

29-05-2024

Cykel- og Vejprojekter
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

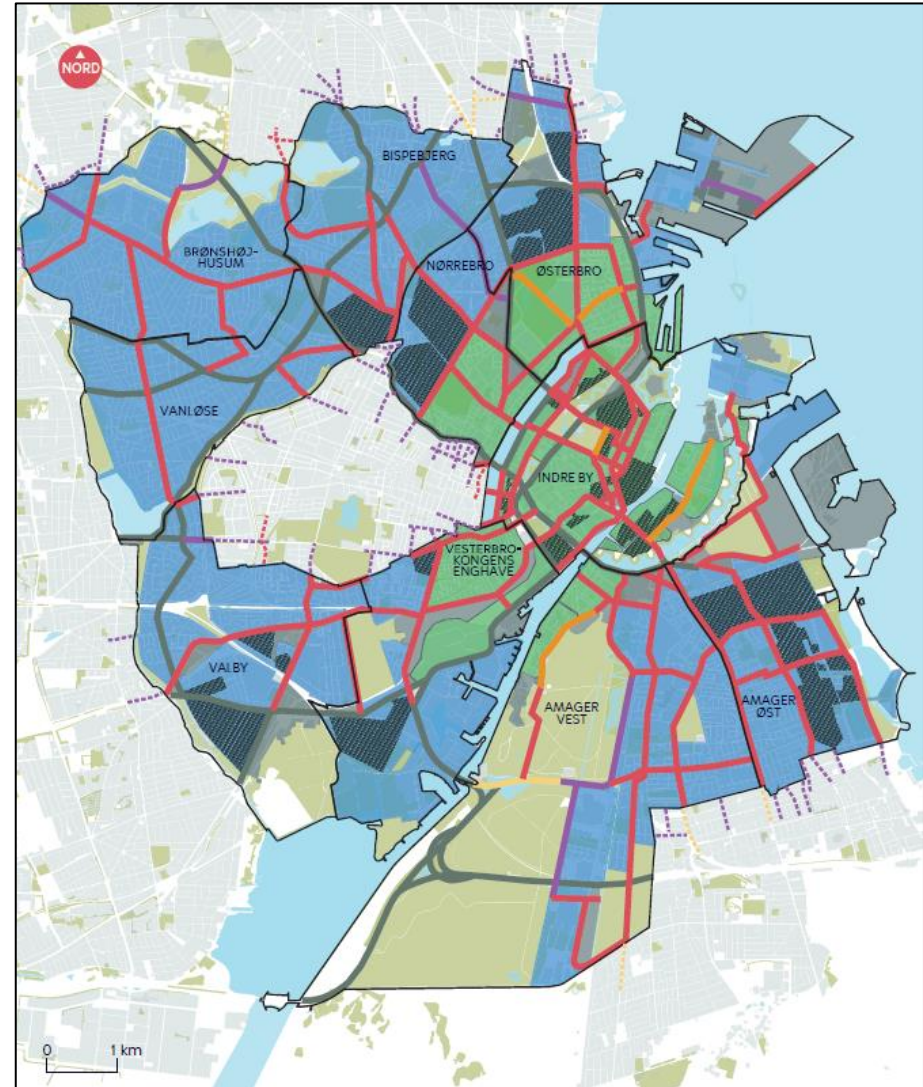
CO₂-reduktion fra vejtrafikken i 2025 (Hastighedsprojektet)

Allan Budolf
Projektleder - Hastighedszoner



Agenda

- **Projektet**
- **Lovgivning**
- **Udfordringer**



Projektet

Hastigheden sættes ned i hele København

Borgerrepræsentationen besluttede i 2021 at hastigheden i hele København forsøgsvis skal reduceres med 10 km/t. Forsøgsperioden løber fra primo 2022 til medio 2025 og har følgende rammer:

- Hastigheden i København skal nedsættes med 10 km/t
- Hastighedsnedsættelserne gennemføres i zoner og på strækninger
- Regionale veje primært 50 km/t

Forsøgsordning

Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

BEK nr 3 af 03/01/2022

Bekendtgørelsens § 7 beskriver en forsøgsordning, hvor der er en udvidet mulighed for at fastsætte lokale hastighedsgrænser på 40 km i timen i tættere bebygget område på veje **uden væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling *uden en nærmere konkret vurdering af færdselsforholdene.***

Projektet

De samlede gevinster ved at sænke farten

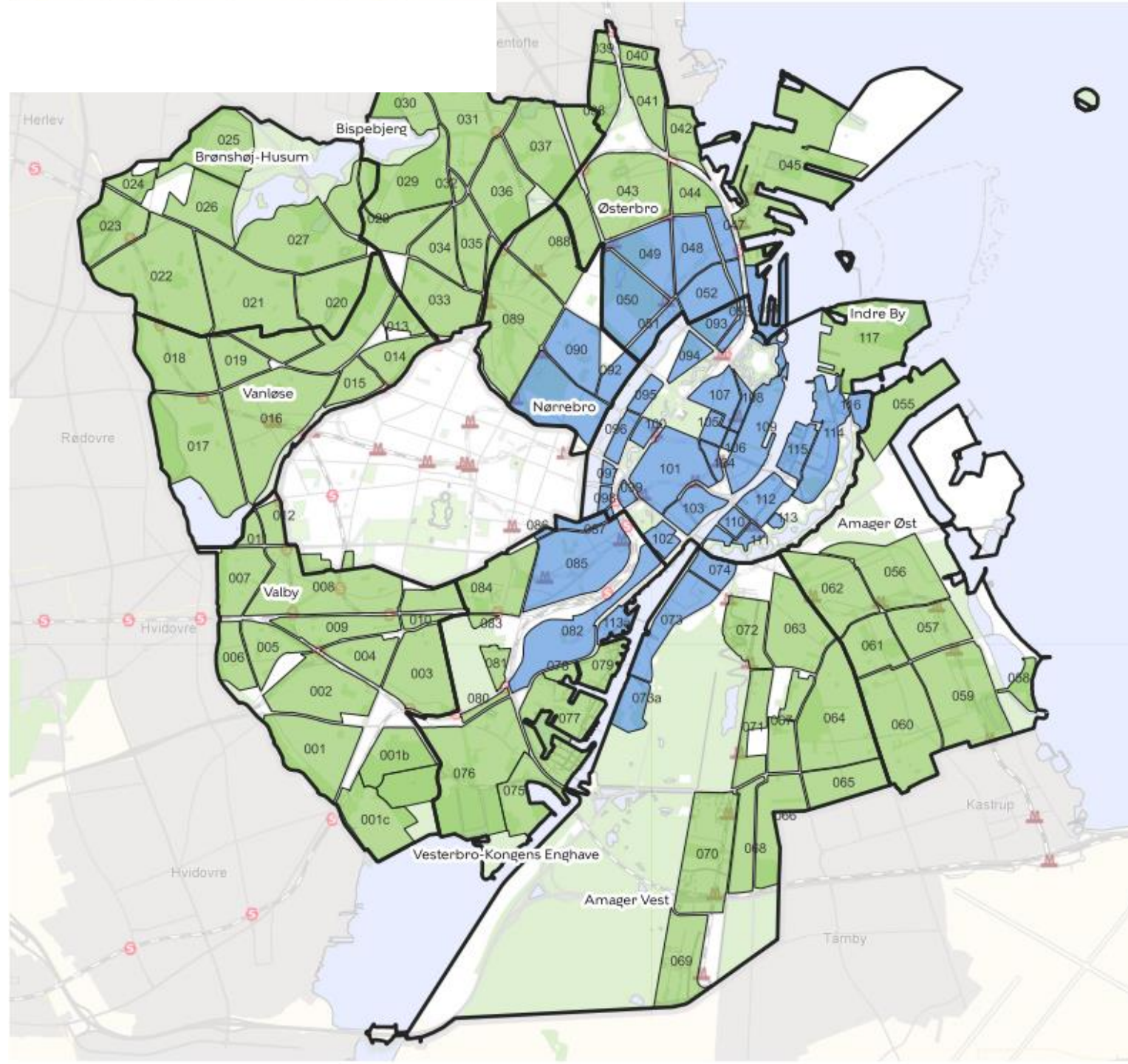
- Flere vil vælge mere bæredygtige transportformer
- Desuden giver en lavere fartgrænse:
 - Øget trafiksikkerhed
 - Øget tryghed
 - Mindre støj fra trafikken
 - Potentielt bedre fremkommelighed for busser og cykler
- Dette vil bidrage til et fald i CO₂-udslippet fra vejtrafikken



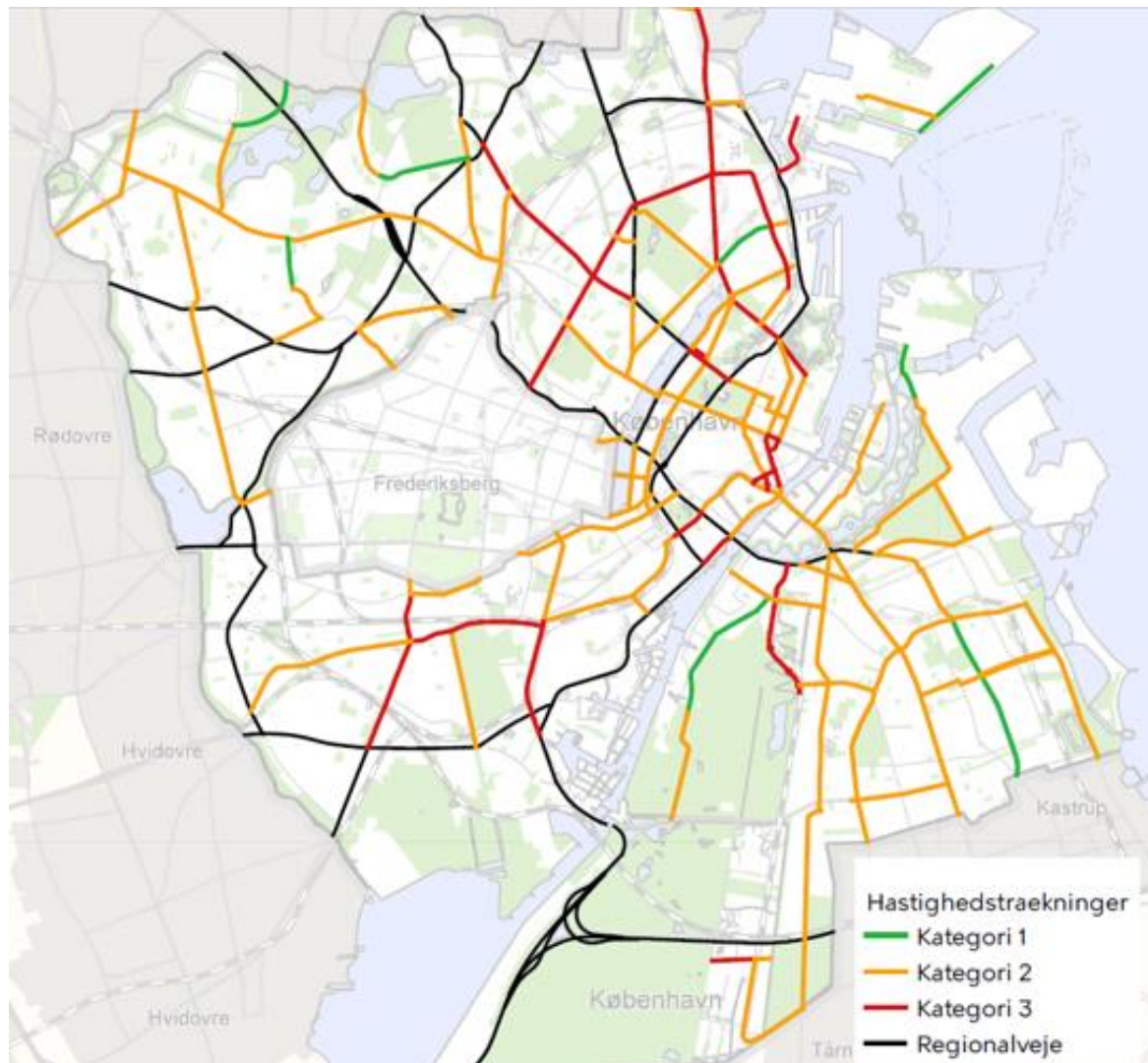
Projektet

Hastighedszoner:

- 118 zoner fordelt i 10 bydele
- Blå områder 30 km/t
- Grønne områder 40 km/t



Strækninger



ca. 10 km



ca. 100 km



ca. 24 km

Strækninger: de fleste 40 km/t

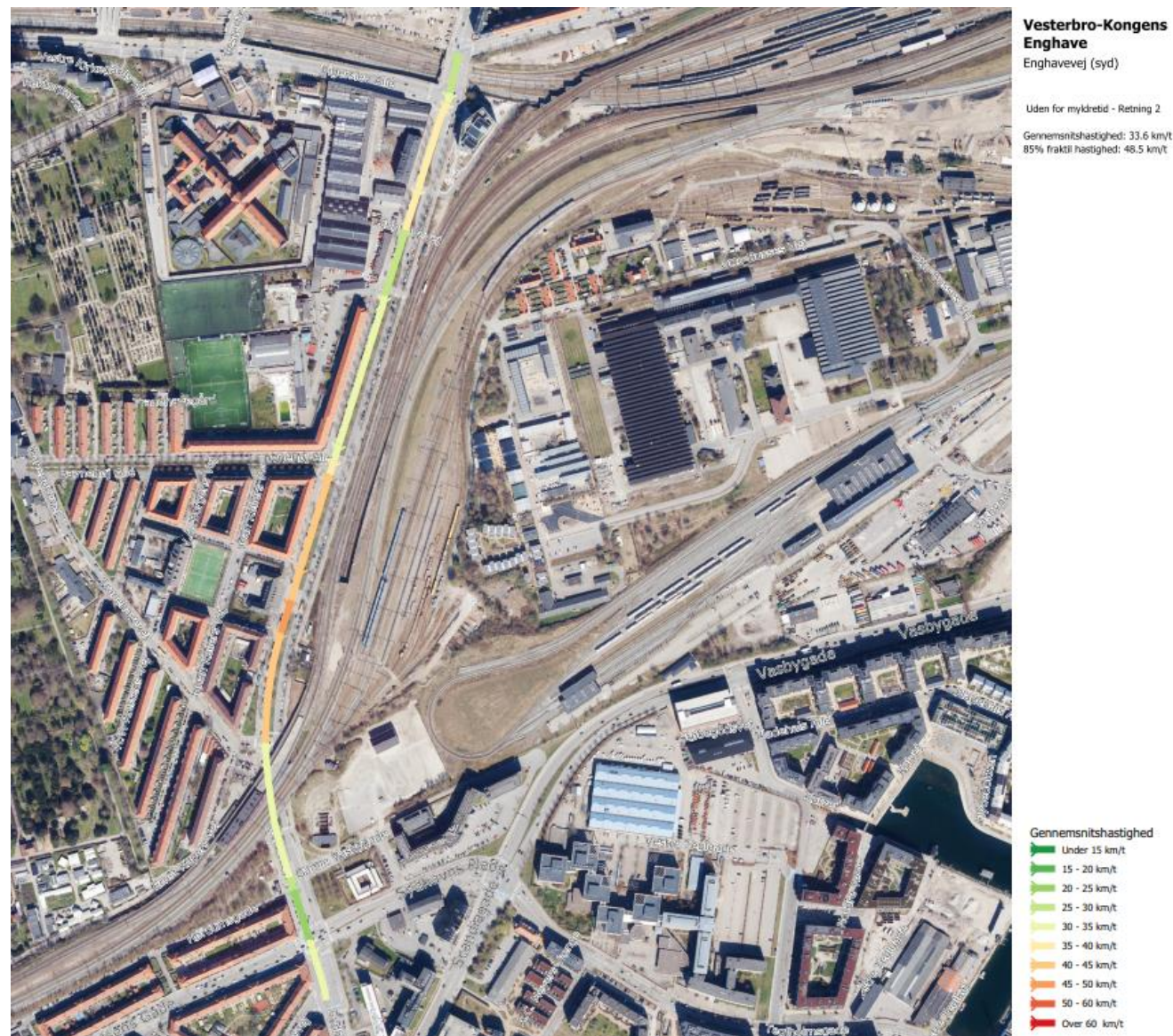
Hastighedsregistreringer

- Hastighedsregistreringer på alle fordelingsgader, bydelsgader, strøggader.
- Både gennemsnit, myldretid, 85% fraktil

F.eks. **Enghavevej**

- Gennemsnit 33,6 km/t
- 85% fraktil 48,5 km/t

"85%-fraktilen er den hastighed, som 85% af de registrerede køretøjer kører under."



Oversigt over hastigheder

| strk_id | Hele døgnet | | | | Myldretid | | | | Uden for myldretid | | | |
|--|-------------|-----------------|-------------|-----------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------------|--------------------|----------------|--------------------|
| | y_1_avg_kmh | y_1_pctl_85_kmh | y_2_avg_kmh | y_2_pctl_85_kmh | ak_1_avg_kmh | ak_1_pctl_85_kmh | ak_2_avg_kmh | ak_2_pctl_85_kmh | peak_1_avg_kmh | peak_1_pctl_85_kmh | peak_2_avg_kmh | peak_2_pctl_85_kmh |
| Amager Vest - Hannemanns Allé | 35,3 | 50,0 | 31,4 | 46,7 | 36,0 | 50,2 | 32,2 | 47,3 | 34,6 | 49,9 | 30,7 | 46,0 |
| Amager Vest - Ørestads Boulevard (nord) | 31,4 | 45,1 | 30,1 | 44,1 | 29,8 | 44,2 | 29,3 | 43,5 | 32,6 | 45,7 | 30,5 | 44,5 |
| Indre By - Børsbroen | 28,7 | 37,8 | 26,7 | 39,9 | 28,4 | 37,3 | 25,8 | 39,3 | 29,0 | 38,2 | 27,4 | 40,3 |
| Indre By - Dag Hammaerskjølds Allé | 40,4 | 50,8 | 39,2 | 51,6 | 39,8 | 50,8 | 39,1 | 51,7 | 40,9 | 50,8 | 39,2 | 51,5 |
| Indre By - Grønningen | 33,5 | 47,9 | 34,8 | 47,5 | 30,1 | 46,1 | 33,5 | 46,7 | 35,8 | 48,8 | 35,9 | 48,0 |
| Indre By - Havnegade | 25,5 | 38,2 | 25,4 | 36,8 | 25,1 | 37,7 | 23,9 | 36,3 | 25,8 | 38,7 | 26,4 | 37,2 |
| Indre By - Holmens Bro | 30,9 | 40,3 | 23,9 | 39,3 | 30,5 | 39,4 | 22,6 | 36,8 | 31,1 | 40,8 | 24,5 | 40,3 |
| Indre By - Holmens Kanal | 24,9 | 37,2 | 25,2 | 39,2 | 24,3 | 36,5 | 25,4 | 40,2 | 25,3 | 37,5 | 25,2 | 38,5 |
| Indre By - Kalvebod Brygge | 40,2 | 50,6 | 33,4 | 48,0 | 39,8 | 50,8 | 34,3 | 48,3 | 40,6 | 50,3 | 32,8 | 47,8 |
| Indre By - Kongens Nytorv (nord) | 24,8 | 33,8 | 24,6 | 35,8 | 25,1 | 33,8 | 24,6 | 36,0 | 24,6 | 33,8 | 24,6 | 35,6 |
| Indre By - Kongens Nytorv (syd) | 22,8 | 36,8 | 32,8 | 42,1 | 22,2 | 37,1 | 32,2 | 42,3 | 23,3 | 36,6 | 33,1 | 42,0 |
| Indre By - Niels Juels Gade | 25,6 | 38,9 | 27,8 | 41,3 | 24,2 | 36,7 | 25,7 | 39,3 | 27,0 | 40,4 | 29,4 | 42,6 |
| Indre By - Olso Plads | 26,3 | 43,7 | 28,9 | 43,1 | 26,1 | 43,8 | 29,1 | 43,1 | 26,4 | 43,6 | 28,8 | 43,0 |
| Indre By - Strandboulevarden (syd) | 34,0 | 46,9 | 33,2 | 45,9 | 33,9 | 46,9 | 32,8 | 45,6 | 34,0 | 46,9 | 33,5 | 46,1 |
| Indre By - Sølvgade | 30,1 | 44,4 | 34,9 | 49,3 | 29,4 | 43,6 | 34,8 | 49,2 | 30,7 | 45,0 | 35,1 | 49,3 |
| Indre By - Tietgensgade | 28,6 | 41,7 | 29,3 | 42,5 | 27,6 | 41,1 | 28,5 | 41,8 | 29,1 | 42,0 | 29,6 | 42,8 |
| Nørrebro - Jagtvej | 30,5 | 44,5 | 31,8 | 45,2 | 29,5 | 44,4 | 31,5 | 45,3 | 31,1 | 44,5 | 32,0 | 45,1 |
| Nørrebro - Tagensvej | 32,7 | 44,7 | 33,1 | 45,6 | 32,7 | 44,7 | 32,7 | 45,3 | 32,7 | 44,7 | 33,4 | 45,8 |
| Valby - Gammel Køge Landevej | 36,8 | 48,2 | 38,8 | 50,3 | 35,9 | 48,2 | 38,4 | 50,5 | 37,3 | 48,2 | 39,0 | 50,1 |
| Valby - Toftegårds Allé | 22,8 | 35,6 | 24,8 | 37,3 | 20,8 | 33,8 | 24,0 | 36,7 | 23,8 | 36,4 | 25,2 | 37,6 |
| Valby - Toftegårds Plads | 28,1 | 40,4 | 28,4 | 42,6 | 26,6 | 39,9 | 27,8 | 42,1 | 28,9 | 40,6 | 28,8 | 42,9 |
| Vesterbro-Kongens Enghave - Enghavevej (syd) | 31,5 | 45,7 | 33,2 | 48,2 | 30,5 | 44,7 | 32,7 | 47,8 | 32,1 | 46,2 | 33,6 | 48,5 |
| Vesterbro-Kongens Enghave - Sydhavnsgade | 32,6 | 47,2 | 32,2 | 51,5 | 30,8 | 45,7 | 29,7 | 50,2 | 33,8 | 48,0 | 33,7 | 52,3 |
| Vesterbro-Kongens Enghave - Vigerslev Allé | 34,8 | 49,2 | 37,3 | 51,2 | 34,1 | 48,9 | 36,3 | 50,6 | 35,3 | 49,4 | 38,1 | 51,6 |
| Østerbro - Strandvejen | 37,4 | 50,7 | 34,8 | 48,0 | 37,5 | 50,9 | 33,8 | 47,4 | 37,3 | 50,6 | 35,4 | 48,4 |
| Østerbro - Sundkrogsgade | 33,1 | 45,9 | 31,2 | 45,8 | 32,9 | 45,7 | 31,3 | 46,1 | 33,2 | 46,0 | 31,2 | 45,6 |
| Østerbro - Østerbrogade (nord) | 33,9 | 46,2 | 34,8 | 46,9 | 32,7 | 45,2 | 34,1 | 46,5 | 34,8 | 46,8 | 35,2 | 47,2 |
| Østerbro - Østerbrogade (syd) | 33,8 | 46,7 | 34,0 | 46,1 | 33,4 | 46,7 | 34,0 | 46,0 | 34,0 | 46,6 | 34,0 | 46,2 |

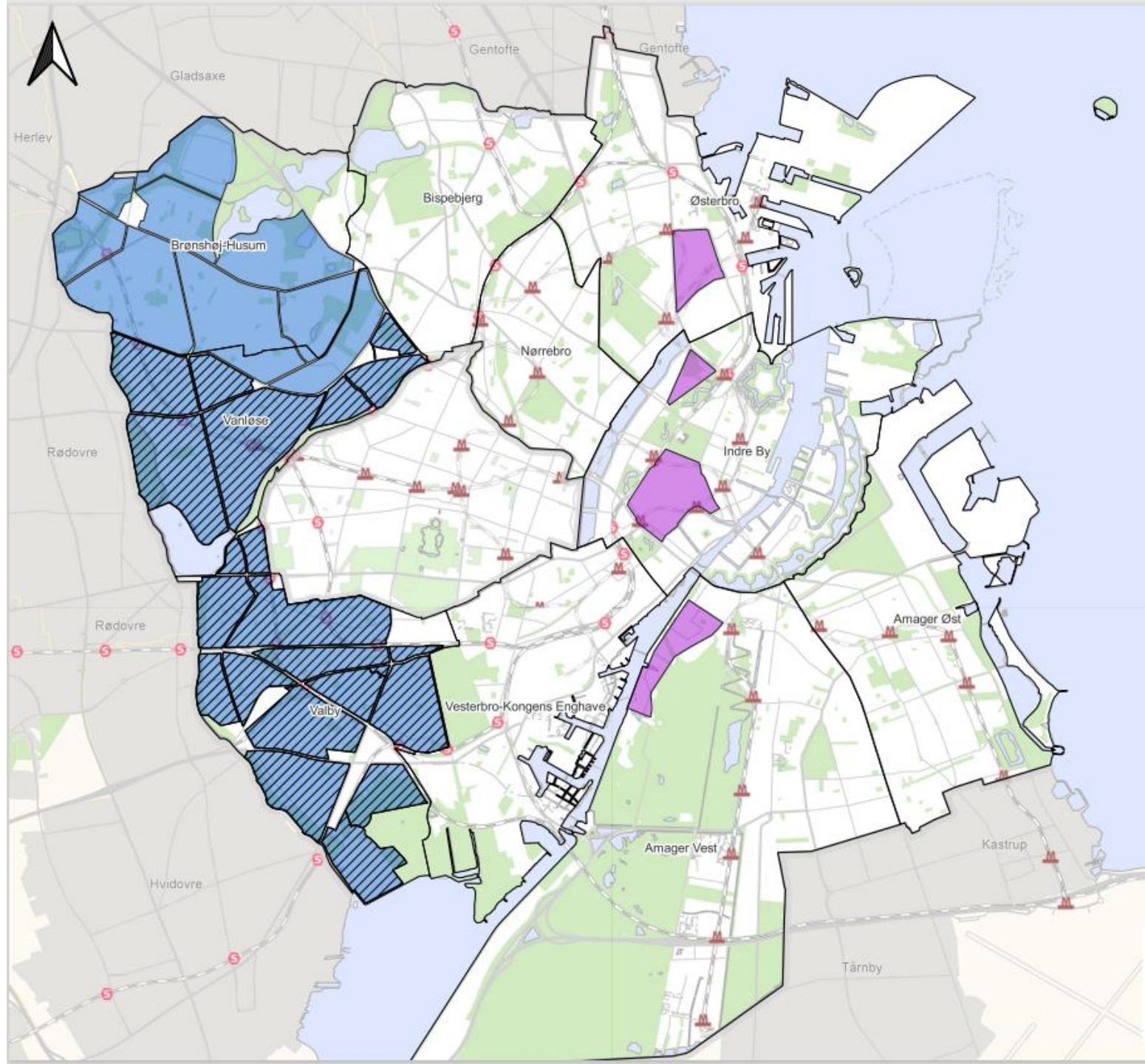
Status - Zoner

40 km/t hastighedszoner

- 19 zoner udført i 2 bydele
- 8 zoner i 1 bydel samtykke

30 km/t hastighedszoner

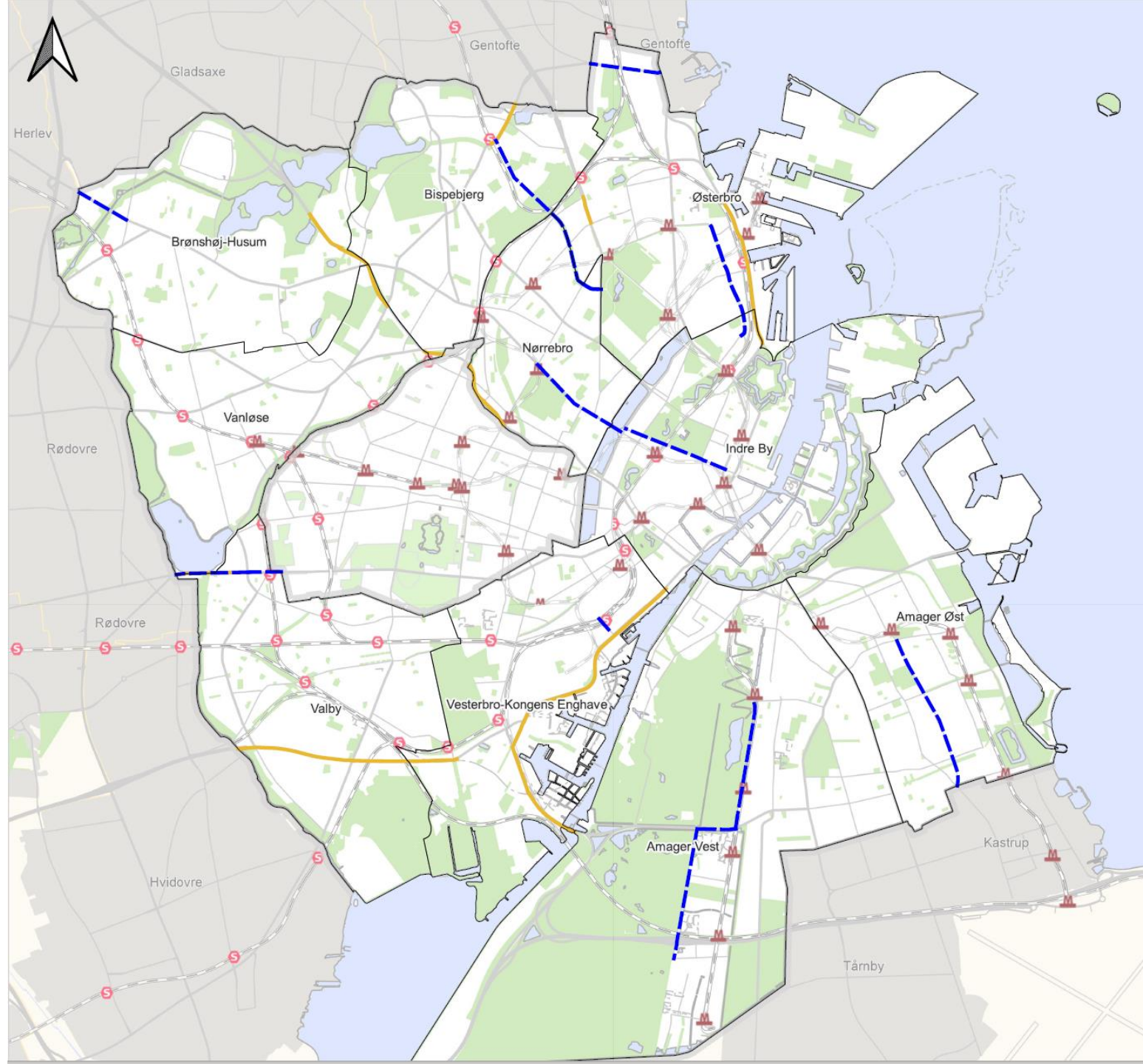
- 4 zoner samtykke



Status - Strækninger

Hastighedszoner

- 14 udført
- 17 i udbud til udførelse i år
- 16 afvist
- 15 tvistet



Lovgivning

Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

BEK nr 3 af 03/01/2022

Lavere hastighedsgrænse

- § 6. I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til **40 km i timen** for en vejstrækning eller et *nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn*. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. På sådanne strækninger kan hastighedsgrænsen nedsættes i henhold til stk. 2.
- Stk. 2. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan i tilfælde der ikke er omfattet af stk. 1, 1. pkt., og i tilfælde omfattet af stk. 1, 2. pkt., 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.
- Stk. 3. I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til **30 km i timen** eller derunder på opholds- og legeområder samt på veje i beboelsesområder uden gennemkørende trafik. Hastighedsgrænsen kan endvidere 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.
- Stk. 4. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle i medfør af stk. 1-3 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

BEK nr 3 af 03/01/2022

Lavere hastighedsgrænse

- § 7. I kommuner, der efter ansøgning er godkendt af Vejdirektoratet, kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle i tættere bebygget område fastsættes til **40 km i timen** for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område. *Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.*
- Stk. 2. På vejstrækninger, der er omfattet af stk. 1, 2. pkt., kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle 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.* Hastighedsgrænsen kan endvidere nedsættes til **40 km i timen** i medfør af 1. pkt. af hensyn til at nedbringe *støjniveauet*.
- Stk. 3. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle i medfør af stk. 1-2 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning

BEK nr 2510 af 09/12/2021

E 53 Område med fartdæmpning

§ 137. E 53 skal opsættes ved enhver indkørsel til et område, hvor kørebanen gennem fysiske foranstaltninger på vejarealet er indrettet således, at den ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne.

Stk. 2. Vejdirektoratet kan tillade, at tavlen undlades opsat, hvis et nyanlagt område er indrettet specielt med henblik på lave hastigheder.

Stk. 3. Der skal anvendes hastigheder mellem 20 km/h og 45 km/h. Hastighedsangivelse på 45 km/h må alene anvendes ved fartdæmpende veje, der er indrettet til hastigheder på 45-50 km/h.

Stk. 4. Der må ikke opsættes særlige advarselstavler ved de hastighedsdæmpende foranstaltninger i området.

E 54 Ophør af område med fartdæmpning

§ 138. E 54 skal opsættes ved enhver udkørsel fra området, medmindre området direkte afløses af et andet område med fartdæmpning eller af opholds- og legeområde.

Stk. 2. Ophørstavlerne kan opsættes i venstre vejside som bagside til områdetavlerne.



Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning

BEK nr 2510 af 09/12/2021

Zonetavle om lokal hastighedsbegrænsning

§ 145. E 68,4 og E 69,4 skal anvendes til afmærkning af zoner med lokal hastighedsbegrænsning. Den lokale hastighedsbegrænsning skal være fastsat og godkendt i medfør af færdselslovens § 92 a, stk. 2, jf. § 42, stk. 4, og 5.

Stk. 2. Inden for tættere bebygget område, afmærket med E 55 Tættere bebygget område, kan der kun anvendes E 68,4 Zonetavle med lokal hastighedsbegrænsning vist med 30 km/h eller 40 km/h.

Stk. 3. Uden for tættere bebygget område, afmærket med E 56 Ophør af tættere bebygget område, kan der kun anvendes E 68,4 Zone med lokal hastighedsbegrænsning, når området særligt egner sig hertil. Området skal være nærmere afgrænset og skal omfatte mindst to vejstrækninger, som primært er sideveje til en mere overordnet vej. En overordnet vej kan ikke indgå som en del af det nærmere afgrænsede område med E 68,4. Det afgrænsede område skal være med et vejforløb med vejsving, bakker eller lignende, hvor vejene ikke indbyder til kørsel med høj hastighed. I det afgrænsede område kan der være tæt bebyggelse. De nævnte veje kan være beliggende i rekreative områder, sommerhusområder eller i områder på småøer, hvor vejforløbet ofte er smalt og kringlet. Et område med en lang lige vejstrækning med få tilstødende sideveje i det åbne land kan, hvis området ikke er nærmere afgrænset, ikke anses for at være egnet til afmærkning med E 68,4. E 68,4 kan kun anvendes med 30 km/h, 40 km/h eller 50 km/h.

§ 146. En hastighedszone, afmærket med E 68,4, skal omfatte mindst 2 vejstrækninger, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. En delstrækning af en vej kan dog i særlige tilfælde med politiets tilladelse afmærkes med E 68,4, hvis den ligger i umiddelbar tilknytning til andre vejstrækninger i områder afmærket med E 68,4.



Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning

BEK nr 2510 af 09/12/2021

Zonetavle om lokal hastighedsbegrænsning



§ 147. Der skal anvendes fartdæmpere sammen med *E 68,4 Zone med lokal hastighedsbegrænsning* ved indkørsel til zonen på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Der skal ikke anvendes fartdæmpere ved en overgang fra en hastighedsbegrænsning afmærket med *E 68,4* til en **Bagside** anden hastighedsbegrænsning afmærket med *E 68,4*.

Stk. 3. Fartdæmperen skal placeres maksimalt 50 meter efter *E 68,4*.

Stk. 4. Der kan desuden anvendes yderligere fartdæmpere på de enkelte vejstrækninger inden for hastighedszonen, som passer til den skilte hastighed.

§ 148. *E 68,4* zonetavle må ikke anvendes til etablering af et område, hvis den maksimale kørelængde:

- 1) ved direkte gennemkørsel af zonen overstiger 1.800 meter fra passage af *E 68,4* til passage af *E 69,4* og 2) ved gennemkørsel af zonen overstiger 1.800 meter fra passage af *E 68,4* til målet for køreturen.

§ 149. *E 68,4 Zone med lokal hastighedsbegrænsning* skal opsættes på selvstændige standere og må ikke kombineres med andre tavler end *E 53* eller *E 54*.

§ 150. Zonetavler skal opsættes sådan, at trafikanter, der kører ind i zonen, altid kan se mindst én tavle, der viser zonen.

Stk. 2. Zonetavler skal placeres mindst 25 meter efter vejkryds på almindelige veje.

Stk. 3. Zonetavler opsættes i en højde på mindst 1,5 meter målt fra kørebanens belægningsoverflade til tavlens underkant.

§ 151. En zone skal ophæves med *E 69,4*, medmindre zonen erstattes af en ny zone med lempeligere restriktioner, jf. § 149.

Udfordringer:

- **Zone i zone**
- **Forsøgsordningen**

Zone i zone

Skiltning af 40 km/t zoner



Ca. 40% af vejene i nye påbudte 40 km/t zoner har en anbefalet hastighedsgrænse på 30 km/t

Påbudt 40 km/t

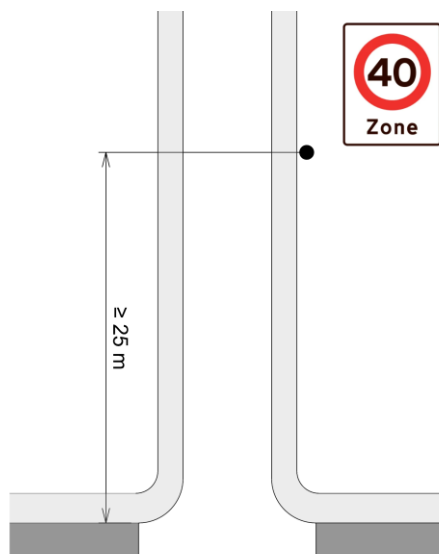
Anbefalet 30 km/t



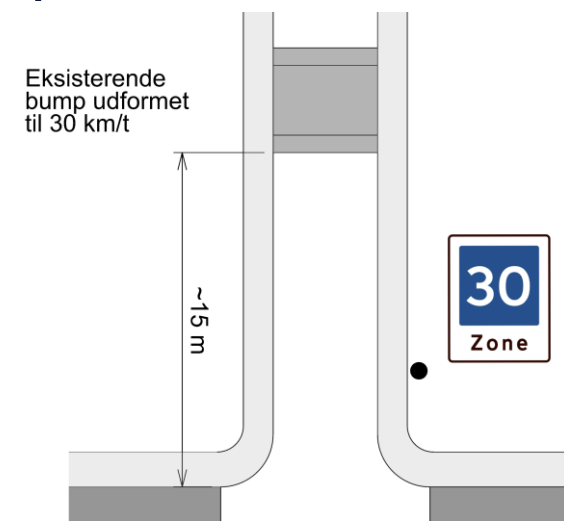
Zone i zone

Lovgivning (BEK)

- Tavler for påbudte hastighedszoner **SKAL** placeres mindst 25 m fra sidevej.



- Fartdæmpere skal være tilpasset til den skilte hastighed.
- Hastighedstavle skal placeres før bump



Zone i zone

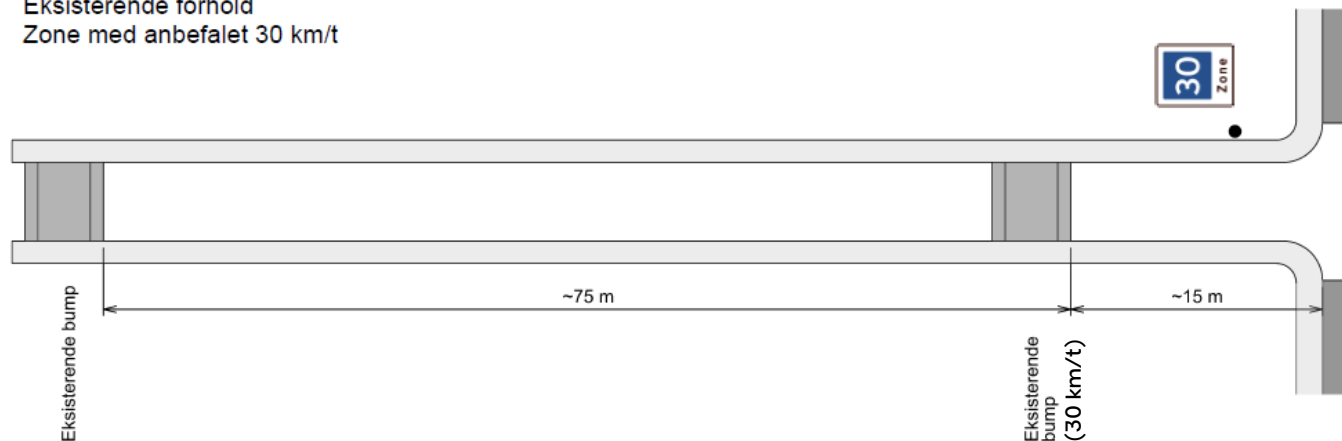
Udfordringer med 40 km/t zoner

Lovgivning komplicerer udførelse

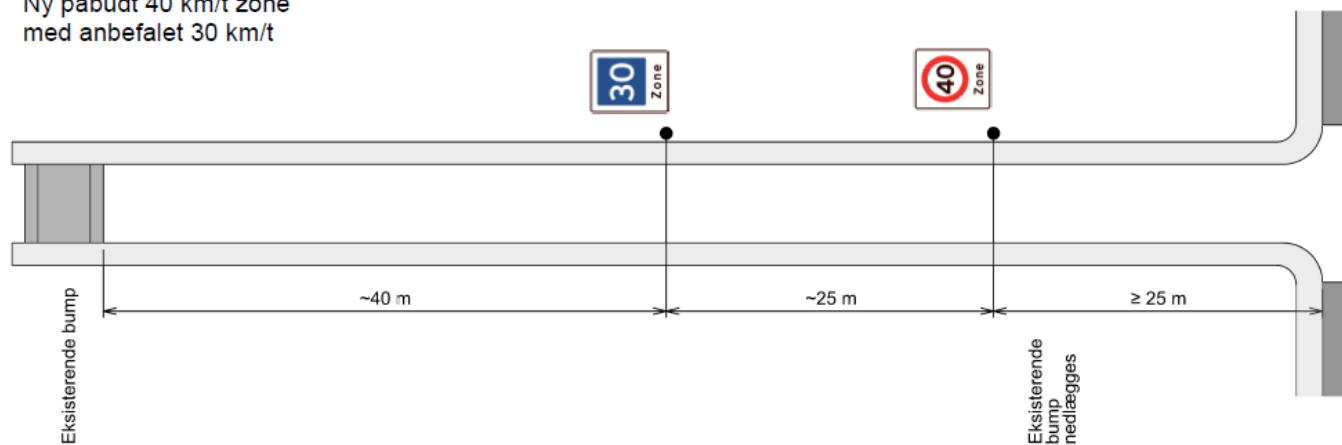
✗ Hastighedstavle skal placeres før bump

✗ Påbudt zone tavle skal placeres 25 m fra sidevej

Eksisterende forhold
Zone med anbefalet 30 km/t



Ny påbudt 40 km/t zone
med anbefalet 30 km/t

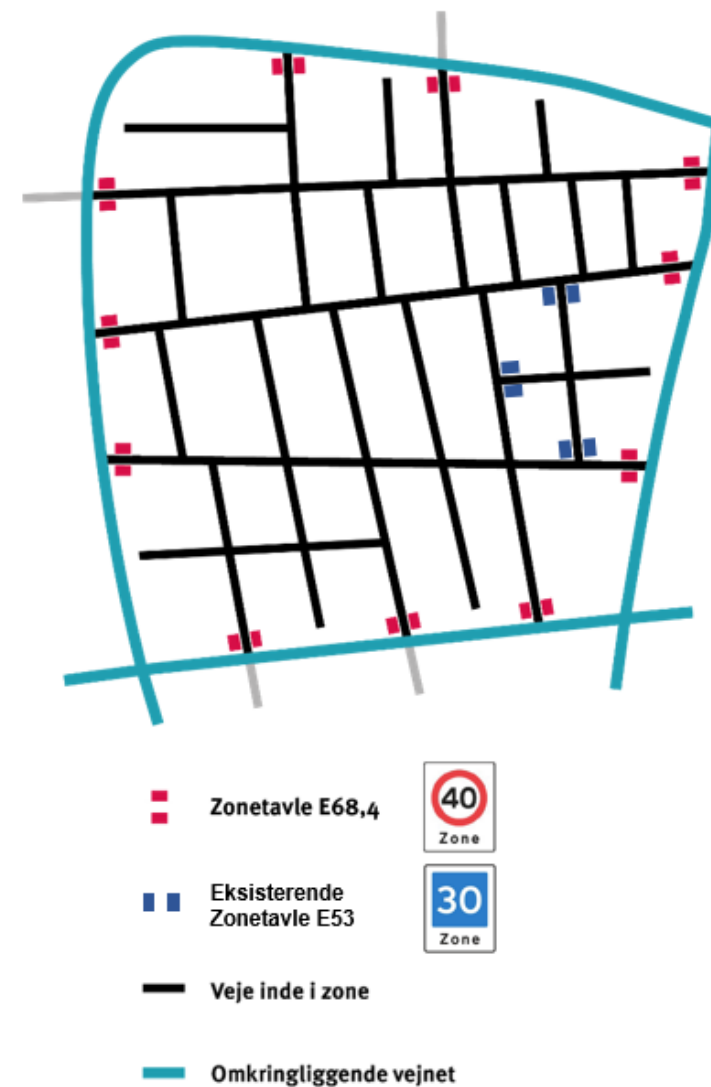


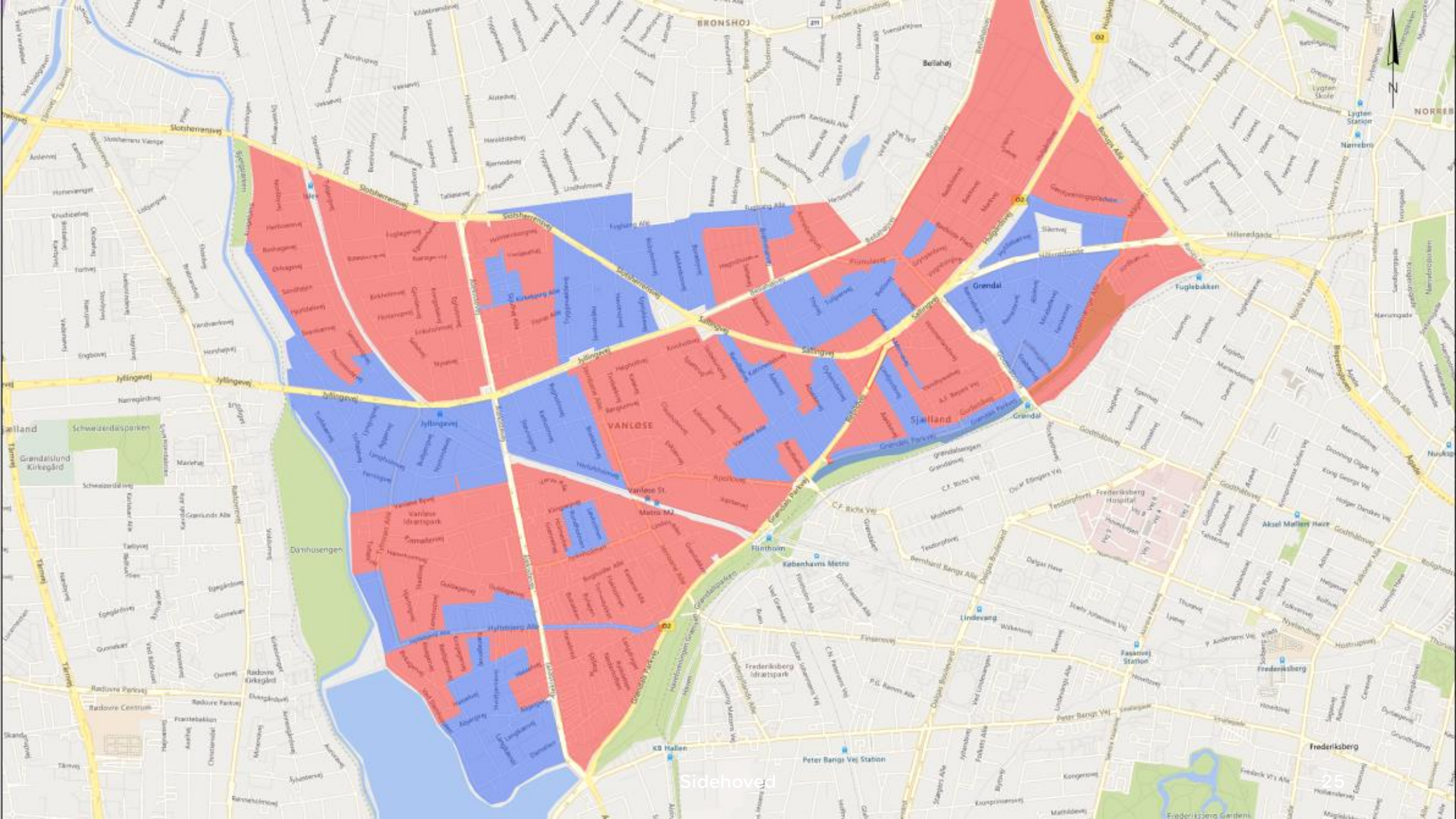
Zone i zone

Blå og røde zoner

Udfordring

- Lovgivningen for zonerne er så forskellige at anlæg af 40 km/t zoner pt. er sat i bero
- Det er kravene til afstande af skiltene der er en udfordring for vejens indretning





Sidehoved

25

Forsøgsordningen

Fortolkning af lovgivning/forsøgsordningen

1. Har veje *væsentlig/ikke væsentlig* betydning for den generelle trafikafvikling?
2. Skal politiet forholde sig til vejforholdene når vejen ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling?
3. Ophør af samtykke ved udløb af forsøgsordning???
4. Skal der være bump eller ej???

Forsøg med lokale hastighedsgrænser

16 kommuner i fem politikredse deltager i ny forsøgsordning om lokale hastighedsgrænser. Det er Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Allerød Kommune, Fredensborg Kommune, Frederikssund Kommune, Furesø Kommune, Gentofte Kommune, Hillerød Kommune, Hørsholm Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Rudersdal Kommune, Odense Kommune, Randers Kommune, Norddjurs Kommune, Aarhus Kommune og Aalborg Kommune.

Forsøget varer i 3 år, og gør det muligt for de 16 kommuner at sænke lokale hastighedsgrænser i byzone til 40 km/t uden tilsagn fra politiet. Det skal dog være strækninger, hvor vejen ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Politiet skal også fortsat give tilsagn til ændret skiltning og brug af fartdæmpere.

Kommunerne kan også sænke hastighedsgrænsen på større veje for at reducere støjniveauet.

Lokale hastighedsgrænser efter forsøgsperiodens ophør

Beslutningen om, hvad der skal ske efter forsøgsordningens udløb, er en politisk beslutning. Hvorvidt de allerede fastsatte hastighedsgrænser efter forsøgsordningen skal tilbageføres til den generelle hastighedsgrænse på 50 km i timen, skal afvente Vejdirektoratets evaluering i foråret 2025.



Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet

Dato 14. december 2022
Sagsbehandler Anne Eriksson
Mail aeg@vd.dk
Telefon +45 7244 3462
Dokument 22/14315
Side 1/10

Fortolkningsbidrag vedrørende hastighedsbekendtgørelsen

Baggrund

Københavns Politi og Nordsjællands Politi afholdt et møde d. 23. august 2022 med Vejdirektoratets afdeling for trafikikkerhed og cykling. Formålet var at få drøftet et par spørgsmål som politiet havde i forhold til afgørelser vedrørende lokale hastighedsgrænser i de to politikredse.

De to kredse har efterfølgende fremsendt hver sin forespørgsel. De ligger som bilag sidst i dette notat. Betsvarelsene i dette notat knytter sig til markeringerne med rød i bilagene.

1. Afklaring om præcis tolkning af ordlyd i anvendelsesbekendtgørelsen § 147 – forespørgsel sendt fra Nordsjællands Politi

Nordsjællands Politi ønsker at få bekræftet om det, som Vejdirektoratet fortalte på mødet, om krav til hastighedsdæmpende foranstaltninger, når man kører fra en vej af væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling og ind på en mindre vej i en hastighedszone.

Vejdirektoratet vil præcisere, at kravet om brug af hastighedsdæmpende foranstaltninger udelukkende gælder ved indkørsel til zonen på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Dette vil typisk være en vej som er udpeget i kommunenplanen som trafikvej eller lignende. Kravet gælder således ikke ved indkørsel til zonen fra en vej med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling og ind på en vej, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

Det afgørende for, hvorvidt kravet om brug af hastighedsdæmpende foranstaltninger i anvendelsesbekendtgørelsen § 147, stk. 1, finder anvendelse, er, om vejstrækningen ved indkørsel til zonen er af væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

2. Afklaring om brug af yderligere hastighedsdæmpende foranstaltninger – fra Nordsjællands Politi

Vejdirektoratet bedes også bekræfte om det i øvrigt er op til vejmyndighed og politi at vurdere, hvorvidt der skal anlægges yderligere hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Anvendelsesbekendtgørelsens formulering i § 147, stk. 4, ber forstås sådan, at vejmyndigheden/kommunen, i samråd med politiet, kan etablere yderligere hastighedsdæmpende foranstaltninger, foruden dem som allerede etableres i medfør af § 147, stk. 1, hvis det skønnes nødvendigt for at tydeliggøre den lavere hastighedsgrænse for trafikantene. Disse skal udføres som passende til den skilte hastighed. Hastighedsdæmpende foranstaltninger skal tjene som påmindelse til trafikanterne om at overholde den skilte, lokale hastighedsgrænse.

Vejdirektoratet
Cantens Boulevard Gade 43, 5. sal
1577 København V

Telefon +45 7244 3333
vej@vd.dk
vejdirektoratet.dk

SE 60729018
EAN 578000093450

Transportministeriet

Forsøgsordningen

1. Har veje *væsentlig/ikke væsentlig* betydning for den generelle trafikafvikling?

I Københavns Kommuneplan 2019 er byens veje og gader inddelt i fem vejklasser:

- **Regionale veje**

De regionale veje skal forbinde København og den øvrige region. Der skal her sikres en hensigtsmæssig og glidende afvikling af biltrafikken.

- **Fordelingsgader**

Fordelingsgaderne skal sikre forbindelsen mellem bydelene. De skal indrettes under hensyntagen til såvel biltrafik som kollektiv trafik og cykeltrafik.

- **Bydelsgader**

Bydelsgaderne skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken inden for de enkelte bydele.

- **Strøggader**

Strøggaderne er handelsmæssige samlingspunkter med en stor koncentration af butikker samt café- og restaurationsmiljøer.

- **Lokalgader**

Byens øvrige gader er lokalgader/boliggader, der skal sikre adgang til de funktioner, som er beliggende i de enkelte lokalområder.

*KK betragter Regionale veje og Fordelingsgader som havende **betydning for den generelle trafikafvikling.***

Forsøgsordningen

2. Skal politiet forholde sig til vejforholdene når vejen ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling?

Vejmyndighed

Bekendtgørelsens § 7 beskriver en forsøgsordning, hvor der er en udvidet mulighed for at fastsætte lokale hastighedsgrænser på 40 km i timen i tættere bebygget område på veje uden væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling *uden en nærmere konkret vurdering af færdselsforholdene.*



Politi

Politiet – vi har et ansvar

Forsøgsordningen

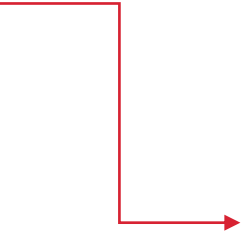
3. Ophør af samtykke ved udløb af forsøgsordning???

Tolkning af Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser BEK nr 3 af 03/01/2022 §12 stk 2.

Ikrafttrædelsesbestemmelser m.v.

§ 12. Bekendtgørelsen træder i kraft den 6. januar 2022, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 7 ophæves den 30. juni 2025.



Lokale hastighedsgrænser efter forsøgsperiodens ophør
Beslutningen om, hvad der skal ske efter forsøgsordens udløb, er en politisk beslutning. *Hvorvidt de allerede fastsatte hastighedsgrænser efter forsøgsordningen skal tilbageføres til den generelle hastighedsgrænse på 50 km i timen, skal afvente Vejdirektoratets evaluering i foråret 2025.*

Forsøgsordningen

4. Skal der være bump eller ej???

Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser BEK nr 3 af 03/01/2022

Lavere hastighedsgrænse

§ 6. Stk. 4. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle i medfør af stk. 1-3 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.



*Afventer svar fra
Transportministeriet*

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning BEK nr 2510 af 09/12/2021

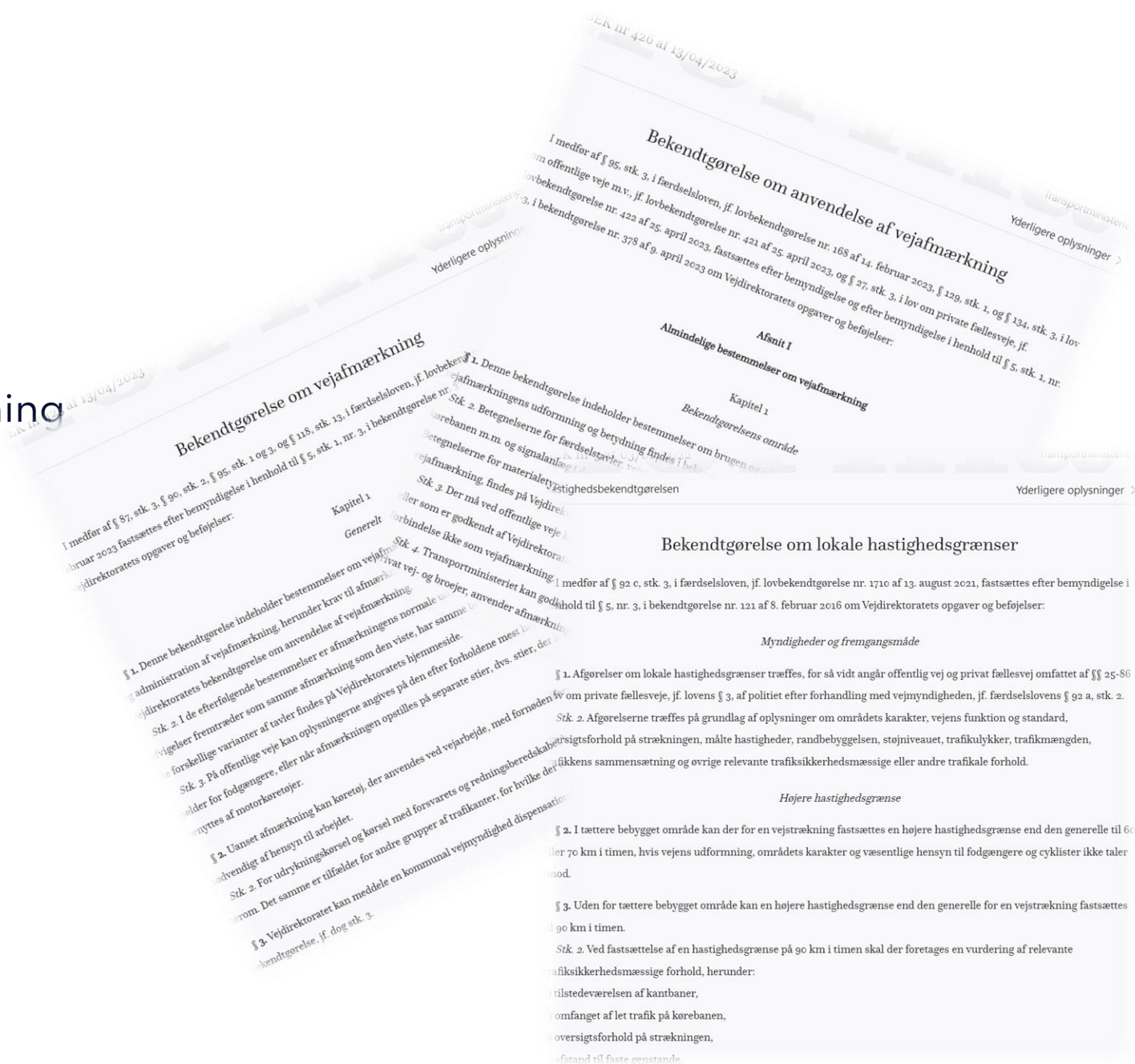
Zonetavle om lokal hastighedsbegrænsning

§ 147. Der skal anvendes fartdæmpere sammen med E 68,4 Zone med lokal hastighedsbegrænsning ved indkørsel til zonen på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, jf. dog stk. 2 og 3.

Udfordringer i DK

- Lovgivning om zone i zone
- Lovgivning om tavleplacering
- Uklar bekendtgørelse om forsøgsordning
- Det er **kun** en forsøgsordning
- Ikke nationalt ønske til generel lavere hastighed

Myndighederne tolker lovgivningen forskelligt!



Løsninger?

Løsning

