

Udskriftsdato: 16. december 2025

2015/1 LSF 133 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Højere lokale hastighedsgrænser på motortrafikveje og justering af bødetaksten for hastighedsoverskridelser på visse motortrafikveje)

Ministerium: Transport- og Bygningsministeriet

Journalnummer: Transport- og Bygningsmin., j.nr. 2015-6703

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Højere lokale hastighedsgrænser på motortrafikveje og justering af bødetaksten for hastighedsoverskridelser på visse motortrafikveje)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret senest ved lov nr. 154 af 18. februar 2015, foretages følgende ændringer:

1. I § 42, stk. 4, 2. pkt., ændres »90« til: »100«.
2. I § 118, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »på«: »motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og«.
3. I § 118, stk. 4, indsættes efter »end«: »motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at skabe mulighed for at fastsætte en højere hastighedsgrænse på motortrafikvejsstrækninger, hvor det er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Højere hastighedsgrænser øger fremkommeligheden på vejene og påvirker mobiliteten mellem hjem, arbejde og uddannelse. Kortere rejsetid kan gøre det mere attraktivt at pendle og dermed muligt for flere mennesker at få eller bibeholde et job og samtidig blive boende på landet eller i øvrigt opretholde en bopæl langt fra arbejdspladsen. Kortere rejsetid kan også bidrage til at gøre det mere attraktivt at opsøge rekreative og andre aktiviteter længere væk fra boligen og dermed øge interaktionen mellem forskellige områder i landet. Den øgede fremkommelighed kan dermed også understøtte væksten i turisterhvervet i forskellige dele af landet.

På veje, hvor hastighedsgrænsen i dag er 80 eller 90 km/t., vil der kunne opnås en rejsetidsbesparelse på henholdsvis 20 og 10 pct. ved en forhøjelse af hastighedsgrænsen til 100 km/t. på de pågældende strækninger, forudsat at bilisternes gennemsnitshastighed i udgangspunktet er den samme som hastighedsgrænsen.

Det foreslås konkret at forhøje færdselslovens mulighed for lokalt at fastsætte en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse på motortrafikveje fra 90 til 100 km/t. på de motortrafikveje, som er indrettet forsvarligt hertil.

Det foreslås desuden, at sanktionen for hastighedsoverskridelser på motortrafikveje, hvor hastighedsgrænsen måtte blive forhøjet til 100 km/t., sidestilles med hastighedsoverskridelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover.

2. Baggrund

Efter færdselslovens § 2, nr. 17, er motorvej og motortrafikvej vej, som er forbeholdt færdsel med motorkøretøjer, og som med færdselstavler er afmærket som henholdsvis motorvej og motortrafikvej.

Motortrafikvejsnettet udgøres af en række vejstrækninger med varierende udformning og indretningsstandard. Motortrafikvejene er som regel af relativt høj standard med hensyn til visse designparametre, herunder i forhold til vognbanebredder og kurveradier. Motortrafikvejene varierer særligt i forhold til tværprofiler, og der forekommer forskellige krydstyper på vejene. Motortrafikvejene er altid afmærket med motortrafikvejstavlen E43, jf. § 23 i bekendtgørelse nr. 802 af 4. juli 2012 om vejafmærkning.

For så vidt angår motortrafikvejenes tværprofil er hovedparten af vejene tosporede veje uden fysisk adskillelse af kørselsretningerne. Visse af vejene er tresporede (afstribet som såkaldte 2+1-veje) eller fire- eller sekssporede veje med midterrabat som på motorveje. Visse af vejene har almindelige smalle kantbaner (arealet mellem kørebane og asfaltkant/rabat), mens andre er indrettet med egentlige nødspor. Visse nyere statslige motortrafikveje er anlagt som 2+1-veje med en smal spærreflade (og i et enkelt tilfælde desuden autoværn) til at adskille kørselsretningerne.

Hovedparten af motortrafikvejene er tosporede veje uden nødspor eller midteradskillelse af kørselsretningerne og med kryds i niveau (kryds i ét plan). Der forekommer typisk kryds i niveau på de ældre motortrafikveje, mens krydsene på de nyere motortrafikveje ofte er en form for to-plans-kryds. Et-plans-krydsene kan være rundkørsler, almindelige vigepligts- eller signalregulerede tre- og firevejskryds. I og

omkring krydsene vil der som regel være fastsat en lavere hastighedsgrænse (typisk til 70 km/t.) via skiltning.

Den samlede længde af statsvejnettet er på 3.796 km. Længden af de statslige motortrafikveje udgør i 2015 ca. 310 km. Den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t. gælder for ca. 40 km heraf, mens der for ca. 270 km via skiltning er fastsat en højere lokal hastighedsgrænse på 90 km/t. De kommunale motortrafikveje er fordelt på 12 kommuner og har en samlet længde af 59 km.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Færdselslovens hastighedsgrænser

3.1.1. Gældende ret

De generelle hastighedsgrænser er fastsat i færdselslovens § 42. På motortrafikveje må hastigheden for biler og motorcykler ikke overstige 80 km/t., jf. § 42, stk. 3. Der kan dog for en vejstrækning fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod, jf. § 42, stk. 4. På motortrafikveje må hastigheden dog ikke overstige 90 km/t. Hastighedsgrænsen på 90 km/t. for motortrafikveje blev oprindeligt indsat i færdselslovens § 42, stk. 4, ved lov nr. 158 af 24. april 1985 om ændring af færdselsloven som følge af et ændringsforslag indstillet af et flertal i Retsudvalget i udvalgets betænkning af 29. marts 1985. Det fremgår af betænkningen, jf. Folketingstidende 1984-85, tillæg B, spalte 1003, at forslaget indebærer, at hastighedsgrænsen ved skiltning kan forhøjes til 90 km/t., og at denne forhøjelse navnlig skal kunne ske på motortrafikveje uden niveauskæring.

Der kan for en vejstrækning desuden fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle, jf. § 42, stk. 5.

Der er i færdselslovens § 43 (som ikke foreslås ændret) fastsat hastighedsgrænser for særlige typer af (tunge) køretøjer, som er lavere end de generelle hastighedsgrænser.

Det er politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden (kommunalbestyrelsen og Vejdirektoratet for henholdsvis kommune- og statsvejene) træffer afgørelse efter bl.a. færdselslovens § 42, stk. 4, om lokale hastighedsbegrænsninger for offentlig vej, jf. § 92 a, stk. 2.

Politiets adgang til at fastsætte lokale hastighedsbegrænsninger er nærmere reguleret i cirkulære nr. 72 af 5. juli 1985 om lokale hastighedsbegrænsninger (hastighedscirkulæret). Det fremgår bl.a. af cirkulærets § 6, at der på motortrafikveje kan fastsættes en højere lokal hastighedsbegrænsning til 90 km/t. En sådan hastighedsgrænse kan navnlig fastsættes på motortrafikvejsstrækninger uden kryds i niveau. Det fremgår desuden af cirkulæret, at afgørelserne om lokale hastighedsbegrænsninger træffes på grundlag af oplysninger om bl.a. områdets karakter, vejens funktion og standard, randbebyggelsen, færdselsuheld, trafikmængden og trafikens sammensætning, jf. § 1, stk. 2.

Der er i de såkaldte vejregler, som er den overordnede betegnelse for en samling af publikationer under Vejdirektoratet, fastsat (hovedsageligt) vejledende, men også bindende normer, der anvendes som reference for udformning af trafikarealer i vejsektoren. Vejreglerne har til formål at støtte vejsektoren i arbejdet med at planlægge, projektere, udbyde og drive veje og medvirke til at sikre, at vejnettet er fremkommeligt, tilgængeligt og trafiksikkert. Vejreglerne indeholder f.eks. forskrifter om sikkerhedszone og oversigtsforhold for bl.a. motortrafikvejsstrækninger. Vejreglerne kan tilgås på Vejdirektoratets hjemmeside.

3.1.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.1.2.1. En forøgelse af den faktiske hastighed medfører alt andet lige en øget risiko for flere og mere alvorlige færdselsulykker. Vejdirektoratet har i den forbindelse peget på, at en forhøjelse af hastighedsgrænsen særligt vil kunne indebære en højere risiko for flere og mere alvorlige frontalkollisioner, ligesom der kan opstå særlige faresituationer i forbindelse med, at billister kører af vejen og påkører genstande uden for vejen med en højere hastighed. Desuden vil der i forbindelse med et-plans-kryds kunne være øget risiko for ulykker, herunder kørsel frem for ubetinget vigepligt, kørsel frem for rødt i eventuelle signalregulerede kryds samt flere og mere alvorlige bagendekollisioner ved rundkørsler.

For at imødegå den forøgede risiko, som en forøgelse af hastighedsgrænsen indebærer, anbefaler Vejdirektoratet, at vejindretningen tilpasses kørsel med højere hastigheder på de motortrafikvejsstrækninger, hvor hastighedsgrænsen måtte blive forhøjet til 100 km/t.

Det anbefales således, at der bør være fysisk adskillelse mellem kørselsretningerne for at imødegå risikoen for frontalkollisioner. Vejen bør have midterrabat med autoværn, eller der bør etableres et autoværn i et afstribet areal mellem kørselsretningerne.

Det bør desuden tilstræbes, at den såkaldte sikkerhedszone (arealet langs vejen, hvor der ikke findes genstande, der kan medføre personskade ved påkørsel) har den fornødne bredde. Ifølge de gældende vejregler svarer en forøgelse af hastighedsgrænsen med 10 km/t. til en udvidelse af sikkerhedszonens bredde med én meter, jf. pkt. 6.5.5. i vejregelhåndbogen Grundlag for udformning af trafikarealer fra oktober 2012.

Endelig anbefales det, at der som udgangspunkt ikke etableres hastighedsgrænser på 100 km/t. på motortrafikveje med et-plans-kryds, herunder tre- eller firevejskryds med signalregulering eller med ubetinget vigepligt. Til- og frakørsel bør kun ske i hver ende af motortrafikvejen eller via to-plans-kryds med til- og frakørselsramper som på motorveje, således at der ved indkørsel til motortrafikvejen foretages sammenfletning med trafikken på motortrafikvejen.

3.1.2.2. Vejdirektoratet har på baggrund af en foreløbig gennemgang af det statslige motortrafikvejsnet vurderet, at strækningerne Holbæk – Vig (ca. 18 km), Bredsten – Vandel (ca. 10 km) og Sdr. Borup – Assentoft (ca. 5 km) umiddelbart er indrettet eller kan indrettes til kørsel med op til 100 km/t. Af hensyn til færdselssikkerheden er det en forudsætning for forhøjelsen, at der for de enkelte strækninger foretages forskellige ændringer af vejindretningen.

Fælles for strækningerne er bl.a., at krydsene på strækningerne er udformet som to-plans-kryds med til- og frakørselsramper, og at vejenes tværprofiler tillader etablering af midteradskillelse af kørselsretningerne med etablering af autoværn (Holbæk – Vig har i dag midteradskillelse med autoværn) og tilstrækkelig sikkerhedszone. Samtlige strækninger har i dag en lokal (forhøjet) hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

3.1.2.3. Det er regeringens hensigt at styrke mobiliteten og fremkommeligheden ved at øge hastighedsgrænsen på de motortrafikvejsstrækninger, hvor det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at det på de motortrafikvejsstrækninger, som har en høj vejstandard af motorvejslignende karakter, og som f.eks. er indrettet med midteradskillelse af kørselsretningerne med autoværn, behørig sikkerhedszone, kryds i to-plan, gode oversigtsforhold mv., vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt lokalt at forhøje hastighedsgrænsen til 100 km/t.

3.1.2.4. For at imødegå den risiko, som er forbundet med en forhøjelse af hastighedsgrænsen, er det en forudsætning for forhøjelsen, at de omfattede vejstrækninger er indrettet og dimensioneret til kørsel med op til 100 km/t. Med den foreslåede forhøjelse af hastighedsgrænsen vil hastighedsgrænsen på motortrafikvejene nærme sig de motorvejsstrækninger, hvor hastighedsgrænsen via skiltning er fastsat til 110 km/t., jf. færdselslovens § 42, stk. 5, og hvor vejindretning, dimensionering og oversigtsforhold gør

vejene egnede hertil. Transport- og Bygningsministeriet finder i den forbindelse, at det bør tilstræbes, at vejindretningen mv. af de omfattede motortrafikveje ligner indretningen af motorvejene. Transport- og Bygningsministeriet lægger herved vægt på, at alvorlighedsgraden af ulykkerne på motortrafikvejene er væsentligt højere end for andre veje, og at en forhøjelse af hastighedsgrænsen f.eks. særligt vil kunne indebære en højere risiko for flere og mere alvorlige frontalkollisioner. Det er derfor hensigten, at Vejdirektoratets anbefalinger om etablering af fysisk adskillelse mellem kørselsretningerne, tilstrækkelig sikkerhedszone og kryds i to-plan, jf. pkt. 3.1.2.1 ovenfor, indgår i den samlede vurdering af, om det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, at der på en motortrafikvejsstrækning fastsættes en hastighedsgrænse på 100 km/t.

Det er hensigten, at forhøjelsen af den lokalt fastsatte hastighedsgrænse dels skal anvendes på de eksisterende motortrafikvejsstrækninger, som allerede i dag vurderes at være indrettet til eller at kunne indrettes forsvarligt til kørsel med op til 100 km/t., jf. herom pkt. 3.1.2.2 ovenfor, dels skal skabe mulighed for ved fremtidige anlæg og ud- og ombygninger af motortrafikvejsnettet at projektere disse med en hastighedsgrænse på 100 km/t. for øje. Hastighedsgrænsen forventes i første omgang gennemført på strækningen Holbæk – Vig, som allerede i dag er indrettet med midteradskillelse med autoværn. Etablering af en lokal hastighedsgrænse på 100 km/t. på denne strækning vil ifølge Vejdirektoratet alene kræve opsætning af skilte, idet den eksisterende vejindretning i øvrigt gør strækningen egnet til kørsel med op til 100 km/t. For strækningerne Bredsten – Vandel og Sdr. Borup – Assentoft, som vurderes at være dimensioneret til hurtigere kørsel, vil en forhøjelse af hastighedsgrænsen tillige kræve en ændret vejindretning, herunder etablering af midteradskillelse med autoværn.

3.1.2.5. Forslaget medfører behov for revision af vejreglerne som omtalt ovenfor under pkt. 3.1.1, således at der fastsættes nærmere normer for indretningen motortrafikveje med særligt høje hastigheder på op til 100 km/t. De nærmere normer for indretningen mv. vil blive fastsat i de relevante vejregelgrupper på baggrund af en trafikfaglig og færdselssikkerhedsmæssig vurdering.

Den endelige fastsættelse af de lokale skiltede hastighedsgrænser vil ske i samarbejde mellem vejmyndigheden (kommunalbestyrelsen og Vejdirektoratet for henholdsvis kommune- og statsvejene) og den lokale politikreds, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2.

Transport- og Bygningsministeriet agter desuden at justere hastighedsbrevbrevet, navnlig med henblik på at fastsætte retningslinjer for, hvornår hastighedsgrænsen kan forhøjes til 100 km/t. på motortrafikvej.

Transport- og Bygningsministeriet foreslår på den baggrund at justere muligheden for lokalt at fastsætte en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse fra 90 til 100 km/t., såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod, jf. den foreslåede justering af færdselslovens § 42, stk. 4.

3.2. Sanktionering af overskridelse af hastighedsgrænserne

3.2.1. Gældende ret

Overtrædelse af færdselslovens §§ 42 og 43 om hastighed straffes som udgangspunkt med bøde, jf. færdselslovens § 118, stk. 1.

Det fremgår af færdselslovens § 118, stk. 2, at der ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning skal tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover udmåles en

skærpet bøde, jf. § 118, stk. 2, 2. pkt. Der udmåles ligeledes en skærpet bøde ved hastighedsoverskridelser begået ved kørsel med bl.a. en række tunge køretøjer, jf. § 118, stk. 2, 3. pkt., nr. 1-6.

Ifølge § 118, stk. 3, skal det ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43, jf. stk. 2, tillige indgå som en skærpende omstændighed, hvis hastigheden har udgjort 140 km/t. eller derover (det såkaldte »højhastighedstillæg«).

Herudover fremgår det af § 118, stk. 4, at der ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43, jf. stk. 2, udmåles en særlig skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på andre veje end motorveje, hvis hastighedsoverskridelsen er på 30 pct. eller derover (det såkaldte »30 pct.-tillæg«).

Færdselslovens § 118 om bødeudmåling for bl.a. hastighedsforseelser gælder tilsvarende ved overtrædelse af lokalt fastsatte hastighedsgrænser fastsat i medfør af færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, og som er tilkendegivet ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. færdselslovens § 4, stk. 1.

Bødefastsættelsen på færdselsområdet, herunder ved hastighedsforseelser, er i høj grad baseret på standardbødetakster, som fremgår af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000 om sanktionspåstande mv. i færdselssager (bødekataloget). Meddelelsens afsnit om hastighed er senest revideret i januar 2015.

Bødeberegningen ved hastighedsforseelser tager udgangspunkt i den procentuelle overskridelse af den aktuelle hastighedsgrænse og sker efter en progressivt stigende skala. Bødetaksten afhænger som følge af de ovenfor beskrevne bødeberegningsregler i færdselslovens § 118, stk. 2-4, endvidere af, om kørslen sker med et tungt køretøj på motorvej eller andre veje, og for så vidt angår alle andre køretøjer (undtaget knallert), om kørslen finder sted på en motorvej med tilladt hastighed på under 100 km/t., en motorvej med tilladt hastighed på 100 km/t. eller derover eller på andre veje.

Af tabel 1 og 2 nedenfor fremgår Rigsadvokatens retningslinjer for anklagemyndighedens straffpåstand i sager om overtrædelse af hastighedsbestemmelserne i færdselslovens §§ 42 og 43. De skærpelser af bødeudmålingen, som følger af færdselslovens § 118, stk. 2 og 4, som er omtalt ovenfor, er indregnet i skemaerne.

Tunge køretøjer:

Tabel 1 (Kilde: RM 4/2000)

Hastighedsoverskridelse i pct.	Motorveje (kr.)	Alle andre veje (kr.)
Under 20	1.500	1.500
20-29	1.500	1.500
30-39	2.000	3.000
40-49	2.500	3.500
50-59	3.000	4.000
60-69	3.500	4.500
70-79	4.500	5.500
80-89	5.000	6.000
90-99	6.500	7.500
100 eller mere	7.500	8.500

Andre køretøjer end tunge køretøjer (undtagen knallert):

Tabel 2 (Kilde: RM 4/2000)

Hastighedsoverskridelse i pct.	Motorveje med tilladt hastighed på under 100 km/t. (kr.)	Motorveje med tilladt hastighed på 100 km/t. eller derover (kr.)	Alle andre veje (kr.)
Under 20	1.000	1.000	1.000
20-29	1.500	1.500	1.500
30-39	1.500	2.000	2.500
40-49	2.000	2.500	3.000
50-59	2.000	3.000	3.000
60-69	2.500	3.500	3.500
70-79	3.000	4.500	4.000
80-89	3.500	5.000	4.500
90-99	4.500	6.500	5.500
100 eller mere	5.000	7.500	6.000

Ud over bødestraf kan hastighedsforseelser desuden efter færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 3-4, og stk. 2, nr. 5, samt § 126, stk. 1, nr. 11-12, og § 127 i visse situationer medføre betinget eller ubetinget frakendelse af førerretten eller efter omstændighederne kørselsforbud.

3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

På de motortrafikveje, hvor hastighedsgrænsen måtte blive forhøjet til 100 km/t., vil hastigheden nærme sig hastighedsgrænsen på visse motorveje, og motortrafikvejene vil, som forudsat ovenfor under pkt. 3.1.2.3, have motorvejslignende karakter. Transport- og Bygningsministeriet finder på denne baggrund, at sanktionen for hastighedsoverskridelser på motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. bør sidestilles med hastighedsoverskridelser begået på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover, jf. færdselslovens § 118, stk. 2, 2. pkt., som nærmere beskrevet ovenfor under pkt. 3.2.1, således at der anvendes samme bødetakst for hastighedsovertrædelser på de to vejtyper.

Det er desuden hensigten, at sanktionen for hastighedsoverskridelser på motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. begået ved kørsel med tunge køretøjer omfattet af færdselslovens § 118, stk. 2, 3. pkt., nr. 1-6, sidestilles med sanktionen for kørsel på motorveje, og at der derfor anvendes samme bødetakst.

Der henvises i den forbindelse til de gældende bødetakster, som er gengivet ovenfor under pkt. 3.2.1.

Transport- og Bygningsministeriet foreslår derfor en tilføjelse til færdselslovens § 118, stk. 2, 2. pkt., om udmåling af skærpede bøder på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t., således at motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. omfattes heraf. Desuden foreslås en tilføjelse til § 118, stk. 4, om det såkaldte »30 pct.-tillæg«, hvorefter der udmåles en særligt skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på andre veje end motorveje, herunder motortrafikveje, hvis hastighedsoverskridelsen er 30 pct. eller derover, således at motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. ligeledes undtages herfra.

Der foreslås ikke ændringer i bødeudmålingen for de øvrige motortrafikveje med lavere hastighedsgrænser end 100 km/t., bødetaksterne i øvrigt eller reglerne om frakendelse af førerretten.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget medfører ikke i sig selv økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige, herunder for regioner og kommuner.

Med lovforslaget bliver der mulighed for at forhøje hastighedsgrænsen lokalt på motortrafikveje til 100 km/t. mod 90 km/t. i dag. Som omtalt ovenfor under pkt. 3.1.2.2 vil en forhøjelse af hastighedsgrænsen stille særlige krav til indretningen af de vejstrækninger, herunder til autoværn, sikkerhedszone, niveaufri kryds mv., som eventuelt måtte blive omfattet. Omkostningerne forbundet med den nødvendige tilpasning af vejstrækningerne vil afhænge af, hvilke strækninger som konkret udvælges, og kan ikke fastlægges på nuværende tidspunkt.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Med lovforslaget bliver det fremover muligt at øge hastigheden lokalt for biler og motorcykler på visse motortrafikveje. Der vil afhængigt af, om hastighedsgrænsen i dag er 80 eller 90 km/t., kunne opnås en rejsetidsbesparelse på henholdsvis 20 og 10 pct. på de pågældende strækninger, forudsat at bilisternes gennemsnitshastighed i udgangspunktet er den samme som hastighedsgrænsen.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

En forøgelse af et køretøjs faktiske hastighed medfører et øget brændstofforbrug pr. kørt kilometer, hvilket leder til en forøget udledning af CO₂ og NO_x. Hvis køretøjernes gennemsnitshastighed øges fra f.eks. 90 til 100 km/t., kan udledningen af CO₂ og NO_x øges med 10 pct. baseret på et groft skøn på basis af de modeller, som anvendes i Danmark.

En forøgelse af et køretøjs hastighed medfører øget støj i omgivelserne. Den samlede støjudsendelse fra en vej er afhængig af faktorer som trafikintensitet, køretøjssammensætning, hastighed og vejbelægning. Hvis gennemsnitshastigheden øges fra 80 km/t. til 100 km/t., vil støjudsendelsen fra vejen typisk forøges med ca. 2 dB(A). Hvis gennemsnitshastigheden øges fra 90 km/t. til 100 km/t., vil støjudsendelsen typisk forøges ca. 1 dB(A). Dette under forudsætning af, at hastigheden for de lette køretøjer svarer til gennemsnitshastigheden, mens hastigheden for de tunge køretøjer er 80 km/t. svarende til hastighedsgrænsen for tunge køretøjer.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 3. februar 2016 til 14. februar 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd

(FDL), Håndværksrådet, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, NOAH-Trafik, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Trafiksikkerheds Venner i Danmark.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Visse anlægsudgifter
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Visse rejsetidsbesparelser	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Et forøget brændstofforbrug og øget støj
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter færdselslovens § 42, stk. 4, kan der for en vejstrækning fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod. På motortrafikveje og motorveje må hastigheden dog ikke overstige henholdsvis 90 km/t. og 130 km/t.

Det foreslås at forhøje muligheden for lokalt at fastsætte en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse på motortrafikveje fra 90 til 100 km/t.

Det forudsættes, at hastighedsgrænsen kun forhøjes til 100 km/t. på de motortrafikveje, som vurderes at være indrettet forsvarligt hertil. Der henvises herved til Transport- og Bygningsministeriets overvejelser ovenfor under de almindelige bemærkninger pkt. 3.1.2.4.

Til nr. 2

Efter færdselslovens § 118, stk. 2, 2. pkt., udmåles der ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover en skærpet bøde.

Det foreslås, at motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen indsættes i § 118, stk. 2, 2. pkt. Med den foreslåede ændring omfattes også motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. af bestemmelsen om udmåling af en skærpet bøde, hvorved hastighedsoverskridelser på disse motortrafikveje i sanktionsmæssig henseende sidestilles med hastighedsoverskridelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover. Det er hensigten, at der herefter skal anvendes samme bødetakst for hastighedsovertrædelser på de to vejtyper, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 3.2.2.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med forslaget om justering af færdselslovens § 118, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 3), hvorefter motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t – ligesom motorveje – foreslås undtaget det såkaldte »30 pct.-tillæg«. Motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t vil herefter i sanktionsmæssig henseende være at sidestille med motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover.

Den foreslåede ændring vedrører alene de motortrafikveje, hvor der fastsættes en hastighedsgrænse på 100 km/t., og medfører ikke ændringer i bødeudmålingen for de øvrige motortrafikveje med lavere hastighedsgrænser end 100 km/t.

Til nr. 3

Efter færdselslovens § 118, stk. 4, skal der ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. § 118, stk. 2, udmåles en særligt skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på andre veje end motorveje, hvis hastighedsoverskridelsen er på 30 pct. eller derover.

Det foreslås, at motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen indsættes i § 118, stk. 4. Med den foreslåede tilføjelse til bestemmelsen undtages også motortrafikveje med særligt høj hastighed (100 km/t.) – ligesom motorveje – fra 30 pct.-tillægget. 30-pct. tillægget vil herefter kun gælde for andre veje end motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. og motorveje. Den foreslåede ændring medfører ingen ændring for andre motortrafikveje med en hastighedsgrænse under 100 km/t.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med forslaget om justering af færdselslovens § 118, stk. 2, 2. pkt. (lovforslagets § 1, nr. 2), hvorefter motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. i sanktionsmæssig henseende sidestilles med motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. eller derover. Med den foreslåede ændring af § 118, stk. 4, sidestilles motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km/t. også med motorveje i forhold til 30 pct.-tillægget, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 3.2.2.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende for at tilvejebringe hjemlen til at forhøje hastighedsgrænsen snarest muligt. Dette sker dels for at kunne igangsætte processerne omkring en mulig forhøjelse af den lokale hastighedsgrænse for de strækninger, som er nævnt under de almindelige bemærkninger pkt. 3.1.2.2, dels for at tilvejebringe lovgrundlaget for arbejdet i vejregulgrupperne, som skal igangsættes som følge af forslaget.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som ændret senest ved lov nr. 154 af 18. februar 2015, foretages følgende ændringer:

§ 42. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. For en vejstrækning kan der fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod. På motortrafikveje og motorveje må hastigheden dog ikke overstige henholdsvis 90 km i timen og 130 km i timen.

Stk. 5. ---

§ 118. ---

Stk. 2. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning skal der tages hensyn til den generelle risikoforøgelse, som den pågældende hastighedsovertrædelse medfører. Ved hastighedsovertrædelser på motorveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen eller derover udmåles en skærpet bøde. Der udmåles ligeledes en skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser begået ved kørsel med

1) biler med tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg med tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn,

2) lastbiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,

3) busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg,

4) vogntog bestående af de under nr. 2 og 3 nævnte køretøjer og registreringspligtige påhængskøretøjer,

5) ledbusser eller

6) motorcykel med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

Stk. 3. ---

Stk. 4. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af §§ 42 og 43 eller en anden hastighedsgrænse fastsat ved færdselstavler eller anden afmærkning, jf. stk. 2, udmåles en særligt skærpet bøde ved hastighedsovertrædelser på andre veje end

1. I § 42, stk. 4, 2. pkt., ændres »90« til: »100«.

2. I § 118, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter »på«: »motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og«.

3. I § 118, stk. 4, indsættes efter »end«: »motortrafikveje med en hastighedsgrænse på 100 km i timen og«.

motorveje, hvis hastighedsoverskridelsen er på 30 pct. eller derover.

Stk. 5-10. ---

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.