

Transport- og Bygningsministeriet  
Færdselskontoret  
trm@trm.dk og jar@trm.dk

8. marts 2016  
J.nr.: 2016-9020-289  
Sagsbehandler: CBB

**POLITIOMRÅDET**

**Nationalt Færdselscenter**  
Polititorvet 14  
1780 København V

Telefon: 3314 8888  
Direkte: 2566 6284  
Telefax: 4515 0004

E-mail: [pol-nfae@politi.dk](mailto:pol-nfae@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

Ved e-mail af 3. marts 2016 har Transport- og Bygningsministeriet anmodet Rigspolitiet om et bidrag til brug for ministeriets besvarelse af spørgsmål 2 til L 84 (Forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer, for traktorer og for motorredskaber).

Rigspolitiet er anmodet om en udtalelse vedrørende de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af ændringsforslag 1 og 2, der vedrører en ophævelse af de køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger for lastbiler og vogntog i færdselslovens § 43, stk. 2, i henholdsvis tættere bebygget område og på andre veje end motorveje, dog således, at disse aldrig må køre hurtigere end 80 km/t.

Efter færdselslovens § 43, stk. 2, må hastigheden for biler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg (lastbiler), og for vogntog bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj på andre veje end motorveje uanset § 42 aldrig overstige 70 km/t. I tættere bebygget område må hastigheden ikke overstige 50 km/t, uanset om der er fastsat en højere lokal hastighedsgrænse.

Rigspolitiet skal bemærke, at det fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan for 2013-2020, at det er veldokumenteret, at jo højere den generelle hastighed er på vejene, des flere ulykker vil forekomme, og des mere alvorlige vil de være.

Det er på denne baggrund Rigspolitiets vurdering, at der generelt vil være færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder forbundet med at hæve hastighedsgrænsen for tunge køretøjer.

Det er endvidere Rigspolitiets opfattelse, at en nærmere vurdering af de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af en ophævelse af de køretøjsbestemte hastighedsbegrænsninger for lastbiler og vogntog i færdselslovens § 43, stk. 2, kræver en analyse af færdselsuheld mv., der involverer lastbiler og vogntog. Det bemærkes i den forbindelse, at Rigspolitiet ikke i besiddelse af nyere statistiske oplysninger på dette område.



For så vidt angår hastighedsbegrænsningen indenfor tættere bebygget område for tunge køretøjer, skal Rigspolitiet afslutningsvis henlede opmærksomheden på, at bestemmelsen er indsat i færdselslovens ved lov nr. 158 af 24. april 1985. Reglen blev til under Retsudvalgets behandling af lovforslaget.

Forud for behandlingen af lovforslaget havde Færdselssikkerhedskommissionen afgivet tre delbetænkninger om hastighedsgrænser. I den tredje delbetænkning (Betænkning nr. 995/83) har Færdselssikkerhedskommissionen taget stilling til forskellige køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Det fremgår af forarbejderne, at et flertal på 21 af kommissionens 24 medlemmer anbefalede at fastsætte en særskilt og lavere hastighedsgrænse for lastbiler i tættere bebygget område. Baggrunden for flertallets anbefaling var bl.a. oplysninger om, "at ca.  $\frac{2}{3}$  af alle uheld med lastbiler sker i tættere bebygget område, og at lastbilers uheldsfrekvens (d.v.s. antallet af personskadeuheld pr. mill. vognkm.) i byområder er 1.41 mod 0,78 for hele vognparken". Flertallet lagde ved sin anbefaling endvidere vægt på, "at de dræbte eller tilskadekomne ved lastbiluheld for størstepartens vedkommende er personer uden for lastbilerne", samt at "der ved en nedsættelse af hastighedsgrænsen samtidig vil tilvejebringes mulighed for en bedre beskyttelse af de svage trafikanter".

Med venlig hilsen



Vibeke Christensen  
vicepolitimester

