

# Erfaringer med lokale hastighedsgrænser

**Ny undersøgelse giver overblik over hastighedsgrænser i Danmark og 10 andre europæiske lande. Undersøgelsen viser desuden, hvordan hastigheden kontrolleres i landene, og hvordan det foregår, når der indføres nye, lokale hastighedsgrænser.**

I en række europæiske lande indføres der i flere byer en lavere hastighedsgrænse lokalt end den generelle i disse år. I Wales blev den generelle hastighedsgrænse i byer f.eks. sat ned til 30 km/t i september 2023.

Samme tendens gør sig gældende i Danmark, hvor 16 kommuner i fem politikredse deltager i en forsøgsordning om lokale hastighedsgrænser. Kommunerne planlægger at indføre lokale hastighedsgrænser i afgrænsede områder i deres byer inden for de kommende år.

Vejdirektoratet har i den forbindelse fået foretaget en undersøgelse af de generelle og lokale hastighedsgrænser i en række europæiske lande for at blive klogere på, hvordan det typisk foregår i disse lande, når der lokalt indføres en lavere hastighed end den generelle.

Undersøgelsen, som er udarbejdet af Trafitec, viser også, hvordan kontrollen af hastighedsgrænser foregår i de 11 lande, som udover Danmark tæller Norge, Sverige, Finland, Irland, Storbritannien, Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz og Østrig.

## Generelle og lokale hastighedsgrænser

Ifølge Trafitecs oversigt er det kun i Norge og Finland, at der ikke er generelle hastighedsgrænser for motortrafikveje og motorveje. Tyskland adskiller sig ligeledes ved som det eneste land at have fri hastighed på motorveje og motortrafikveje. For sidstnævnte gælder det dog kun, når der er midterrabat eller -autoværn. Ellers er grænsen 50 km/t inden for bebygget område og 100 km/t uden for bebygget område.

De generelle hastighedsgrænser afmærkes typisk med byzonetavle, motortrafikvejstavle, motorvejstavle samt tilhørende ophørstavler – og på tavlerne er den faktiske hastighedsgrænse derfor ikke angivet direkte – med et tal.



De generelle hastighedsgrænser oplyses typisk kun på tavler ved grænseovergange, i love og på internettet. I Norge har by-, motortrafikvejs- og motorvejstavle ingen betydning for hastighedsgrænsen, og derfor skiltes de generelle hastighedsgrænser altid, hvor de end måtte gælde. I Sverige skiltes de generelle hastighedsgrænser også ofte ved indkørsel til motorvej, motortrafikvej og byzone, men det er ikke nødvendigt at gøre.

I Finland skiltes hastighedsgrænsen på motortrafikvej og motorvej altid – og ofte med en variabel tavle – da der ikke er en generel hastighedsgrænse, og da hastighedsgrænsen ofte er forskellig om vinteren i forhold til sommeren. I Flandern, Belgien, skal hastighedsgrænsen på

motortrafikveje skiltes. I øvrige lande skiltes de generelle hastighedsgrænser sjældent, eller der kan ligefrem være regler, der forbyder tavler med de generelle hastighedsgrænser.

### **Krav til hastighedsgrænser**

Når der er tale om lokale hastighedsgrænser, f.eks. 30 km/t i en byzone, skal der anvendes hastighedstavler, som f.eks. den såkaldte C55-tavle i Danmark med den hvide baggrund og røde cirkel.



I Danmark findes der ikke normer for, hvilke kriterier lokale hastighedsgrænser skal fastlægges ud fra. I 'Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser' er der dog angivet en række karakteristika, som hastighedsgrænsen skal fastlægges ud fra. I vejreglerne er der ligeledes anbefalinger til, hvilke hastighedsgrænser der bør vælges i forhold til vejens udformning. I bekendtgørelsen står der blandt andet, at den lokale hastighedsgrænse i byområder må være 30, 40, 60 og 70 km/t, men at lavere hastighedsgrænser end den generelle kun undtagelsesvist kan ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Norge er det eneste land i undersøgelsen, hvor der i vid udstrækning er bindende normer for valg af hastighedsgrænse. I Sverige, Irland og Storbritannien henvises der som i Danmark til vejledninger, mens der i Finland, Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz og Østrig findes anbefalede retningslinjer og vejledninger.

Anbefalede retningslinjer i Finland, Holland og Belgien er rettet mod vejklasse, altså om der er tale om en lokalvej eller trafikvej, og typen af randbebyggelse. Her skal vejstrukturplaner, placering af byzonetavle samt arealanvendelse godkendes af højere instans, før visse lokale hastighedsgrænser kan anvendes. I Tyskland, Schweiz og Østrig skal der tages udgangspunkt i 85%-fraktilen af hastighederne i valg af lokal hastighedsgrænse, altså den hastighed, som 85% af de registrerede køretøjer kører under – og afvigelser fra retningslinjer herfor skal godkendes af en højere instans.

### **Fokus på trafiksikkerhed og utryghed**

Når der tages initiativ til at fravige de generelle hastighedsgrænser i de europæiske lande, som der er fokus på i undersøgelsen, er det som regel vejadministrationen, f.eks. kommunen, hvis der er tale om kommunale veje, som sætter gang i processen. Dette kan ske efter ønsker fra borgere, politikere, virksomheder, foreninger, medier osv. Vejadministrationen udarbejder skilteplan, de tilhørende tekster, udfører evt. høring osv.

Motiverne for at sætte gang i en sådan proces er ofte af trafiksikkerhedsmæssig karakter enten i form af indtrufne ulykker, oplevet utryghed, dårlige oversigtsforhold, uhensigtsmæssig vejudformning osv.

Det bemærkes i undersøgelsen, at der f.eks. er en trend i Østrig til at implementere 30 km/t-hastighedsgrænser på boligveje i byområder, dog undtaget trafikveje, og implementere zoner med 20 eller 30 km/t i centrale byområder – begge oftest af sikkerhedsmæssige årsager. Lokale hastighedsgrænser implementeres også andre steder, som regel på baggrund af ulykkesanalyser eller enkelte ulykker, som omtales i medierne.

I Holland er det muligt for vejbestyrelser at søge tilskud til oprettelse af lokal hastighedsgrænse som zoner med 30 km/t i byområder og 60 km/t i landområder. Og i Sverige er der erfaringer at bruge håndbogen "Rätt fart i staden" til at fastlægge en lokal hastighedsgrænse. I tilfælde af vanskelige forhold, fx en skole ved en trafikvej, så vælger f.eks. Stockholm Stad den laveste anbefalede hastighedsgrænse for en skolevej, der i "Rätt fart i staden" er 30 km/t.

### **Hvem har indflydelse på beslutninger om hastighedsgrænser**

Undersøgelsen fra Trafitec beskriver også, hvordan sagsbehandlingen foregår, når der skal indføres lokale hastighedsgrænser i de lande, der er undersøgt.

I de undersøgte lande er det stort set altid vejadministrationen, som står for sagsbehandlingen og dermed udarbejder planer for de nye hastighedsgrænser og eventuelt sender dem i høring.

Det er til gengæld vidt forskelligt, om forslag til nye lokale hastighedsgrænser bliver sendt i høring og i så fald til hvem. I lande som Irland, Holland og Schweiz skal forslag til lokale hastighedsgrænser sendes i offentlig høring, før de kan træde i kraft, og i de fleste af de lande, der er undersøgt, skal politiet høres.

Men én ting er, hvem der skal høres. Noget andet er, hvem der har indflydelse på, hvilken hastighedsgrænse der kan vælges.

I oversigten forneden er der angivet et X, når en enhed har helt afgørende indflydelse, mens der er angivet (X), når enheden har delvis afgørende indflydelse eller har afgørende indflydelse, f.eks. ved at fungere som "godkender" i nogle tilfælde:

Emne	Norge	Sverige	Finland	Irland	UK	Holland	Belgien	Tyskland	Schweiz	Østrig	Danmark
Generelle hastighedsgr. <sup>1</sup>	Delvist	Ja	Delvist	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Byzone	50	50	50	50	48	50	30/50	50	50	50	50
Landzone	80	70	80	80	96	80	70/90	100	80	100	80
Motortrafikvej	-	110	-	100 <sup>2</sup>	112 <sup>3</sup>	100	-/90	Fri	100	100	80
Motorvej	-	110	-	120	112	130	120	Fri	120	130	130
Tilladt lokale hast. begr. <sup>4</sup>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Byzone	30-80	30-70	20-60	20-80	32-80	30-80	30-70	30-70	30-80	20-70	30-70
Landzone	30-90	30-110	40-100	30-100	32-96	30-80	30-90	30-100	30-80	30-100	30-90
Motortrafikvej	30-90	30-110	60-100	30-120	32-112	30-100	30-90	30-130	60-100	30-100	30-100
Motorvej	30-110	30-120	60-120	30-120	32-112	30-130	30-120	30-130	60-120	30-130	30-130
Vejlede lokal hast.begr. <sup>5</sup>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Normativ	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anbefalet retningslinje	X	-	X	-	-	X	X	X	X	X	-
Vejledende	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Beslutningstager (lokal) <sup>6</sup>											
Vejadministration	X	(X)	X	(X)	(X)	(X)	(X)	X	X	X	(X)
Politikere	(X)	X	(X)	X	X	X	X	(X)	-	X	X
Politi	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X
Højere instans	-	(X)	-	-	-	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Andre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Noter: <sup>1</sup> Generelle hastighedsgrænser er angivet i km/t.

<sup>2</sup> "National roads" fungerer stort set som motortrafikveje.

<sup>3</sup> "Dual carriageways" fungerer stort set som motortrafikveje.

<sup>4</sup> Der er her angivet, om der forefindes fastsatte intervaller for, hvilke lokale hastighedsgrænser (km/t) det er tilladt at anvende. Dog kan tavler for fx opholds- og legeområder medføre en lavere hastighedsgrænse, men hvor grænsen ikke er vist med tal.

<sup>5</sup> Der er her angivet, om der findes nationale regler – normative (bindende) kriterier, anbefalede retningslinjer eller vejledninger – i hvilke lokale hastighedsgrænser de besluttende instanser bør vælge.

<sup>6</sup> Der er her angivet, hvem der har helt eller delvis afgørende indflydelse på beslutninger om lokale hastighedsgrænser. Der er her taget udgangspunkt i veje i byområder af lokal (ej regional eller national) betydning fx kommuneveje. Der er angivet et X, når en enhed har helt afgørende indflydelse, mens der er angivet (X), når enheden har delvis afgørende indflydelse eller har afgørende indflydelse / fungerer som "godkender" i nogle tilfælde.

Som tabellen viser, har det administrative personale i vejbestyrelsen, som for eksempel trafikplanlæggere i en kommune, den helt afgørende indflydelse på de lokale hastighedsgrænser i Norge, Finland, Tyskland, Schweiz og Østrig. I de andre lande har vejadministrationen kun delvis indflydelse på valg af hastighedsgrænse.

Kun i Irland og Danmark har politiet indflydelse på de lokale hastighedsgrænser. Her har politiet afgørende indflydelse, da de skal godkende hastighedsgrænserne, før de kan indføres, som Trafitec bemærker<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> I finanslovsforslaget for 2025 lægges der op til, at politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning skal bortfalde: [Faktaark - Regeringens oplæg til politisk prioriteret opgavebortfald på FFL25 \(fm.dk\)](#)

De valgte lokalpolitikere har helt afgørende indflydelse på hastighedsgrænserne i Sverige, Irland, Storbritannien, Holland, Belgien, Østrig og Danmark, mens de kun har delvis afgørende indflydelse i Norge, Finland og Tyskland. Kun i Schweiz har lokalpolitikerne ingen indflydelse på hastighedsgrænser.

I en del lande fungerer en højere politisk/juridisk/administrativ instans, som "godkender" eller væsentlig klageinstans og har derfor delvis indflydelse i nogle sager.

### Kontrol af hastighed

Et af de andre områder, der er fokus på i undersøgelsen fra Trafitec, er hastighedskontrol. For hvert af de 11 europæiske lande er der søgt efter omfanget af bødeforlæg, antal timer med kontrol og antal kontrollerede køretøjer i relation til hastighedskontrol på vejene. Opgørelserne er opdelt efter kontrolmetode fx automatisk hastighedskontrol.

I Holland gives der en bøde for hastighedsovertrædelse, og den var i gennemsnit på ca. 63 euro både i 2021 og 2022, og i Tyskland bliver der derudover givet klip i kørekort, når der køres mere end 25 km/t for hurtigt. I Schweiz er der tale om frakendelse af kørekort i et antal måneder ved større hastighedsovertrædelser. I Irland og Storbritannien fratrækkes føreren 3 klip i kørekortet (ud af 12 klip), når der gives en bøde for hastighedsovertrædelse.



I Danmark foretages Automatisk Trafikkontrol (ATK) primært fra en af politiets i alt 107 mobile fotovogne. Til sammenligning er 19 fastmonterede kameraer, også kendt som stærekasser, på nuværende tidspunkt monteret i landet og udgør dermed en mindre del af hastighedskontrollen på danske veje.

I andre europæiske lande ser det ud til at forholde sig omvendt. Her benyttes denne form for mobil ATK, hvor ATK-udstyret kan flytte placering, i mindre grad sammenlignet med de fastmonterede stærekasser.

I undersøgelsen skelnes der også imellem, om hastigheden kun måles ved ét punkt eller som en gennemsnitshastighed over en længere strækning. Altså om der er tale om såkaldt punkt- eller stræknings-ATK.

	Norge	Sverige	Finland	Irland	UK	Holland	Belgien	Tyskland	Schweiz	Østrig	Danmark
Befolkningstal (mio.)	5,475	10,521	5,529	5,124	67,026	17,788	11,672	84,271	8,790	9,091	5,928
ATK kameraer i alt	413	2.406	1.111	1.373	7.000	865	2.920	5.500	> 600	> 1.325	127
Mobil ATK	0	15	26	-	-	0	0	750	-	-	107
Stærekasse - punkt	295	2.391	1.085	-	-	700	2.020	4.700	600	1.265	20
Stærekasse - strækning	118	0	0	-	-	165	900	50	-	60	0
ATK/1.000 indbyggere	0,08	0,23	0,20	0,27	0,10	0,05	0,25	0,07	0,07	0,15	0,02
Bødeforlæg i alt	172.144	170.000	47.052	161.299	1.993.117	6.512.086	4.661.515	2.746.000	83.200	5.120.000	526.000
Bødeforlæg/1.000 indb.	31	16	9	31	30	366	399	33	9	563	89

Af figuren kan man f.eks. se, at Danmark ligger fjerdehøjest, hvad angår bødeforlæg pr. indbygger, også højere end Norge og Sverige, som ellers råder over flere ATK'er pr. indbygger. Figur: Trafitec

I Danmark foretages der punktmålinger, enten fra stærekasser eller mobil ATK. Der er dog i 2019 taget initiativ til, at der på sigt kan etableres stræknings-ATK på Storebælt- og Øresundsforbindelsen som de første steder.

Sammenligningen af de europæiske landes hastighedskontrol viser, at Danmark ligger lavest, hvad angår antallet af ATK-kameraer pr. indbygger, hvor antallet varierer fra Danmarks 0,02 til de 0,27 kameraer pr. 1.000 indbyggere, som Irland råder over. Danmark ligger dog med 89 bødeforlæg pr. 1000 indbyggere fjerdehøjest i undersøgelsen, hvad angår bødeforlæg pr. indbygger.

En aktindsigt viser, at antallet af fartbøder fra ATK i Danmark i 2019 var 440.649 bøder fra fotovogne og 67.387 bøder fra stærekasser – altså 508.036 bøder fra ATK samlet set. En anden opgørelse viser, at der var ca. 564.000 fartbøder samlet set i 2016.

### **Stærekasser i nabolande**

Omfanget af hastighedskontrol og bødeforlæg i forbindelse med hastighedsoverskridelser er generelt meget forskelligt i de undersøgte lande, og her bemærker Trafitec, at det er sparsomt med oplysninger om omfanget af politiets "manuelle" kontrolindsats vedrørende for høj hastighed på vejene.

Det fremgår dog af undersøgelsen, at hastighedskontrol i landene også udføres af politiet, hvor betjente typisk måler med opstillet laserinstrument ved vejen og standser for hurtige køretøjer. Desuden kan gennemsnitshastighed måles fra civil eller uniformeret politibil eller motorcykel, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Om Sverige hedder det i undersøgelsen, at hastighedskontrol primært udføres ved hjælp af punkt-ATK'er, de såkaldte trafikikkerhedskameraer. Undersøgelsen viser, at der ved årsskiftet var i alt 2.391 permanente stærekasser til punktmålinger langs statsveje i Sverige, som dækker omkring 6.000 kilometer vej.

I Norge er der, i modsætning til Sverige, større erfaringer med at benytte stræknings-ATK. Der findes i dag 295 stærekasser til punktmålinger i Norge, og 118 stærekasser til strækningsmålinger, hvoraf de fleste stærekasser måler i begge kørselsretninger.

I Danmarks tredje naboland, Tyskland, er knap 4.700 ud af omkring 5.500 ATK'er såkaldte punkt-ATK'er, der benyttes til punktmåling.

I Irland fandtes der i juli 2022 i alt 1.373 automatiske hastighedskameraer og et ukendt lille antal varebiler til mobil ATK i drift til kontrol i hele landet. I Irland er det et firma, GoSafe, og politiet (Gardaí), som udfører ATK-kontrollen.

I Finland er det den finske transportstyrelse "Väylävirasto", som er ansvarlig for stærekasserne, som placeres af politi og styrelsen i et samarbejde. De permanente stærekasser i Sverige sættes op af Trafikverket, og placeringen og antallet af stærekasser er et samarbejde mellem politi og Trafikverket. Bødeforlæg håndteres af politiet.

Det anslås, at der kontrolleres omkring 100 køretøjer pr. time pr. stærekasse i Sverige. Det betyder, at omkring to milliarder motorkøretøjers hastighed kontrolleres om året. Til sammenligning beregnes antallet af kontroltimer til ca. 7,5 millioner pr. år i Holland, og da kameraerne er placeret på meget stærkt trafikerede veje, anslås de at kontrollere cirka tre milliarder køretøjer om året. I Storbritannien er der formentligt ca. 100-300 køretøjer pr. time pr. kamera – dvs. i størrelsesordenen fem milliarder kontrollerede køretøjer pr. år.



I Danmark anslås det til sammenligning, at der udføres ca. 600.000 kontrolltimer om året. Da der formentligt kontrolleres ca. 200 køretøjer i timen, så anslås 120 millioner køretøjer at blive kontrolleret pr. år.

*Læs mere i undersøgelsen "International undersøgelse af erfaringer med lokale hastighedsgrænser", Trafitec, 2023.*