



HØRINGSNOTAT

Dato XX. januar 2019
J. nr. 2018-6243

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler og vogntog fra 70 km i timen til 80 km i timen uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje)

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 21. december 2019 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven i høring hos følgende organisationer og virksomheder m.v.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Metal, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring & Pension, Forsvarets Køreskole, Frie Danske Lastbilvogtmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landsforeningen for Forsvarsadvokater, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Miljøstyrelsen, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser og Veteranknallertklubben Aktiv.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 14. januar 2019.

Der er modtaget hørings svar fra følgende organisationer og virksomheder m.v.:



AutoBranchen Danmark
Camping Branchen
Cyklistforbundet
Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport)
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Camping Union
Dansk Erhverv
Dansk Kørelærer-Union
Danske Motorcyklister
DI Transport
DTL Danske Vognmænd
Erhvervsministeriet
FDM
Forbrugerombudsmanden
Forbrugerrådet Tænk
Havarikommissionen for vejtrafikulykker
Institut for Menneskerettigheder
International Transport Danmark (ITD)
Justitsministeriet
KL
Københavns Byret (på vegne af samtlige byretter)
Politiforbundet
Rigsadvokaten
Rådet for Sikker Trafik
Vestre Landsret

AutoBranchen Danmark, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Politiforbundet og Rigsadvokaten har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

Dansk Bilbrancheråd takker for høringen, men frafalder bemærkninger.

Vestre Landsret og Københavns Byret, på vegne af samtlige byretter, har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

2. Høringssvarene

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mere uddybende høringssvar gives og kommenteres først. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Rigspolitiet har anført, at der findes vejstrækninger inden for tættere bebygget område, hvor der på baggrund af det nu ophævede cirkulære nr. 72 af 5. juli



1985 om lokale hastighedsbegrænsninger, er fastsat en højere lokal hastighedsgrænse på 80 km i timen. Det er ikke muligt i henhold til bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser (hastighedsbekendtgørelsen), der erstatter ovennævnte cirkulære fra 1985, at fastsætte en højere lokal hastighedsgrænse på 80 km i timen inden for tættere bebygget område. Rigspolitiet henviser til, at Vejdirektoratet har oplyst, at der ikke på baggrund af hastighedsbekendtgørelsen er krav om, at hastighedsgrænsen skal skiltes ned til 70 km i timen på de vejstrækninger, hvor der i medfør af cirkulæret fra 1985 er fastsat en hastighedsgrænse på 80 km i timen. Rigspolitiet henviser endvidere til, at puljen på de 30 mio. kr. til nedskiltning på det kommunale vejenet i henhold til lovforslagets bemærkninger alene kan anvendes til nedskiltning uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje. Rigspolitiet bemærker, at det får den konsekvens, at kommunerne ikke kan få midler fra puljen på 30 mio. kr. til at skilte ned på de vejstrækninger inden for tættere bebygget område, hvor der i dag er fastsat en hastighedsgrænse på 80 km i timen.

Rigspolitiet har i relation til de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser anført, at lastbiler bl.a. på grund af den høje vægt generelt har dårligere bremsevner end personbiler. Rigspolitiet påpeger at tilkobling af påhængskøretøj nedsætter bremsevnen yderligere og at erfaringer indhentet i forbindelse med færdselskontroller og alvorlige uheld bekræfter dette. Rigspolitiet påpeger endvidere, at risiko for forskubning eller tab af gods medfører endvidere, at chaufførerne vil være tøvende med at iværksætte en maksimal opbremsning. Rigspolitiet henviser til, at disse forhold tidligere har været begrundelsen for at opretholde en forskel i de køretøjsbestemte hastighedsgrænser.

Rigspolitiet anfører endvidere, at den hyppigst forekommende kontrolform for hastighedskontrol foregår ved hjælp af Automatisk Trafikkontrol (ATK). Ved kontrol med ATK indstilles måleudstyret til at optage et foto, når den fastsatte detektionsgrænse på 10 pct. plus en måletolerance på 3 km i timen er overskredet. Det betyder, at måleudstyret ved en hastighedsbegrænsning på 80 km i timen først foretager en måling, når måleudstyret passerer med en hastighed på 92 km i timen ($80 \text{ km i timen} + 10 \text{ pct.} = 88 \text{ km i timen} + 3 \text{ km i timen} = 91 \text{ km i timen}$). Rigspolitiet oplyser, at overskridelse af hastighedsgrænsen under detektionsgrænsen for ATK, kan måles ved brug af manuel lasermåling, hvor der alene er en måletolerance på 3 km i timen ved en hastighedsgrænse på 100 km i timen og 3 pct. ved hastighedsgrænser over 100 km i timen. Laserkontrol udføres dog kun i begrænset omfang sammenlignet med ATK.

Rigspolitiet oplyser, at kontrol af takografer viser, at lastbilernes hastighed ofte konstant ligger på hastighedsbegrænsers maksimum på 90 km i timen på strækninger, hvor den tilladte hastighedsgrænse for lastbiler er 80 km i timen (motorvejene). Rigspolitiet finder det ikke usandsynligt, at tilsvarende vil gøre sig gældende på andre vejstrækninger, hvis den tilladte hastighed fastsættes til 80 km i timen.



Rigspolitiet bemærker endvidere, at den tidsmæssige besparelse af transporttiden i forbindelse med en forhøjelse af hastighedsgrænsen fra 70 til 80 km i timen vil være yderst begrænset. Som eksempel angives, at der ved kortere ture på eksempel 50 km uden for motorvej vil være en tidsmæssig besparelse på ca. 5 minutter ved en forøgelse af den faktiske gennemsnitshastighed fra 70 til 80 km i timen – forudsat, at hele strækningen kan køres med en gennemsnitshastighed, der er 10 km i timen hurtigere.

Ydermere anfører Rigspolitiet, at lovforslaget står i stærk kontrast til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets lovforslag om forhøjelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler ved tunge motorkøretøjer. Rigspolitiet bemærker således, at man i lovforslaget om forhøjelse af bødeniveauet for alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler erkender, at mange af de tunge køretøjer er behæftede med alvorlige sikkerhedskritiske fejl og mangler.

Endelig fremhæver Rigspolitiet, at undersøgelser viser, at tungvognsførere udgør en forholdsmæssig høj andel af de uopmærksomme bilister, der blandt andet benytter håndholdte mobiltelefoner under kørslen. Konsekvenserne af en ulykke er som regel større på grund af køretøjernes vægt, og derfor er en uopmærksom tungvognsfører farligere for trafikken.

Lovforslagets ikrafttrædelsestidspunkt er angivet til 1. juli 2019. Rigspolitiet oplyser hertil, at politiet for øjeblikket befinder sig i en transitionsperiode, hvori 23 af politiets centrale systemer, herunder bl.a. ATKS, skal overflyttes til en ny driftsleverandør. Overflytningen er et komplekst og omfangsrigt projekt med mange risikofaktorer. Der vil derfor kun være meget få release-perioder, hvor der kan gennemføres ændringer i de pågældende systemer. Rigspolitiet kan ikke på nuværende tidspunkt oplyse, hvornår nye lovgivningsinitiativer, der indebærer it-mæssige ændringer i Rigspolitiets kritiske it-systemer, og som er omfattet af transitionen til den nye driftsleverandør, kan gennemføres. Rigspolitiet vurderer, at ændringerne vil have en tidsmæssig udstrækning på mellem 4 og 6 måneder fra tidspunktet for opgavens påbegyndelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at Vejdirektoratet har oplyst, at Vejdirektoratet i en anden sammenhæng i 2014 har foretaget en høring af kommunerne om længden af vejstrækninger beliggende i tættere bebygget område, der har en hastighedsgrænse på over 60 km i timen. 24 repræsentative kommuner – herunder de fire største byer – svarede på undersøgelsen. Kun én kommune oplyste, at de havde strækninger i tættere bebygget område med en hastighedsgrænse på 80 km i timen. Det er på den baggrund Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at antallet af vejstrækninger i tættere bebygget område med en lokalt fastsat hastighedsgrænse på 80 km i timen vil være yderst begrænset.

Hertil kommer, at der i givet fald vil være tale om vejstrækninger, hvor kommunerne og politiet tidligere efter en konkret vurdering har truffet afgørelse



om, at det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for bl.a. almindelige personbiler, varebiler, motorcykler og busser at køre med 80 km i timen. Hvis der mod forventning måtte vise sig at være behov for nedskiltning på de pågældende strækninger, vil de afsatte midler i puljen på 30 mio. kr. også kunne anvendes til nedskiltning af sådanne strækninger. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil præcisere dette i lovforslagets bemærkninger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i relation til de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, at ministeriet er enig i, at en højere hastighed i forbindelse med et trafikuheld må antages at have den effekt, at konsekvenserne ved ulykken bliver alvorligere.

Ved fastsættelse af hastighedsgrænserne (både de generelle og de køretøjsbestemte) må udgangspunktet imidlertid efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse tages i, om vejenes indretning og standard samt køretøjernes udstyr og køretøjstekniske indretning samlet set gør det færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at fastsætte en højere hastighedsgrænse. Ved fastsættelse af hastighedsgrænserne må det endvidere efter ministeriets opfattelse lægges til grund, at trafikanterne både kender og overholder de gældende færdselsregler. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at tillade kørsel med 80 km i timen uden for tættere bebygget område, når det samtidig sikres, at hastigheden sættes ned på de strækninger, hvor de faktiske forhold betyder, at det ikke er forsvarligt at lade lastbiler samt lette og tunge vogntog køre 80 km i timen.

For så vidt angår den håndhævelsesmæssige problemstilling bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det er ministeriets opfattelse, at bilister generelt i højere grad vil respektere og overholde hastighedsgrænser, der er tilpasset til de faktiske forhold på vejen. Dette må efter ministeriets opfattelse også være tilfældet for førere af tunge køretøjer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor ikke, at de af politiet konstaterede hastighedsovertrædelser på motorvej umiddelbart må forventes at ville finde sted på landeveje og motortrafikveje, hvis hastighedsgrænsen sættes op til 80 km i timen. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker endvidere, at det er muligt at håndhæve overtrædelser af hastighedsgrænsen på 80 km i timen ved manuel laserkontrol. Uagtet, at den hyppigste form for hastighedskontrol finder sted i forbindelse med ATK-kontrol, vil lastbilchaufførerne derfor fortsat opleve et kontroltryk og en opdagelsesrisiko forbundet med en hastighedsovertrædelse, herunder særligt fordi lastbilchaufføren ikke på forhånd kan vide, om der på en given strækning foretages ATK- eller manuel laserkontrol.

I relation til de tidsmæssige besparelser forbundet med en forhøjelse af hastighedsgrænsen, har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet lagt Vejdirektoratets beregninger af de tidsmæssige gevinster og de økonomiske fordele



forbundet hermed til grund. Vejdirektoratet oplyser i den forbindelse, at beregningen af tidsbesparelser til brug for de samfundsøkonomiske gevinster er foretaget ved at tage udgangspunkt i en vurdering af, hvor mange lastbilskilometer, der vil blive berørt af en forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler uden for tættere bebygget område. Generelt afvikles 56 pct. af lastbiltrafikken på motorvejene, men de resterende 44 pct. afvikles på det øvrige hovedlandevejsnet og kommunevejene. Vejdirektoratet har vurderet, at 75 pct. af de kørte lastbilskilometer uden for tættere bebygget område vil blive berørt af ændringen. De fleste tiltag på transportområdet, f.eks. rejsetider, betyder forholdsvist lidt pr. tur, men giver samlet set en stor besparelse, fordi der er tale om rigtig mange ture om året.

I det af Rigspolitiet anførte eksempel med en tur på 50 km udgør besparelsen på ca. 5 min. over 10 pct. af rejsetiden. Dette er ikke uvæsentligt, når et køretøj foretaget flere ture pr. dag, og når mange vognmænd har flere køretøjer. Samlet set er der således tale om mange ture om året. Den samlede effekt, som indgår i beregningen, opgøres således af Vejdirektoratet til over 1 mio. køretøjstimer om året.

For så vidt angår problematikken med uopmærksomme tungvognsførere, der benytter håndholdt mobiltelefon under kørslen, at det ved lov nr. 1563 af 18. december 2018, blev vedtaget, at det skal udløse et klip i kørekortet at benytte håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater under kørsel. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at der med denne lovændring er taget et væsentligt og effektivt skridt for at nedbringe antallet af uopmærksomme bilister, herunder tungvognsfører, der benytter håndholdt teleudstyr under kørslen.

Med hensyn til tidshorizonten for foretagelse af de nødvendige IT-mæssige ændringer af politiets systemer forstår Transport-, Bygnings- og Boligministeriet Rigspolitiets høringssvar således, at Rigspolitiet ikke mener, at det er realistisk, at lovændringen, hvis den vedtages, kan træde i kraft den 1. juli 2019, og at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at udmelde et præcist tidspunkt for, hvornår de nødvendige IT-mæssige ændringer kan være færdiggjorte. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på den baggrund ændret lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse således, at loven træder i kraft 1. januar 2020. Datoen er endvidere fastsat på baggrund af høringssvaret fra KL, hvoraf det fremgår, at det ikke vil være muligt at ansøge og nedskilte mv., inden den oprindeligt foreslåede ikrafttrædelsesdato den 1. juli 2019. Der henvises til ministeriets bemærkninger til KL's høringssvar.

Rådet for Sikker Trafik anfører, at Rådet er enig i, at en forhøjelse af hastighedsgrænsen som beskrevet i lovforslaget på den ene side vil begrænse antallet af farlige overhalinger, mens forhøjelsen på den anden side vil øge risikoen for ulykker. Rådet konstaterer samtidig, at landevejene i forvejen er de farligste veje med det højeste antal af dødsulykker, og at lovforslaget samlet set må antages at ville have en negativ effekt i forhold til trafiksikkerheden her i landet.



På baggrund af ovenstående finder Rådet det ville have været relevant, hvis der sammen med lovforslaget var udarbejdet og fremlagt data, der viser de faktuelle tal for gennemsnitshastigheder for henholdsvis lastbiler og personbiler og omfanget af trafikulykker knyttet til risikable overhalinger. Rådet ville ligeledes ønske, at der var fremlagt beregninger for, hvor stor en del af lastbiltrafikarbejdet, der forventes at flytte fra motorvejene til landevejene. Rådet mener, at ovenstående data er en vigtig forudsætning for at estimere den forventede effekt på ulykker mv.

Rådet henviser endvidere til, at ulykker i form af bagendekollisioner, hvor en lastbil påkører en personbil bagfra, må forventes at blive langt mere alvorlige, fordi lastbilens standselængde forøges på grund af den højere fart. Rådet bemærker endvidere, at der ved en hård opbremsning er forøget risiko for udskridning, hvis lastbilen kører med anhænger. Rådet påpeger, at den højere hastighed ligeledes vil skabe utryghed og øget ulykkesrisiko for cyklister og fodgængere, der færdes ved landevejen.

Rådet bemærker i relation til sanktioner for overtrædelse af hastighedsgrænsen på 80 km i timen, at lastbiler vil kunne køre op til 92 km i timen på landevejen, før det udløser en fartbøde ved politiets ATK-hastighedskontroller.

Rådet bemærker i relation til den pulje på 30 mio. kr., der er afsat til kommunernes nedskiltning, at ansvaret for at modvirke negative effekter af en forhøjet hastighedsgrænse dermed lægges over på kommunerne. Rådet anfører, at lovforslaget i den forbindelse rejser en række ubesvarede spørgsmål, herunder omkostningerne ved nedskiltning, om en kommune kan få afslag på at skilte ned, og hvem der skal vurdere dette. Det er endvidere uafklaret, hvad der sker, hvis der kommer ansøgninger til puljen for langt over 30 mio. kr., og hvad der vil ske, hvis kommunerne ikke kan nå at skilte ned inden ikrafttræden 1. juli. Det er ligeledes uafklaret, hvilke kriterier der skal lægges til grund for nedskiltning.

Endelig bemærker Rådet i relation til de samfundsøkonomiske betragtninger i lovforslaget, at der ikke er taget højde for de samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med et øget antal dræbte og tilskadedkomne ved ulykker på landevejen.

Som det fremgår af punkt 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil en forøgelse af hastighedsgrænsen for både lastbiler og lette og tunge vogntog give en højere gennemsnitshastighed for disse køretøjer, hvilket erfaringsmæssigt giver en forøget ulykkesrisiko. Omvendt medfører forøgelsen af hastighedsgrænsen for lastbiler og lette og tunge vogntog en reduktion af hastighedsspredningen i forhold til andre køretøjer som almindelig bil, motorcykler og busser, hvilket erfaringsmæssigt er til gavn for færdselssikkerheden. Det er Vejdirektoratets vurdering, at de mest alvorlige ulykker på landevejen skyldes de såkaldte "frontalkollisioner", som blandt andet sker i forbindelse



med overhalinger, hvor det overhalende motorkøretøj og modkørende trafik i den modsatrettede bane støder sammen. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at en reduktion af hastighedsspredningen er et væsentligt element, der kan mindske risikoen for ulykker.

Som det ligeledes fremgår af punkt 2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, er det samtidig Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at det er vigtigt, at hastighedsgrænsen for lastbiler og lette og tunge vogntog alene forhøjes på de stækninger, der færdselssikkerhedsmæssigt er egnede hertil. Det følger således også af finanslovsaftalen, at der for at imødegå en forøget risiko for ulykker som følge af den højere hastighedsgrænse er afsat midler til lokalt at sætte hastighedsgrænsen ned på de strækninger, hvor det ikke er forsvarligt for lastbiler at køre 80 km i timen.

Vejdirektoratet har vurderet, at det ikke har været muligt ud fra tilgængelige data at kvantificere forventede ændringer i antallet af ulykker såfremt hastighedsgrænsen for lastbiler hæves fra 70 til 80 km i timen uden for tættere bebygget område. Dels knytter der sig en vis usikkerhed til metodegrundlaget for en sådan kvantificering, idet der alene foreligger veldokumenterede metoder til at beregne ændret ulykkesrisiko som følge af ændret gennemsnitshastighed, mens metoder til beregning af spredningens betydning ikke er nær så veldokumenterede. Dels ville en sådan kvantificering basere sig på en lang række meget usikre forudsætninger. En af disse forudsætninger er, hvilken hastighed lastbilerne faktisk kører med i dag, og i forlængelse heraf hvilken stigning i den faktiske kørselshastighed, der kan forventes, såfremt den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler hæves. Dertil kommer, at Vejdirektoratet kun råder over en begrænset mængde data om lastbiltrafikken på de kommunale veje, som udgør langt den største del af vejnettet i Danmark. Det er endvidere Vejdirektoratets vurdering, at der ikke findes data, der gør det muligt at beregne, hvor meget lastbiltrafik der vil blive flyttet fra motorvejen over på landevejen på baggrund af forhøjelsen af hastighedsgrænsen på landevejene.

For så vidt angår spørgsmålet om en forøgelse af bremselængden ved en forhøjelse af hastighedsgrænsen for lastbiler bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det fremgår af færdselslovens § 41, stk. 1, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal herved tage vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand og belæsning samt færdselsforholdene i øvrigt i betragtning. Hastigheden må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Der fremgår endvidere af bestemmelsen, at der skal kunne standses på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes.

Som det fremgår af bestemmelsen, skal bilister, herunder en lastbilchauffør, altid tilpasse hastigheden således, at føreren kan nå at bremse foran enhver hindring, herunder f.eks. en motorvejskø. Føreren skal ved tilpasning af hastigheden endvidere tage køretøjets tilstand og belæsning i betragtning. Det



betyder, at chaufføren skal være særlig opmærksom på hastigheden, hvis han kører i lastbil med anhænger. I den situation skal chaufføren tilpasse hastigheden, så nedbremsning kan ske uden risiko for, at anhængerens skrider ud i forbindelse med opbremsningen.

Endvidere fremgår det af færdselslovens § 15, stk. 3, 1. pkt., at afstanden til foran kørende skal afpasses på en sådan måde, at der ikke er fare for påkørsel, hvis køretøjet foran standser, eller dets hastighed nedsættes.

Der findes således allerede flere bestemmelser i færdselsloven, der pålægger bilisterne at holde behørig afstand til foran kørende samt afpasse hastigheden på en måde, så der ikke opstår fare og risiko for kollision. Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, må det forventes, at lastbilchauffører, der er professionelle chauffører, vil kunne tilpasse sikkerhedsafstanden til forankørende køretøjer til den forhøjede hastighed.

For så vidt angår puljen på 30 mio. kr., som er afsat til kommunernes nedskiltning af hastighedsgrænsen på de vejstrækninger, hvor det ikke er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for lastbiler at køre 80 km i timen, kan Transport-, Bygnings- og Boligministeriet oplyse, at beløbet er fastsat på baggrund af Vejdirektoratets skøn over antallet af kommunale landeveje, hvor det vil være relevant at nedskilte hastighedsgrænsen. Det er således forventningen, at udgifterne til nedskiltning kan udføres indenfor de økonomiske rammer, der er afsat til projektet. Skulle det mod forventningen vise sig, at udgifterne til nedskiltning ikke kan holdes inden for de økonomiske rammer, vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet indgå i en dialog med de relevante kommuner om håndtering af de økonomiske forhold i forbindelse med nedskiltning.

For så vidt angår den tidsmæssige ramme for nedskiltning vil lovforslagets ikrafttrædelsestidspunkt bl.a. på baggrund af KL's ønske om længere tid til at omstille sig til den nye lovgivning blive ændret til den 1. januar 2020. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at kommunerne dermed vil have tilstrækkelig tid til at indrette sig i henhold til den nye lovgivning, herunder udpege de strækninger, hvor nedskiltning er relevant.

For så vidt angår procedurere og retningslinjerne for nedskiltning fremgår det af punkt 2.2.1 og 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at fastsættelse af lokale hastighedsgrænser sker i henhold til reglerne i færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, § 92 a, stk. 2, og § 92 c. Det følger heraf, at politiet med samtykke fra vejmyndigheden (kommunalbestyrelsen i de enkelte kommuner) træffer afgørelse om lokale hastighedsgrænser, og at spørgsmålet kan indbringes for transport-, bygnings- og boligministeren, hvis der opstår uenighed mellem parterne.

Der er endvidere i medfør af § 92 c, stk. 3, udstedt bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser (hastighedsbekendtgørelsen),



der bl.a. fastsætter kriterierne for nedsættelse af den generelle hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område.

Kriterierne for, hvornår der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle uden for tættere bebygget område, fremgår af bekendtgørelsens § 7, stk. 1. Det følger heraf, at der kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse på en sådan vejstrækning, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller risiko, eller når vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister. Hastighedsgrænsen kan fastsættes til 40, 50, 60 eller 70 km i timen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at ministeriet i samarbejde med Vejdirektoratet i øjeblikket arbejder på at udstede en vejledning til hastighedsbekendtgørelsen, der bl.a. indeholder nærmere vejledning omkring, hvornår der i henhold til hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 1, kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle uden for tættere bebygget område. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer, at vejledningen vil træde i kraft i løbet af foråret 2019. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil præcisere forholdet til færdselslovens bestemmelser om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser og hastighedsbekendtgørelsen i lovforslagets bemærkninger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i relation til Rådets bekymring for øget utryghed for beboere i landdistrikterne, at det fremgår af hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 1, at hastighedsgrænsen netop kan sættes ned, hvis nærmere bestemte forhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere og cyklister.

Med hensyn til de samfundsøkonomiske omkostninger bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at Vejdirektoratet som nærmere beskrevet ovenfor har vurderet, at det ikke er muligt ud fra tilgængelige data at kvantificere forventede ændringer i antallet af ulykker, såfremt hastighedsgrænsen for lastbiler hæves fra 70 til 80 km i timen. En ændring i antallet af dræbte og tilskadedekomne – hverken i op eller nedadgående retning – vil derfor ikke kunne indgå i de samfundsøkonomiske beregninger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal i øvrigt henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra Rigspolitiet.

DTU Transport anfører, at det gentagne gange er slået fast, at hastighed har en afgørende betydning for færdselssikkerheden. DTU henviser til OECD's rapport fra 2018, hvoraf det blandt andet fremgår, at øget kørehastighed medfører en øget uheldsrisiko, blandt andet på grund af kort reaktionstid og længere bremselængde. DTU henviser i den forbindelse til en række tal for ulykkesstatistikker, herunder ulykkesstatistikker for lastbiler. Det påpeges nærmere, at politiet i perioden fra 2013-2017 har registreret i alt 4.421 uheld med lastbiler, og at der



i perioden samlet set er sket en stigning i antallet af lastbiluheld på i alt 5 pct.. I 18 pct. af uheldene kørte lastbilen hurtigere end tilladt. DTU understreger, at det ikke har været muligt at fastslå, hvilke betydning hastigheden havde for ulykken.

DTU efterspørger dokumentation for, hvor mange lastbiluheld, der skyldes den i lovforslaget omtalte hastighedsspredning samt frontalkollisioner men henblik på at sikre et større fagligt grundlag til vurderingen af de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af den foreslåede hastighedsforøgelse. DTU efterspørger endvidere bl.a. dokumentation for lastbilers nuværende kørehastigheder.

DTU stiller endvidere spørgsmål til det skøn, der er foretaget af den erhvervsøkonomiske gevinst på 560 mio. kr. Det anføres blandt andet, at der ikke er taget højde for de samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med et øget antal ulykker. DTU udtrykker i forlængelse heraf tvivl om, hvorvidt der er afsat tilstrækkelige midler til nedskiltning af hastighedsgrænsen. Afslutningsvist henviser DTU til, at der ikke i lovforslaget er taget stilling til ansvaret, beslutningskompetencen og processen omkring nedskiltning.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i relation til DTU's høringssvar, at DTU angiver tal vedrørende ulykker, hvor lastbilen har kørt hurtigere end hastighedsgrænsen. Vejdirektoratet påpeger, at de angivne tal vedrørende de kørte hastigheder i ulykkesstatistikken er noget usikre, da der ikke generelt er foretaget hastighedsberegninger, og de angivne hastigheder derfor ofte bygger på vidneudsagn. Derfor skal tallene bruges med varsomhed og kan ikke benyttes som udtryk for det korrekte antal ulykker i bestemte hastighedskategorier.

Vejdirektoratet oplyser endvidere, at det ikke er muligt ud fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik at lave udtræk, der angiver antallet af ulykker, der skyldes henholdsvis spredningen i hastighed eller overhaling af lastbiler. Der er endvidere stor usikkerhed om, hvilken hastighed lastbilerne faktisk kører med i dag, og i forlængelse heraf hvilken stigning i den faktiske kørselshastighed, der kan forventes, såfremt den køretøjsbestemte hastighedsgrænse for lastbiler hæves. Dertil kommer, at Vejdirektoratet kun råder over en begrænset mængde data om lastbiltrafikken på de kommunale veje, som udgør langt den største del af landevejsnettet i Danmark.

Vejdirektoratet bemærker endvidere, at det er vanskeligt at vurdere, hvilken økonomisk betydning det har at sætte hastighedsgrænsen op. Baggrunden for den erhvervsøkonomiske gevinst bygger på, at ca. 75 pct. af lastbilskilometerne forventes påvirket. Det er Vejdirektoratets bedste bud, at trafikarbejdet med lastbiler på landeveje udgør ca. 950 mio. km. Det er dog som nævnt næppe alle disse lastbilskilometer, som vil blive berørt af en øget hastighedsgrænse. Nogle af vejene vil fortsat have en lokal lavere skiltet hastighedsgrænse, og på f.eks. mindre landeveje med dårlige oversigtforhold må det antages, at lastbilernes hastighed begrænses af, at de skal køre efter forholdene. Det er endvidere usikkert, hvor mange steder kommunerne vurderer, at



det vil være hensigtsmæssigt med en lokal hastighedsbegrænsning for lastbiler mv., da Vejdirektoratet ikke har tilstrækkelig lokalkendskab til det kommunale vejnet til at kunne foretage et kvalificeret skøn.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal i øvrigt henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

KL påpeger, at kommuner dagligt gør en stor indsats for at forbedre trafikikkerheden på det kommunale vejnet og bemærker, at det er kommunerne og det lokale politi, der har lokalt kendskab og derfor kan vurdere konsekvenserne og omkostningerne ved lovforslaget. KL konstaterer, at lovforslaget vil omfatte ca. 55 pct. af det kommunale vejnet.

KL skriver, at en stor del af det kommunale veje er smalle og ofte har mange sving, hvilket øger risikoen for flere og mere alvorlige ulykker.

KL bemærker, at lovforslaget indeholder mulighed for, at kommunerne kan søge om midler til skiltning ved hastighedsnedsættelser for lastbiler samt letter og tunge vogntog. KL bemærker endvidere, at dette vil dog kræve, at kommunerne skal gennemgå hele vejnettet for at vurdere, hvor det vil være hensigtsmæssigt med en nedskiltning. Herefter skal strækningerne godkendes af politiet, og der skal søges om midler til skiltningen. KL mener ikke, at dette vil være muligt inden den 1. juli 2019, hvor lovforslaget skal træde i kraft. KL bemærker yderligere, at der i lovforslaget ikke bliver taget stilling til de administrative udgifter, der er forbundet hermed.

KL anfører, at lovforslaget vil medføre øget støjgener samt en øget udledning af CO₂, NO_x og partikler.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at lovforslaget ikke pålægger kommunerne at foretage en særskilt, detaljeret gennemgang af kommunernes vejnet. Ministeriet er enig i, at det er kommunerne og det lokale politi, der har det lokale kendskab til det kommunale vejnet. Dertil kommer, at det er den enkelte kommune, der som vejmyndighed har ansvaret for at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Det må derfor efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse kunne forventes, at de enkelte kommuner har det fornødne overblik over kommunens vejnet, herunder vejnettets udformning, stand, trafikmængde og trafiksamensætning, og at det derfor ikke bør være nødvendigt at foretage en særskilt, detaljeret gennemgang af kommunernes vejnet, for at kunne udpege de strækninger, hvor det ikke vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt for lastbiler m.v. at køre 80 km i timen.

For så vidt angår lovforslagets miljømæssige konsekvenser fremgår det af punkt 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at forslaget vurderes at føre til et øget energiforbrug til transport på 0,94 PJ (peta joule) eller 0,5 pct. af vejtransportens samlede energiforbrug. CO₂ udledningen forventes tilsva-



rende øget med 71.000 ton eller 0,6 pct. af vejtransportens samlede udledninger, mens NO_x og PM₁₀ (partikler under 10 mikrometer) udledninger øges med henholdsvis 82 ton og 3 ton – eller 0,2 pct. og 0,4 pct. af vejtransportens samlede udledninger.

Det fremgår samtidig, at en del af landevejstrafikken i dag kører med hastigheder, der ligger over hastighedsgrænsen. Den faktiske ændring af hastigheden for lastbiler, tunge og lette vogntog vil derfor være lille og de reelle miljømæssige effekter skønnes at være ca. 1/10 af ovenstående.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal i øvrigt henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarerne fra Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Cyklistforbundet vil ikke afvise, at lovforslaget vil resultere i en erhvervsøkonomisk gevinst. Cyklistforbundet advarer dog mod, at denne besparelse sker på baggrund af færdselssikkerheden.

Cyklistforbundet stiller sig undrende over for, at færdselssikkerheden for cyklister og gående ikke adresseres i lovforslaget. Cyklistforbundet anfører, at lastbiler og andre tunge køretøjer i dag udgør en færdselssikkerhedsmæssig risiko for cyklister og fodgængere på grund af vindtrykket ved passage og chaufførernes begrænsede udsyn.

Cyklistforbundet finder det positivt, at der på finansloven afsættes 31,5 mio. kr. til nedskiltning af hastighedsgrænsen på de strækninger, hvor det ikke findes forsvarligt at hæve hastighedsgrænsen. Cyklistforbundet mener imidlertid, at denne ordning har to store begrænsninger. Dels er der i lovforslaget ikke opstillet specifikke kriterier for, hvornår hastighedsgrænsen kan nedskiltes. Dels vil sagsbehandlingen i forbindelse med puljen risikere at resultere i, at farlige strækninger først længe efter lovgivningens ikrafttrædelse vil blive nedskiltet med en lavere hastighedsgrænse med risiko for ulykker.

Cyklistforbundet foreslår, at nedskiltning sker efter klare kriterier, som minimum bør være, at der færdsels cyklister og gående på strækninger, hvor der ikke findes en separat cykelsti. Et andet kriterie kunne være, at der er dårlige oversigtsforhold som følge af bakket terræn og mange sving.

Cyklistforbundet appellerer til, at der i lovforslaget tages større hensyn til cyklister og gående.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarerne fra Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Havarikommissionen for Vejtrafik mener, at det er vigtigt, at en forhøjelse af hastighedsgrænserne for lastbiler m.fl. ikke medfører flere og alvorligere ulykker.



Havarikommissionen for Vejtrafik anfører, at der mangler dokumentation for, om en forhøjelse af den køretøjsafhængige hastighedsgrænse for bl.a. lastbiler vil medføre flere og alvorligere ulykker. Det er ligeledes nødvendigt at undersøge, hvorvidt en forhøjet hastighedsgrænse vil øge lastbilernes faktiske kørte hastigheder, og hvorvidt det vil påvirke hastighedsspredningen for den samlede trafik, da begge disse forhold vil få trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser.

Havarikommissionen for Vejtrafik påpeger endvidere, at en øget gennemsnits-hastighed for lastbiler vil medføre, at en del af ulykkerne bliver mere alvorlige.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvise til ministeriets bemærkninger til høringssvarerne fra Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

DTL – Danske Vognmænd finder det positivt, at hastighedsgrænsen for lastbiler samt lette og tunge vogntog ensartes med den øvrige trafik uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje.

DTL er enige i Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratets vurderinger af, at køretøjerne rent køretøjsteknisk kan køres med en hastighed på 80 km i timen, og at en reduktion i hastighedsspredningen må forventes at medfører færre overhalingen på landevejene. DTL mener, at lovforslaget kan være til gavn for trafiksikkerheden samt øge mobiliteten og fremkommeligheden for de erhvervsdrivende. Den øgede hastighed vil ligeledes medføre en tidmæssig gevinst for transportbranchen og vil på den måde understøtte væksten i erhvervslivet.

DTL anfører, at hvis hastighedsgrænsen ikke egner sig til 80 km i timen for en lastbil, så vil det i et eller andet omfang også gøre sig gældende for de øvrige køretøjer. DTL foreslår derfor, at der gives mulighed for, at puljen på 30 mio. kr. til nedskiltning også kan anvendes til en generel hastighedsnedsættelse. Det vil endvidere fastholde en ensartet hastighed for alle køretøjer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at de midler, der blev afsat til nedskiltning i forbindelse med finanslovsforhandlingerne, er forudsat at skulle anvendes til at nedskilte hastighedsgrænsen for lastbiler samt lette og tunge vogntog. Midlerne kan derfor ikke anvendes til lokale nedsættelser af hastighedsgrænserne, der ikke er knyttet til lastbiler samt lette og tunge vogntog. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at det i medfør af færdselslovens § 42, stk. 5, jf. § 92 a, stk. 2, står kommunerne frit for i samarbejde med politiet at foretage nedskiltning på de veje, hvor de generelt finder, at det ikke vil være forsvarligt for hverken almindelige personbiler eller lastbiler at køre 80 km i timen. Dette kan imidlertid ikke finansieres af puljen på de 30 mio. kr.

International Transport Danmark (ITD) glæder sig over, at hastigheden forhøjes for lastbiler samt lette og tunge vogntog, da det vil sikre en mere glidende og hensigtsmæssig afvikling af trafikken.



ITD har principielt ikke noget imod, at lovforslaget åbner op for, at hastighedsgrænsen kan nedskiltes lokalt. ITD mener dog, at det skal gøres med omtanke, så der er så få strækninger som muligt med en uhensigtsmæssig hastigheds-spredning mellem personbiler og lastbiler.

ITD anfører endvidere, at lovforslaget har en færdselssikkerhedsmæssigt positiv effekt, da mange lastbiler oplever, at de er til gene for de øvrige trafikanter, fordi de kører langsommere. Den langsommere hastighed medfører en øget risiko for hasarderede overhalinge og uhensigtsmæssig adfærd.

Forbrugerrådet Tænk finder det meget bekymrende, at hastighedsgrænsen for tunge køretøjer, som bl.a. lastbiler, hæves.

Forbrugerrådet Tænk havde gerne set, at der forelå dokumentation for, at det færdselssikkerhedsmæssigt er den rigtige løsning at forhøje hastighedsgrænsen for at reducere hastighedsspredningen. De finder ligeledes, at en højere kørt hastighedsgrænse vil skabe utryghed for sårbare trafikanter, som fodgængere og cyklister, der dagligt færdes på landevejene. Forbrugerrådet Tænk henviser i øvrigt til Rådet for Sikker Trafiks høringssvar, som de støtter.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvide til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

FDM anfører, at de både ser fordele og ulemper ved en højere fartgrænse. Potentielt kan det medføre en lidt højere ulykkesrisiko, mens trafikken kan komme til at flyde bedre.

FDM finder det positivt, at hastighedsgrænsen tilsvarende forhøjes for lette vogntog.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet henviser til ministeriets bemærkninger til høringssvarene fra Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Dansk Camping Union oplyser, at trafikikkerheden kommer i første række for Dansk Camping Union, der støtter op om forslaget, da de mener, at farlige trafiksituationer let bliver fremprovokeret af de differentierede hastighedsgrænser.

Dansk Camping Union anfører, at der bør ske en generel lokal nedskiltning af hastighedsgrænsen, fremfor en køretøjsbestemt nedskiltning, for at imødegå farlige situationer, kødannelse etc. Dansk Camping Union finder, at en nedskiltning med undertavle er uhensigtsmæssig, da skiltning bør udføres så enkelt som muligt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal henvide til ministeriets bemærkninger til høringssvaret fra DTL.



Dansk Kørelærer-Union har tilkendegivet, at man tilslutter sig lovforslaget og samtidigt anbefales det, at der i køreuddannelsen lægges yderligere vægt på undervisning i hastighedens betydning for færdselssikkerheden.

Dansk Erhverv stiller sig positivt overfor lovforslaget, idet hastighedsgrænserne for lastbiler samt lette og tunge vogntog bliver ensartet med andre køretøjer uden for tættere bebygget område og på motortrafikveje.

Dansk Erhverv bemærker yderligere, at ændringerne vil gavne transporterhvervet og skabe en større trafiksikkerhed, fremkommelighed og mobilitet generelt gennem en reduktion af hastighedsspredningen. Det vil blandt andet være med til at begrænse antallet af overhalinger og dermed nedsætte antallet af frontalkollisioner.

DI Transport finder lovforslagets sigte fornuftigt og er enig i vurderingen af de færdselssikkerhedsmæssige forbedringer, der ligger i forslaget, herunder ønsket om at begrænse hasarderede overhalinger og begrænse hastighedsspredningen.

DI Transport er endvidere enig i, at en harmoniseret hastighedsgrænse for lastbiler samt lette og tunge vogntog kan have en nyttig effekt for mobiliteten og fremkommeligheden med en deraf følgende gevinst for erhvervet.

Camping Branchen hilser forslaget velkomment og støtter op om lovforslaget.

Danske Motorcyklister, DMC, støtter op om lovforslaget om at hæve hastighedsgrænsen for lastbiler samt lette og tunge vogntog.