

# Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

## Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse .....	1
1. Indledning .....	1
<i>Referencedokumenter</i> .....	2
1.1 Fremgangsmåde.....	3
2. Højere hastighedsgrænse i tættere bebygget område - § 2.....	3
2.1 Generelt om oversigtsforhold både i tættere bebygget område og udenfor.....	4
3. Højere hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område - § 3.....	4
4. Højere hastighedsgrænse på motortrafikveje - § 4.....	7
5. Lavere hastighedsgrænser i tættere bebygget område - § 6.....	7
5.1. Vejstrækninger eller nærmere afgrænsede områder med mulighed for 40 km i timen - § 6, stk. 1.....	7
5.2. Vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling - § 6, stk. 2.....	7
5.3. Væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn - § 6, stk. 2.....	8
5.4. Hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder - § 6, stk. 3.....	9
5.5. Undtagelsesvis fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle uden hastighedsdæmpende foranstaltninger - § 6, stk. 4.....	9
6. Lavere hastighedsgrænser udenfor tættere bebygget område - § 7.....	10
6.1. Væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn - § 7, stk. 1.....	10
6.2. Sæsonbestemt lavere hastighedsgrænse - § 7, stk. 2.....	10
6.3. Trinvis nedsættelse af skiltet hastighedsgrænse .....	10
7. Lavere hastigheder på motortrafikveje og motorveje - § 8.....	11
7.1. Særlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn - § 8, stk. 1.....	11
7.2. Lavere hastighedsgrænse af hensyn til at nedbringe støjniveaue - § 8, stk. 2.....	11
8. Tvistløsning og klageadgang m.v. - §§ 9 - 10 .....	11
8.1 Tvistløsning- § 9, stk. 1.....	11
8.2 Klageadgang - § 9, stk. 2.....	12
8.3 Fornyet overvejelse ved ændrede forhold på strækningen - § 10.....	13
9. Øvrige bestemmelser.....	13
9.1 Procedure ved fravigelse af bestemmelserne i bekendtgørelsen .....	13

## 1. Indledning

I Danmark gælder som udgangspunkt de generelle hastighedsgrænser 50 km i timen i byzone (tættere bebygget område), 80 km i timen uden for byzone (uden for tættere bebygget område), 80 km i timen på motortrafikveje, og 130 km i timen på motorveje, jf. færdselslovens § 42, stk. 1-3. Der kan i medfør af reglerne i færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, fastsættes både højere og lavere lokale hastighedsgrænser end de generelle. Det følger af færdselslovens § 92 a, stk. 2, at det er politiet, der efter forhandling med den relevante vejmyndighed træffer afgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger i henhold til færdselslovens § 42, stk. 4 og 5.

I bekendtgørelse nr. XX af ???? dato om lokale hastighedsgrænser (hastighedsbekendtgørelsen), der trådte i kraft ???? dato, fremgår de nærmere regler for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Bekendtgørelsen erstattede den tidligere bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser.

Denne vejledning bidrager til fortolkningen af bestemmelserne i bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser og beskriver de hensyn og forhold, som politiet og vejmyndigheden skal tage i betragtning ved fastsættelsen af en højere eller en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle.

#### *Referencedokumenter*

I vejledningen refereres til følgende bekendtgørelser:

- Bekendtgørelse nr. 1632 af 20. december 2017 om vejafmærkning (vejafmærkningsbekendtgørelsen). Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser om vejafmærkningens udformning og betydning.
- Bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning (anvendelsesbekendtgørelsen). Bekendtgørelsen indeholder reglerne om brug og administration af vejafmærkning, herunder krav til afmærkningens tekniske udførelse og opstilling.
- Bekendtgørelse nr. 9427 af 4. juli 2006 om bestemmelser om opsætning af vejautoværn og påkørselsdæmpere i åbent land.

Desuden refereres i vejledningen til de danske vejreglers håndbøger, herunder:

#### Vejregler for åbent land

Håndbog: Planlægning af veje og stier i åbent land, 18.07.2019

Håndbog: Tværprofiler i åbent land, 21.08.2018

Håndbog: Autoværn og tilhørende udstyr, 23.03.2020

#### Vejregler for byernes trafikarealer

Håndbog: Trafikplanlægning i byer, 06.07.2020

Håndbog: Tværprofiler i byer, 22.01.2019.

Håndbog: Vejkryds i byer, 11.12.2018

Håndbog: Fartdæmpere, 24.06.2013

Ovennævnte vejregler og håndbøger kan findes på [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk).

Vejregler er den overordnede betegnelse for en omfattende samling af publikationer, der har til formål at støtte hele den danske vejsektor i arbejdet med at planlægge, projektere, udbyde og drive veje. Vejreglerne dækker også over Udbudsforskrifterne, der består af en række paradigmer og vejledninger til brug i forbindelse med udbud inden for vejområdet. Fagfolk og eksperter fra hele vejsektoren står bag udarbejdelsen af vejreglerne. Det er med til at sikre, at der er bred opbakning hos alle hovedinteressenter. Vejreglerne bliver

til i en række vejregelgrupper, der er sammensat til at varetage hver deres særlige område. Inden en vejregel offentliggøres præsenteres den for Vejregelrådet, som er vejregelorganisationens øverste faglige organ. Rådet inddrages for at sikre at materialet også på et overordnet niveau har opbakning i sektoren. Vejreglerne er vejledende.

Vedrørende støj fra veje kan følgende publikationer tjene som reference:

Støj fra veje, Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 4 2007

Støj fra vejtrafik, Vejdirektoratets arbejde med støj, 2010

### **1.1 Fremgangsmåde**

Såfremt en vejmyndighed ønsker at fastsætte eller ændre en lokal hastighedsgrænse på en given vejstrækning eller et nærmere afgrænset område, skal vejmyndigheden indsende en skriftlig ansøgning herom til politiet i henhold til bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser.

Politi og vejmyndighed har i mange politikredse et formaliseret, men uformelt, samarbejde på vej- og færdselsområdet. I forbindelse med ændring af en lokal hastighedsgrænse på en given vejstrækning eller nærmere afgrænset område, bør politiets sagsbehandling dog følge principperne for god forvaltningsskik. Vejmyndighedens ansøgning og politiets svar på ansøgningen skal gives skriftligt, og sagsbehandlingstiden bør være så kort, som forholdene tillader.

Som en del af vejmyndighedens ansøgning bør der indgå forslag om afmærkning og opsætning af tavler i henhold til anvendelsesbekendtgørelsen. Alternativt fastlægges dette i forbindelse med politiets behandling af ansøgningen. Der skal indhentes skriftligt samtykke hos politiet, før afmærkning etableres eller eksisterende afmærkning ændres.

For så vidt angår afmærkning, se vejafmærkningsbekendtgørelsen og anvendelsesbekendtgørelsen.

## **2. Højere hastighedsgrænse i tættere bebygget område - § 2**

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

Efter hastighedsbekendtgørelsens § 2 er det ikke længere muligt at etablere lokale hastighedsgrænser på 80 km i timen inden for tættere bebygget området, hvor den generelle hastighedsgrænse er 50 km i timen. Hvis en vejstrækning i tættere bebygget område ønskes skiltet til 80 km/t skal den således placeres uden for byzone. Dette kan gøres ved flytning af byzonetavlen. Det betyder ikke, at hastighedsgrænsen på nuværende strækninger i tættere bebyggede områder, hvor der i medfør af de tidligere regler er fastsat en hastighedsgrænse på 80 km i timen, skal ændres.

Ved fastsættelse af en højere hastighedsgrænse end den generelle skal politiet i samarbejde med vejmyndigheden foretage en konkret vurdering af de trafikikkerhedsmæssige forhold på vejstrækningen, herunder strækningens tværprofil, krydsudformninger og krydsafstand. Udførlige anbefalinger kan findes i håndbøgerne om trafikarealer i byer. Som eksempler på kriterier, der bør være opfyldt, kan nævnes, at randbebyggelsen ikke er følsom over for trafikgener, at vejen bør have fortovej og cykelsti, at kryds for lette trafikanter er

ude af niveau eller signalregulerede, at antallet af overkørsler er minimalt og at kryds udformes som enten signalregulerede eller rundkørsler.

Ved etablering af en højere hastighedsgrænse end den generelle skal det overvejes, om der bør iværksættes vej- og trafikrelaterede tiltag, der kan reducere risikoen for ulykker og skader, udover at vejens udformning lever op til anbefalingerne i håndbøgerne. Yderligere tiltag kan være etablering af midterrabat, sikre tilstrækkelige oversigtsforhold i kryds, sikre passende afstand til påkørselsfarlige genstande etc. Vejstrækninger, hvor der er registreret et forhøjet antal ulykker og personskader, bør fravælges ved etablering af højere hastighedsgrænser.

Der henvises til vejreglernes håndbøger for trafikarealer i byer.

### **2.1 Generelt om oversigtsforhold både i tættere bebygget område og udenfor**

Oversigtsforhold er en væsentlig parameter ved fastsættelse af hastighedsgrænsen både i tættere bebygget område og udenfor. En vejs geometriske egenskaber, dens forløb i vertikalt og horisontalt plan og de kryds, der er at finde på vejen, spiller en stor rolle for, hvor hurtigt det er muligt at køre på vejen og på samme tid have den fornødne oversigt til at kunne bremse i tide for anden trafik eller forhindringer på vejen.

Oversigtsforholdene defineres som værende tilstrækkelig, når to køretøjer, der møder hinanden, kan nå at se hinanden og bremse helt op. Hvorvidt den fornødne oversigt er til stede, afhænger af vejens horisontal- og vertikalkurver, samt vejens sidearealer som skråninger og bebyggelse.

For kryds gælder, at oversigtsforholdene er vigtige for, at trafikanterne skal kunne overholde vigepligten. I de fleste kryds i Danmark gælder ubetinget vigepligt. Den trafikant, der skal vige for krydsende trafik, skal således have mulighed for, fra sin vigeposition på den sekundære vej, at se den krydsende trafik, og kunne påbegynde sin svingmanøvre ud på den primære vej, uden at risikere at blive påkørt af trafikken på primærvejen. I denne situation er vejens geometri samt hastigheden på primærvejen afgørende for, om den fornødne oversigt er til stede.

På den ældre del af det danske vejnet kan vejforløb og bebyggelse langs vejen bidrage til, at hastighedsgrænsen i forbindelse med kryds kan sættes ned for at gøre det muligt for sidevejstrafikanter at overholde vigepligten.

For en eksisterende vej kontrolleres oversigtsforholdene bedst ved en besigtigelse og opmåling på stedet, som så sammenlignes med afmærkningsbekendtgørelsen og anvendelsesbekendtgørelsen, samt vejreglernes håndbog om vejkryds i byer, og håndbog i planlægning af veje og stier i åbent land.

I anvendelsesbekendtgørelsen findes en tabel over "begrænset oversigt".

## **3. Højere hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område - § 3**

Det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 3, at der på en vejstrækning uden for tættere bebygget område kan fastsættes en højere hastighedsgrænse på 90 km i timen. En hastighedsgrænse på 90 km i timen kan fastsættes på vejstrækninger med en sikker udformning, samt hvor der ønskes en forbedret fremkommelighed for bilisterne.

Den generelle hastighedsgrænse for veje uden for tættere bebygget område dækker i dag et meget forskelligartet vejnet. Når der i bekendtgørelsen fremover gives mulighed for at etablere lokal hastighedsgrænse,

der er højere end den generelle på 80 km i timen, bør det sikres, at strækningens kørselsdynamiske og sikkerhedsmæssige egenskaber svarer til denne højere hastighedsgrænse på 90 km i timen.

Der skal i forbindelse med en forhøjelse af hastighedsgrænsen derfor foretages en konkret vurdering af relevante trafikikkerhedsmæssige forhold, herunder de forhold, der følger af bekendtgørelsens § 3, stk. 2:

1. tilstedeværelsen af kantbaner,
2. omfanget af let trafik på kørebanen,
3. oversigtsforhold 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.

De i stk. 2 nævnte vej- og trafikkarakteristika skal vurderes med henblik på at sikre, at den højere hastighedsgrænse ikke øger risikoen for ulykker. Nedenfor følger en nærmere beskrivelse af de forskellige trafikikkerhedsmæssige forhold, der skal indgå i en skønsmæssig vurdering. Det er ikke en betingelse, at alle forholdene skal være opfyldt, ligesom ingen af forholdene vægter højere end andre eller har afgørende betydning.

### **1) tilstedeværelsen af kantbaner**

Der skelnes mellem smalle og brede kantbaner. Smalle kantbaner er 80 cm eller smallere, mens brede kantbaner er 90 cm eller bredere, og disse afmærkes med bred stribe mod køresporet. Afmærkning af kantbaner er fastlagt i anvendelsesbekendtgørelsen og vejafmærkningsbekendtgørelsen. Vejreglerne indeholder endvidere vejledende forslag og anbefalinger til udformningen af kantbaner.

Brede kantbaner giver en forbedret sikkerhed for bilister, som uforvarende er ved at køre af vejen. Den ekstra bredde, som brede kantbaner giver, forbedrer bilistens mulighed for at bremse ned og undgå helt at køre af vejen. Derudover giver brede kantbaner bedre plads til nedbrudte køretøjer, således at risikoen for påkørsel af disse reduceres.

Da det er lovligt for lette trafikanter at færdes i kantbaner, vil brede kantbaner, der muliggør dette, være en fordel for sikkerheden for lette trafikanter.

### **2) omfanget af let trafik på kørebanen**

Let trafik (gående, cykel, lille knallert eller lignende) færdes med hastigheder, som er betydeligt lavere end biler, og tungere køretøjer som f.eks. lastbiler. Hvis hastighedsgrænsen på en vejstrækning med let trafik forhøjes, vil hastighedsforskellen mellem motorkøretøjerne og den lette trafik blive større og derved øge risikoen for alvorlig personskaade ved påkørsel.

Strækninger, hvor hastighedsgrænsen ønskes sat op til 90 km i timen, bør derfor have separate stier til lette trafikanter eller brede kantbaner, der er 90 cm eller bredere, hvor den lette trafik kan færdes.

Alternative, sikre ruter for lette trafikanter, der ikke medfører lange omveje for den lette trafik, kan også give mulighed for at indføre en højere hastighedsgrænse. Etablering af et egentligt forbud for cykel/knallert bør kun undtagelsesvis bruges og kun på strækninger, hvor der forefindes sikre og attraktive alternative ruter.

### **3) oversigtsforhold på strækningen**

Det er særdeles vigtigt, at de vejstrækninger, hvor hastighedsgrænsen sættes op til 90 km i timen, lever op til de krav, der stilles i gældende bekendtgørelser til stopsigt på vejstrækningen. Stopsigt betyder, at bilisten kan se lige så mange meter frem, som han skal bruge til at stoppe. Denne længde er afhængig af hastigheden, der køres med. Krav til stopsigt skal sikre, at en bilist kan nå at se, reagere og standse, før farer på vejen.

For at reducere risikoen for tværkollisioner med sidevejstrafikanter bør det også sikres, at oversigten i kryds svarer til den højere hastighedsgrænse. Ved højere hastighedsgrænse vil også behovet for at overhale/forbikøre køretøjer, der kører langsommere, øges, og derfor bør også sikres overhalingssigt svarende til hastighedsgrænsen på dele af strækningen.

Værdier for stopsigt og oversigt ved forskellige hastigheder bliver nærmere reguleret i anvendelsesbekendtgørelsen.

Der henvises i øvrigt til vejledningens afsnit 2.1.

### **4) afstand til faste genstande**

På strækninger med en hastighedsgrænse på 90 km i timen bør påkørselsfarlige genstande, skråninger og grøfter inden for den afstand fra køresporskanten, som betegnes sikkerhedszonen, undgås eller afskærmes med autoværn.

Anbefalinger til sikkerhedszonens bredde ved forskellige hastigheder m.v. kan findes i vejreglernes håndbog om autoværn og tilhørende udstyr.

### **5) afstand mellem kryds, og 6) omfanget af adgang for privat overkørsel**

Kryds og private overkørsler er forbundet med risiko for påkørsler af det køretøj, der kører ud fra eller afventer at køre ind på sidevejen/overkørslen. Derfor bør strækninger, der udvælges til 90 km i timen, have få kryds og overkørsler for derved at minimere risikoen for krydsulykker.

### **7) rumleriller eller anden akustisk/fysisk adskillelse af modsatrettede vognbaner**

Vejens udformning bør bidrage til at minimere risikoen for frontalkollisioner. Rumleriller eller anden adskillelse af modsatrettede vognbaner kan reducere risikoen for frontalkollisioner.

### **8) omfanget af kørsel med landbrugskøretøjer**

Omfanget af langsomkørende køretøjer (f.eks. traktorer eller lign. landbrugskøretøjer) bør være minimalt, da det medfører en øget ulykkesrisiko.

### **9) hensyn til støj**

Bilers dækstøj forøges i takt med forhøjelse af hastigheden. Derfor kan hensynet til støj være et hensyn, der taler mod at hæve hastighedsgrænsen.

Støjplagede områder langs statens veje er defineret som områder, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Boliger, der udsættes for vejstøj over Lden 58 dB betragtes som støjbelastede. Vejdirektoratet betragter boliger der udsættes for støj over Lden 65 dB som særligt støjbelastede.

#### **10) tiltag til at reducere den kørte hastighed efter ophør af hastighedsgrænsen på 90 km i timen.**

De ovenstående karakteristika for vejstrækninger, hvor der på grund af vejens standard m.v. kan fastsættes en højere hastighedsgrænse, vil ikke være gældende på den følgende vejstrækning, hvor hastighedsgrænsen igen sættes ned til den generelle eller muligvis en lavere hastighedsgrænse. Det er dog ofte tilfældet, at bilisterne fortsætter med høj hastighed, hvilket kan lede til forøget risiko for ulykker og personskader på de tilstødende strækninger, hvor der f.eks. ikke er det fornødne stopsigt eller oversigt i kryds. Det bør derfor sikres, at den kørte hastighed også reduceres, når hastighedsgrænsen sættes ned. Dette kan gøres med tydelig afmærkning, kombineret med periodevis hastighedskontrol.

Forholdene nævnt i bekendtgørelsens § 3, stk. 2, er ikke udtømmende, dvs. at der tillige kan lægges vægt på andre relevante trafikikkerhedsmæssige forhold. Samtidig er det ikke en betingelse, at alle forhold skal være opfyldt. Der skal således i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret, helhedsorienteret vurdering af, hvorvidt det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at forhøje hastighedsgrænsen på en vejstrækning uden for tættere bebygget område til 90 km i timen.

Der henvises i øvrigt til vejreglernes håndbøger for planlægning af veje og stier i åbent land.

### **4. Højere hastighedsgrænse på motortrafikveje - § 4**

Det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 4, stk. 1, at der på motortrafikveje kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle på 90 eller 100 km i timen. En hastighedsgrænse på 100 km i timen kan alene fastsættes på motortrafikvejsstrækninger med midterautoværn og uden kryds i niveau.

Det følger af bekendtgørelsens § 4, stk. 2, at der ved fastsættelse af en højere hastighedsgrænse end den generelle på motortrafikveje skal foretages en vurdering af relevante trafikikkerhedsmæssige forhold som nævnt i bekendtgørelsens § 3, stk. 2. Der henvises til vejledningens pkt. 3 om højere hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område.

### **5. Lavere hastighedsgrænser i tættere bebygget område - § 6**

#### **5.1. Vejstrækninger eller nærmere afgrænsede områder med mulighed for 40 km i timen - § 6, stk. 1.**

Det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 1, at en lavere hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes til 40 km i timen i tættere bebygget område for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område. Dette kan ske uden en nærmere konkret vurdering af færdselsforholdene på vejstrækningen. Det er således ikke en forudsætning, at f.eks. hastigheden på strækningen har været en væsentlig ulykkesårsag, eller at der er dårlige oversigtsforhold på strækningen.

Vedrørende størrelsen af et nærmere afgrænset område med lavere hastighedsgrænse henvises til de begrænsninger i zonerne størrelse, der følger af anvendelsesbekendtgørelsens regler om hastighedszoner.

#### **5.2. Vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling - § 6, stk. 2.**

Hvis en vejstrækning har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, kan hastighedsgrænsen kun nedsættes efter kriterierne i bekendtgørelsens § 6, stk. 2. Der henvises til vejledningens pkt. 5.3.

Vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling vil være veje med større trafikmængder og overvejende gennemkørende trafik. Det kan f.eks. være højt prioriterede kommuneveje eller veje, der fungerer som prioriteret rute for tung trafik. Kommunens trafikplanlægning, herunder udpeging af prioriterede veje, fastlægges i kommunens trafik- eller kommuneplan. I disse planer bliver vejstrækninger af væsentlig betydning oftest betegnet "trafikveje". Det er på trafikvejnettet, at størstedelen af den motoriserede trafik bliver afviklet.

Veje, som ikke kan betegnes som vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, kan f.eks. være veje, der betjener lokale områder, oftest boligområder, men det kan også være veje, der betjener institutioner, arbejdspladser, butikker osv. De benævnes oftest som lokale fordelingsveje, lokalveje eller boligveje, og er karakteriseret ved hovedsageligt at betjene lokal trafik eller trafik, som har ærinder i lokalområdet.

### **5.3. Væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn - § 6, stk. 2**

Ved fastsættelse af en hastighedsgrænse på 40 km i timen for en vejstrækning, hvor vejstrækningen er af væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling (§ 6, stk. 2.), skal fastsættelsen af hastighedsgrænsen ske efter en konkret vurdering i henhold til de betingelser, som fremgår af hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 2.

Det følger således af hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 2, at en lavere hastighedsgrænse end den generelle kan fastsættes til 40 km i timen, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller –risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.

Hastigheden kan siges at udgøre en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, når der på strækningen er registreret en vis forekomst af:

1. ulykker, hvor køretøj har overskredet den generelle hastighedsgrænse,
2. ulykker, hvor køretøj har kørt ved lavere hastighed end den generelle, men hurtigere end den foreslåede lavere hastighedsgrænse,
3. ulykker i kryds, hvor det svingende køretøj kan vurderes at have kørt for hurtigt før svingning, eller
4. ulykker med tilskadekomne lette trafikanter.

Det er imidlertid ikke afgørende, om strækningen eller området i særlig grad er belastet af ulykker, hvor for høj hastighed har været en væsentlig ulykkesfaktor. Dette forhold kan naturligvis indgå som et moment i den konkrete vurdering, men der er i henhold til bekendtgørelsens § 6, stk. 2, ikke tale om et moment, der skal indgå med en mere tungtvejende vægt i forhold til andre relevante momenter. Der vil således skulle foretages en helhedsorienteret vurdering af den trafiksikkerhedsmæssige og trafikale situation for den pågældende strækning eller område.

Vejens udformning og anvendelse kan således også udgøre en øget ulykkesrisiko, der kan begrunde en fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse, selvom der ikke har været en forekomst af ulykker. Dette kan bl.a. gøre sig gældende på strækninger, hvor oversigtsforhold for bilister og lette trafikanter er særligt begrænsede som f.eks. ved større busholdepladser med mange krydsende fodgængere eller handeleggader med begrænsede oversigtsforhold f.eks. på grund af parkerede biler. Der vil endvidere kunne lægges vægt på, i hvilket omfang lette trafikanter er adskilt fra den øvrige trafik, f.eks. ved fortov og cykelsti.



Ud over de ovennævnte hensyn i § 6, stk. 2, 1. pkt., fremgår det af § 6, stk. 2, 2. pkt., at hastighedsgrænsen for vejstrækninger af væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling kan fastsættes til 40 km i timen af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Dette kan især være ønskeligt på strækninger med mange boliger. Der skal i den forbindelse foretages en konkret afvejning af hensynet til at nedbringe støjniveauet i forhold til hensynet til den generelle trafikafvikling.

#### **5.4. Hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder - § 6, stk. 3**

Det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 3, 1. pkt., at fastsættelse af hastighedsgrænser på 30 km i timen eller derunder kan ske på opholds- og legeområder samt på veje i beboelsesområder uden gennemkørende trafik.

En nedsættelse af hastighedsgrænsen i de § 6, stk. 3, nævnte tilfælde kræver ikke en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af f.eks. risikoen for ulykker i det pågældende område. Alene den omstændighed, at der er tale om et opholds- eller legeområde, eller beboelsesområder uden gennemkørende trafik, gør, at hastighedsgrænsen kan sættes ned.

Opholds- og legeområder skal markeres efter afmærkningsbekendtgørelsens regler, hvor disse områder markeres med oplysningstavlen E 51, som angiver, at kørsel kun må ske med meget lav hastighed, normalt under 15 km i timen.

Beboelsesområder uden gennemkørende trafik vil være områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder og som således hovedsageligt benyttes af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området.

Endvidere følger det af § 6, stk. 3, 2. pkt., at hastighedsgrænsen kan fastsættes til 30 km i timen eller derunder, på veje hvor ganske særlige vejforløb med særligt dårlige oversigtsforhold, snævre kurver eller smalle vognbaner gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister. For så vidt angår oversigtsforhold henvises der til vejledningens pkt. 2.1.

Vejforløb, der er omfattet af bekendtgørelsens § 6, stk. 3, 2. pkt., kan f.eks. være vejforløb i landsbyer, hvor vejens tracé mellem ældre ejendomme er snoet og meget smalt, f.eks. strækninger uden plads til etablering af fortov.

#### **5.5. Undtagelsesvis fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle uden hastighedsdæmpende foranstaltninger - § 6, stk. 4**

Det følger af bekendtgørelsens § 6, stk. 4, at fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle uden hastighedsdæmpende foranstaltninger kun kan ske undtagelsesvis. Af anvendelsesbekendtgørelsen og af vejregler for byzone fremgår regler og retningslinjer for valg af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Lokaliteter, hvor en lavere hastighedsgrænse end den generelle undtagelsesvist kan etableres uden hastighedsdæmpende foranstaltninger, kan være af meget forskellig karakter. Et eksempel, hvor hastighedsdæmpende foranstaltninger ikke bør etableres, kan være på strækninger ud for hospitaler, hvor der udføres følsom patienttransport. Det er også muligt at undtage vejstrækninger i boligområder, hvor vejenes forløb vanskeliggør kørsel med høje hastigheder.

Veje og gader i mindre befærdede områder, eksempelvis på småøer, hvor hastighedsdæmpende foranstaltninger vil udgøre et fremmedelement, er et andet eksempel. Ligeledes vil veje uden fast belægning ofte være uegnede til hastighedsdæmpende foranstaltninger.

At der på en strækning er store køretøjer som lastbiler og busser, der er nødsaget til at sænke hastigheden mere end personbiler ved passage af hastighedsdæmpende foranstaltninger, kan ikke i sig selv begrunde, at der ikke skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.

For vejstrækninger og områder, hvor der undtagelsesvist ikke skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, kan der i stedet for eventuelt gøres brug af andre former for andre hastighedsdæmpende tiltag, som f.eks. markeringer på vejbanen og kampagneskilte, der i øvrigt lever op til de gældende krav herfor.

## 6. Lavere hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område - § 7

### 6.1. Væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn - § 7, stk. 1

Det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 1, at der for en vejstrækning uden for tættere bebygget område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.

Den konkrete vurdering, der skal foretages, svarer til den vurdering, som skal foretages i henhold til § 6, stk. 2, 1. pkt., om nedsættelse af hastighedsgrænsen inden for tættere bebygget område. Der henvises derfor til vejledningens pkt. 5.3.

Eksempler på strækninger, hvor en lavere hastighedsgrænse end den generelle kan være ønsket, er strækninger igennem bebyggede områder, som ikke er afmærket med byzonetavle, strækninger med mange overkørsler og/eller kryds, specielt ved dårlige oversigtsforhold, strækninger med lette trafikanter på langs og på tværs af vejen, strækninger ud for rasteplasser og strækninger uden vildthejn igennem naturnationalparker.

### 6.2. Sæsonbestemt lavere hastighedsgrænse - § 7, stk. 2

Det følger af bekendtgørelsens § 7, stk. 2, at der for vejstrækninger ved strand, skov eller andre rekreative områder med sæsonpræget gennemkørsel kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle ned til 30 km/t. En sådan hastighedsgrænse kan begrænses til de måneder om året, hvor der er behov herfor. Baggrund herfor er, at der ofte kan være øget antal lette trafikanter på langs og på tværs af vejen.

Ved fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse end den generelle i et område med sæsonpræget gennemkørsel skal der ikke foretages en konkret vurdering af ulykkesrisikoen og lignende trafiksikkerhedsmæssige forhold, ligesom det ikke er nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Et eksempel på steder, hvor en sæsonbestemt lavere hastighedsgrænse kan finde anvendelse, er ved strande, hvor parkeringsarealer ligger på modsatte side af en vej langs vandet. Her vil mange fodgængere skulle passere vejen i sommersæsonen og få om vinteren.

### 6.3 Trinvis nedsættelse af skiltet hastighedsgrænse

Når hastighedsgrænsen nedsættes for en strækning skal trafikanten gives gode forudsætninger for at kunne overholde denne. Der bør derfor tages hensyn til, hvordan nedskiltning af hastighedsgrænsen fra en betydelig højere hastighed, eksempelvis 80 eller 90 km/t, udformes, så trafikanten kan tilpasse sin hastighed på en sikker og komfortabel måde uden kraftige opbremsninger. Det anbefales, at den skiltede hastighedsgrænse nedsættes trinvis, f.eks. ved trin på 20 eller 30 km/t.

Der er ikke samme risiko forbundet med en forhøjelse af hastighedsgrænsen, eksempelvis fra 30 km/t til 80 km/t, hvorfor dette kan ske i et trin.

## 7. Lavere hastigheder på motortrafikveje og motorveje - § 8

### 7.1. Særlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn - § 8, stk. 1

Det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, at der på motortrafikveje og på motorveje kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle ned til 30 km i timen i særlige tilfælde. Dette kan ske ved motorvejens eller motortrafikvejens tilslutning til det almindelige vejnet, eller hvis særlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn taler herfor.

Bekendtgørelsen åbner mulighed for, at der kan skiltes med hastigheder helt ned til 30 km i timen, hvis særlige geometriske forhold tilsiger dette. Muligheden for at skilte helt ned til 30 km i timen på strækninger, der indgår i motorvejsnettet eller på motortrafikveje vil være begrænset til meget få steder. Det kan være aktuelt på ramper, der forbinder motorveje og/eller motortrafikveje i motorvejskryds. På grund af geografiske forhold kan det være nødvendigt at konstruere forbindelsesramper med en lille radius, hvorfor kørsel på rampen skal foregå med lav hastighed.

Der kan ligeledes fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle, hvis særlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn taler herfor. Det kan f.eks. være steder, hvor der ofte opstår kødannelse, herunder f.eks. ved betalingsanlæg.

### 7.2. Lavere hastighedsgrænse af hensyn til at nedbringe støjniveauet - § 8, stk. 2

Det fremgår af hastighedsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, at hastighedsgrænsen på motorveje og motortrafikveje i særlige tilfælde kan fastsættes ned til 60 km i timen i tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Det kan f.eks. ske på strækninger, hvor støjen fra vejen er høj, og hvor der er mange boliger i nærheden af vejen.

## 8. Tvistløsning og klageadgang m.v. - §§ 9 - 10

### 8.1 Tvistløsning- § 9, stk. 1

Det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 9, stk. 1, at såfremt der opstår uenighed mellem politiet og vejmyndigheden (tvistsager) for så vidt angår en lokal hastighedsgrænse, afgøres sagen af transportministeren.

Af bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser følger det af § 10, stk. 1, nr. 3, at Vejdirektoratet forbereder sagerne om afgørelse af tvister. Anmodning om afgørelse af sådanne tvister indgives derfor til Vejdirektoratet, som forlægger sagen for transportministeren til afgørelse.

Til brug for Vejdirektoratets vurdering af sagen, skal vejmyndighedens udtalelse og politiets indstilling samt alle relevante sagsakter og informationer vedlægges.

Følgende informationer om vejprojektet forventes vedlagt:

- Oversigtskort over strækningen/området
- Afmærkningsplan

- Skitse, der viser, hvor på strækningen/i området der evt. er planlagt hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Følgende materiale om vejen og trafikken bør endvidere vedlægges:

- Trafiktællinger og hastighedsmålinger for strækningen/området inden for de sidste 5 år
- Ulykkestal for strækningen for de seneste 5 hele år

I tvistsager, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed, indgives sagen direkte til Transportministeriet. Oplysningerne, som nævnt oven for, skal ligeledes fremsendes til Transportministeriet.

### **8.2 Klageadgang - § 9, stk. 2**

Det fremgår af hastighedsbekendtgørelsens § 9, stk. 2, at politiets afgørelse om lokale hastighedsgrænser kan påklages til Vejdirektoratet for så vidt angår de retlige spørgsmål, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 2.

Klagefristen er 4 uger fra meddelt afgørelse eller etablering af foranstaltningen, og Vejdirektoratets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Klagesager, hvor Vejdirektoratet som vejmyndighed er part i sagen, afgøres ikke af Vejdirektoratet, men af Transportministeriet. Sådanne klager indgives derfor direkte til Transportministeriet, jf. § 9, stk. 3.

Klagefristen er ligeledes 4 uger fra meddelt afgørelse eller etablering af foranstaltningen, og transportministerens afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

#### *Klageberettigelse*

Politiets afgørelse om hastighedsnedsættelse efter færdselslovens § 92 a, stk. 2, jf. § 42, stk. 5, må anses for forvaltningsretlige afgørelser. Dette gælder både, hvis politiet beslutter at nedsætte hastigheden, og hvis politiet beslutter ikke at nedsætte hastigheden.

Færdselslovens § 42, stk. 5, og § 92 a, stk. 2, indeholder ikke en hjemmel for personer, organisationer, virksomheder, andre myndigheder end vejmyndigheden m.v. til at sende individuelle ansøgninger om hastighedsnedsættelse. Den rette sagsbehandling af sådanne ansøgninger er derfor afvisning af politiet.

Politiets afgørelser vedrørende hastighedsnedsættelse er udtryk for generelle retsakter, idet de retter sig mod en større og ubestemt personkreds. I henhold til det almindelige partsbegreb skal man have en væsentlig og individuel interesse i en sag, før man kan anses for part i sagen. Der vil kun sjældent være personer, virksomheder, foreninger m.m., der kan vurderes at have en væsentlig og individuel interesse i politiets afgørelse om lokale hastighedsgrænser. Som det klare udgangspunkt vil de berørte personer derfor ikke have partsstatus. Dette indebærer bl.a., at der ikke skal gives klagevejledning.

Klageberettigelse tilkommer personer med en væsentlig og individuel interesse i sagens udfald. Som udgangspunkt vil kredsen af klageberettigede være sammenfaldende med kredsen af personer med partsstatus. Det vil derfor også være sjældent, at der vil være personer m.v., der vil kunne anses som klageberettigede i forhold til politiets afgørelser om lokale hastighedsgrænser. Hvis klageren ikke er klageberettiget, er den korrekte reaktion afvisning. Dette gælder, uanset om politiet har givet klagevejledning.

Det bemærkes, at involverede myndigheder ikke er klageberettiget. Uenighed mellem politi og vejmyndigheden skal løses som en tvistsag efter bekendtgørelsens § 9, stk. 2, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 2.

### **8.3 Fornyet overvejelse ved ændrede forhold på strækningen - § 10**

Det følger af bekendtgørelsens § 10, at afgørelser om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser skal tages op til fornyet overvejelse, såfremt forholdene omkring de omhandlede strækninger eller det nærmere afgrænsede område er væsentligt ændrede.

Forhold der kan medføre, at politiet skal tage afgørelserne op til fornyet overvejelse kan f.eks. være ved ændret ulykkesudvikling, ændringer af randbebyggelse, nye signalanlæg, ændrede oversigtsforhold eller andre reguleringer. Vejmyndighederne bør ligeledes orientere politiet, såfremt de finder, at der er sket væsentligt ændrede forhold på strækningen. Ofte vil anledningen til de fornyede overvejelser således udspringe af samarbejdet mellem politiet og vejmyndigheden. Det er i sidste ende politiet, der træffer afgørelse i sager, der tages op til fornyet overvejelse.

## **9. Øvrige bestemmelser**

### **9.1 Procedure ved fravigelse af bestemmelserne i bekendtgørelsen**

Det følger af almindelige forvaltningsretlige regler, at den regeludstedende myndighed uden særlig dispensationsbestemmelse kan dispensere fra egne administrativt fastsatte regler, så længe en sådan dispensation holder sig inden for rammerne af bemyndigelsesbestemmelsen. Baggrunden herfor er, at den regeludstedende myndighed kan vælge generelt at ændre de administrativt fastsatte regler og derfor også kan gøre det mindre at foretage en konkret dispensation. Vejdirektoratet kan derfor dispensere fra bekendtgørelsens regler i særlige tilfælde.

Det bemærkes i den forbindelse, at dispensationsadgangen alene relaterer sig til bekendtgørelsens materielle regler, og ikke til bekendtgørelsens § 1, hvorefter afgørelseskompetencen tilkommer politiet efter forhandling med vejmyndigheden.

Såfremt politiet i en konkret sag vurderer, at bekendtgørelsens regler bør fraviges, kan politiet rette henvendelse til den regeludstedende myndighed, i dette tilfælde Vejdirektoratet.

Det er således som udgangspunkt politiet, der i det konkrete tilfælde vurderer behovet for at anmode Vejdirektoratet om dispensation fra bekendtgørelsens regler.

Hvis en lokal vejmyndighed retter henvendelse til Vejdirektoratet med anmodning om dispensation fra bekendtgørelsens regler, har Vejdirektoratet mulighed for at tage stilling til sagen efter forudgående høring af politiet. Selvom initiativtageren til ansøgningen om dispensation fra bekendtgørelsen er en lokal vejmyndighed, er det fortsat politiet som afgørelsesmyndighed, der kan træffe den endelige afgørelse om fastsættelse af en lokal hastighedsgrænse. Hvis Vejdirektoratet i et sådant tilfælde finder, at der kan dispenseres fra bekendtgørelsens regler, vil dette således blive meddelt politiet, som herefter kan disponere i henhold til den meddelte dispensation.