

København den 31. maj 2021.

**Vejdirektoratet
Transportministeriet
Færdelssikkerhedskommissionen
Rådet for Sikker Trafik**

Vedrørende udkast til ”Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser” samt tilhørende ”Vejlledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser”.

Det går skidt med trafiksikkerheden i Danmark - f.eks. i forhold til målsætningerne fra Færdelssikkerhedskommissionen.

Mål for 2020:

Maksimalt 120 dræbte og maksimalt 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken i 2020. Desværre blev dette mål ikke nået - trods nedgang i vejtrafikken grundet corona.

Mål for 2030: Max 90 dræbte og max 900 alvorligt tilskadekomne og max 10.000 lettere tilskadekomne.

Til trods for den basale sammenhæng mellem hastighed og trafikulykker har man i Danmark desværre tilmed gennemført markante forhøjelser af hastighedsgrænserne. I 2004 blev den generelle hastighedsgrænse på motorveje således sat op til 130 km/t. Siden er der gennemført forhøjelser på en del andre vejstrækninger. Høje hastigheder har en tendens til at have en afsmittende effekt på andre vejtyper. Motorkørende blive ofte ”fartblinde” Mere end 60% af trafikanterne på landevejene kører således – ifølge Færdelssikkerhedskommissionen - med en hastighed, der er højere end den tilladte.

Det er veldokumenteret, at jo højere den generelle hastighed er på vejene, jo flere ulykker vil der ske, og jo mere alvorlige vil de være. Desuden har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker løbende dokumenteret, at selv små hastighedsoverskridelser kan forværre en ulykke dramatisk.

Færdelssikkerhedskommissionen ”Handlingsplan 2021-2030

Fartgrænserne er normalt sat op for til glæde for biltrafikken, der nok får nogle tidsgevinster, mens sikkerhed og tryghed for andre trafikantgrupper med sikkerhed bliver forringet. Vi mener, at markante fartreduktioner på vejene er tiltrængte for at forøge sikkerheden og trygheden - også for folk udenfor bilerne. Og for at nedsætte støjbelastningen.

Når man skal tage stilling til om hastighedsgrænser skal bevares, sættes op eller ned er det naturligvis afgørende, at have nogle prioriteringer som ledetråd. Skal det være optimering af bilers fremkommelighed og hastighed, andre trafikantgruppers sikkerhed og tryghed, støjrreduktion og miljø, der skal prioriteres?

I en sådan prioritering kan man få megen inspiration i den berømte ”Nottinghamliste”. Den blev vedtaget af bystyret i Nottingham efter at politi- og vejmyndigheder var kommet med snævre bilbegunstigende anbefalinger på transportområdet.

Listen ser sådan ud:

(Rækkefølgen angiver vigtigheden)

1. Minimum af trafikulykker
2. Bedst muligt miljø
3. Fodgængere og cyklister
4. Passagerer i den kollektive trafik
5. Handicappede bilister
6. Nødvendig varedistribution
7. Brug af personbiler i erhvervsammenhæng
8. Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden
9. Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Større og større biler

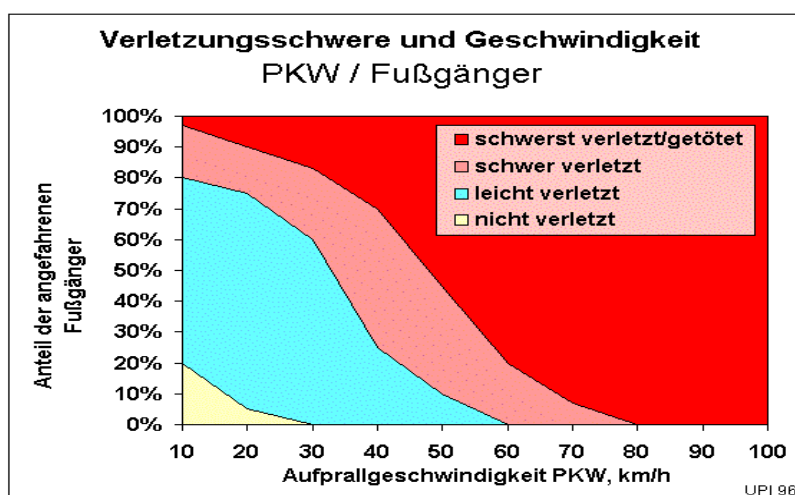
På grund af meget store afgiftslettelser - også på store biler - er der tilmed både kommet langt flere biler og tilmed, større, bredere og kraftigere biler over det ganske land. Når man som bilist føler sig mere skærmet, beskyttet og magtfuld er der ikke noget der tyder på, at omsorgen for andre trafikantgrupper stiger. Nok snarere tværtimod. De mange ekstra biler, disses art og de forhøjede hastighedsgrænser er ikke fremmende for sikkerheden og trygheden for andre trafikantgrupper,

”Betydelig stigning i andelen af SUV’er og MPV’er siden 2015

37 pct. af de penge, familierne brugte på nye biler i 2020, gik til segmenterne mini, small og medium, mens 45 pct. gik til SUV og MPV. Det er en betydelig fremgang siden 2015 for SUV’erne og MPV’erne, der dengang stod for 22 pct. af familiernes køb. Omvendt er de tre førstnævnte segmenter gået tilbage fra 8 pct. i 2015.” Kilde: <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=31789>

Udviklingen er endnu mere udpræget for køb af firmabiler. Efter få år ender disse biler også hos ”familierne”.

Den markante sammenhæng mellem påkørselshastighed og fodgængeres legemsbeskadigelse er illustreret sådan af UPI, Heidelberg:



Hvilke trafikantgrupper dræbes og får alvorlige personskader

”Der er det seneste årti ikke sket en markant ændring i det samlede antal dræbte og alvorligt tilskadekomne. Alligevel kan der konstateres nogle forskydninger i de enkelte trafikantgruppers andele af de dræbte og tilskadekomne. Dette kan ses på diagrammerne nedenfor, som viser udviklingen i de enkelte trafikantgruppers andele af dræbte og politiregistrerede alvorligt tilskadekomne siden år 2000”

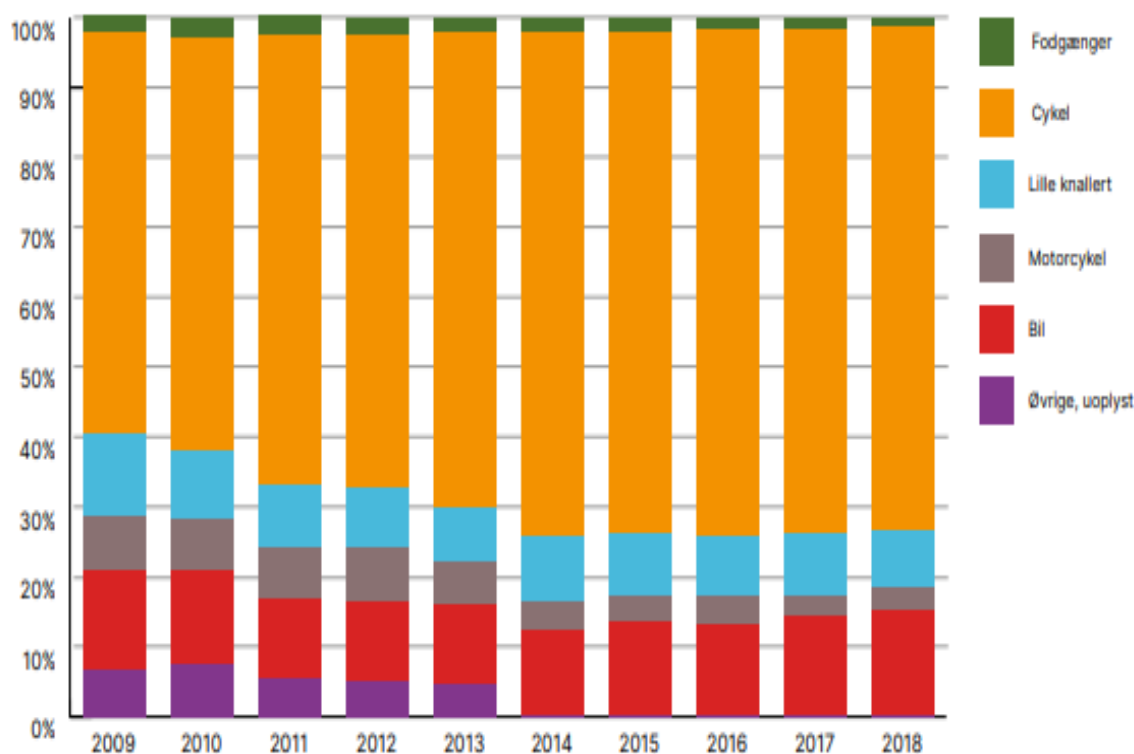
”Fodgængere, cyklister og motorcyklister udgør en større andel af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i dag, end det var tilfældet ved den nuværende planperiodes start i 2013, mens bilister og knallertkørere tilsvarende udgør en mindre andel”.

”Går man tilbage til årtusindskiftet, bliver forskellen endnu mere tydelig, især med en markant forskydning omkring årene 2010-2011. Faldet i bilisters andel af de alvorlige personskader er sket parallelt med en stigning i trafikarbejdet (ca. 25 % siden år 2000), som især kan henføres til stigende biltrafik. Knallertkørernes faldende andel er til gengæld i god overensstemmelse med et tilsvarende fald i knallerter trafikarbejde”.

”Lette trafikanter i byområde udgør langt de fleste alvorligt tilskadekomne – dels i form af krydsulykker med cyklister og knallertførere og dels i form af ulykker med fodgængere. Over 70% af de tilskadekomne i kryds i byområder i perioden 2015-2019 er lette trafikanter. Selvom de fleste personskadeulykker med lette trafikanter sker i byer, bliver en stor andel af de dræbte lette trafikanter dræbt på landeveje, hvor der køres med højere hastighed.”

Kilde: Færdselssikkerhedskommissionen ”Handlingsplan 2021-2030”

Trafikantgruppers andel af alvorlige personskader i Landspatientregisteret

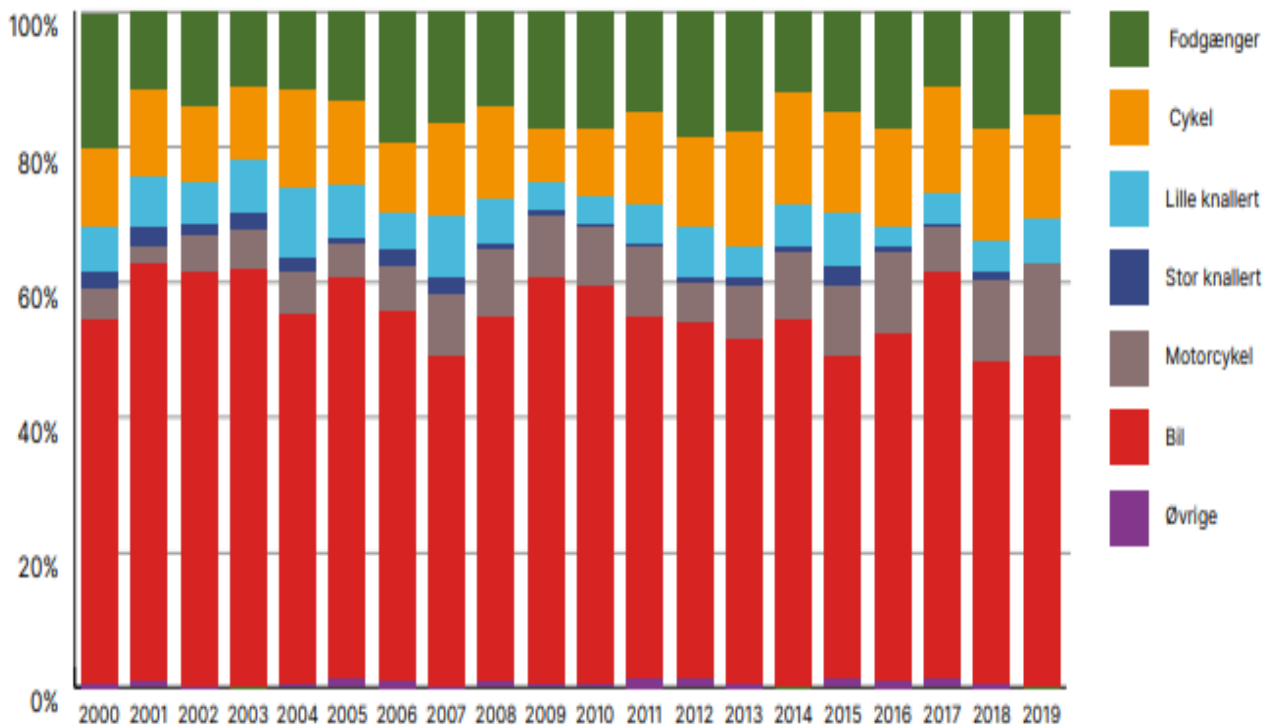


Trafikantgruppers andele af alvorlige personskader i Landspatientregisteret i perioden 2009-2018

Kilde: Danmarks Statistik.

Færdselssikkerhedskommissionen ”Handlingsplan 2021-2030”

Trafikantgruppers andel af dræbte



Trafikantgruppers procentvise andele af dræbte i politiregistrerede trafikulykker i perioden 2000-2019.

Kilde: Vejdirektoratet.

Færdselssikkerhedskommissionen ”Handlingsplan 2021-2030”

Fremtidig prioritering i forbindelse med lokale hastighedsgrænser

I lyset af den nuværende trafikikkerhedssituation kunne man håbe, at der ikke fremover kunne fastlægges højere lokale hastighedsgrænser end de generelle lovbestemte grænser. Den forhåbning bliver desværre ikke indfriet.

Her fra forslaget:

Højere hastighedsgrænse i tættere bebygget område

§ 2. I tættere bebygget område kan der for en vejstrækning fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle til 60 eller 70 km i timen, hvis vejens udformning, områdets karakter og væsentlige hensyn til fodgængere og cyklister ikke taler imod.

Kommentar: Det er os fuldkommen uforståeligt og urimeligt, at man tilmed i tættere bebyggede områder skal kunne fastsætte en højere hastighedsgrænse end den generelle på 50 km/t, som i forvejen er for høj. Der er end ikke et krav om at der skal være cykelsti og fortov. Der står kun ”bør være” i vejledningen:

Man kan dog ikke længere sætte grænsen op til 80 km/t. i tættere bebygget område. Det er da et fremskridt. Men så står der et løsningsforslag i vejledningen. Flyt bare byzonetavlen:

”Hvis en vejstrækning i tættere bebygget område ønskes skiltet til 80 km/t skal den således placeres udenfor by-zone. Dette kan gøres ved flytning af byzonetavlen.”

Her fra forslaget:

Højere hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område

§ 3. Uden for tættere bebygget område kan en højere hastighedsgrænse end den generelle for en vejstrækning fastsættes til 90 km i timen.

Stk. 2. Ved fastsættelse af en hastighedsgrænse på 90 km i timen skal der foretages en vurdering af relevante trafiksikkerhedsmæssige forhold, herunder:

- 1) tilstedeværelsen af kantbaner,*
- 2) omfanget af let trafik på kørebanen,*
- 3) overblikforhold på strækningen,'*
- 4) afstand til faste genstande,*
- 5) afstand mellem kryds,*
- 6) omfanget af adgang for privat overkørsel,*
- 7) rumleriller eller anden akustisk/fysisk adskillelse af modsatrettede vognbaner,*
- 8) omfanget af kørsel med landbrugskøretøjer,*
- 9) hensyn til støj, og*
- 10) tiltag til at reducere den kørte hastighed efter ophør af hastighedsgrænsen på 90 km i timen.*

Kommentar:

Det er også uden for tættere bebyggede områder urimeligt og uforståeligt at sætte hastighedsgrænsen op fra den generelle, som er rigelig høj. Mere end 60% af trafikanterne på landevejene kører med en hastighed, der er højere end den tilladte. Der er snarere al mulig grund til sikre at hastighedsgrænserne overholdes. Færdselspolitiet skal sikres større ressourcer. 82 fotovogne og 20 stærekasser rækker ikke langt. Ny teknik i bilerne til sikring af overholdelse af fartgrænserne bør også indføres.

”De alvorligste frontalkollisioner registreres typisk på almindelige landeveje med én vognbane i hver retning. Ulykkerne kan ske i forbindelse med overhaling, men sker (mindst) lige så ofte ved, at føreren af det ene køretøj fx falder i søvn, er distraheret, uopmærksom og/eller mister herredømmet. Ofte har mindst det ene køretøj kørt hurtigere end hastighedsgrænsen”.

Hastighedsoverskridelser kan være en medvirkende årsag til, at ulykker opstår eller til at gøre dem mere alvorlige. Heldigvis har hastigheden været faldende de senere år, men der bliver stadig kørt for stærkt på de danske veje i forhold til hastighedsbegrænsningerne. Det gælder især på landevejene, hvor mere end 60% af trafikanterne kører med en hastighed, der er højere end den tilladte. Det er også her, de fleste alvorlige ulykker sker. Derfor vil en nedsættelse af gennemsnitshastigheden på landevejene have den største effekt på antallet af ulykker.

Begge citater er fra Færdselssikkerhedskommissionen: ”Handlingsplan 2021-2030”

I gennemsnit sanktioneres 96% af de hastigheds-overtrædelser, der sanktioneres i Danmark, med ATK. ATK-indsatsen i Danmark består i 4. kvartal 2020 af politiets 82 mobile enheder (fotovogne) og af Vejdirektoratets 20 standere (stærekasser). Politiets mobile enheder er fordelt i politikred-sene efter en fordelingsnøgle, hvor udgifterne til dræbte og alvorligt tilskadekomne vægter 50%, og hvor antallet af kørte kilometer i politi-kredsen vægter 50%.

Hvem bestemmer? Stadig politiet. Men med mulighed for at klage til Transportministeriet

Forslag:

§ 1. Afgørelser om lokale hastighedsgrænser træffes, for så vidt angår offentlig vej og privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, af politiet efter forhandling med vejmyndigheden, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2. Stk. 2. Afgørelserne træffes på grundlag af oplysninger om områdets karakter, vejens funktion og standard, oversigtsforhold på strækningen, målte hastigheder, randbebyggelsen, støjniveauet, trafikulykker, trafikmængden, trafikens sammensætning og øvrige relevante trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale forhold

Kommentar:

Vi er ikke trykke ved, at Politiet fortsat har en så central beslutningskompetence. At det sker efter *forhandling* med vejmyndigheden hjælper ikke meget. Sporene skræmmer, idet Politiet generelt har prioriteret bilers fremkommelighed højere end miljø, støj og andre trafikantgruppers sikkerhed og tryghed. Forslag om lavere hastighedsgrænser er ofte afvist af politiet under henvisning til fremkommeligheden for biltrafikken. Derved tager politiet parti for dem der skaber flest sikkerheds- og miljøproblemer i trafikken. Vi håber at Transportministeriet i klagesager, som i sagen om Ndr. Frihavnsgade, har mod til at prioritere på anden måde end politiet.

Lavere hastighedsgrænse

Vi er naturligvis glade for at der lægges op til øgede muligheder for at nedsætte hastighedsgrænsen i tættere bebygget område.

Ændringerne beskrives sådan:

- *Ny supplerende ordlyd, der gør det muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen på strækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling:*
 - *hvor hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.*
 - *af hensyn til at nedbringe støjniveauet. (§ 6, stk. 2)*
- *Ny supplerende ordlyd, der præciserer, at hastighedsgrænsen kan nedsættes til 30 km i timen eller derunder i beboelsesområder uden gennemkørende trafik. (§ 6, stk. 3)''*
- *Myndigheder og fremgangsmåde.*

Udvidelse af forhold, der kan indgå i vurderingen af fastlæggelse af hastighedsgrænser til at indbefatte oversigtsforhold, andre trafikale forhold og støjniveau. (§ 1, stk. 2)

- *Lavere hastighedsgrænse i tættere bebygget område*

Fjernelse af kriteriet om, at det kun er ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn, at hastighedsgrænsen kan nedsættes til 40 km i timen på vejstrækninger eller et nærmere afgrænset område, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, uden at der skal ske en konkret vurdering af færdselsforholdene. (§ 6, stk. 1)

- *Ny supplerende ordlyd, der gør det muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen på strækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling:*
 - *hvor hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.*
 - *af hensyn til at nedbringe støjniveauet. (§ 6, stk. 2)*
- *Ny supplerende ordlyd, der præciserer, at hastighedsgrænsen kan nedsættes til 30 km i timen eller derunder i beboelsesområder uden gennemkørende trafik. (§ 6, stk. 3)*

Kommentar: Det bliver afgørende hvordan praksis udvikler sig. Vi må håbe, at borgere og kommuner tager initiativer for at kræve sænkning af hastighedsgrænserne. Det er nødvendigt for at forøge trafikikkerheden, få mindre støj og forbedre bymiljøet generelt.

”Færdselssikkerhedsråd til Europas byer: Vil I have sikker bytrafik, skal I have 30 km/t-fartgrænser og vejarealer, der gives til fodgængere og cyklister

De europæiske byer skal gøre op med hurtigtkørende motortrafik og prioritere bløde trafikanter, hvis de vil ændre på uheldsstatistikkerne. Færdselssikkerheden i tætbeboede områder har det ikke så godt som den kunne, viser ny analyse fra det fælleseuropæiske trafikikkerhedsråd.”

<https://politiken.dk/del/vIxbQnAAe0RQ>

”Lav fart mindsker risikoen ved påkørsler markant

Der kan være gode grunde til at få det indført, fremhævede trafikforskeren Harry Lahrman fra Aalborg Universitet under høringen.

»Der er stadig 90 procent af lokalvejene i Danmark, der har 50 km/t-grænser. I lande som Holland og Tyskland har de 30 km/t-zoner over det hele«.

Den udbredte danske hastighedsgrænse øger risikoen for bløde trafikanter markant, hvis de køres ned af en bilist. En fodgænger, der rammes med 50 km/t, har 80 procent risiko for at blive slået ihjel ved påkørslen. Den halveres, hvis fartgrænsen er på 40 m/t og er helt nede på 5 procent, hvis bilisten rammer fodgængerens med 30 km/t.”

Risiko for fodgængere

Kilde: Rådet for sikker trafik - MFC 14046

Fodgængeres risiko for at blive dræbt af påkørsler ved forskellige hastigheder.



Bliver man ramt med 60 km/t, svarer det til at hoppe ned fra 5. sal.



Apropos muligheden for lavere hastighedsgrænser for at mindske trafikstøj

Se sammenhængen mellem hastighed og støj i denne tabel. Der er meget at vinde ved lavere hastigheder:

Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**	Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**
Fra 130 til 120 km/t	0,9 dB	Fra 80 til 70 km/t	1,4 dB
Fra 120 til 110 km/t	0,9 dB	Fra 70 til 60 km/t	1,4 dB
Fra 110 til 100 km/t	0,9 dB	Fra 60 til 50 km/t	1,5 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,9 dB	Fra 50 til 40 km/t	1,2 dB*
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB	Fra 40 til 30 km/t	0,7 dB*

* Ved hastighedsnedsættelse til under 50 km/t kan der opnås 0,5 -1 dB yderligere, hvis der er ingen eller meget få tunge køretøjer, hvilket ofte er tilfældet på de mindre veje.

** Der er forudsat 10 procent tunge køretøjer og en typisk fordeling af trafikken over døgnet. Den støjdæmpende effekt kan lægges sammen, så en nedsættelse af hastigheden fra for eksempel 80 km/t til 60 km/t nedsætter støjen med 2,8 dB (62).

Kilde: ”Trafikstøj et overset samfundsproblem”

I forbindelse med vurdering af hvem der påvirkes af lavere hastighedsgrænser må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte ”persontransportarbejde” i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv. 70 % af bilturene er således ærinde og fritidskørsel. Kun 17 % af bilturene er arbejdspendling. At bruge lidt ekstra tid burde man nok kunne overleve når effekten er færre dræbte og kvæstede og at færre skal lide under støj og utryghed

Færdselssikkerhedskommissionens og EU's målsætning for 2030

Målsætning

For at målet for 2030 skal være så enkelt og let at kommunikere som muligt, har Færdselssikkerhedskommissionen valgt følgende målsætning med udgangspunkt i de politiregistrerede trafikulykker:



- I 2030 skal antallet af dræbte i trafikken være 90 eller derunder
- I 2030 skal antallet af alvorligt tilskadede i trafikken være 900 eller derunder.

Yderligere har Færdselssikkerhedskommissionen valgt at opstille en supplerende målsætning med udgangspunkt i oplysninger fra Landspatientregistret:

- I 2030 må højst 10.000 mennesker komme lettere til skade i trafikken.

Efter Færdselssikkerhedskommissionens vurdering er det realistisk at nå målsætningen, hvis der træffes de nødvendige politiske beslutninger og afsættes de nødvendige ressourcer. Der skal dog ikke herske tvivl om, at det er et meget ambitiøst mål, og at det er vigtigt, at aktørerne yder en ekstraordinær indsats, hvis målsætningen skal nås.

”Vi skal alle kunne færdes trygt og sikkert på vores veje Omkring 180 personer mister livet i trafikken hvert år. Det svarer til knap syv skoleklasser. Flere end 3.000 personer kommer til skade på vores veje hvert år. Det svarer til fem og en halv gange antallet af passagerer på en Airbus A380, som er verdens

største fly. Det er alt, alt for mange mennesker. Udgifterne for samfundet er store, og der er så mange ødelagte liv og knuste drømme i slipstrømmen af en ulykke.

Færdselssikkerhedskommissionen har sat sig som mål, at der på de danske veje i 2030 højst må blive dræbt 90 mennesker, og højst 900 må komme alvorligt til skade, i politiregistrerede trafikulykker. Målet svarer til en halvering af antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i forhold til niveauet de seneste år og lever desuden op til EU's målsætning for 2030. For at nå målet er det nødvendigt, at alle er aktivt med. Det gælder stat og kommuner samt offentlige og private virksomheder. Og vigtigst af alt den enkelte trafikant – dig og mig. Nu har kommissionen sat et mål og lavet en plan for det næste årti.”

Andreas Steenberg. Formand for Færdselssikkerhedskommissionen

Med venlig hilsen
Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler
Kjeld A. Larsen
Niels Wellendorf
Jacob Thommesen

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen