

International undersøgelse af erfaringer med lokale hastighedsgrænser



Søren Underlien Jensen

Juni 2023

Indhold

Sammenfatning	3
1. Indledning	7
2. Lovgivning om hastighedsgrænser	8
2.1 Norge	8
2.2 Sverige	10
2.3 Finland	13
2.4 Irland	15
2.5 Storbritannien	20
2.6 Holland	22
2.7 Belgien	23
2.8 Tyskland	25
2.9 Schweiz	29
2.10 Østrig	30
2.11 Danmark	31
3. Erfaring om lokale hastighedsgrænser	35
3.1 Norge	35
3.2 Sverige	37
3.3 Finland	38
3.4 Irland	38
3.5 Storbritannien	40
3.6 Holland	40
3.7 Belgien	41
3.8 Tyskland	42
3.9 Schweiz	43
3.10 Østrig	44
3.11 Sammenligning mellem lande	45
4. Hastighedskontrol i europæiske lande	48
4.1 Norge	48
4.2 Sverige	49
4.3 Finland	49
4.4 Irland	50
4.5 Storbritannien	51
4.6 Holland	52
4.7 Belgien	52
4.8 Tyskland	53
4.9 Schweiz	54
4.10 Østrig	54
4.11 Danmark	55
4.12 Sammenligning	56

Sammenfatning

Generelle hastighedsgrænser

De generelle hastighedsgrænser i de 11 undersøgte lande er vist i tabellen nedenfor. Det er kun i Norge og Finland, at der ikke er generelle hastighedsgrænser for motortrafikveje og motorveje, ellers findes der generelle hastighedsgrænser for de vejtyper, der eksisterer i de enkelte lande.

Emne	Norge	Sverige	Finland	Irland	UK	Holland	Belgien	Tyskland	Schweiz	Østrig	Danmark
Generelle hastighedsgr. ¹	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 ²	112 ³	100	-/90	Fri	100	100	80
Motorvej	-	110	-	120	112	130	120	Fri	120	130	130
Tilladt lokale hast. begr. ⁴	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. ⁵	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) ⁶											
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: ¹ Generelle hastighedsgrænser er angivet i km/t.

² "National roads" fungerer stort set som motortrafikveje.

³ "Dual carriageways" fungerer stort set som motortrafikveje.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

De generelle hastighedsgrænser afmærkes typisk med byzonetavle, motortrafikvejstavle, motorvejstavle samt tilhørende ophørstavler – og på disse tavler er den faktiske hastighedsgrænse (med tal) ikke angivet. 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.

Lokale hastighedsgrænser

Der er i alle 11 lande angivet intervaller for, hvilke (generelle og) lokale hastighedsgrænser der må gælde på de enkelte vejtyper – angivet med brug af fx hastighedstavler fx ”C 55” i Danmark. I nogle lande er der i færdselsloven e.l. også angivet en hastighedsgrænse på fx opholds- og legeområder, men på tavler herfor er der ikke angivet en hastighedsgrænse, og de ”fungerer” derfor ikke som en almindelig hastighedstavle. Undtaget herfra er Østrig, hvor hastighedsgrænsen netop er angivet på fx tavler for opholds- og legeområder.

Grundlaget, som de(n) besluttende instanser skal/kan anvende, for at beslutte en lokal hastighedsgrænse er vidt forskelligt i de enkelte lande. I Norge er der i vid udstrækning bindende normer for valg af hastighedsgrænse, men der er også en række anbefalede retningslinjer i tilfælde, hvor en norm ikke eksisterer. Med en bindende norm menes, at der skal søges om dispensation for at afvige fra normen, mens der med anbefalet retningslinje menes, at der dokumenteres/begrundes en fravigelse overfor en højere instans, der fungerer som ”godkender”. I Sverige, Irland, Storbritannien og Danmark findes der kun vejledninger i valg af hastighedsgrænse – der er ikke bindende normer eller anbefalede retningslinjer. I Finland, Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz og Østrig findes der anbefalede retningslinjer og vejledninger. Anbefalede retningslinjer i Finland, Holland og Belgien er rettet mod vejklasse (lokalvej og trafikvej) og type af randbebyggelse, og her skal vejstrukturplaner (fx i kommuneplan), placering af byzonetavle samt arealanvendelse (fx i kommuneplan) godkendes af højere instans før visse lokale hastighedsgrænser kan anvendes. I Tyskland, Schweiz og Østrig bør/skal man tage udgangspunkt i 85%-fraktilen af hastighederne i valg af lokal hastighedsgrænse – og afvigelser fra retningslinjer herfor skal godkendes af højere instans.

Det er som regel vejadministrationen, som igangsætter processen med at opstille eller ændre lokale hastighedsgrænser. Denne igangsættelse kan ske efter ”pres” fra borgere, politikere, virksomheder, foreninger, medier osv. Motiverne for at igangsætte processen er ofte af trafikikkerhedsmæssig karakter enten i form af indtrufne ulykker, oplevet utryghed, dårlige oversigtsforhold, uhensigtsmæssig vejudformning osv. Det kan være ”uoverensstemmelser” mellem den eksisterende hastighedsgrænse, det faktiske hastighedsniveau og trafikmængden. Det kan også være ”strukturelt” som fx krav om revision af hastighedsgrænser i Irland hvert 5.

år og krav om revision af hastighedsgrænser ved ændret vejstruktur i Finland og Holland.

Sagsbehandleren for en sag om lokale hastighedsgrænser er stort set altid den vejadministration, som er tilknyttet vejejerer (vejbestyrelsen). Den vejadministration udarbejder skilteplan, de tilhørende tekster, udfører evt. høring osv. I nogle lande udføres sagsbehandlingen af private rådgivere, når der er tale om anlæg af nye veje og byggemodningsprojekter. I Schweiz og Østrig er der krav om, at en trafikingeniør tilknyttes sagsbehandlingen, og denne trafikingeniør er oftest en privat rådgiver.

Det er vidt forskelligt, om en skilteplan med lokale hastighedsgrænser skal sendes / bliver sendt i høring og til hvem – landene i mellem. Således skal en skilteplan sendes i offentlig høring forud for ikrafttrædelse i Irland, Holland og Schweiz. I de fleste lande skal politiet høres forud for ikrafttrædelse (i nogle lande har politiet hel eller delvis afgørende indflydelse på valg af hastighedsgrænse), og i en del lande skal andre instanser (fx anden vejbestyrelse) også høres. I Sverige, Irland, Schweiz og til dels Danmark er der en egentlig klageinstans over beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

I den tidligere viste tabel ses, at vejadministrationen i Norge, Finland, Tyskland, Schweiz og Østrig har helt afgørende indflydelse på de lokale hastighedsgrænser. I de andre lande har det administrative personale i vejbestyrelsen, altså fx trafikplanlæggere, kun delvis indflydelse på valg af hastighedsgrænse. Kun i Irland og Danmark har politiet indflydelse på de lokale hastighedsgrænser, men her er det også en helt afgørende indflydelse. Valgte (lokal)politikere 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. I Schweiz har lokalpolitikere 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.

Hastighedskontrol

Omfanget af hastighedskontrol og bødeforlæg i forbindelse med hastighedsoverskridelser er meget forskelligt i de undersøgte lande. Det er meget sparsomt med oplysninger om omfanget af politiets ”manuelle” kontrolindsats vedrørende for høj hastighed på vejene. Derimod er der på tværs af landene rimeligt gode og sammenlignelige tal for omfanget og typen af automatisk hastighedskontrol samt antallet af bødeforlæg for hastighedsovertrædelser. I tabellen på næste side er der benyttet de senest opgjorte tal.

	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

Antallet af automatiske hastighedskameraer til brug for hastighedskontrol varierer fra 0,02 til 0,27 pr. 1.000 indbyggere i de 11 lande, mens antallet af hastighedsbøder pr. 1.000 indbyggere varierer mellem 9 og 563.

Der er en tendens til, at især strækningsbaseret ATK øger antallet af bødeforlæg, evt. fordi også mindre hastighedsoverskridelser udløser bødeforlæg. Der er også en tendens til, at strækninger med mange godt forvarslede punktbaserede ATK ikke øger antallet af bødeforlæg. Mobil ATK kan medføre en stigning i antallet af bødeforlæg, men det synes at afhænge af udnyttelsen af de enkelte mobile enheder og placeringen af disse på vejnettet.

Danmark ligger lavest, hvad angår antallet af ATK kameraer pr. indbygger, men ligger derimod fjerdehøjest, hvad angår bødeforlæg pr. indbygger.

1. Indledning

Vejdirektoratet har stillet Trafitec til opgave at gennemføre en international undersøgelse af erfaringer med lokale hastighedsgrænser.

Undersøgelse har fokus på 10 europæiske lande; Norge, Sverige, Finland, Irland, Storbritannien, Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz og Østrig. Forholdene i disse lande sammenlignes med situationen i Danmark. Undersøgelsen redegør for tre områder:

- Lovgivning, forskrifter, vejregler mv. om generelle og lokale hastighedsgrænser, herunder hvilke hastighedsgrænser er gældende, hvordan er de afmærket, og hvem har besluttet dem.
- Processer for fastlæggelse af lokale hastighedsgrænser, herunder hvem er initiativtager til ny hastighedsgrænse, hvilke enheder indgår i beslutning af en ny hastighedsgrænse, og hvilke krav stilles til vej- og trafikforhold.
- Hastighedskontrol, herunder omfanget af bødeforlæg, kontrollerede timer og kontrollerede køretøjer.

Nærværende notat beskriver resultaterne af ovenfor nævnte undersøgelse.

2. Lovgivning om hastighedsgrænser

Love, bekendtgørelser, cirkulærer mv. er gennemgået for forhold om generelle og lokale hastighedsgrænser. Der er foretaget screening af færdselslovgivning mv. i 10 europæiske lande: Norge, Sverige, Finland, Irland, Storbritannien, Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz og Østrig. Sidst i kapitlet er forholdene i Danmark også angivet. Forholdene i de 11 lande er sammenlignet i afsnit 3.11.

2.1 Norge

I Lov om vegtrafikk §6 (<https://lovdata.no/lov/1965-06-18-4/§6>) er de generelle hastighedsgrænser angivet. Heri står, at der ikke må køres hurtigere end 50 km/t indenfor ”tettbygd strøk” og ikke hurtigere end 80 km/t udenfor ”tettbygd strøk”. Der er ikke angivet generelle hastighedsgrænser for kørsel på motorveje eller på motortrafikkveje. Tavle ”502 Motorveg” og tavle ”503 Motortrafikkveg” er derfor ikke en tavle om hastighedsgrænse, som det er tilfældet i Danmark.

I Lov om vegtrafikk §6 står endvidere, at ”Departementet kan delegere til Statens vegvesen, politiet eller kommunen å avgjøre om et område skal regnes som tettbygd strøk etter denne lov, og kan fastsette grensene for det tettbygde strøk.” I Norge findes ikke en byzonetavle men en tavle ”727 Stedsnavnskilt”, som dog er et vejvisningsskilt og ikke en tavle om hastighedsgrænse, som byzonetavlen er i Danmark. I Norge er det derfor nødvendigt at skilte en generel hastighedsgrænse med tavle ”362 Fartsgrense”. Ved kørsel ind i byzone skiltes derfor med ”362 Fartsgrense” 50 km/t, hvis ikke en anden hastighedsgrænse angives. Ved kørsel ud af byzone kan der angives ”362 Fartsgrense” 80 km/t eller ”364 Slutt på særskilt fartsgrense”. Skilt ”364 Slutt på særskilt fartsgrense” bruges kun, hvis der er 80 km/t hastighedsgrænse efterfølgende.

Oplysninger om myndighed for tavler og tavlernes betydning står angivet i ”Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger” (<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219>). For tavle 362 står, at ”Forbudet gjelder på vedkommende vegstrekning fram til annen fartsgrense er angitt ...”. For tavle ”366 Fartsgrensesone” står, at ”Skiltet angir grense for område hvor det gjelder forbud mot kjøring med større fart enn angitt antall km/t. Forbudet gjelder til det blir opphevet ...”. Der er dog i den vejledende ”Håndbok V320 Planlegging og oppsetting av trafikkskilt” (<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v320-ny.pdf>) angivet, at a) tavle 362 skal gentages for hver 500 meter ved hastighedsgrænse 70 km/t og lavere og for hver 5 km ved hastighedsgrænse 90 km/t og højere, og b) for tavle 366 må der maksimalt være en køreafstand på 800 meter ud af zonen fra enhver bolig eller virksomhed inde i zonen. Tavle 366 må kun vise 30 km/t.

Brugen af de enkelte tavler er beskrevet i ”Håndbok N300 Trafikkskilt – Del 3 Forbudsskilt, påbudsskilt, opplysningsskilt og skilt med trafikksikkerhetsinformasjon” (<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-n300-del3.pdf>).

I ”Skiltforskriften” er der i ”§26. Myndighet for fartsgrenser m.m.” angivet:

”1. For bestemt vegstrekning kan Vegdirektoratet treffe vedtak om høyere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd.

For bestemt vegstrekning eller sone kan det treffes vedtak om lavere fartsgrense enn det som følger av vegtrafikkloven § 6 annet ledd. Slikt vedtak treffes for riksveg, fylkesveg og privat veg av Statens vegvesen og for kommunal veg av kommunen. Dersom en sone også omfatter annen veg enn kommunal veg, treffes vedtaket av Statens vegvesen.

Før vedtak treffes etter første eller annet ledd, skal politiet få uttale seg. Før Statens vegvesen treffer vedtak etter annet ledd, skal også fylkeskommunen og kommunen få uttale seg.

Ved arbeid på offentlig veg kan det treffes midlertidig vedtak om en lavere fartsgrense etter kapittel 14 i denne forskrift. For privat veg treffes slikt vedtak av Statens vegvesen. For veger hvor kommunen har fått delegert vedlikeholdsansvar etter vegloven treffes slikt vedtak av kommunen.

2. Statens vegvesen kan treffe vedtak om et område skal anses som tettbygd strøk etter vegtrafikkloven § 6 annet ledd og fastsette grensen for det tettbygde strøket. Før Statens vegvesen treffer slikt vedtak, skal politiet og kommunen få uttale seg. Omfatter området bare kommunale veger, treffes slikt vedtak av kommunen etter at Statens vegvesen og politiet har fått uttale seg.”

Ovenstående betyder, at Vegdirektoratet (der er en enhed i Statens vegvesen) er beslutende myndighed ved fastlæggelse af lokale hastighedsgrænser over de generelle hastighedsgrænser. Regionvegkontorene i Statens vegvesen er den beslutende myndighed ved fastlæggelse af lokale hastighedsgrænser under de generelle hastighedsgrænser på statsveje, fylkesveje (amtsveje) og private veje, mens kommuner er det for kommuneveje. Politiet og andre enheder skal have mulighed for udtale sig om den beslutende myndigheds forslag, men har ingen beslutningskompetence.

Den beslutende myndighed skal ved fastlæggelse af lokale hastighedsgrænser tage udgangspunkt i det 28 sider lange dokument ”Fartsgrensekriterier 2022” (<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/fartsgrensekriterier-2022.pdf>) udarbejdet af Statens vegvesen på vegne af Samferdselsdepartementet. Heri er der konkrete kriterier for valg af hastighedsgrænse på 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 og 110 km/t. I tilfælde af, at kriterier er yderligere beskrevet

andetsteds, er der henvist til konkrete normer, fx ”N100 Veg- og gateutforming”, og vejledninger, fx ”V128 Fartsdempende tiltak”. Det skal nævnes, at der ikke er krav om fardæmpende foranstaltninger ved fastlæggelse af hastighedsgrænser under 50 km/t. Det skal nævnes, at Statens vegvesen og Nye Veier skal ansøge Vegdirektoratet om opsætning af 90, 100 og 110 km/t tavler, og de skal dokumentere, at punkterne i kriterierne er opfyldt og vedlægge hørings svar fra politiet.

Der bruges ikke nedtrapping af hastighedsgrænse. Dog forvarsles større spring (over 20 km/t) i hastighedsgrænse men kun i landzone.

Skilt ”362 Fartsgrense” kan også anvendes til indføring af ”vinterfartsgrenser” og ”miljøfartsgrenser”. Der er ikke lovgivning om ”vinterfartsgrenser”.

Skilt ”540 Gatetun” er lege- og opholdsområde (zone), dog må køretøjer ikke køre hurtigere end ganghastighed. Dette er således anderledes end i Danmark, hvor der er en anbefalet hastighed på 15 km/t i lege- og opholdsområder.

Skilt ”548 Gågate” er gågadeområde (zone), også her må køretøjer ikke køre hurtigere end ganghastighed.

2.2 Sverige

I Trafikförordningen kapitel 3 §17 (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276) er angivet generelle hastighedsgrænser mv. Her står:

”17 § Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen.

Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet).

Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en väg ska vara 80, 90, 100 eller 110 kilometer i timmen.

Bestämmelser om hastighet på motorväg finns i 9 kap. 1 §.

I terräng gäller bestämmelserna i första, andra och tredje styckena endast vid färd med motordrivna fordon.”

Den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område (byzone) er således 50 km/t, mens den udenfor tættere bebygget område (landzone) er angivet til 70 km/t. Kommunen kan beslutte en lokal hastighedsgrænse på 30 eller 40 km/t i byzone, mens Trafikverket kan beslutte en hastighedsgrænse på 80-110 km/t.

I Trafikförordningen kapitel 9 står:

”1 § På en motorväg gäller följande.

1. Endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen får förekomma.

Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg.

2. Fordon får föras in på en motorväg endast vid vägens början eller på en påfartsväg och föras av motorvägen endast på en avfartsväg eller vid dess slut.

3. Fordon får inte föras på skiljeremsan eller på en tvärgående förbindelseväg mellan körbanorna.

4. Fordon får inte vändas eller backas.

5. Fordon får inte stannas eller parkeras annat än på platser som utmärkts med ett vägmärke som parkerings- eller rastplats.

Bussar i linjetrafik får dock stannas vid särskilt anordnade hållplatser.

6. Fordon får inte föras med högre hastighet än 110 kilometer i timmen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges i första stycket 1 får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

Trafikverket får meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer i timmen.

Förordning (2010:144).

2 § Bestämmelserna i 1 § första stycket 1-5 och andra stycket gäller i tillämpliga delar även trafik på en motortrafikled samt på- och avfartsvägar till en sådan väg.”

Det betyder, at den generelle hastighedsgrænse på motorvej og motortrafikvej er 110 km/t. På motorvej kan Trafikverket beslutte en hastighedsgrænse på 120 km/t. I Trafikförordningens kapitel 8 står angivet, at der ikke må køres hurtigere end ganghastighed i gågader og lege- og opholdsområder, mens der må køres med op til 30 km/t i cykelgader.

I Sverige er der to vejbestyrelser; kommune og stat. Vejbestyrelsen beslutter selv hastighedsgrænsen på sine veje gennem ”föreskrifter”, dvs. Trafikverket for statsveje og kommunalbestyrelsen (byrådet) for kommuneveje. Men i praksis er det mere kompliceret, hvilket også fremgår af Trafikförordningen §17. Denne skal tolkes, således at staten – og kun Trafikverket – må fastsætte en hastighedsgrænse over 70 km/t, uanset om det er i by- eller landzone og uanset om det er stats- eller

kommunevej. Og kommunen – og kun byrådet – må fastsætte en hastighedsgrænse under 50 km/t i byzone, uanset om det er en stats- eller kommunevej. Kommunen kan også fastsætte en hastighedsgrænse på 60 eller 70 km/t på stats- eller kommunevej i byzone.

I Sverige findes også Länsstyrelsen, og de kan beslutte og fastsætte en hastighedsgrænse under 70 km/t i landzone, uanset om det er en kommune- eller statsvej.

Beslutningskompetencen for hastighedsgrænser i Sverige er således fordelt på Trafikverket, Länsstyrelser og kommuner.

Politiet har ikke beslutningskompetence i relation til hastighedsgrænser i Sverige (kun i relation til kørsel i terræn uden for offentlig vej).

”Föreskrifter” udstedt af kommune, Länsstyrelse og Trafikverket skal ikke i høring, men kan ”överklagas” til Länsstyrelse, Transportstyrelsen eller regering.

I Sverige findes oplysningstavle ”E1. Motorväg”, ”E3. Motortrafikled” og ”E5. Tättbebyggt område” for hhv. motorvej, motortrafikvej og byzone, og der findes selvfølgelig også tilhørende ophørstavler. Disse tavler fungerer som angivelse af den generelle hastighedsgrænse. Der opsættes dog i praksis meget ofte en ”C31. Hastighetsbegränsning” i tilknytning til oplysningstavlen, så den ny hastighedsbegrænsning er tydelig. I øvrigt fungerer ”E7. Gågata”, ”E9. Gångfartsområde” (lege- og opholdsområde) og ”E33. Cykelgata” også som tavler for hastighedsbegrænsning, og for disse tavler er der selvfølgelig også tilhørende ophørstavler.

De tilladte ”C31. Hastighetsbegränsning” tavler må vise 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110 og 120 (km/t). En vejbestyrelse må altså ikke opsætte tavler, der angiver en hastighedsbegrænsning på fx 15, 45 eller 130 km/t i henhold til Vägmärkesförordningen (<https://rkrattsbaser.gov.se/sfst?bet=2007:90>).

I henhold til §26 i forordningen TSFS 2019:74 skal en ændring af hastighedsbegrænsningen med over 20 km/t på en vej forvarsles (https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202019_74k.pdf). §28 i samme forordning angiver, at der maksimalt må være 30 kilometer mellem ”C31. Hastighetsbegränsning” tavler på motorveje og motortrafikveje, og maksimalt 10 kilometer mellem hastighedstavler på andre veje.

Der findes flere vejledninger i valg af hastighedsgrænse i Sverige:

- https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11310/RelatedFiles/2011_048_interna_rad_lokala_trafikforeskrifter_om_hastighet_utanfor_tattbebyggt_omrade.pdf
- <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628896/FULLTEXT01.pdf>
- <https://trafik.stockholm/trafiksakerhet-trafikregler/nya-hastigheter/>

2.3 Finland

I den finske færdselslov "Tieliikennelaki" § 9 (<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>) er de generelle hastighedsgrænser angivet (oversat til dansk af Google Translate):

"Generelle hastighedsgrænser

Uden for byområdet er den maksimalt tilladte hastighed for køretøjer og sporvogne 80 kilometer i timen, hvis der ikke er angivet anden hastighedsgrænse på et trafikskilt.

I et bebygget område er den maksimalt tilladte hastighed for et køretøj og en sporvogn 50 kilometer i timen, hvis der ikke er angivet anden hastighedsgrænse på et trafikskilt."

Der kan benyttes tavle "E22 Byområde" og tavle "E23 Byområde ophører" til angivelse af de generelle hastighedsgrænser.

Der er ikke generelle hastighedsgrænser, der kun gælder for motorveje og motortrafikveje. Tavlerne "E15 Motorvej", "E16 Motorvej ophører", "E17 Motortrafikvej" og "E18 Motortrafikvej ophører" har ingen betydning for hastighedsgrænsen. På ramper, motorveje og motortrafikveje er der derfor – næsten altid – en tavle "C32 Hastighedsgrænse". Det er ofte variable hastighedstavler, da hastighedsgrænsen på motorveje og motortrafikveje kan være vejr- og trafikafhængig. Der er således indført "Vinterhastighedsbegrænsninger" i hele Finland, hvor hastighedsgrænsen sænkes med 10-20 km/t, og som besluttet regionalt af ELY-centrene (centre for økonomisk udvikling, transport og miljø).

Ifølge den finske færdselslov § 43-44 er den maksimale tilladte hastighed i gågade (tavle E26) og lege- og opholdsområder (tavle E24) 20 km/t. I cykelgader (tavle E28) skal kørehastigheden tilpasses cykling ifølge § 45, men her er ikke angivet en hastighedsbegrænsning med tal.

Den finske færdselslov bilag 3.3 angiver, hvordan tavle "C32 Hastighedsgrænse" kan bruges:

"Tallet på skiltet angiver den maksimalt tilladte hastighed for køretøjet og sporvognen i kilometer i timen. Skiltet er gyldigt på den vej indtil næste skilt C32–C34 (Hastighedszone), E23 (Byområde ophører), E24 (Lege- og opholdsområde) eller E26 (Gågade). Tavlens gyldighed ophører også ved tavle E22 (Byområde), medmindre en ny hastighedsgrænse er angivet af færdselstavlen umiddelbart efter tavle E22.

Skiltet og tillægspladen "Generel begrænsning" kan bruges til at angive en overgang fra en hastighedsbegrænset vej eller område til et område omfattet af en generel hastighedsbegrænsning. Skiltet og tillægspladen "Område" kan bruges til at

angive overgangen fra vejen under hastighedsgrænsen angivet af skiltet indenfor hastighedsgrænseområdet tilbage til hastighedsgrænseområdet.

På en vej med en maksimal hastighedsgrænse på 30 kilometer i timen kan der være bump, hævede fodgængerfelter eller andre lignende konstruktioner, der ikke advares særskilt om ved vejskilte, eller andre hastighedsdæmpende konstruktioner, der ikke er særskilt angivet af en trafik styreenhed eller andre lignende midler.

Tavlen kan også udelukkende placeres over kørebanen, i hvilket tilfælde skiltet angiver hastighedsgrænsen for den respektive kørebane og den lille kantsten ud for kørebanen.”

I den finske færdselslov er der ikke angivet intervaller for, hvad hastighedsgrænsen må være i byområder, åbent land, på motorveje og motortrafikveje.

De nuværende generelle hastighedsgrænser i Finland blev besluttet den 25. marts 1988, og Transportministeriet udsendte den 20. september 2006 de gældende retningslinjer for fastsættelse af hastighedsgrænser på vejene. Disse retningslinjer blev uddybet i publikationen ”Nopeusrajoitukset” (Hastighedsgrænser) den 16. december 2009, <https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Tiehallinto/pdf/2100063-v-09-nopeusrajoitukset.pdf>. Her er fastlagt, hvem der beslutter hastighedsgrænser, hvem der fastlægger placering af tavler ”E22 Byområde”, og hvilke kriterier disse beslutninger skal træffes ud fra. Desuden er der yderligere oplysninger i håndbog om retningslinjer for brug af færdselstavler, <https://www.kaskea.fi/assets/Uploads/PDF-tiedostot/vo-2020-20-liikennemerkkien-kaytto-web.pdf>.

I hovedtræk er forholdene i Finland således:

Hastighedsbegrænsningerne på vejene på det finske fastland er 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 100 og 120 km/t. På Åland er der andre forhold. Hastighedsbegrænsningerne bruges på følgende vis:

- 20 km/t bruges kun i særlige tilfælde (ved grænsestationer, i gågader, i lege- og opholdsområder).
- 30 km/t bruges i byområder, fx i boligområder, bycentre, på farlige steder og særlige steder som fx tæt på skoler. Det er den maksimale hastighed, hvis der er umarkerede fartdæmpende foranstaltninger på vejen såsom bump.
- 40 km/t bruges i byområder. Det er den maksimale hastighed for en forhøjet fodgængerovergang.
- 50 km/t er den generelle grænse i byområder. Den kan også bruges uden for byområder. Det er den maksimale grænse for en usikret jernbaneoverkørsel.
- 60 km/t er den højeste tilladte hastighedsgrænse i byområder, ved rundkørsler, fodgængerfelter uden lyskryds, sikrede jernbaneoverkørsler, færgelejer og broer, der kan åbnes.

- 70 km/t-grænsen anvendes i særlige tilfælde uden for bebyggelse (landområde). Det er den højest mulige hastighedsgrænse i et lyskryds.
- 80 km/t er den generelle hastighedsgrænse i åbent land. Det er også den maksimale hastighedsgrænse på grusveje.
- 100 km/t er den højeste hastighedsgrænse uden for motorveje. Om vinteren er det også den maksimale hastighedsgrænse på motorveje.
- 120 km/t-begrænsningen bruges kun på motorveje om sommeren.

Om vinteren sænkes hastighedsgrænserne mange steder. 120 km/t-restriktionerne reduceres til 100 km/t. Nedre vinterhastighedsgrænser er 60, 70 og 80 km/t.

Der er objektive kriterier for fastlæggelse af hastighedsgrænse. Eksempelvis indgår kørebanebredde, årsdøgntrafik og oversigtsforhold (sigtlængde) i vurderingen af hvor høj en hastighedsgrænse, der må fastlægges på veje i åbent land, som ikke er motorveje.

På vejstrækninger gentages den lokale hastighedsgrænse, så afstanden mellem to fortløbende tavler ikke overstiger 3 km, når hastighedsgrænsen er under 70 km/t. Ved 70 og 80 km/t må afstanden maksimalt være 4 km, ved 100 km/t maks. 5 km og ved 120 km/t maks. 6 km.

Hastighedsgrænser på de finske statsveje fastsættes/besluttes regionalt af ELY-centrene. Kommunen fastsætter hastighedsgrænser for kommuneveje. Kommunen beslutter placeringen af tavlerne "E22 Byområde" efter høring ved ELY-centrene. Ejeren af en privat vej skal indhente kommunens samtykke til fastlæggelsen af hastighedsgrænsen på den private vej. Politi, erhvervsliv og borgere skal ikke høres og har ikke beslutningskompetence i relation til hastighedsgrænser.

2.4 Irland

I (<https://www.irishstatutebook.ie/eli/2004/act/44/enacted/en/html>) Road Traffic Act 2004 section 4-8 er angivet generelle hastighedsgrænser for veje i Irland:

“4. (1) The Minister may make regulations prescribing a speed limit (“ordinary speed limit”) in respect of all public roads, or all public roads with such exceptions as may be specified in the regulations, for any class of mechanically propelled vehicle.

(2) Regulations under this section may prescribe different speed limits for any class of vehicle using particular categories of public roads.

(3) Regulations under this section may make provision for the exemption of a class or classes, including a sub class, of vehicles from a speed limit specified in any such regulations.

5. (1) *There is a speed limit (“built-up area speed limit”) of 50 kilometres per hour in respect of all public roads, other than a motorway in built-up areas for all mechanically propelled vehicles.*

(2) *The built-up area speed limit does not apply to a road or part of it in a built-up area where a special speed limit or a road works speed limit applies to that road or part.*

6. (1) *There is a speed limit (“regional and local roads speed limit”) of 80 kilometres per hour in respect of all regional and local roads, other than such roads in built-up areas, for all mechanically propelled vehicles.*

(2) *The regional and local roads speed limit does not apply to a non-urban regional and local road or part of it where a special speed limit or a road works speed limit applies to that road or part.*

7. (1) *There is a speed limit (“national roads speed limit”) of 100 kilometres per hour in respect of all national roads, other than national roads in built-up areas, for all mechanically propelled vehicles.*

(2) *The national roads speed limit does not apply to a national road or part of it where a special speed limit or a road works speed limit applies to that road or part.*

8. (1) *There is a speed limit (“motorway speed limit”) of 120 kilometres per hour in respect of all motorways for all mechanically propelled vehicles.*

(2) *The motorway speed limit does not apply in respect of any motorway or part of it where a special speed limit or road works speed limit applies to that motorway or part.”*

Ovenstående betyder, at den generelle hastighedsgrænse er 50 km/t i byområder, 80 km/t uden for byområder, 100 km/t på nationale veje uden for byområder, og 120 km/t på motorveje. Et byområde skiltes med en grøn eller hvid bytavle, mens et landområde skiltes med en brun landdistriktstavle. På disse tavler angives navn for by- eller landdistrikt. Regionale veje angives på hvide tavler med sort rute-nummer ”RXXX”. Nationale veje (national route) angives på grønne tavler med gul rutenummer ”NXX”. For motorveje benyttes tavle ”F330 Motorvej” og ”F333 Motorvej ophører”. Disse tavler fungerer som hastighedsbegrænsning.

Road Traffic Act 2004 section 9 er angivet mulighederne for de lokale hastighedsgrænser på veje i Irland:

”9. (1) *A county council or a city council may make bye-laws (“special speed limit bye-laws”) specifying in respect of any specified public road or specified part of a public road or specified carriageway or lane of a public road within its*

administrative area the speed limit (“special speed limit”) which shall be the speed limit on that road or those roads for mechanically propelled vehicles.

(2) The special speed limits that may be specified in bye-laws under this section are—

(a) 30 kilometres per hour, which shall only be applied in respect of a road or roads (other than a motorway) in accordance with guidelines issued by the Minister under this section,

(b) 50 kilometres per hour, in respect of any road other than a road in a built-up area,

(c) 60 kilometres per hour,

(d) 80 kilometres per hour, in respect of a motorway, a national road or a road in a built-up area,

(e) 100 kilometres per hour, in respect of a motorway, a non-urban regional or local road or a road in a built-up area, and

(f) 120 kilometres per hour, in respect of a dual carriageway that forms part of a national road that is not a motorway in accordance with guidelines issued by the Minister under subsection (9).

(3) Before making special speed limit bye-laws a county council or city council shall give notice to—

(a) the council of any borough or town in the administrative county concerned of any provision in the proposed bye-laws relating to roads in their respective administrative areas, and

(b) the Commissioner, and

shall consider any representations made in writing by any such council or the Commissioner where they are received within the period (not being less than one month after the date of service of the notice) specified in the notice.

(4) Whenever a county council or city council having considered any representations under subsection (3), proposes to make bye-laws under this section, the following provisions have effect—

(a) the council shall publish notice of the proposal at least once in at least 2 daily newspapers published in and circulating in the State or the area to which the bye-laws relate,

(b) the notice shall include—

(i) a statement of the purpose for which the bye-laws are to be made,

(ii) an intimation that a copy of draft bye-laws is open for public inspection at the address stated in the notice, and

(iii) an intimation that any person may submit to the council objections to the draft bye-laws at any time during the period of 30 days commencing on the date of the first publication of the notice,

(c) the council shall, during that period of 30 days, keep a copy of the draft bye-laws open for public inspection during ordinary office hours at the address stated in the notice,

(d) any person who objects to the draft bye-laws may submit his or her objection to the council in writing at any time during that period of 30 days and the council shall consider the objections.

(5) In making special speed limit bye-laws under this section a county council or city council may, in the interests of road safety, apply a special speed limit for a specified period or periods during any day or during specified days (such periods and days being indicated in such bye-laws) on a specified road or specified motorway or part of it and such special speed limit shall, notwithstanding any other provision in the said bye-laws relating to any such road or motorway or part of it, be the speed limit for that road for that period or periods only.

(6) Having regard to circumstances that are particular to a specified national road or motorway or any specified part, carriageway or lane of a specified motorway or national road, a county council or city council may, subject to subsection (7), specify in special speed limit bye-laws that a special speed limit applies in respect of that national road or motorway or part, carriageway or lane of it, in lieu of the speed limit that normally applies to the national road or motorway, for any period where the circumstances prevail and are described in the bye-laws.

(7) A county council or city council shall not make bye-laws under this section relating to a national road or a motorway without the prior written consent of the National Roads Authority.

(8) The Minister may make regulations in relation to all or any of the following matters:

(a) the varying of the speed limits standing specified in subsection (2) and that subsection shall have effect in accordance with any such regulations for the time being in force; or

(b) the exemption of a class or classes of mechanically propelled vehicles from a specified speed limit or from all of the speed limits specified or having effect under this section.

(9) The Minister may issue guidelines relating to the making of bye-laws under this section and may amend or cancel any such guidelines. Where any such guidelines are, for the time being in force, a county council or city council shall have regard to them when making any such bye-laws.

(10) The making of special speed limit bye-laws under this section and the making of representations under subsection (3)(a) are reserved functions (within the meaning of the Act of 2001).

(11) Where special speed limit bye-laws apply a special speed limit to a specified public road or specified part of a public road or specified carriageway or lane of a public road, that speed limit does not apply where a road works speed limit order is made in respect of the public road, part, carriageway or lane of it.

(12) A document which purports to be a copy of special speed limit bye-laws, and which has endorsed on it a certificate purporting to be signed by an officer of the county council or city council which made the bye-laws stating that the document is a true copy of the bye-laws and that the bye-laws were in force on a specified day, shall, without proof of the signature of such officer or that he or she was in fact such officer, be evidence, until the contrary is shown, in every court and in all legal proceedings, of the bye-laws and of the fact that they were in force on that date.”

Af ovenstående ses, at det enten er byrådet eller amtsrådet, som beslutter en lokal hastighedsgrænse. Der skal være en offentlig høringsperiode på mindst 30 dage. Hvis der er tale om en national vej eller en motorvej, må byråd eller amtsråd ikke fremsætte lokale hastighedsgrænser uden skriftlig tilladelse fra den nationale vej-administration.

Det er muligt at opsætte lokale hastighedsgrænser på 30, 50, 60, 80, 100 og 120 km/t. Det er også muligt via ændringslove nu at opsætte lokale hastighedsgrænser på 20 og 40 km/t. Det fremgår af manualen <https://www.trafficsigns.ie/tsm-cur> se under ”5 Regulatory Signs” side 27-30. Den lokale hastighedsgrænse angives med tavlerne ”RUS 039-044 og 064-065 hastighedsbegrænsning”. I manualen er også angivet, at det anbefales at gentage tavler med 30-50 km/t for hver ca. 500 meter, tavler med 60 km/t for hver ca. 1 km, tavler med 80 km/t for hver ca. 2 km, tavler med 100 km/t for hver ca. 3 km og tavler med 120 km/t for hver ca. 5 km.

Der er fremsat en norm/vejledning for fastlæggelse af lokale hastighedsgrænser: http://www.rmo.ie/uploads/8/2/1/0/821068/guide_speed_limits_mar_2015.pdf. Denne skal følges vedr. 30, 40 og 120 km/t og er vejledende for andre hastighedsgrænser. I manualen <https://www.trafficsigns.ie/tsm-cur> findes dog vejledningen til en 30 km/t zone og en 20 km/t hastighedsgrænse. Om 20 km/t står:

“The 20 km/h speed limit shall only be used in limited circumstances. It is not intended to replace the use of the 30 km/h speed limit as the norm in housing estates or on non-distributor urban centre roads. It should be noted that distributor roads in urban centres would normally be 50 km/h.

Road Authorities may only introduce a 20 km/h speed limit where Warrant Number 1 applies and where one of the sub-categories of Warrant 2 also applies:

1. *The 85th percentile speed of traffic on a street does not exceed 30 km/h and one of the following also applies;*
2. *(a) In a largely pedestrian zone where there is very limited access for vehicles;*
(b) On a street which is pedestrianised for most of the day, but which allows limited access for delivery vehicles at certain times; or
(c) On a shared surface street in an urban area where there are no separate footways.”

Tavlen “RUS 021 Gågade” udgør ikke en hastighedsbegrænsning. Det kan derfor være relevant at opsætte en 20 km/t tavle, når motorkøretøjer tillades i gågaden evt. i bestemte tidsrum.

De faktiske lokale hastighedsgrænser fremgår her: <https://www.speedlimits.ie/>
 På denne hjemmeside er alt samlet omkring lokale hastighedsgrænser.

2.5 Storbritannien

I ”The Highway Code” Rule 124 (<https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/general-rules-techniques-and-advice-for-all-drivers-and-riders-103-to-158>) er de generelle hastighedsgrænser angivet:

”You MUST NOT exceed the maximum speed limits for the road and for your vehicle (see the speed limits table). A speed limit of 30 mph (48 km/h) generally applies to all roads with street lights (excluding motorways) unless signs show otherwise.

Speed limits for cars & motorcycles (including car derived vans up to 2 tonnes maximum laden weight):

<i>Built-up areas:</i>	<i>30 mph (48 km/h)</i>
<i>Single carriageways:</i>	<i>60 mph (96 km/h)</i>
<i>Dual carriageways:</i>	<i>70 mph (112 km/h)</i>
<i>Motorways:</i>	<i>70 mph (112 km/h)”</i>

I henhold til loven Road Traffic Regulation Act 1984 part 4 section 81-84 (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/part/VI>) er det forekomsten af vejbelysning, der afgør, om der er tale om et byområde. En vej med vejbelysning (dog ikke motorvej) kaldes for en ”Restricted road”. Med vejbelysning menes, at

der er vejbelysning, hvor afstanden mellem to armaturer maks. er 200 yards (185 meter i Scotland). Indkørslen til ”restricted road” skal afmærkes med hastighedstavlen ”30” mph, hvis ikke en anden lokal hastighedsgrænse opsættes.

Det betyder, at (veje i byområder og) veje med vejbelysning (dog ikke motorveje) har en generel hastighedsbegrænsning på 30 mph eller 48 km/t. For veje (i åbent land) uden vejbelysning og uden midterrabat (single carriageways) er den generelle hastighedsgrænse 60 mph (96 km/t), mens den er 70 mph (112 km/t) for motorveje og veje (i det åbne land) med midterrabat (dual carriageways) og uden vejbelysning.

I Storbritannien findes en bytavle (hvid tavle med sort kant og sort bynavn). Den er ikke en officiel færdselstavle, og angiver ikke hastighedsgrænsen på 30 mph. Derfor findes der meget ofte en tavle med hastighedsgrænsen over bytavlen. På vej ud af en by er der ofte en tavle med hastighedsgrænsen eller en særlig tavle (hvid tavle med sort kant og sort skråtstillet bjælke – ”Derestriction sign”), der betyder, at de generelle hastighedsgrænser gælder. På veje i det åbne land med vejbelysning er der næsten altid en tavle med hastighedsgrænsen. Tavlerne ”Motorvej starter” og ”Motorvej ophører” har indvirkning på hastighedsgrænsen.

Den generelle hastighedsgrænse i byområde ”Restricted road” må ikke gentages på en tavle, men må med dispensation afmærkes på kørebanen. Generelle hastighedsgrænser i åbent land og på motorveje må gerne ”gentages” på en hastighedstavle, men det gøres dog sjældent.

I den britiske færdselslov findes ikke en tavle for gågade og for cykelgade. Derimod findes en tavle for lege- og opholdsområde (”Home Zone Entry”), men den har ikke en hastighedsgrænse tilknyttet.

I henhold til loven Road Traffic Regulation Act 1984 section 85 (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/part/VI>) kan vejbestyrelsen, dvs. byrådet (city council), amtsrådet (county council) eller statslig enhed (National Highways), beslutte, opsætte, vedligeholde og nedtage tavler med hastighedsgrænser. En lokal hastighedsgrænse besluttet af by- eller amtsråd kan dog ændres af statslig enhed, mens en lokal hastighedsgrænse besluttet af statslig enhed kan ændres af transportministeren. Politi, borgere, foreninger, erhvervsliv har altså ingen beslutningskompetence i relation til hastighedsgrænser, og skal ifølge loven heller ikke høres, når hastighedsgrænser ændres.

Vejledning i fastsættelse af lokale hastighedsgrænser findes i to dokumenter, begge fra januar 2013:

<https://www.gov.uk/government/publications/setting-local-speed-limits/setting-local-speed-limits>

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/50262/user-guidance.pdf

I disse dokumenter ses, at der kun er et lovgivningsmæssigt grundlag for lokale hastighedsgrænser på 20, 30, 40, 50, 60 og 70 mph. I byområder på ”restricted roads”, altså veje med vejbelysning (ej motorveje), må man kun skilte 20, 30, 40 og helt ekstraordinært 50 mph. Der findes også zonetavler for 20 mph. I landområder og landsbyer (uden belysning) kan der bruges 20-70 mph lokal hastighedsgrænse – 20 og 30 mph benyttes kun i landsbyer o. lign. Det ene dokument er en ”brugermanual” til et værktøj, der kan anbefale en lokal hastighedsgrænse ud fra en række målinger og kriterier – en helhedsvurdering.

Det anbefales, at en strækning med en lokal hastighedsgrænse mindst bør være 600 meter lang. Dog kan længden være mindre, hvis der er tale om en kort ”landsby-strækning”, eller der er tale om en blind vej.

2.6 Holland

I ”RVV 1990” (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-07-01>) er de generelle hastighedsgrænser for motorkøretøjer i Holland givet i kapitel II artikel 20 og 21:

Bebyggede områder:	50 km/t
Motorveje:	130 km/t
Motortrafikveje:	100 km/t
Andre veje uden for bebyggede områder:	80 km/t

Ifølge Vejtrafikloven af 1994 (https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2022-05-20#HoofdstukII_Paragraaf1) kapitel II artikel 20a fastsættes grænserne for bebyggede områder ved beslutning i kommunalbestyrelsen (i samråd med den lokale politimester ifølge artikel 24 i <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/2018-07-01#HoofdstukIII>).

Byzonetavle: Bebyggede områder skiltes ved indkørsel med tavlen ”H1 Bebouwde kom” og ved udkørsel med tavlen ”H2 Einde bebouwde kom”, og angiver skiftet mellem 50 og 80 km/t i hastighedsgrænse, hvis ikke en hastighedstavle er opstillet.

Ved indkørsel til motorvej skiltes med motorvejstavlen ”G1 Autosnelweg” og ved udkørsel med ”G2 Einde autosnelweg”. G2 tavlen findes på alle frakørselsramper, idet vige- og stoplinje ikke fungerer som motorvejsophør i Holland. Der er ifm. energikrisen oprettet en ny artikel 86a i ”RVV 1990”, der muliggør midlertidigt at nedsætte de generelle hastighedsgrænser på motor- og motortrafikveje til 90 km/t. Der er siden 2020 indført en skiltet hastighedsgrænse på 100 km/t i tidsrummet mellem kl. 6-19 på motorveje.

Ved indkørsel til motortrafikvej skiltes med motortrafikvejstavlen ”G3 Autoweg” og ved udkørsel med ”G4 Einde autoweg”. G4 tavlen findes på alle frakørselsramper, idet vige- og stoplinje ikke fungerer som motortrafikvejsophør i Holland.

Motorveje og motortrafikveje er defineret som værende beliggende uden for bebyggede områder, så brug af G2 eller G4 medfører, at hastighedsgrænsen er 80 km/t, hvis ikke der vises en H1 tavle eller en hastighedstavle.

Ifølge ”RVV 1990” kapitel II artikel 44-46 må motorkøretøjer maksimalt køre 15 km/t i ”Erf”, hvilket vil sige lege- og opholdsområder. Disse skiltes ved indkørsel med tavlen ”G5 Erf” og ved udkørsel med ”G6 Erf ende”.

Der findes ikke en tavle for gågade eller cykelgade i Holland, og derfor er der heller ikke knyttet særlige hastighedsgrænser til sådanne gader. Her benyttes i stedet kombinationer af andre tavler.

Hastighedstavlen ”A1 Maximumsnelheid” bruges til at vise en lokal hastighedsgrænse, men kan også anvendes til at vise den generelle hastighedsgrænse. Tavle ”A2 Einde maximumsnelheid” må bruges til at angive ophør af en lokal hastighedsgrænse. Der kan over A1 og A2 tavler angives ”Zone”, hvorved der opnås en start og slut på en hastighedszone, dog kan dette kun angives ved 30 og 60 km/t.

Det er 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 i henhold til ”Bæredygtig sikker ordning” (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0009505/2002-01-01>).

Opsættelse af de nævnte tavler besluttet af vejbestyrelsen i samråd med den lokale politimester eller det nationale politi i tilfælde af en statsvej i henhold til den administrative lov ”BABW” (https://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/2018-07-01#HoofdstukII_Paragraaf6_Artikel24). Således ligger beslutningskompetencen hos kommunalbestyrelsen, provinsbestyrelsen og den nationale vejbestyrelse ”Rijkswaterstaat” i samråd med politiet for enhver skilteplan, dvs. placering af fx H1, H2, G1, G2, G3, G4, G5, G6, A1 og A2 tavler.

Der findes – så vidt vides – fortsat ikke nogen norm for, hvilke kriterier de lokale hastighedsgrænser bør/skal fastlægges ud fra. Men der er andre vejledninger fx i vejregler og hos SWOV:

- ASVV 2021 (<https://www.crow.nl/publicaties/asvv-2021>)
- <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Speed.pdf>.

Det er uklart, hvilke lokale hastighedsgrænser der må opsættes, fx står der intet steds, at der må skiltes 40 km/t.

2.7 Belgien

Belgien er inddelt i tre regioner, hvor der er lidt forskellige generelle hastighedsgrænser. I ”Code de la route” (<https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1976101105~hra8v386pu#art-22bis>) er de generelle hastighedsgrænser for motorkøretøjer i Belgien angivet i kapitel II artikel 11:

	Bruxelles	Flandern	Vallonien
Bebygget område:	30 km/t	50 km/t	50 km/t
Motorveje:	120 km/t	120 km/t	120 km/t
Motortrafikveje:	-	90 km/t	90 km/t
Ej bebygget område:	70 km/t	70 km/t	90 km/t

I Bruxelles bruges ikke begrebet motortrafikvej, så her må tavler herfor ikke opstilles. I Flandern er den generelle hastighedsgrænse på motortrafikveje 90 km/t, men hastighedsgrænsen skal skiltes med en hastighedstavle. I Vallonien er hastighedsgrænsen på motortrafikveje og øvrige veje i åbent land den samme. I hele Belgien betragtes motorveje og motortrafikveje som værende beliggende i landzone.

Byområder skiltes ved indkørsel med tavlen ”F1 (F1a eller F1b) Agglomération” og ved udkørsel med tavlen ”F3 (F3a eller F3b) Fin d’agglomération”, og angiver skiftet mellem 50 og 70/90 km/t i hastighedsgrænse, hvis ikke en hastighedstavle er opstillet.

Ved indkørsel til motorvej skiltes med motorvejstavlen ”F5 Autoroute” og ved udkørsel med ”F7 Fin d’autoroute”. F7 tavlen findes på alle frakørselsramper, da vige- og stoplinjer ikke fungerer som motorvejsophør i Belgien.

Ved indkørsel til motortrafikvej skiltes med motortrafikvejstavlen ”F9 Route pour automobiles” og ved udkørsel med ”F11 Fin de route pour automobiles”. F11 tavlen findes på alle frakørselsramper, da vige- og stoplinje ikke fungerer som motortrafikvejsophør i Belgien.

Lege- og opholdsområder skiltes ved indkørsel med tavlen ”F12a Zone résidentielle / Zone de rencontre” og ved udkørsel med tavle ”F12b”. Motorkøretøjer må maksimalt køre 20 km/t i lege- og opholdsområder ifølge artikel 22a i ”Code de la route”.

Gågade/fodgængerområde skiltes ved indkørsel med tavlen ”F103 Zone piétonne” og ved udkørsel med tavle ”F105”. I gågader må et motorkøretøj ikke køre hurtigere end gangtempo. Der findes også tavler for cykelgade, legegade, skolegade, ferieområde og blød-trafikant gade. I cykelgade og blød-trafikant gade må motorkøretøjer maksimalt køre 30 km/t. I de andre gade typer opsættes ofte en zone-tavle med 30 km/t eller opsættes advarselstavle med bump, som også medfører, at hastighedsgrænsen er 30 km/t.

Hastighedstavlen ”C43” bruges til at vise en lokal hastighedsgrænse, men kan også anvendes til at vise den generelle hastighedsgrænse. En C43-tavle gælder fra tavlens placering og frem til næste kryds. Tavle ”C45” angiver ophør af en lokal hastighedsgrænse. Der kan over C43-tavlen angives ”Zone”, hvorved der opnås start på en hastighedszone, som først slutter ved en C45 eller ny C43. Man kan

bruge ”Zone” for alle gyldige lokale hastighedsgrænser. Der findes dog en særlig tavle for 30 km/t zone og ophør heraf, hhv. ”F4a” og ”F4b”.

Lovgivning om beslutningskompetence i Belgien i relation til lokale hastighedsgrænser findes i tre dekretter for hver region; Bruxelles, Vallonien og Flandern, fx <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/2009035258~zvwrtjq5ky>. Her står, at vejbestyrelsen skal indsende ansøgning om lokal hastighedsgrænse til den relevante minister i regionen for godkendelse. Vejbestyrelsen kan uddelegere ansvaret til fx et udvalg, borgmester eller rådmand. Hvis ministeren ikke har afvist/godkendt ansøgningen inden for 60 dage, anses ansøgningen for værende godkendt. Vejbestyrelsen og ministeren – og ikke andre – har således afgørende indflydelse på de lokale hastighedsgrænser.

Der findes ikke nogen norm for, hvilke kriterier de lokale hastighedsgrænser bør/skal fastlægges ud fra. Men der er andre vejledninger fx:

- <https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen>
- <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/afwegingskader-voor-snelheidsregimes-binnen-de-bebouwde-kom>
- <https://www.crow.nl/downloads/pdf/portals/mobiliteit-en-gedrag/gedrag-bibliotheek/snelheidvsv.aspx?ext=.pdf>
- <https://securotheque.wallonie.be/a-notions-de-base/principes-generaux-a-maitriser-la-trajectoire-et-gerer-la-vitesse/logigramme-vitesse-induite>

2.8 Tyskland

I den tyske færdselslov ”StVO” (https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html#BJNR036710013BJNE000100000) eller <https://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung>) er de generelle hastighedsgrænser angivet i § 3 og § 18:

Generelle hastighedsgrænser (motorkøretøjer/personbiler op til 3,5 tons):

Inden for bebygget område: 50 km/t

Uden for bebygget område: 100 km/t

Motorvej: Ingen hastighedsgrænse – fri hastighed

Motortrafikvej: Ingen hastighedsgrænse – fri hastighed, dog kun når der er midterrabat og/eller midterautoværn. Ellers 50 km/t inden for bebygget område og 100 km/t uden for bebygget område.

Der kan benyttes byzonetavlen ”310 Ortstafel Vorderseite” og ophørstavlen ”311 Ortstafel Rückseite” til angivelse af de generelle hastighedsgrænser inden for og uden for bebygget område.

Motorvejstavlen ”330.1 Autobahn”, tavlen for motorvej ophører ”330.2 Ende der Autobahn”, motortrafikvejstavlen ”331.1 Kraftfahrstraße” og tavlen for ophør af

motortrafikvej ”331.2 Ende der Kraftfahrstraße” har således betydning for hastighedsgrænsen, men har ingen indvirkning på inddelingen i ”inden for” og ”uden for” bebygget område.

I et lege- og opholdsområde, der angives med tavle ”325.1 Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs” og tilhørende ophørstavle ”325.2 Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs”, må man ikke køre hurtigere end ganghastighed, hvilket ikke er angivet med tal. En gågade markeres med tavle ”242.1 Beginn einer Fußgängerzone” og tilhørende ophørstavle. Her må man som udgangspunkt slet ikke køre, men hvis et køretøj har tilladelse til at køre i gågade, må det ikke køre hurtigere end ganghastighed. Gågade må kun oprettes i byområder.

Der findes en tavle for 30 km/t zoner, der hedder ”274.1 Beginn einer Tempo 30-Zone” og ”274.2 Ende einer Tempo 30-Zone”, som betyder, at der maksimalt må køres 30 km/t.

Der findes også tavler for cykelgade og cykelzone, der hedder ”244.1 Beginn einer Fahrradstraße” og ”244.3 Beginn einer Fahrradzone” samt tilhørende ophørstavler. I cykelgade og cykelzone må man maksimalt køre 30 km/t.

Tavlen for lokal hastighedsgrænse ”274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit” medfører ved opsætning i byområder, at alle motorkøretøjer maksimalt må køre den angivne hastighed, også selvom den er højere end en maks. hastighed for en specifik køretøjstype. Det vil fx sige, at en motorcykel med anhænger, som kun må køre 60 km/t uden for bebygget område (også på motorveje og motortrafikveje), gerne må køre op til 70 km/t, hvis tavle ”274” viser ”70” i et byområde. I landområder gælder de angivne maks. hastigheder for specifikke køretøjstyper fortsat, selvom tavle ”274” viser en højere hastighedsgrænse. Tavle ”278 Ende der zulässige Höchstgeschwindigkeit” afslutter en lokal hastighedsbegrænsning, og der overgås til den generelle hastighedsgrænse.

I henhold til ”StVO” § 44 er beslutningskompetence omkring færdselsregler, herunder hastighedsgrænser, hos vejtrafikmyndigheder, altså vejbestyrelser. Der findes private veje, kommuneveje, amtsveje, (del)statsveje og forbundsveje (føderale). Politiet har dog også afgørende beslutningskompetence i relation til færdselsregler lyskryds, dvs. signalreguleringen, svingforbud, hastighedsgrænser osv.

I henhold til ”StVO” § 44a er al ansvar og beslutningskompetence for færdselsregler på motorveje markeret med tavle ”330.1” overladt til det føderale FBA (Fernstraßen Bundesamt) uanset vejbestyrelse. Dog har politiet fortsat jurisdiktion på motorveje, så her skal de bl.a. udføre hastighedskontrol. FBA kan således fastsætte de hastighedsgrænser, som de ønsker på motorveje.

I ”StVO” § 45 er der flere lovbestemte forhold i relation til hastighedsgrænser. Ifølge stk. 1c og 1i kan vejtrafikmyndigheden oprette 30 km/t zone og cykelzone, men zonen må ikke indeholde forbunds-, (del)stats- og amtsveje samt andre prioriterede veje (tavle 306), og heller ikke indeholde lyskryds. Vejtrafikmyndigheden

kan ifølge stk. 8 øge hastighedsgrænsen over 50 km/t i byområder på visse veje, mens vejtrafikmyndigheden kan hæve hastighedsgrænsen uden for byområder op til 120 km/t med tilladelse fra relevant myndighed fra (del)staten. Ifølge stk. 9 er det tilladt på forbunds-, (del)stats- og amtsveje samt andre prioriterede veje at skilte (tavle 274) 30 km/t, hvis vejen er i umiddelbar nærhed af børneinstitutioner, skoler, plejehjem og hospitaler.

I den generelle administrative forskrift for færdselsregler "VwV-StVO" (https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwv-bund_26012001_S3236420014.htm) står, at politiet skal høres, inden der træffes afgørelse fx om skiltning. Inden der træffes beslutning, skal der om muligt udføres de nødvendige fysiske ændringer af vejnettet. Vejtrafikmyndigheden skal indhente godkendelse fra øverste relevante statslige myndighed for at opsætte eller nedtage følgende tavler: 330.1, 330.2, 331.1 og 331.2, altså start og slut på motorveje og motortrafikveje. På motorveje og motortrafikveje skal også indhentes tilladelse for at opsætte og nedtage tavle 274 og 278, altså hastighedsgrænse. På forbundsveje kræves også indhentning af tilladelse for at opsætte og nedtage tavle 274 og 278, hvis hastighedsgrænsen er under 60 km/t. Vedr. tavle "274" står i øvrigt i "VwV-StVO" (oversat til dansk af Google-Translate) bl.a. følgende: "

1. *I. Der skal af sikkerhedsmæssige årsager pålægges hastighedsgrænser på eksisterende veje, hvor ulykkesundersøgelser har vist, at hastighedsrelaterede ulykker er forekommet hyppigt. Dette gælder dog kun, hvis det er konstateret, at den gældende hastighedsgrænse overholdes af flertallet af bilister. Ellers skal den gældende hastighedsgrænse håndhæves. Hastighedsgrænser kan anbefales i enkelttilfælde, hvis der ofte identificeres farlige trafiksituationer som følge af uhensigtsmæssige hastigheder.*
II. Uden for bebyggede områder kan hastighedsbegrænsninger være nødvendige i henhold til nummer I,
2. *hvor bilister ikke tilpasser deres hastighed til vejforholdene, især i kurver, på strækninger ned ad bakke og i områder med særlig ujævn vejbelægning (men jf. nummer I til § 40; randnummer 1); den tilladte maksimale hastighed bør så sættes til den hastighed, som tidligere blev observeret af 85 % af bilisterne af egen drift uden hastighedsbegrænsninger, uden politibetjente overvåger dem og uden at blive blokeret af andre køretøjer,*
3. *hvor en reduktion af hastighedsforskelle er påkrævet, især på strækninger op ad og ned ad bakke; den tilladte maksimale hastighed bør så sættes til den hastighed, som tidligere blev observeret af 85 % af bilisterne af egen drift uden hastighedsbegrænsninger, uden politibetjente overvåger dem og uden at blive blokeret af andre køretøjer,*
4. *hvor fodgængere eller cyklister er særligt udsatte i parallel eller tværgående trafik; den maksimalt tilladte hastighed bør generelt ikke overstige 70 km/t på disse strækninger.*
- 4a. *Hvis der kun er et kort stykke (mindre end 600 meter) mellem to hastighedsgrænser på en ensporet landevej uden overhalingsbane, og hvis en overhalning derfor vil medføre betydelige risici på grund af den korte*

- overhalingsafstand, vil trafikafviklingen blive stabiliseret ved en reduktion af hastigheden mellem de to samt begrænsede ruteafsnit i betragtning. Påbud om nedsat hastighed på dette område forudsætter, at påbud om overhalingsforbud ikke er tilstrækkelig som mildere foranstaltning for denne strækning.
5. III. Uden for bebygget område er den tilladte maksimalhastighed foran lyskryds begrænset til 70 km/t.
 6. IV. Skiltet bør opsættes så langt foran farepunktet, at en fare udelukkes selv ved ugunstige sigtforhold. 30 til 50 m er generelt tilstrækkeligt inden for bebyggelse, 50 til 100 m uden for bebyggelse og 200 m på motorveje og motorvejslignende veje.
 7. V. Før opstart af bebyggelse kan der kun pålægges hastighedsbegrænsninger for gradvis at tilpasse sig den tilladte hastighed i bebyggelse, hvis stednavneskiltet (skilt 310) ikke er synligt i god tid, normalt fra en afstand af mindst 100 m.
 8. VI. Der må ikke bestilles mere end 130 km/t på motorveje og motorvejslignende veje. Kun dér kan hastigheden gradvist nedsættes. Et hastighedsniveau bør ikke overstige 40 km/t. Minimumsafstanden i meter mellem de forskellige maksimalhastigheder bør være 10 gange hastighedsforskellen i km/t. Efter vejstrækninger uden restriktioner bør den første tilladte maksimalhastighed generelt være 120 km/t.
 9. VII. Skilt 274 med tillægsskiltet "når det er vådt" bør placeres i stedet for skilt 114, hvor faretegnet ikke er tilstrækkeligt som advarsel.
 10. VIII. I bebygget område kan hastighedsgrænsen kun hæves til max 70 km/t på prioriterede veje (tavle 306), hvor der er cykelstier, der skal benyttes og fodgængerfelter føres sikkert af lyskryds. Drejebaner er påkrævet for venstresving.
- ...
14. XII. Hvis der kun er et kort vejstykke (op til 300 meter) mellem to hastighedsgrænser inden for et bebygget område, kan det også overvejes at sænke hastigheden mellem de to vejstrækninger med hastighedsbegrænsninger for at stabilisere trafikafviklingen. Dette fremmer ikke kun trafiksikkerheden, men bidrager også til at reducere trafikrelateret støj og udstødningsemissioner."

Den højeste tilladte skiltede hastighedsgrænse på motorveje og motortrafikveje er således 130 km/t, mens der bør opsættes 120 km/t efter en strækning med fri hastighed. I byområder er den højeste tilladte hastighedsgrænse 70 km/t. Den lokale hastighedsgrænse fastlægges i hovedtræk ud fra 85 %-fraktilen. I byområder bør der være mindst 300 meter mellem to tavler, der viser forskellige hastighedsgrænser, mens der i landområder mindst bør være 600 meter.

Vejledning til fastlæggelse af hastighedsgrænser er givet i vejregler fx (<https://www.fgsv-verlag.de/katalog/regelwerke-und-wissensdokumente/strassenentwurf>):

- Motorveje (RAA)
- Landeveje (RAL)
- Byveje (RASt)

2.9 Schweiz

Den schweiziske færdselslov "Strassenverkehrsgesetz" (https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/de#tit_II_I/lvl_d2440e92/chap_2/lvl_I_I/lvl_d2440e118) angiver i artikel 32 stk. 2, at det er "Der Bundesrat" (Folketinget), der fastsætter de generelle hastighedsgrænser. De generelle hastighedsgrænser er angivet i "Verkehrsregelverordnung" (https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1962/1364_1409_1420/de#a5) i artikel 4:

Generelle hastighedsgrænser (personbiler):

Inden for bebygget område: 50 km/t

Uden for bebygget område: 80 km/t

Motortrafikvej: 100 km/t

Motorvej: 120 km/t.

Ifølge samme artikel 4 skal byzonetavlen "2.30.1" og ophørstavlen for byzone "2.53.1" benyttes til angivelse af de generelle hastighedsgrænser inden for og uden for bebygget område. Igen ifølge artikel 4: Motorvejstavlen "4.01", tavlen for motorvej ophører "4.02", motortrafikvejstavlen "4.03" og tavlen for ophør af motortrafikvej "4.04" angiver start og slut for de generelle hastighedsgrænser på motorveje og motortrafikveje. Vige- og stoplinje betyder ikke, at motorvej eller motortrafikvej ophører, og derfor skal tavle "4.02" og "4.04" opsættes på alle frakørselsramper.

På motortrafikveje skal der vises en tavle "2.30", der angiver hastighedsbegrænsningen i henhold til artikel 22 i "Signalisationsverordnung" (https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1961_1961_1961/de). I samme forordning artikel 2 må zonetavler kun opstilles inden for bebygget området. De tre zone-typer; "Tempo-30-zone" med tavle "2.59.1" (30 km/t zone), "Begegnungszone" med tavle "2.59.5" (lege- og opholdsområde – 20 km/t zone) og "Fussgängerzone" med tavle "2.59.3" (gågade, fodgængerområde – maks. ganghastighed), må kun opsættes på lokalveje (ikke prioriterede trafikveje) (se også artikel 22a, 22b og 22c). Hvis der ønskes en hastighedsbegrænsning på 30 km/t på en trafikvej, så skal kravene i artikel 108 i "Signalisationsverordnung" opfyldes, og hastighedsbegrænsningen skal angives med almindelige hastighedstavler – tavle "2.30".

Tavlen for (lokal) hastighedsgrænse er "2.30" må opsættes på alle slags veje. I henhold til artikel 108 i "Signalisationsverordnung" må der opsættes tavler, der viser 30-120 km/t – i trin af 10 km/t. På motorveje må tavler vise 60-120 km/t, på motortrafikveje 60-100 km/t, på andre veje både inden og uden for bebyggede områder må de vise 30-80 km/t.

I henhold til "Strassenverkehrsgesetz" artikel 2 har "Das Bundesamt für Strassen" (ASTRA – Vejdirektoratet) den fulde beslutningskompetence vedr. skilteplaner, altså også hastighedsgrænser, på nationale veje. Kommunen, hvori den nationale vej er beliggende, kan klage over beslutninger/skilteplaner for nationale veje. På

andre veje har kantonerne (delstats- eller amtsråd) ifølge artikel 3 den fulde beslutningskompetence vedr. hastighedsgrænser mv. En kanton kan dog uddelegere/overdrage denne myndighed til kommuner for visse veje eller hele vejnet. Kommuner har ret til at klage, hvis en kanton ændrer hastighedsgrænser i kommunen. Politiet har ingen beslutningskompetence eller klageret i relation til hastighedsgrænser, dog må politiet i nødstilfælde opsætte midlertidige hastighedsgrænser.

I henhold til artikel 107 i "Signalisationsverordnung" skal ændring af hastighedsgrænser offentliggøres mindst 60 dage før ændringen må træde i kraft på vejen. Hvis dette ikke er gjort, kan enhver borger eller instans få erklæret hastighedsgrænsen ugyldig. Dog er der nødstilfælde.

Der findes – så vidt vides – fortsat ikke nogen norm for, hvilke kriterier de lokale hastighedsgrænser bør/skal fastlægges ud fra i Schweiz. Men der er andre fx:

- https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/themen_projekte/tempo_30.html

2.10 Østrig

I §20 stk. 2 i den østrigske færdselslov "Straßenverkehrsordnung" (<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>) er de generelle hastighedsgrænser angivet:

Generelle hastighedsgrænser (personbiler):

Inden for bebygget område:	50 km/t
Uden for bebygget område:	100 km/t
Motortrafikvej:	100 km/t
Motorvej:	130 km/t.

I henhold til §43 stk. 2 i "Straßenverkehrsordnung" må en vejmyndighed etablere en zone, inden for hvilken der fx må gælde en hastighedsbegrænsning, der er anderledes end de generelle hastighedsgrænser. Det gøres med tavle "11a. Zonenbeschränkung" og afsluttes med "11b. Ende einer zonenbeschränkung". Ifølge §43 stk. 4 må vejmyndigheden opsætte en hastighedsgrænse, der er højere eller lavere end de generelle hastighedsgrænser, hvilket gøres med tavle "10a. Geschwindigkeitsbeschränkung" og afsluttes med "10b. Ende der geschwindigkeitsbeschränkung".

I henhold til §44 i "Straßenverkehrsordnung" er de generelle hastighedsgrænser gældende fra byzonetavle "17a. Ortstafel" til ophørstavle for byzone "17b. Ortsende", og fra motortrafikvejstavle "8c. Autostrasse" til "8d. Ende der autostrasse", og fra motorvejstavle "8a. Autobahn" til "8b. Ende der autobahn". Der er ophørstavler på frakørsler fra motorvej og motortrafikvej, da stop- og vigelinje ikke er lig med ophør af disse veje.

Ifølge §67 i "Straßenverkehrsordnung" må motorkøretøjer ikke køre hurtigere end 30 km/t i en cykelgade, der afmærkes med tavle "26. Fahrradstraße".

Ifølge §76a i "Straßenverkehrsordnung" må motorkøretøjer ikke køre hurtigere end ganghastighed i en gågade eller fodgængerområde, der afmærkes med tavle "9a. Fussgängerzone" og afsluttes med "9b. Ende einer fussgängerzone". Ifølge §76b i "Straßenverkehrsordnung" må motorkøretøjer heller ikke køre hurtigere end ganghastighed i et lege- og opholdsområde, der afmærkes med tavle "9c. Wohnstrasse" og afsluttes med "9d. Ende einer wohnstrasse". I en mødezone, der afmærkes med "9e. Begegnungszone" og "9f. Ende einer begegnungszone", må motorkøretøjer ikke køre hurtigere end 20 km/t ifølge §76c, men vejmyndigheden kan øge det til 30 km/t. Hastighedsbegrænsningen er anført på tavle "9e.". På skoleveje, der afmærkes med "26a. Schulstraße", må motorkøretøjer ikke køre hurtigere end ganghastighed ifølge §76d i "Straßenverkehrsordnung".

I Østrig er der tre vejbestyrelsesniveauer; stat, amter og kommuner. Staten (trafikministeren) fastsætter hastighedsgrænser på motorveje, motortrafikveje og andre Bundesstraßen, mens amter (Landesregierung – amtsråd) fastsætter hastighedsgrænser på amtsveje (og har indflydelse på hastighedsgrænser på motorveje og motortrafikveje, der er ejet af amter). Kommuner (gemeinde) fastsætter hastighedsgrænser på kommuneveje. Det står anført i §94 i "Straßenverkehrsordnung". Heri står også, at hastighedsgrænser skal meddeles i forskrifter til offentligheden og politiet skal høres. Men det er kun vejbestyrelsen, der har beslutningskompetence.

Der findes – så vidt vides – fortsat ikke nogen norm for, hvilke kriterier de lokale hastighedsgrænser bør/skal fastlægges ud fra i Østrig. Men der er andre fx:

- https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/mobile01_06-internetVersion.pdf
- https://www.fuerboeck.at/fileadmin/user_upload/20-pdf-verkehrsrecht/FSV-Hoehstgeschwindigkeiten.pdf

2.11 Danmark

§42 i færdselsloven (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/168#id581ffb20-a454-40d6-8d80-9c0d82e23589>) angiver de generelle hastighedsgrænser:

Generelle hastighedsgrænser (personbiler):

Inden for bebygget område:	50 km/t
Uden for bebygget område:	80 km/t
Motortrafikvej:	80 km/t
Motorvej:	130 km/t.

I Danmark afmærkes bebygget område ifølge Bekendtgørelse om vejafmærkning (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/2511>) med byzonetavlen "E 55

Tættere bebygget område” og ophørstavlen ”E 56 Ophør af tættere bebygget område”. Motortrafikveje afmærkes med ”E 43 Motortrafikvej” og afsluttes med ”E 45 Motortrafikvej ophører”, mens motorveje afmærkes med ”E 42 Motorvej” og ”E 44 Motorvej ophører”. I afmærkningsbekendtgørelsen står, at ophørstavlerne for motortrafikvej og motorvej normalt ikke anvendes ved frakørslers tilslutning til det almindelige vejnet. Men hverken i færdselsloven eller afmærkningsbekendtgørelsen står, at stop- og vigelinje medfører ophør af fx motorvej. Her er der således lidt juridisk limbo.

Afmærkningsbekendtgørelsen angiver også, at ”E 47 Cykelgade” (”E 48 Ophør af cykelgade”), som er en zonetavle, medfører, at hastigheden normalt skal være under 30 km/t. Zonetavlen ”E 49 Gågade” (”E 50 Ophør af gågade”) medfører, at hastigheden normalt skal være under 15 km/t. Zonetavlen ”E 51 Opholds- og legeområde” (”E 52 Ophør af opholds- og legeområde”) medfører, at hastigheden normalt skal være under 15 km/t. Desuden findes zonetavlen ”E 53 Område med fartdæmpning” (”E 54 Ophør af område med fartdæmpning”), hvor et tal på tavlen angiver, hvad hastigheden normalt skal være under. For disse zonetavler er den angivne hastighedsgrænse anbefalet.

En lokal hastighedsgrænse skal afmærkes med ”C 55 Lokal hastighedsbegrænsning” og ophører med ”C 56 Ophør af lokal hastighedsbegrænsning”. Man kan til C 56 tavlen tilføje en undertavle ”UC 57”, der angiver den generelle hastighedsgrænse. Man kan også afmærke en lokal hastighedsgrænse med ”E 68,4 Zone med lokal hastighedsbegrænsning” (”E 69,4 Ophør af zone med lokal hastighedsbegrænsning”), men denne må kun vise 30 og 40 km/t inden for bebygget område og 30, 40 og 50 km/t uden for bebygget område.

I færdselsloven §42 stk. 4 står: *”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 100 km i timen og 130 km i timen.”* Her står således de maksimale lokale hastighedsgrænser for motortrafikveje og motorveje, men ikke for andre veje.

I færdselsloven §42 stk. 5 står: *”For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse eller en særlig hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af § 43, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område. Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse, når området særlig egner sig hertil.”* Her står, således at de lokale hastighedsgrænser kan være lavere end de generelle, men der er ikke angivet nogen nedre hastighedsgrænse.

I færdselslovens §92a står: ”Politiet kan med samtykke fra vejmyndigheden, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, træffe bestemmelse om 1) indførelse af ubetinget vigepligt og 2) påbud om ensrettet færdsel. **Stk. 2.** Politiet træffer afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden. **Stk. 3.** I forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område kan vejmyndigheden over for politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelser efter stk. 1, nr. 2, og stk. 2.” Her er det således klarlagt, at det er politiet, der træffer afgørelse om lokale hastighedsgrænser efter forhandling med vejmyndigheden (vejbestyrelsen – dvs. kommune eller Vejdirektoratet).

I færdselslovens §92c står: ”Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i § 92 og § 92 a, afgøres sagen af transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. **Stk. 2.** Afgørelser i henhold til § 92 og § 92 a kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål. Klagefristen er 4 uger fra den dag, hvor afgørelsen er meddelt den pågældende, eller hvor foranstaltningen er etableret. Transportministerens afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. **Stk. 3.** Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i § 92 og § 92 a nævnte beføjelser. **Stk. 4.** Foranstaltninger af den art, der nævnes i § 92 og § 92 a, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 1, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som regulerer parkering og standsning med påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse. Ligeledes kan foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 3, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse. **Stk. 5.** Transportministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil, offentliggør på internettet lokale bekendtgørelser udstedt med hjemmel i stk. 4, 2. eller 3. pkt. Sådanne bekendtgørelser skal desuden offentliggøres et centralt sted på vedkommende kommunes egen hjemmeside.” Her står, at hvis der er uenighed mellem politi og vejmyndighed kan sagen afgøres af transportministeren. Transportministeren er således klageinstans i relation til afgørelser om lokale hastighedsgrænser.

Transportministeren kan også fastsætte nærmere regler for udøvelsen af §92a, hvilket er gjort i *Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser* (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/3>). I denne bekendtgørelse står: ”§ 1. Afgørelser om lokale hastighedsgrænser træffes, for så vidt angår offentlig vej og privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, af politiet efter forhandling med vejmyndigheden, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2. **Stk. 2.** Afgørelserne træffes på grundlag af oplysninger om områdets karakter, vejens funktion

og standard, oversigtsforhold på strækningen, målte hastigheder, randbebyggelsen, støjniveauet, trafikulykker, trafikmængden, trafikens sammensætning og øvrige relevante trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale forhold.” Her er der angivet nogle karakteristika, som hastighedsgrænsen skal fastlægges ud fra. I bekendtgørelsen står i øvrigt, 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. I landområder må der opsættes 40, 50, 60, 70 og 90 km/t, dog også 30 km/t i rekreative områder. Der er ikke krav om hastighedsdæmpende foranstaltninger i landområder, når der opsættes lokale hastighedsgrænser, der er lavere end den generelle. På motorveje og motortrafikveje kan der også skiltes ned til 60 km/t, dog i særlige tilfælde ned til 30 km/t.

Der findes fortsat ikke nogen norm for, hvilke kriterier lokale hastighedsgrænser bør/skal fastlægges ud fra i Danmark. Men i vejreglerne er der anbefalinger til, hvilke hastighedsgrænser der bør vælges (<https://vejregler.dk/>).

3. Erfaring om lokale hastighedsgrænser

I hvert af de 10 lande har Trafitec rettet henvendelse til et antal personer, som kender til beslutningsprocesser om etablering af lokale hastighedsgrænser. Henvendelserne har primært haft til formål at belyse den typiske proces for etablering af en lokal hastighedsgrænse, herunder initiativtagere, bevæggrunde for ønske om lokal hastighedsgrænse, interessenter, borgerinddragelse, beslutningstagere, begrundelser for accept/afslag, krav til vej- og trafikforhold osv. Endvidere at belyse i hvilken udstrækning, der er tale om en politisk proces og en faglig proces.

3.1 Norge

Der er modtaget svar fra Odd Anders Magnussen, Matteo Stefano Pezzucchi og Torun Emma Torheim – alle fra Statens vegvesen.

Initiativtagere: Det er typisk privatpersoner, virksomheder, kommuner, bydelsråd, politi og Statens vegvesen, som igangsætter proces med lokal hastighedsgrænse.

Bevæggrunde: Når privatpersoner, virksomheder og bydelsråd beder om en lokal hastighedsgrænse, så sker det næsten altid på baggrund af ”oplevelser på vejen”, fx manglende tilbud til lette trafikanter, utryghed, at hastighedsniveauet opleves som værende for højt, dårlige oversigtsforhold, mange trafikanter på tværs af vejen mv. Når kommuner, politi og Statens vegvesen beder om en lokal hastighedsgrænse, så sker det ofte på baggrund af data for vejen fx ulykkesdata, hastighedsmålinger, hastighedskontroller, trafiktællinger osv., men kan også være forhold såsom antal skolebørn, oversigtsforhold, krydstæthed osv. Ved anlæg af nye veje udføres fastlæggelse af hastighedsgrænser i planlægningsfasen af vejbestyrelsen ud fra helhedsvurderinger.

Sagsbehandlere: Processen med at fremlægge projekt, udarbejde afmærkningsplan, gennemføre høring og beslutte lokale hastighedsgrænser varetages i hovedtræk af kommunen for kommuneveje og Statens vegvesen (evt. Nye Veier) for alle andre veje, dvs. statsveje, amtsveje og private veje. Det er altid kommunen og Statens vegvesen, der er sagsbehandlere. Der er dog særtilfælde. Statens vegvesen kan beslutte, at en kommune må udføre hastighedszone (366 Fartsgrensesone), der inkluderer private veje. Sagsbehandlingen for amtsveje (fylkesveje) starter som regel med, at amtskommunen udarbejder afmærkningsplan, som sendes til Statens vegvesen for hørings- og beslutningsproces. I større anlægsprojekter udarbejdes projekt og afmærkningsplan ofte af konsulenter, der overdrager disse til Statens vegvesen for hørings- og beslutningsproces.

Høringer: Statens vegvesen udfører altid høring blandt kommune, politi og amtskommune – oftest i form af en skriftlig høring, men det kan også indgå på møder i faste fora. Statens vegvesen hører aldrig privatpersoner, virksomheder, bydelsråd

o. lign. Kommuner udfører også høring, men her kun med politi – igen oftest i form af skriftlig høring eller som del i en fast møderække. Kommuner hører dog også i nogle tilfælde privatpersoner, virksomheder, bydelsråd – og offentligheden i det hele taget.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen må betragtes som værende en faglig proces. I kommuner bliver sager om lokale hastighedsgrænser ofte politisk behandlet. Myndighedsbeslutningen om lokale hastighedsgrænser bliver nemlig ikke automatisk delegeret til administrationen i kommunen – det er op til den enkelte kommune, hvordan dette udføres. Derimod er myndighedsbeslutningen altid delegeret til administrationen i staten, dvs. for stats-, amts- og private veje udføres altid kun en faglig proces i Statens vegvesen – der er aldrig politisk behandling. Dog kan der være ”politisk pres” via medier og personlig kontakt. For amtsveje kan der dog være en politisk behandling, men den afsluttes som faglig proces i Statens vegvesen, så en ”politisk sag” vurderes/besluttes/forkastes/accepteres fagligt efterfølgende – politikere har således aldrig beslutningskompetencen her.

”Fartsgrensekriterier 2022” er godkendt af Samferdselsdepartementet, og de skal benyttes på stats-, amts- og private veje. Kommuner anbefales at benytte ”Fartsgrensekriterier 2022”, men skal ikke. ”Fartsgrensekriterier 2022” bliver dog snart lagt ind i normen ”N300 Trafikskilt”, og så skal kommuner også følge dem. Der er dog nogle kommuner, som ikke har den faglige kompetence til at udføre de nødvendige vurderinger for at følge ”Fartsgrensekriterier 2022”. Derfor ansås det, at lokale hastighedsgrænser fortsat vil være politisk besluttet i mange kommuner.

I tilfælde med vanskelige forhold, fx en skole ved en stærkt trafikeret vej, så følges ”Fartsgrensekriterier 2022” af Statens vegvesen, men selv med disse kriterier er der rimeligt brede rammer for, hvilke lokale hastighedsgrænser der kan vælges. Statens vegvesen kører dog efter faste skemaer og afviger dem ikke, og de kræver ofte vurderinger af krydsningspunkter, hastighedsmålinger mv. for at kunne udføre de nødvendige vurderinger. Kommuner kan have ret forskellige processer og beslutte sig for ganske forskellige lokale hastighedsgrænser, især når der er vanskelige forhold.

Håndtering af uenighed: Det er op til skiltemyndigheden (Statens vegvesen eller kommune) at vurdere uenigheder og konsekvenser heraf. I høringsbrevet, som sendes til de berørte parter i høringen, skal det begrundes, hvordan de foreslåede lokale hastighedsgrænser harmonerer med ”Fartsgrensekriterier 2022”, og hvordan indspil fra høringsparter er varetaget. En høring kan føre til mindre justeringer af fx start og slut snit for en lokal hastighedsgrænse. Ved større uenigheder kan det føre til, at forslaget om lokal hastighedsgrænse forkastes, eller store ændringer i afmærkningsplanen. Ved store ændringer i afmærkningsplanen skal der udføres en ny høring.

3.2 Sverige

Der er modtaget svar fra Marcus Taberman, Trafikkontoret, Stockholm Stad. Der er desværre ikke kommet svar fra Trafikverket.

Initiativtagere: Det er vejbestyrelsen (administrationen) som igangsætter processer med lokale hastighedsgrænser. Det kan evt. ske på baggrund af henvendelser fra fx privatpersoner, virksomheder, foreninger eller politi.

Bevæggrunde: Når vejbestyrelsen ønsker at ændre en lokal trafikforeskrift, så sker det næsten altid for at tilpasse hastighedsgrænsen til vejens udformning og den omkringliggende bebyggelse – for at skabe et trafiksikkert miljø.

Sagsbehandlere: Processen med at udarbejde afmærkningsplan og beslutte lokale hastighedsgrænser varetages af teknisk forvaltning i vejbestyrelsen fx Trafikkontoret, dvs. det er en faglig proces. Den lokale trafikforeskrift skrives af teknisk forvaltning. I tilfælde af byggemodning, så kan udkast til lokal trafikforeskrift udarbejdes af fx privat rådgiver eller byplankontoret, men den sendes derefter til behandling/beslutning i Trafikkontoret.

Høringer: Teknisk forvaltning sender en lokal trafikforeskrift til udtalelse hos politiet. Der foretages ingen høring blandt fx berørte borgere og virksomheder.

Faglig og/eller politisk proces: Den endelige afgørelse/beslutning vedrørende en lokal trafikforeskrift tages i trafikudvalget/teknisk udvalg, som er et politisk udvalg. Det vil sige, at sagsbehandlingen er en faglig proces, mens beslutningen om ikrafttrædelse er en politisk proces. Det er især en politisk proces lokalt, mens den politiske indblanding på statsveje er mere begrænset – og i hovedtræk fuldstændig overladt til Trafikverket.

Trafikkontoret i Stockholm Stad gør brug af håndbogen ”Rätt fart i staden” til at fastlægge en lokal hastighedsgrænse. I tilfælde af vanskelige forhold, fx en skole ved en trafikvej, så vælger Stockholm Stad den laveste anbefalede hastighedsgrænse for en skolevej, der i ”Rätt fart i staden” er 30 km/t.

Håndtering af uenighed: Hvis politiet fremsender kommentarer til en lokal trafikforeskrift, så skal vejbestyrelsen fremsætte begrundelser for, hvorvidt der foretages ændringer af trafikforeskriften eller ej. Vejbestyrelsen vil ofte indlede dialog med politiet for at opnå enighed, men det er alene vejbestyrelsen, der har beslutningskompetence mht. hastighedsgrænser på vejene. Hvis en borger eller anden ekstern er uenig med en nylig indført trafikforeskrift, kan denne påklages til Länsstyrelsen, og hvis Länsstyrelsen afviser klagen, så kan den videreklares til Transportstyrelsen.

3.3 Finland

Der er modtaget svar fra Tuomas Österman, Väylävirasto (Vejdirektoratet). Der er desværre ikke kommet svar fra Minna Torkkeli, Väylävirasto.

Initiativtagere: Det er oftest kommuner og ELY-centre, som igangsætter processer med lokale hastighedsgrænser. Det kan evt. ske på baggrund af henvendelser fra fx borgere, virksomheder, foreninger eller politi.

Bevæggrunde: Det er oftest af sikkerhedsmæssige årsager, at kommuner og ELY-centre igangsætter en proces med lokale hastighedsgrænser bl.a. med baggrund i ønsker fra borgere og ud fra ulykkesdata.

Sagsbehandlere: For private veje (som udgør over 80 % af vejnettet i Finland) skal den private ejer indsende en afmærkningsplan til kommunen til godkendelse. For kommuneveje er kommunen sagsbehandler og har den fulde beslutningsret, dog er det ELY-centrene, som opsætter byzonetavler og har en vis bestemmelse i den henseende. For statsvejene er det ELY-centrene, som er sagsbehandler og har den fulde beslutningsret vedrørende hastighedsgrænser, men der kan komme en afmærkningsplan/skilteplan fra Väylävirasto eller en privat rådgiver i tilfælde af etablering af en ny statsvej eller større ombygninger.

Høringer: Kommuner og ELY-centre skal sende en afmærkningsplan/skilteplan med lokale hastighedsgrænser til udtalelse hos politiet. Politiet har ikke længere beslutningskompetence i relation til hastighedsgrænser. Der foretages ingen høring blandt fx berørte borgere og virksomheder.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, mens beslutninger om lokale hastighedsgrænser oftest sker på baggrund af politiske processer i kommunerne. For statsvejene er der alene tale om en faglig proces, da valgte politikere ikke er involveret i ELY-centrenes arbejde.

ELY-centrene følger vejledninger fra Väylävirasto til fastlæggelse af hastighedsgrænser på statsveje. Kommuner følger retningslinjerne givet af Transportministeriet i 2009 til fastlæggelse af hastighedsgrænser på kommuneveje og private veje.

Håndtering af uenighed: Både kommuner og ELY-centre skriver begrundelser for de valgte hastighedsgrænser og placeringer af tavler, og i disse dokumenter anføres også begrundelser baseret på udtalelser fra politiet. Den finske transportstyrelse, Traficom, udøver kontrol med ELY-centrene og kan udøve medindflydelse på valg af hastighedsgrænse på en statsvej.

3.4 Irland

Der er modtaget svar fra Bernard Sweeney, Department of Transport, Support Office, www.speedlimits.ie.

Initiativtagere: I marts 2015 blev nye retningslinjer for fastlæggelse af hastighedsgrænser introduceret, og de 31 "Local Authorities" fik 2 år til at gennemgå, revurdere og ændre alle hastighedsgrænser. Efterfølgende skulle hastighedsgrænser revideres for hver 5. år. Derfor er det oftest "Local Authorities", der er initiativtager til at foreslå nye lokale hastighedsgrænser, men initiativet kan også komme fra borgere, politikere, virksomheder mv. Det er altid "Local Authorities", som igangsætter den administrative proces med lokale hastighedsgrænser. På motorveje er det også "Local Authorities" som igangsætter processen, men her skal de konsultere og have tilladelse fra Transport Infrastructure Ireland (TII) for at må ændre en hastighedsgrænse.

Bevæggrunde: Det er oftest af sikkerhedsmæssige årsager, at der igangsættes en proces med lokale hastighedsgrænser bl.a. med baggrund i ønsker fra borgere og ud fra ulykkesdata. Det er oftest en lokal hastighedsgrænse på 30 km/t i byzone og 60 km/t i landzone, som søges oprettet.

Sagsbehandlere: "Local Authorities" udarbejder tidsplan, afmærkningsplan og kort, der samlet indgår i skilteplanen.

Høringer: Skilteplanen skal indgå i den offentlige høring. Forud for den offentlige høring skal politiet have 30 dage til at kommentere planerne. Den offentlige høring skal vare i 30 dage, og her kan borgere, virksomheder, foreninger mv. angive modstand eller kommentere skilteplanen.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, der udføres af det administrative personale. Efter høringen udarbejdes en høringsrapport, og det administrative personale udarbejder et forslag til beslutning, dvs. der foreslås eventuelle ændringer til den oprindelige skilteplan, som blev sendt i høring. Dette materiale sendes og præsenteres efterfølgende for trafikudvalg/teknisk udvalg under city eller county council (med valgte politikere), som drøfter det. Det kan føre til tilpasning af skilteplanen. Herefter sendes skilteplanen til det samlede byråd (city council) eller amtsråd (county council), der foretager den endelige beslutning. Sluttelig kan trafikafdelingen opsætte tavler efter den dato, der var angivet i skilteplanen.

Håndtering af uenighed: Hvis politiet er uenig i den fremsendte skilteplan, så iværksættes en proces, hvor en fra færdselspolitiet, en senioringeniør fra kommunen/amtet og en "Commissioner" fra "Local Authority" drøfter sagen og angiver begrundelser for skilteplan og uenighed. Hvis politiet fortsat er uenig i en given hastighedsgrænse, så vil skilteplanen stort set altid blive ændret. Det vil sige, at politiet reelt har en afgørende beslutningskompetence i forhold til hastighedsgrænser i Irland. Hvis en borger, virksomhed, forening mv. kommenterer skilteplanen i den offentlige høring, så indgår de i den efterfølgende politiske proces. Derudover findes en klageinstans, hvor borgere, virksomheder, foreninger mv. kan klage over en skilteplan op til 12 måneder efter gennemførelse, den såkaldte "Speed Limits Appeals Process", hvor en klage koster 125 euro at indsende.

3.5 Storbritannien

Der er modtaget svar fra Peter Jones, University College London, og James Pickford Phimmai, TfL (Transport for London).

Initiativtagere: Det er oftest lokalpolitikere, vejadministrationer, interessegrupper og borgere, der tager initiativ og foreslår lokale hastighedsgrænser.

Bevæggrunde: Det er oftest for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden, men kan også være for at fremme gang og cykling samt forbedre samspillet mellem trafikmiljøet og det faktiske hastighedsniveau. Der kan tillige være tale om at få hastighedsgrænser i et større område til at passe bedre sammen.

Sagsbehandlere: Det er det administrative personale i vejbestyrelsen.

Høringer: Offentlig høring er ikke et lovkrav. Borgermøder afholdes eventuelt, men det er heller ikke et lovkrav. Det er dog almindeligt særskilt at invitere det lokale politi, de lokale redningstjenester og interessegrupper til at afgive skriftlige høringssvar, og desuden slås sådan invitation op offentligt for lokale borgere.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, der udføres af det administrative personale i vejbestyrelsen. Selve beslutningen af de konkrete skilteplaner – altså de lokale hastighedsgrænser og placering af tavler – udføres af de lokale valgte politikere.

Med vanskelige forhold, fx en skole langs en trafikvej, så er der en tendens til, at den lokale vejbestyrelse følger egen politik. Der er ikke normer eller anbefalede retningslinjer, og derfor er der stor variation fra område til område.

Håndtering af uenighed: Det er ikke ualmindeligt, at politi eller redningstjenester har andre synsvinkler på lokale hastighedsgrænser end vejbestyrelsen. Det er normalt, at vejbestyrelsen inddrager politi og redningstjenester tidligt i processen for at indarbejde deres synsvinkler, men vejbestyrelsen (politikkerne) har den fulde beslutningsret. Der er ingen klageinstans. Det sker dog, at politiet ikke vil kontrollere trafikken på veje, hvor deres synsvinkler er politisk tilsidesat, og at redningstjenester benytter andre veje end ellers.

3.6 Holland

Der er modtaget svar fra Atze Dijkstra, SWOV. Der er desværre ikke kommet svar fra Govert Schermers, SWOV, og Harmen Otto Smedes, City of Almere.

Initiativtagere: Vejbestyrelser har den fulde ret til at opsætte hastighedsgrænser på deres veje, indenfor de intervaller lovgivning og retningslinjer angiver. Det er næsten altid vejbestyrelsen, der er initiativtager til at foreslå nye hastighedsgrænser.

Bevæggrunde: Det er oftest af sikkerhedsmæssige årsager, men kan også være begrundet i de nationale retningslinjer. Disse retningslinjer angiver i hovedtræk, at der skal være 30 km/t på lokalveje i byområder, 50 km/t på trafikveje i byområder (dog kan der være særlige tilfælde, som resulterer i 30 km/t på trafikveje i byer), 60 km/t på lokalveje i landområder samt 80 eller 100 km/t på trafikveje (ej motorveje) i landområder. Hvis en kommune eller provins ændrer deres trafikstrukturplan, så kan det føre til nye lokale hastighedsgrænser på et større vejnet.

Sagsbehandlere: Det er det administrative personale i vejbestyrelsen.

Høringer: Skilteplanen skal sendes i offentlig høring. Den offentlige høring skal vare i 6 uger. Alle kommentarer skal indsendes skriftligt – også fra politiet. Oftest er der en høring, men der er ”nødstilfælde” eller undtagelser.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, der udføres af det administrative personale. Efter høringen udarbejdes en høringsrapport, og det administrative personale udarbejder et forslag til beslutning til et politisk udvalg, byråd eller provinsråd (med valgte politikere). Den endelige beslutning om lokale hastighedsgrænser er politisk. Politiet indgår på lige fod som borgere, virksomheder og foreninger – og har kun udtaleret, men ingen afgørende indflydelse.

Hvis der er vanskelige forhold, fx en skole langs en trafikvej, så følger vejbestyrelsen som regel de mere uddybende vejregler udgivet af CROW.

Håndtering af uenighed: Politikerne har denne fulde beslutningsret. Begrundelser for de politiske beslutninger gives i mødereferater. Der er ingen klageinstans.

3.7 Belgien

Der er modtaget svar fra Philip Temmerman og Marc Broeckart, VIAS, samt Werner De Dobbeleer, VSV. Der er desværre ikke kommet svar fra Stijn Daniels, TM Leuven, Pascal Lammar, Flemish Government, og Didier Antoine, Wallonie Government.

Initiativtagere: Fastlæggelse af lokale hastighedsgrænser er oftest ”topstyret” i Belgien. Regionen udfører en vejklassificering, der sætter ramme for hastighedsgrænser på de enkelte veje. Vejbestyrelsen fx kommunen udfører derefter en hastighedsplan, der angiver forslag til hastighedsgrænse på hver vejstrækning. Der er også uformelle processer, hvor borgere foreslår lokale hastighedsgrænser.

Bevæggrunde: Det er oftest en afvejning af mellem vejens funktion og design samt trafiksikkerhed, utryghed og ”liveability”. Lokal hastighedsbegrænsning bruges bl.a. for at fjerne gennemkørende trafik fra lokalveje.

Sagsbehandlere: Det er det administrative personale i vejbestyrelsen.

Høringer: Skilteplanen skal ikke sendes i offentlig høring. Ofte diskuteres planer med det lokale politi, det lokale færdselssikkerhedsråd mv. Det er yderst sjældent, at en plan indgår i en mere omfattende proces med borgerinddragelse.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, der udføres af det administrative personale. Det administrative personale udarbejder et forslag til beslutning til et politisk udvalg, byråd eller regionsråd (med valgte politikere). Den endelige beslutning om lokale hastighedsgrænser er således politisk. Politi, borgere, virksomheder og foreninger har kun udtaleret, men ingen afgørende indflydelse. Godkendelsesproceduren, der udføres af regionens minister, er reelt blot en bureaukratisk kvalitetssikringsprocedure – en slags ”tinglysning” af planens ikrafttrædelse.

Med vanskelige forhold, fx en skole langs en trafikvej, så følger vejbestyrelsen regionens vejklassificering de medfølgende rammer samt øvrig lovgivning. I Belgien skal der være 30 km/t ud for en skole, men der kan gøres undtagelser så længe de er skriftligt og fagligt velbegrundet.

Håndtering af uenighed: Lokalpolitikere har den fulde beslutningsret (regionens minister er reelt uden indflydelse). Der er ingen klageinstans.

3.8 Tyskland

Der er modtaget svar fra Bernhard Kollmus, Bast. Der er desværre ikke kommet svar fra Regine Gerike, TU Dresden.

Initiativtagere: Ofte er det politiet, der tager initiativ og foreslår vejbestyrelsen at ændre hastighedsgrænsen for en vej. Det sker som regel med baggrund i registrerede ulykker, hastighedsmålinger og bødeforlæg. Men derudover er det meget forskelligt, hvem der foreslår lokale hastighedsgrænser.

Bevæggrunde: Det er oftest for at forbedre trafiksikkerheden, men der kan også være tale om forhold såsom støj, luftforurening og trafikafvikling eller samspillet mellem vejdesign og faktisk hastighedsniveau.

Sagsbehandlere: Det er det administrative personale i vejbestyrelsen.

Høringer: Der er ingen regler om offentlig høring. Det er vidt forskelligt, hvordan og om politi, organisationer og borgere inddrages i planer om lokale hastighedsgrænser. Hvis der indgives en klage el. lign., så skal vejbestyrelsen undersøge om den lokale hastighedsgrænse er ”lovlig” og opfylder anbefalinger mv.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, der udføres af det administrative personale i vejbestyrelsen. Selve beslutningen af de konkrete skilteplaner – altså de lokale hastighedsgrænser og placering af tavler – udføres

også af det administrative personale. Det er sjældent, at et politisk udvalg, byråd eller amtsråd (med valgte politikere) er involveret.

Med vanskelige forhold, fx en skole langs en trafikvej, så følger vejbestyrelsen de kriterier, der er angivet i StVO, se afsnit 2.8.

Håndtering af uenighed: Vejbestyrelsen har ”normalt” den fulde beslutningsret, og der er ingen klageinstans i den føderale lovgivning. Der kan dog være lovgivning, dekretter el. lign. i de enkelte delstater eller kreise (amter), som muliggør, at andre end vejbestyrelsen kan øve indflydelse på, skal høres eller kan klage over en lokal hastighedsgrænse.

3.9 Schweiz

Der er modtaget svar fra Patrick Eberling, BFU, som også er medlem af det nationale færdselssikkerhedsråd.

Initiativtagere: Initiativet til lokale hastighedsgrænser kommer fra vejbestyrelser eller som følge af pres fra borgere, foreninger eller lign.

Bevæggrunde: Det er oftest af sikkerhedsmæssige årsager, at der igangsættes en proces med lokale hastighedsgrænser. Det kan også være en følge af strukturelle ændringer fx anlæg af nye veje, nye skoler osv. Enhver lokal hastighedsgrænse skal begrundes af trafikteknisk ekspertise.

Sagsbehandlere: Det er administrative personaler (planafdelinger) i vejbestyrelser (”Tiefbauamt”), som udarbejder materiale vedrørende lokale hastighedsgrænser. Kommunerne har ca. 50.000 km vej, kantonerne har ca. 18.000 km vej og staten (ASTRA) har ca. 1.900 km vej. Den relevante kommune skal godkende en lokal hastighedsgrænse på en privat vej. Den relevante kanton skal godkende en lokal hastighedsgrænse på en kommunevej.

Høringer: Dette er forskelligt fra kanton til kanton og fra kommune til kommune. Nogle steder skal skilteplanen med forslag til lokale hastighedsgrænser i ”høring” hos politiet og/eller i anlægsafdelingen i vejbestyrelsen. Der kan også være en proces, hvor en trafikingeniør skal udføre hastighedsmålinger og skal komme med trafiktekniske begrundelser for hastighedsgrænser. Der afholdes oftest møder mellem planafdelinger, politi, anlægsafdelinger og trafikingeniører efter de ovenstående processer. Når den færdige skilteplan offentliggøres typisk efter en proces varende ca. et halvt år, så har man 20 dage til at kommentere den, og der vil typisk blive afholdt møde eller sendt skriftligt svar til alle, der kommenterer. Der er således en 20 dages offentlig høring. Efter denne høringsperiode kan enhver, der ikke bliver imødekommet, klage til en højere instans, hvilket vil udsætte dagen for, hvornår de nye lokale hastighedsgrænser må opstilles.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, der udføres af det administrative personale i planafdelinger. Den endelige beslutning af de lokale hastighedsgrænser er også administrativ, og foretages efter endt høring/klageproces. Valgte politikere og politi indgår på lige fod med andre borgere og foreninger – kun med udtaleret og klageret. Der er således helt og holdent tale om en faglig proces.

Planafdelinger skal følge artikel 108 i ”Signalisationsverordning” i alle tilfælde. Håndtering af uenighed: Der søges at nå til enighed mellem planafdeling, politi, anlægsafdeling, trafikingeniør og offentligheden. Planafdelingen har i princippet den endelige beslutningsret, men for kommuneveje skal den relevante kanton godkende en lokal hastighedsgrænse. Der er offentlig høring og klageinstanser.

3.10 Østrig

Der er modtaget svar fra Klaus Machata og Birgit Salamon, KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), men der er desværre ikke kommet svar fra Gerd Sammer, BOKU Wien.

Initiativtagere: Initiativtager til lokale hastighedsgrænser er vejadministrationer eller som følge af pres fra borgere, foreninger eller lign.

Bevæggrunde: Der 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.

Sagsbehandlere: Det er vejadministrationen (administrativ personale i kommuner, distrikter (amter) og staten – ministeriet), som udarbejder materiale om de lokale hastighedsgrænser. Vejadministrationer skal engagere trafikingeniører, der har en ekspertise på området, til at måle hastigheder og udforme skilteplaner.

Høringer: Vejadministrationen skal høre vejejerer (personer udpeget af byråd, amtsråd, regering), juridiske personer fra det lokale/regionale/nationale handelskammer samt politiet. Hvis det er en sag for et amt, så skal også relevante kommuner høres. En høring udføres ofte som et møde på stedet, hvor de nye lokale hastighedsgrænser skal indføres.

Faglig og/eller politisk proces: Sagsbehandlingen er en faglig proces, der udføres af administrativ personale. Den endelige beslutning af lokale hastighedsgrænser er dog ofte en proces, hvor lokalpolitikere er involveret og udøver medindflydelse.

I tilfælde af vanskelige forhold, fx en skole ved en trafikvej, så henholder trafikingeniørerne sig til vejregler (tekniske standarder), der anbefaler, hvilke forhold som trafikingeniøren skal medtage i sine vurderinger.

Håndtering af uenighed: I høringsprocessen skal argumenter og begrundelser fra vejadministration, vejejer, handelskammer og politi nedskrives i en høringsbog, der indgår som bilag til en skilteplan. Hvis der er uenighed mellem parterne, så skal det fremgå af høringsbogen, hvordan de forskellige interesser er balanceret, og der skal fremgå begrundelser for de valgte hastighedsgrænser og placeringer af tavler.

3.11 Sammenligning mellem lande

De generelle hastighedsgrænser i de 11 undersøgte lande er vist i tabellen nedenfor. Det er kun i Norge og Finland, at der ikke er generelle hastighedsgrænser for motortrafikveje og motorveje, ellers findes der generelle hastighedsgrænser for de vejtyper, der eksisterer i de enkelte lande.

Emne	Norge	Sverige	Finland	Irland	UK	Holland	Belgien	Tyskland	Schweiz	Østrig	Danmark
Generelle hastighedsgr. ¹	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 ²	112 ³	100	-/90	Fri	100	100	80
Motorvej	-	110	-	120	112	130	120	Fri	120	130	130
Tilladt lokal hast. begr. ⁴	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. ⁵	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) ⁶											
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: ¹ Generelle hastighedsgrænser er angivet i km/t.

² "National roads" fungerer stort set som motortrafikveje.

³ "Dual carriageways" fungerer stort set som motortrafikveje.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ Der er her angivet, hvem der har helt eller delvis afgørende indflydelse på beslutninger om lokale hastighedsgrænser. Der er 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.

De generelle hastighedsgrænser afmærkes typisk med byzonetavle, motortrafikvejstavle, motorvejstavle samt tilhørende ophørstavler – og på disse tavler er den faktiske hastighedsgrænse (med tal) ikke angivet. 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.

Der er i alle 11 lande angivet intervaller for, hvilke hastighedsgrænser der må gælde på de enkelte vejtyper – angivet med brug af hastighedstavler fx ”C 55” i Danmark. I nogle lande er der i færdselsloven e.l. også angivet en hastighedsgrænse på fx opholds- og legeområder, men på tavler herfor er der ikke angivet en hastighedsgrænse, og de ”fungerer” derfor ikke som en almindelig hastighedstavle. Undtaget herfra er Østrig, hvor hastighedsgrænsen netop er angivet på fx tavler for opholds- og legeområder.

Grundlaget, som de(n) besluttende instanser skal/kan anvende, for at beslutte en lokal hastighedsgrænse er vidt forskelligt i de enkelte lande. I Norge er der i vid udstrækning bindende normer for valg af hastighedsgrænse, men der er også en række anbefalede retningslinjer i tilfælde, hvor en norm ikke eksisterer. Med en bindende norm menes, at der skal søges om dispensation for at afvige fra normen, mens der med anbefalet retningslinje menes, at der dokumenteres/begrundes en fravigelse overfor en højere instans, der fungerer som ”godkender”. I Sverige, Irland, Storbritannien og Danmark findes der kun vejledninger i valg af hastighedsgrænse – der findes ikke bindende normer eller anbefalede retningslinjer. I Finland, Holland, Belgien, Tyskland, Schweiz og Østrig findes der anbefalede retningslinjer og vejledninger. Anbefalede retningslinjer i Finland, Holland og Belgien er rettet mod vejklasse (lokalvej og trafikvej) og type af randbebyggelse, og her skal vejstrukturplaner (fx i kommuneplan), placering af byzonetavle samt arealanvendelse (fx i kommuneplan) godkendes af højere instans før visse lokale hastighedsgrænser kan anvendes. I Tyskland, Schweiz og Østrig bør/skal man tage udgangspunkt i 85%-fraktilen af hastighederne i valg af lokal hastighedsgrænse – og afvigelser fra retningslinjer herfor skal godkendes af højere instans.

Det er som regel vejadministrationen, som igangsætter processen med at opstille eller ændre lokale hastighedsgrænser. Denne igangsættelse kan ske efter ”pres” fra borgere, politikere, virksomheder, foreninger, medier osv. Motiverne for at igangsætte processen er ofte af trafikikkerhedsmæssig karakter enten i form af indtrufne ulykker, oplevet utryghed, dårlige oversigtsforhold, uhensigtsmæssig vejudformning osv. Det kan være ”uoverensstemmelser” mellem den eksisterende hastighedsgrænse, det faktiske hastighedsniveau og trafikmængden. Det kan også være ”strukturelt” som fx krav om revision af hastighedsgrænser i Irland hvert 5.

år og krav om revision af hastighedsgrænser ved ændret vejstruktur i Finland og Holland.

Sagsbehandleren for en sag om lokale hastighedsgrænser er stort set altid den vejadministration, som er tilknyttet vejejerer (vejbestyrelsen). Den vejadministration udarbejder skilteplan, de tilhørende tekster, udfører evt. høring osv. I nogle lande udføres sagsbehandlingen af private rådgivere, når der er tale om anlæg af nye veje og byggemodningsprojekter. I Schweiz og Østrig er der krav om, at en trafikingeniør tilknyttes sagsbehandlingen, og denne trafikingeniør er oftest en privat rådgiver.

Det er vidt forskelligt, om en skilteplan med lokale hastighedsgrænser skal sendes / bliver sendt i høring og til hvem – landene i mellem. Således skal en skilteplan sendes i offentlig høring forud for ikrafttrædelse i Irland, Holland og Schweiz. I de fleste lande skal politiet høres forud for ikrafttrædelse (i nogle lande har politiet hel eller delvis afgørende indflydelse på valg af hastighedsgrænse), og i en del lande skal andre instanser (fx anden vejbestyrelse) også høres. I Sverige, Irland, Schweiz og til dels Danmark er der en egentlig klageinstans over beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

I den tidligere viste tabel ses, at vejadministrationen i Norge, Finland, Tyskland, Schweiz og Østrig har helt afgørende indflydelse på de lokale hastighedsgrænser. I de andre lande har det administrative personale i vejbestyrelsen, altså fx trafikplanlæggere, kun delvis indflydelse på valg af hastighedsgrænse. Kun i Irland og Danmark har politiet indflydelse på de lokale hastighedsgrænser, men her er det også en helt afgørende indflydelse. Valgte (lokal)politikere 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. I Schweiz har lokalpolitikere 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.

4. Hastighedskontrol i europæiske lande

For hvert af de 10 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. Der er søgt efter oplysninger på internettet.

4.1 Norge

I Norge udføres hastighedskontrol af stærekasser (permanent stationær automatisk hastighedskontrol - ATK). Stærekasser bruges til punkt- og strækningsmålinger. Der udføres også hastighedskontrol af politiet ved midlertidige stationære og mobile civile og uniformerede patruljer. Det vil sige, at betjente måler med opstillet måleudstyr ved vejen og standser køretøjer enten med betjent til fods eller i uniformeret køretøj. Og betjente måler med udstyr i civilt køretøj eller uniformeret køretøj, og standser køretøjer med køretøjet med udstyr.

Hastighedskontrollerne er fokuseret på strækninger, hvor der sker mange ulykker. Der er udvalgt 93 strækninger på i alt 5.984 km i hele Norge. Disse strækninger fremgår af <https://www.politiet.no/globalassets/dokumenter/up/fartskontroller/strekninger-for-prioriterte-fartskontroller.pdf>.

Der findes i dag 295 stærekasser til punktmålinger i Norge, og 118 stærekasser til strækningsmålinger, hvoraf de fleste stærekasser måler i begge kørselsretninger.

Målinger viser, at 62,1 % af køretøjerne overholdt hastighedsgrænsen i 2019, se <https://www.politiet.no/globalassets/dokumenter/up/trafikksikkerhedsarbeidet---tilstandsanalyse-2022.pdf>. I denne publikation findes også tal for omfanget af bødeforlæg, antal kontrollerede køretøjer og antal kontroltimer for årene 2015-2020. For 2020 er tallene:

- 106.517 bødeforlæg via politiets hastighedskontrol, heraf 7.343 frakendelser af kørekort.
- 65.627 bødeforlæg via ATK, heraf 524 frakendelser af kørekort.
- 201.795.975 kontrollerede køretøjer via ATK.
- 1.074.508 kontroltimer via ATK.

Der kontrolleres i gennemsnit ca. 200 køretøjer pr. time pr. stærekasse, og hver stærekasse er i gennemsnit aktiv i ca. 7 timer pr. døgn. Der forelægger desværre ikke oplysninger om antallet af kontrollerede køretøjer og kontroltimer fra politiets hastighedskontroller.

4.2 Sverige

I Sverige udføres hastighedskontrol vha. stærekasser (permanent og mobil stationær automatisk hastighedskontrol - ATK). Disse stærekasser findes på pæle og mobile anhængere, og bruges til punktmålinger. De permanente stærekasser op sættes af Trafikverket, mens politiet benytter mobile stærekasser. Placeringen og antallet af stærekasser er et samarbejde mellem politi og Trafikverket. Bødeforlæg håndteres af politiet.

Der udføres også hastighedskontrol af politiet, hvor betjente måler med opstillet laserinstrument ved vejen og standser for hurtige køretøjer. Desuden måles gennemsnitshastighed fra civil eller uniformeret politibil/motorcykel, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Pr. 1.1.2023 var der i alt 2.391 permanente stærekasser til punktmålinger langs statsveje i Sverige, som dækker omkring 6.000 km vej, hvilket fremgår her: <https://www.trafikverket.se/trafikinformation/vag/?TrafficType=personalTrafic&map=0/650778/7200000/&Layers=SpeedCameras%2b>. Politiet har 15 mobile stærekasser i drift til kontrol i hele landet.

I <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1666575/FULLTEXT02.pdf> findes omfanget af bødeforlæg og antal kontroltimer for 2021. Der findes tilsvarende notater med tal for tidligere år. For 2021 er tallene:

- 358.456 undersøgte fotos fra ATK førte til ca. 110.000 bødeforlæg mv.
- 7.847 kontroltimer via politiets mobile ATK (15 stærekasser på anhængere), mens permanente stærekasser var i drift 95 % af tiden, dvs. omkring 20 mio. kontroltimer via Trafikverkets permanente stærekasser langs statsveje.

Det anslås, at der kontrolleres omkring 100 køretøjer pr. time pr. stærekasse. Det betyder, at omkring 2 mia. motorkøretøjers hastighed kontrolleres om året.

Der forelægger desværre ikke klare oplysninger om antallet af bødeforlæg, kontrollerede køretøjer og kontroltimer fra politiets hastighedskontroller. Det er fundet, at 59.718 fik bødeforlæg mv. af politiet ved trafikkontrol (ej ATK) i 2021, men statistikken er ikke opdelt på trafikforseelser. (https://bra.se/download/18.14a3dd93184189fa5506449/1667388205015/Statistikrapport_handlagda_2021.pdf)

4.3 Finland

I Finland udføres hastighedskontrol ved automatisk hastighedskontrol – ATK – og af politiet, hvor betjente måler med opstillet laserinstrument ved vejen og standser for hurtige køretøjer. Desuden måles gennemsnitshastigheder fra politibil/-motorcykel, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der findes pr. 1.1.2023 i alt 1.085 stærekasser i Finland (permanent stationær ATK til punktmåling), der dækker ca. 3.784 km af vejnettet (der er ca. 51.000 km asfalteret vej i Finland). Den finske transportstyrelse ”Väylävirasto” er ansvarlig for stærekasserne, som placeres af politi og styrelsen i et samarbejde. Politiet står for bødeforlæg. Derudover har politiet 26 varebiler til mobil ATK i drift til kontrol i hele landet.

Placeringen af stærekasser i Finland fremgår her: <https://poliisi.fi/automaattinen-liikennevalvonta>.

I https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/en/StatFin/StatFin_rpk/stat-fin_rpk_pxt_13it.px findes statistik for bødeforlæg som følge af hastighedsovertrædelser. For 2017-2022 er tallene:

År	Bødeforlæg hastighed
2017	43.455
2018	45.380
2019	41.098
2020	52.692
2021	54.270
2022	47.052

I ovenstående tal indgår bøder fra ATK og politiets egne hastighedskontroller. Der er ikke fundet tal for antal kontrollerede køretøjer og kontroltimer.

4.4 Irland

I Irland udføres hastighedskontrol ved automatisk hastighedskontrol – ATK – og af politiet, hvor betjente måler med opstillet laserinstrument ved vejen og standser for hurtige køretøjer. Desuden måles gennemsnitshastigheder fra politibil/-motorcykel, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der findes pr. 26.7.2022 i alt 1.373 automatiske hastighedskameraer i Irland. De er fordelt på stærekasser (permanent stationær ATK til punktmåling), kameraer (permanent stationær ATK til strækningsmåling) og et ukendt lille antal varebiler til mobil ATK i drift til kontrol i hele landet. Firmaet GoSafe og politiet (Gardaí) udfører ATK kontrollen.

Placeringen af stærekasser i Irland fremgår her: <https://www.garda.ie/en/roads-policing/road-safety/safety-camera-network.html>.

I Irland fratrækkes føreren 3 klip i kørekortet (ud af 12 klip), når der gives en bøde for hastighedsovertrædelse. I 2017-2021 blev der uddelt følgende antal bødeforlæg/klip i kørekort for hastighedsovertrædelse (<https://www.cso.ie/en/statistics/transport/transportomnibus/>):

År	Bødeforlæg/klip i kørekort hastighed
2017	128.191
2018	112.096
2019	122.893
2020	146.958
2021	161.299

I opgørelsen indgår bøder fra ATK og politiets egne hastighedskontroller. Der er ikke fundet fyldestgørende oplysninger for antal kontrollerede køretøjer og kontroltimer. Firmaet GoSafe kontrollerer ca. 30 mio. køretøjer om året og udfører ca. 100.000 kontroltimer om året. Det er uvist, hvad tallene er for politiet – Gardaí.

4.5 Storbritannien

I Storbritannien udføres der automatisk hastighedskontrol – ATK – og kontrol af politiet, hvor betjente måler med opstillet laserinstrument ved vejen og standser for hurtige køretøjer. Desuden måles gennemsnitshastigheder fra politibil/-motorcykel, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der findes omkring 7.000 automatiske hastighedskameraer i Storbritannien. De er fordelt på stærekasser (permanent stationær ATK til punktmåling), kameraer (permanent stationær ATK til strækningsmåling) og et ukendt antal varebiler til mobil ATK i drift til kontrol i hele landet. Kun omkring halvdelen af kameraerne er i drift på et givet tidspunkt, dvs. antallet af kontroltimer er ca. $3.500 \times 24 \times 365 = 30$ mio. kontroltimer om året. Der kontrolleres formentligt ca. 100-300 køretøjer pr. time pr. kamera – dvs. i størrelsesordenen 5 mia. kontrollerede køretøjer pr. år.

I Storbritannien fratrækkes føreren 3 klip i kørekortet (ud af 12 klip), når der gives en bøde for hastighedsovertrædelse. I 2011-2020 blev der uddelt følgende antal bødeforlæg/klip i kørekort for en hastighedsovertrædelse i England og Wales (Scotland indgår ikke) (<https://www.gov.uk/government/statistics/vehicle-speed-compliance-statistics-for-great-britain-2021/vehicle-speed-compliance-statistics-for-great-britain-2021>):

År	Bødeforlæg/klip i kørekort hastighed
2011	1.606.215
2012	1.703.798
2013	1.775.782
2014	2.011.746
2015	2.111.677
2016	2.138.189
2017	2.178.277
2018	2.274.376
2019	2.440.213
2020	1.993.117

4.6 Holland

I Holland udføres automatisk hastighedskontrol – ATK – og radarkontrol af politiet, hvor betjente måler med opstillet udstyr ved vejen og standser køretøjer, der kører for hurtigt.

Der findes ca. 700 stærekasser (permanent stationær ATK til punktmåling) og ca. 165 kameraer (permanent stationær ATK til strækningsmåling). Placeringen af disse fremgår her: <https://www.cjib.nl/feiten-cijfers-2022>.

ATK-kameraer kontrollerer hele tiden, men få stræknings-ATK lokaliteter har været ude af drift i forbindelse med vejarbejde. Antallet af kontroltimer beregnes til ca. 7,5 mio. pr. år, og da kameraerne er placeret på meget stærkt trafikerede veje anslås de at kontrollere ca. 3 mia. køretøjer om året.

I Holland gives en bøde for hastighedsovertrædelse, og den var i gennemsnit på ca. 63 euro både i 2021 og 2022. I 2021-2022 blev der uddelt følgende antal bøder for en hastighedsovertrædelse i Holland (<https://www.cjib.nl/feiten-cijfers-2022>):

År	Antal hastighedsbøder			I alt
	Stærekasser	Stræknings-ATK	Mobil radarkontrol politi	
2021	2.830.213	2.103.772	1.509.650	6.641.936
2022	3.014.680	2.026.939	1.340.692	6.512.086

Der er en del flere hastighedskontrolmetoder end stærekasser, stræknings-ATK og mobil radarkontrol, og derfor er det totale antal bøder noget højere end for disse tre kontrolmetoder tilsammen.

4.7 Belgien

I Belgien udføres der automatisk hastighedskontrol – ATK – og kontrol af politiet, hvor betjente måler med opstillet laserinstrument ved vejen og standser køretøjer, der kører for hurtigt. Desuden måles gennemsnitshastigheder fra politibil-/motorcykel, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der er findes ca. 2.020 stærekasser (permanent stationær ATK til punktmåling) og ca. 900 kameraer (permanent stationær ATK til strækningsmåling).

ATK-kameraer kontrollerer hele tiden, men få stræknings-ATK lokaliteter har været ude af drift i forbindelse med vejarbejde. Antallet af kontroltimer beregnes til ca. 25 mio. pr. år, og da kameraerne er placeret på meget stærkt trafikerede veje anslås de at kontrollere ca. 10 mia. køretøjer om året.

I Belgien gives bøde for hastighedsovertrædelse. I 2020-2021 blev der uddelt følgende antal bøder for hastighedsovertrædelser i Belgien opdelt efter størrelse af

hastighedsoverskridelse (<https://www.police.be/statistiques/fr/circulation/infractions-routieres/tableau>):

År	Antal hastighedsbøder opdelt efter hastighedsoverskridelse						
	1-10 km/t	11-20 km/t	21-30 km/t	31-40 km/t	+ 41 km/t	Uoplyst	I alt
2020	2.261.611	1.325.095	330.807	85.361	35.079	22.861	4.060.814
2021	2.671.108	1.472.736	361.485	95.768	40.453	19.965	4.661.515

I første halvår af 2022 blev der udstedt over 3 mio. hastighedsbøder.

Hastighedsbøderne er blevet uddelt på steder, hvor hastighedsgrænsen er 30, 50, 60, 70, 90, 100 og 120 km/t. Der anslås ikke at være veje med en hastighedsgrænse på 40, 80 og 110 km/t, og der formodes ikke at være hastighedskontrol i lege- og opholdsområder, hvor hastighedsgrænsen er 20 km/t i Belgien.

4.8 Tyskland

I Tyskland udføres der dels automatisk hastighedskontrol ATK dels kontroller af politiet, hvor betjente måler med opstillet udstyr ved vejen og standser køretøjer, der kører for hurtigt. Desuden måles hastigheder fra politibil, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der findes omkring 5.500 automatiske hastighedskameraer i Tyskland. De fleste – ca. 4.700 – er stærekasser (permanent stationær ATK til punktmåling). Desuden er der nogle få ATK kameraer til strækningsmåling, ca. 430 varebiler og ca. 320 anhængere til mobil ATK i drift til kontrol i hele landet. Antallet af kontroltimer anslås til at være ca. 35 mio. om året. Der kontrolleres formentligt ca. 200 køretøjer pr. time pr. kamera – dvs. i størrelsesordenen 7 mia. kontrollerede køretøjer pr. år.

I Tyskland gives en bøde for hastighedsovertrædelse, og der gives klip i kørekort, når der køres mere end 25 km/t for hurtigt. I 2012-2021 blev der uddelt følgende antal bødeforlæg for hastighedsovertrædelser i Tyskland (<https://www.kba.de>):

År	Bødeforlæg
2012	2.905.000
2013	2.724.000
2014	2.891.000
2015	2.745.000
2016	3.074.000
2017	2.991.000
2018	3.124.000
2019	3.008.000
2020	2.810.000
2021	2.746.000

4.9 Schweiz

I Schweiz udføres der automatisk hastighedskontrol ATK og hastighedskontrol af politiet, hvor betjente måler med opstillet udstyr ved vejen og standser køretøjer, der kører for hurtigt. Desuden måles hastigheder fra politibil, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der findes omkring 600 automatiske hastighedskameraer i Schweiz. De fleste er stærekasser (permanent stationær ATK til punktmåling), mens der er nogle få ATK kameraer til strækningsmåling. Derudover er der nogle få mobile ATK i drift fx i varebiler og semi-stationære (som opstilles midlertidigt), der dog kan flyttes rundt. Antallet af kontroltimer og kontrollerede køretøjer er ukendt.

I Schweiz gives en bøde for hastighedsovertrædelse og frakendelse af kørekort i et antal måneder ved større hastighedsovertrædelser. Der er fundet følgende antal bødeforlæg i Schweiz i forbindelse med hastighedsovertrædelser for årene 2010-2014 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/460648/umfrage/anzeigen-in-folge-zu-hoher-geschwindigkeitsuebertretung-in-der-schweiz/>):

År	Bødeforlæg
2010	93.200
2011	82.700
2012	89.500
2013	94.700
2014	83.200

4.10 Østrig

I Østrig udføres der automatisk hastighedskontrol ATK og hastighedskontrol af politiet, hvor betjente måler med opstillet udstyr ved vejen og standser køretøjer, der kører for hurtigt. Desuden måles hastigheder fra politibil, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der findes omkring 1.325 stationære automatiske hastighedskameraer i Østrig. De fleste – ca. 1.265 – er stærekasser til punktmåling, og der er omkring 60 ATK til strækningsmåling. Derudover findes et ukendt antal mobile ATK i drift til kontrol i hele landet både i varebiler og midlertidigt opstillet ved vejkanten. Antallet af kontroltimer og kontrollerede køretøjer pr. år er ukendt.

I Østrig gives bøde for hastighedsovertrædelse. I 2016-2021 blev der uddelt følgende antal bødeforlæg for hastighedsovertrædelser i Østrig (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1099015/umfrage/geschwindigkeitsuebertretungen-in-oesterreich/>):

År	Bødeforlæg
2016	5.150.000
2017	5.180.000
2018	5.310.000
2019	5.950.000
2020	4.990.000
2021	5.120.000

4.11 Danmark

I Danmark udføres automatisk hastighedskontrol fra stærekasser og fra varebiler (fotovogne), og disse bruges til punktmålinger. Politiet udfører også hastighedskontrol, hvor betjente måler med opstillet udstyr ved vejen og standser køretøjer, der kører for hurtigt. Desuden måles gennemsnitshastigheder fra politibiler, og de standser for hurtigt kørende køretøjer.

Der findes 107 fotovogne i Danmark og 11 lokaliteter med i alt 20 stærekasser. Placeringen af stærekasser ses her: <https://www.vejdirektoratet.dk/faq-svar/hvor-staar-staerekasserne>.

Der er ikke en offentlig statistik for antallet af kontroltimer og antallet af kontrollerede køretøjer i Danmark. Det anslås, at fotovogne udfører kontrol ca. 8 timer pr. døgn og stærekasser er aktive i 99 % af tiden. Desuden anslås, at politiet udfører hastighedskontrol svarende til ca. en fjerdedel af fotovognene. Herudfra anslås, at der udføres ca. 600.000 kontroltimer om året. Da der formentligt kontrolleres ca. 200 køretøjer i timen, så anslås 120 mio. køretøjer at blive kontrolleret pr. år.

Der offentliggøres ikke statistik for hastighedsovertrædelser i Danmark. Derimod har politiet en statistik for overtrædelser af færdselsloven som helhed (https://statistik.politi.dk/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=OlikApplication%2F2999_Public%2FPublic_IndsatsResultater.qvw&anonymous=true), og den angiver følgende i 2013-2022:

År	Anmeldelser og sigtelser - færdselsloven
2013	565.352
2014	459.625
2015	604.797
2016	681.075
2017	716.090
2018	685.082
2019	692.440
2020	658.151
2021	625.574
2022	633.732

En aktindsigt viser, at antallet af fartbøder fra ATK i 2019 var 440.649 bøder fra fotovogne og 67.387 bøder fra stærekasser – altså 508.036 bøder fra ATK samlet set (<https://www.xn--lnio-qoa.dk/blog/2020/06/fotovogn-fartkontrol-danske-kommuner>). En anden opgørelse viser, at der var ca. 564.000 fartbøder samlet set i 2016 (<https://www.ft.dk/samling/20161/almindel/TRU/bilag/370/1769860/index.htm>). Det er derfor sandsynligt, at fartbøder udgør ca. 80-90 % af alle overtrædelser af færdselsloven, som opgjort i tabellen ovenfor.

4.12 Sammenligning

Omfanget af hastighedskontrol og bødeforlæg i forbindelse med hastighedsoverskridelser er meget forskelligt i de undersøgte lande. Det er meget sparsomt med oplysninger om omfanget af politiets ”manuelle” kontrolindsats vedrørende for høj hastighed på vejene. Derimod er der på tværs af landene rimeligt gode og sammenlignelige tal for omfanget og typen af automatisk hastighedskontrol samt antallet af bødeforlæg for hastighedsovertrædelser. I tabellen nedenfor er der benyttet de senest opgjorte tal.

	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

Antallet af automatiske hastighedskameraer til brug for hastighedskontrol varierer fra 0,02 til 0,27 pr. 1.000 indbyggere i de 11 lande, mens antallet af hastighedsbøder pr. 1.000 indbyggere varierer mellem 9 og 563.

Der er en tendens til, at især strækningsbaseret ATK øger antallet af bødeforlæg, evt. fordi også mindre hastighedsoverskridelser udløser bødeforlæg. Der er også en tendens til, at strækninger med mange godt forvarslede punktbaserede ATK ikke øger antallet af bødeforlæg. Mobil ATK kan medføre en stigning i antallet af bødeforlæg, men det synes at afhænge af udnyttelsen af de enkelte mobile enheder og placeringen af disse på vejnettet.

Danmark ligger lavest, hvad angår antallet af ATK kameraer pr. indbygger, men ligger derimod fjerdehøjest, hvad angår bødeforlæg pr. indbygger.