



Dato	10. marts 2016
Sagsbehandler	Stig R. Hemdorff/Anders Møller Gaardbo
Mail	srh@vd.dk/amg@vd.dk
Telefon	+45 7244 3301
Dokument	16/03726-1
Side	1/3

Vedr.: Eventuel forhøjelse af hastighedsgrænsen for tunge køretøjer fra 70 til 80 km/t udenfor tættere bebygget område

I forbindelse med besvarelse af spm. 2 til L 84 (Forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer, for traktorer og for motorredskaber) har Vejdirektoratet i et tidligere notat kommenteret en mulig regelændring, hvor lastbiler – der i dag er pålagt en køretøjsbestemt hastighedsgrænse på 50 km/t i byområde – vil få mulighed for på veje i byområde at følge en højere lokal hastighedsgrænse (op til 80 km/t), hvor en sådan er angivet ved færdselstavler.

Nærværende notat vedrørende veje uden for byområde er udarbejdet som supplement til dette tidligere notat. I det tidligere notat blev det konkluderet, at regelændringen vil have marginal effekt på antallet af ulykker, mens der måtte forventes en lille stigning i antallet af personskader. Baggrunden for denne konklusion var bl.a., at regelændringen kun ville berøre en meget lille del af vejnettet, eftersom langt de fleste veje i byområde har en hastighedsgrænse på 50 km/t.

For veje uden for byområde er udgangspunktet anderledes, idet langt de fleste veje i åbent land har en hastighedsgrænse på 80 km/t, og langt de fleste ulykker sker dermed også på veje, som vil være omfattet af den påtænkte regelændring. Størsteparten af disse veje er kommunale og af meget varierende standard med vejbredder helt ned til 5½ meter, og mange er uden cykelstier.

Hastigheder og registrerede ulykker

I tabellen på næste side er vist fordelingen af ulykker med lastbiler eller forvogne til sættevogne (efterfølgende samlet betegnet som lastbiler) udenfor byzone (ekskl. motorveje og motorvejsramper) samt de registrerede personskader i disse ulykker i perioden 2010-2014 (seneste hele femårige periode med endelige tal i Vejdirektoratets ulykkesdatabase). Det skal bemærkes, at personskaderne vedrører alle personskader i ulykkerne – ikke kun dræbte og tilskadekomne i lastbilerne.

År	Ulykker med			Personskader				Dræbte i alle ulykker udenfor by
	Personskade	Materiel skade	I alt	Dræbte	Alvorlig	Lettere	I alt	
2010	78	115	193	18	41	34	93	151
2011	87	133	220	25	52	48	125	138
2012	70	122	192	12	57	35	104	99
2013	95	141	236	16	58	49	123	120
2014	64	135	199	9	37	30	76	121
I alt	394	646	1.040	80	245	196	521	629

Politirapporterede ulykker med lastbiler og personskader i ulykker med lastbiler på veje i åbent land i perioden 2010-2014. Til sammenligning er desuden længst til højre vist det totale antal dræbte i åbent land.

Ud fra politiets oplysninger har i alt 1.101 lastbiler været involveret i de 1.040 ulykker uden for byzone i den pågældende periode. Nedenfor er vist fordelingen af politiets skønnede hastigheder for disse 1.101 lastbiler.

Hastighedsskøn	Hastighedsgrænse i km/t					I alt
	<= 50	60	70	80	90	
0 km/t	6	4	8	67	5	90
< = 50 km/t	29	52	77	271	8	437
51 - 59 km/t		3	2	5		10
60 km/t	1	11	8	53		73
61 - 69 km/t		1	5	22		28
70 km/t	3	5	18	162	12	200
71 - 79 km/t		1	3	38	1	43
80 - 89 km/t		1	3	134	9	147
90 km/t				7	3	10
Uoplyst	6	2	5	49	1	63
I alt	45	80	129	808	39	1.101

Hastighedsskøn for lastbiler fordelt på hastighedsgrænse i ulykker med person- eller alene materiel skade for 2010 – 2014 samlet.

Som det fremgår, har ca. 500 af de ulykkesinvolverede lastbiler holdt stille eller har kørt med hastigheder under 50 km/t ved ulykken. Det formodes (men kan ikke verificeres inden for rammerne af denne besvarelse), at der er tale om ulykker i kryds, hvor den lave hastighed skyldes svingmanøvrer, køkørsel eller lignende. Den foreslåede regelændring ville altså næppe have ændret på disse lastbilers hastighed.

Interessen knytter sig derimod især til de ulykkesinvolverede lastbiler, som må antages at have haft uhindret kørsel, som har overholdt den køretøjsbestemte hastighedsgrænse på 70 km/t, og som har kørt på veje, hvor hastighedsgrænsen for de øvrige trafikanter har været over 70 km/t. Hovedparten af disse ulykkesinvolverede lastbiler (markeret med gråt i tabellen) ville formentlig have kørt hurtigere på ulykkestidspunktet, såfremt den påtænkte regelændring havde været gældende. Også blandt de lastbiler som på veje med hastighedsgrænse over 70 km/t har kørt hurtigere end den køretøjsbestemte hastighedsgrænse på 70 km/t (192 lastbiler) vil der formentlig være nogle, som ville have kørt endnu hurtigere, hvis den påtænkte regelændring havde været gældende.

I alt har 847 lastbiler (ca. 77% af lastbilerne i ulykker udenfor byområde) været involveret i ulykker på veje med en hastighedsgrænse over 70 km/t.

Indvirkning på ulykker og personskader.

For veje i byområde blev det som tidligere nævnt konkluderet, at regelændringen vil have marginal effekt på antallet af ulykker, og at der måtte forventes en lille stigning i antallet af personskader (ca. en ekstra dræbt pr. år). Den overordnede tendens i denne konklusion må forventes også at være gældende for landområder, men regelændringen i landområder vil berøre en meget større del af vejnettet end i byområde. Det er derfor også en meget større mængde ulykker og personskader, der kan påvirkes af ændringen. I den forbindelse skal det også nævnes, at ulykker på veje i det åbne land generelt er alvorligere (med flere og mere alvorlige personskader i hver ulykke) end ulykker på veje i byområde.

En forhøjelse af tunge køretøjers hastighed fra 70 til 80 km/t kan indvirke på trafiksikkerheden på to måder. Dels vil *gennemsnitshastigheden* (gennemsnittet af de faktisk målte kørselshastigheder) 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 påtænkte regelændrings forventede sikkerhedsmæssige effekt særdeles usikker.

Usikkerheden knytter sig bl.a. til spørgsmålet om, hvor meget lastbilernes faktiske hastigheder vil ændre sig, såfremt den påtænkte regelændring gennemføres. Ifølge Vejdirektoratets seneste hastighedsmålinger kører lastbiler på statsveje i åbent land ca. 78 km/t i gennemsnit. Her skal man være opmærksom på, at statsvejene udgør det overordnede vejnet, som typisk er af en højere standard end tilfældet er generelt for de kommunale veje i åbent land. For hovedparten af de kommunale veje i åbent land må det derfor nok antages, at gennemsnitshastigheden er lavere end for statsvejene alene på grund af vejenes standard.