

Introduktion:	<p>Hastighedsgrænser i tættere bebyggede områder i Danmark</p> <p>Henrik Harder (Holbæk Kommune) Andreas Willer Jørgensen (Holbæk Kommune) Lárus Ágústsson, (COWI)</p>
Oplæg:	<p>Internationale erfaringer med 30 km/t i tættere bebyggede områder i vores nabolande</p> <p>Søren Troels Berg, Københavns kommune</p>
Paneldebat:	<p>Deltagere</p> <p>Per Clausen, Rådmand i Klima og Miljø Aalborg Kommune Tim Vermund Andersen, Klima- og miljørådmand i Odense Kommune Jens Peter Hansen, Landsformand, Cyklistforbundet Dennis Lange, Chefkonsulent FDM Karsten Lauritzen, Branchedirektør DI</p> <p>Spørgsmål til panel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hvorfor ikke 30 km/t i tættere bebyggede områder i Danmark pr. default? - Skal Kommunerne bestemme hvilke hastighedsgrænserne skal være i tættere bebyggede områder i Danmark og politiet her alene have en rådgivende funktion? - Trafiksikkerhed, Fremkommelighed, Bæredygtighed, Miljøhensyn, hvorfor er det så svært at ændre på hastighedsgrænserne i Danmark.
Baggrund:	<p>Denne Special Session afdækker hvorfor vi i dag, i Danmark ikke har en hastighedsgrænse på 30 km/t i tættere bebyggede områder.</p> <p>Danmark er i dag det eneste land i Nordeuropa hvor hastighedsgrænse i tættere bebyggede områder er 50 km/t pr. default, medmindre andet er angivet. I Sverige, Norge og Tyskland har man systematisk og evidensbaseret arbejdet med at sikre udbredelsen af hastighedsgrænsen på 30 km/t i tættere bebyggede områder. Det er gjort i flere årtier og med meget positive resultater i forhold til støj og trafiksikkerhed mm.</p> <p>Med BEK nr. 3 af 03/01/2022 Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser eller "Hastighedsbekendtgørelsen" fik 16 kommuner i Danmark, via en forsøgsordning, meddelt tilladelse i henhold til "Hastighedsbekendtgørelsens" § 7 til at ændre hastighedsgrænserne i udvalgte områder. Her er fokus på vejstrækninger eller nærmere afgrænsede områder med mulighed for 40 km i timen jævnfør "Hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 1</p>