedelen af det vejnet, som i givet fald ville blive berørt af en regelændring, formodes at være kommunalt. Lovgivningen giver i dag mulighed for, at der på specifikke veje i byområder kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle på 50 km/t. Muligheden anvendes typisk på veje, der fortrinsvis betjener megen gennemkørselstrafik – såsom ringveje og større radialgader. Disse veje vil ofte have separate cykelstier og signalregulering i de overordnede kryds. Vejdirektoratet kan dog ikke oplyse, hvor omfattende dette vejnet er, og hvorledes det er udformet – der findes ikke en central registrering af kommunale veje med hensyn til udformning, hastighedsgrænser mv.

Indvirkning på ulykker og personskaader.

En forhøjelse af tunge køretøjers hastighed kan indvirke på trafiksikkerheden på to måder. Dels vil *gennemsnitshastigheden* (den gennemsnitlige målte kørselshastighed) på de pågældende vejstrækninger antageligt stige, dels vil *hastighedsspredningen* (forskellen på de laveste og de højeste målte hastigheder) antageligt mindskes.

Både for gennemsnitshastigheden og for spredningen har det erfaringsmæssigt vist sig, at en øgning medfører flere og mere alvorlige ulykker, mens en reduktion medfører færre. I dette tilfælde må der altså forventes to modsatrettede effekter, hvilket gør en kvantitativ vurdering af den forventede sikkerhedsmæssige effekt særdeles usikker.

Imidlertid har firmaet Trafitec på opdrag af Københavns Vognmandslaug i 2013 udarbejdet rapporten "Betydning af forskelle i hastighedsgrænser for person- og lastbiler". Heri gøres et forsøg på at beregne den kombinerede sikkerhedsmæssige effekt af en stigning i gennemsnitshastighed og en samtidig reduktion i hastighedsspredning, som følge af en højere hastighedsgrænse for lastbiler. Resultatet bliver et forventet fald i antallet af personskaadeulykker med ca. 1 promille. Omvendt forventes ulykkerne at blive mere alvorlige, hvilket vil resultere i ca. 1 yderligere dræbt pr. år.

Forudsætningerne i Trafitecs notat kan ikke sidestilles fuldstændig med den foreslåede regelændring, men Vejdirektoratet er enig i den generelle tendens i Trafitecs resultat: antallet af ulykker må forventes at ændre sig marginalt, mens der må forventes en lille stigning i personskaderne.

I øvrigt er andelen af uoplyste hastigheder relativt lav for lastbiler sammenlignet med andre køretøjsgrupper, hvilket kan hænge sammen med, at lastbiler har fartskrivere, så der lettere kan opnås information om hastigheden.

Udvikling i lastbilers bremsevne

Med hensyn til udviklingen i lastbilers bremsevne og de eventuelle konsekvenser heraf må Vejdirektoratet henvise til Trafik- og Byggestyrelsen.