

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nanna Simone Honoré Thulesen (FV3D@kk.dk)
Titel: Høringssvar fra Københavns Kommune til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.
Sendt: 30-01-2025 12:21
Bilag: Københavns Kommune - Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.pdf; Protokol fra BR 29.01.2025 - Punkt 3. Godkendelse af høringssvar til Transportministeriet om lovforslag om ændring af færdselslov mv. (2025-0004528).pdf;

Til Transportministeriet

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har den 29. januar 2025 godkendt høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje mv.).

Høringssvar og beslutningsprotokol vedlægges.

Kommunen beklager forsinkelsen og håber, at Transportministeriet alligevel vil tage kommunens betragtninger i høringssvaret med i den videre proces for lovforslaget.

Transportministeriets sagsnummer: 2024-1674

Med venlig hilsen

Nanna Simone Honoré Thulesen
Politisk koordinator
MKB Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37, 5. sal, 547
2300 København S

Direkte 2370 3874
Mobil 2370 3874

Fra: Annette Christiansen
Sendt: 27. januar 2025 18:43
Til: trm@trm.dk

Emne: Vedr. Høringssvar fra Københavns Kommune til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Til Transportministeriet

Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune har her til aften den 27. januar 2025 behandlet en sag om "Godkendelse af høringssvar til Transportministeriet om lovforslag om ændring af færdselsloven mv."

Sagen blev standset med henvisning til styrelseslovens § 23 og kommunen kan derfor ikke sende høringssvaret før Borgerrepræsentationen har taget stilling til sagen.

Kommunen vil fremsende et høringssvar hurtigst muligt herefter.

Transportministeriets sagsnummer: 2024-1674

Med venlig hilsen

Annette Christiansen
Chefkonsulent, cand.jur.
Jura og Projektsupport

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37, 5. sal IB37, Lokale 536 og 545
2300 København S

Mobil 2492 9588

E-mail bj37@kk.dk

EAN 5798009809452



Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Københavns Kommune har modtaget regeringens forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje. Kommunen ønsker i den forbindelse at gøre opmærksom på, at lovforslaget indeholder en række uhensigtsmæssige barrierer for at lave gode veje og byrum, der giver bedre mobilitet for flere trafikformer, som giver færre tilskadekomne i trafikken, skaber støtte og tryghed for cyklister og gående og giver bedre livskvalitet for dem, der bor og færdes i trafikken i byen.

Københavns Kommune er positivt indstillet over for forslaget om at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Kommunen er enig med Transportministeriet i, at kommunen som vejmyndighed har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering.

Kommunen finder, at lovforslaget med sit fokus på biltrafik og uden mulighed for dispensation fra de nye objektive krav nedprioriterer trafiksikkerhed og går imod internationale tendenser inden for byudvikling, når det begrænser kommunernes muligheder for at nedsætte hastigheden og ændre på vejenes indretning. Derudover påvirker forslaget i høj grad muligheden for at imødekomme borgeres ønsker, at implementere allerede vedtagne indsatser og handleplaner om fx trafiksikkerhed og vejstøj, samt begrænser det kommunale handlerum til bl.a. byplanlægning og byudvikling.

På den baggrund må kommunen insistere på, at lovforslaget ændres. Kommunen stiller gerne op til drøftelser om en alternativ udformning af lovforslaget.

27-01-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 246

Dokumentnummer i F2
177596

Sagsnummer eDoc
2025-0004528

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37

2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Nedenfor følger kommunens bemærkninger. Bilag A indeholder eksempler på aktuelle projekter, der ikke kan gennemføres, hvis det nye lovforslag vedtages, og eksempler på afsluttede projekter, som har opnået samtykke fra politiet, men som ikke ville kunne gennemføres under de nye rammer. Bilag B indeholder en række øvrige bemærkninger.

Lovforslaget nedprioriterer trafiksikkerhed

Københavns Kommune er bekymret for de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, der følger af det fremsatte lovforslag. Der er en anerkendt sammenhæng mellem hastighed og trafikulykker. Når hastigheden sænkes, sænkes også sandsynligheden for ulykker, og alvorligheden af de forekommende ulykker er mindre, idet færre dør eller kommer alvorligt til skade.

I den nationale Færdselssikkerhedskommission fokuseres der særligt på fodgængeres og cyklisters sikkerhed, da kommissionen vurderer, at de initiativer, der er gennemført gennem de sidste mange år, i høj grad er kommet bilister til gode. Fodgængere og cyklister er derfor i Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2021-2030 udpeget som et særligt fokusområde.

Af kommissionens handlingsplan fremgår bl.a.:

"Mange kommuner arbejder intensivt på at fremme gang og cykling. Det giver god mening for folkesundheden og miljøet. Samtidig er andelen af dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere og cyklister vokset i forhold til andre trafikantgrupper gennem de seneste år. Derfor bliver det frem mod 2030 i endnu højere grad nødvendigt at fokusere på fodgængeres og cyklisters trafiksikkerhed."

Færdselssikkerhedskommissionen kommer derfor i den nationale handlingsplan med en klar anbefaling om, at kommunerne får bedre mulighed for at sætte hastigheden ned i byerne.

Lovforslagets ensidige fokus på trafikafvikling for bilister og krav til årsdøgntrafik vil gøre det sværere for kommunerne at sænke hastigheden i byerne. Lovforslaget er dermed i direkte modstrid med Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling om at give kommunerne bedre mulighed for at lave hastighedsnedsættelser i byerne.

Lovforslaget går imod den internationale udvikling

Københavns Kommune anser også lovforslagets hensigt og konsekvenser som ude af trit med den generelle udvikling. Internationalt ses en tydelig tendens mod lavere hastighedsgrænser i byområder samt indførelse af zoner med begrænset eller ingen gennemkørsel, og decideret bilfrie zoner. Tendensen er tydelig, og der er et tydeligt fagligt fokus på lavere hastigheder på alle niveauer og på tværs af sektorer.

Der er på tværs af både FN, WHO og EU fokus på lavere hastighed og deraf øget trafiksikkerhed samt lavere energiforbrug og CO²-udledning. Dette fokus går igen på nationalt plan, hvor det fx i Holland estimeres, at omkring 70 % af vejnettet i urbane områder har en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. En lang række europæiske byer har ligeledes i større eller mindre udstrækning udbredt hastighedsgrænser på 30 km/t, herunder Barcelona, Helsinki, Berlin, München m.fl.

Hastighedsnedsættelser m.m. har vist sig at være effektive redskaber til at forbedre trafiksikkerheden, reducere støj og CO²-udledning samt skabe mere attraktive byrum. Lovgivning, der hindrer kommunerne i at implementere lignende løsninger, risikerer at bremse den positive udvikling.

En undersøgelse foretaget af University of Athens har påvist, at implementeringen af 30 km/t skabte reduktioner i trafikulykker (23 %), dræbte (37 %) og tilskadekomne (38 %). Samme undersøgelse påviste i øvrigt også sammenhæng mellem lavere hastighedsgrænser og sænket brændstofforbrug (7%), reduceret miljøpåvirkning (gennemsnitligt fald i emissioner med 18 %) og mindsket støj (fald i støjforureningsniveau 2,5 dB).

Norges "Transportøkonomisk institutt" har kortlagt en række positive effekter af hastighedsnedsættelser. Undersøgelsens analyse af byerne Bruxelles, Grenoble, Paris, Lille, London og Bilbao (der alle i et vist omfang har sat hastigheden ned til 30 km/t) finder følgende effekter: Generelt lavere hastigheder, væsentlig færre ulykker, herunder især færre alvorlige ulykker med fodgængere og cyklister. Bilkørerne er ikke blevet flere og rejsetiden er ikke steget, og dertil er der mindre forurening og støj. Det konkluderes, at 30 km/t vil have samme effekt i alle byer – dvs. også danske.

Det er afgørende, at danske kommuner fortsat har friheden til at implementere internationalt anerkendte løsninger, såsom hastighedsnedsættelser. Det vil sikre, at Danmark kan leve op til sine klimamål, forbedre byernes livskvalitet og bevare sin position som en foregangsnation inden for bæredygtig mobilitet og byplanlægning.

Københavns Kommune er ikke bekendt med europæiske byer, der har øget hastighedsgrænsen, eller byer, der efter at have sænket hastighedsgrænsen i større grad, har hævet den igen for at sikre fremkommelighed for biler.

Lovforslaget begrænser det trafikale handlerum

Kommunen kan ud fra lovforslagets bemærkninger læse, at lovforslagets nye regler er udformet med henblik på at sikre, at kommunerne ikke træffer beslutninger, som politiet efter nuværende praksis ikke giver samtykke til. Kommunen kan på transportministerens udtalelser til pressen også forstå, at det ikke er hensigten med lovforslaget at

begrænse mulighederne for at ændre på vejes indretning og nedsættelse af hastighed.

Det fremgår af lovforslaget, at Københavns Kommune fortsat vil kunne lave vejprojekter på 65 % af vejnettet og hastighedsnedsættelser på 75 % af vejnettet i kommunen. Kommunen kan ikke genkende disse tal, og kommunen er ikke bekendt med, at der kan laves en modelberegning, der så præcist kan fastlægge antallet af veje med en årsdøgntrafik under 1.000 eller 4.000.

Det skal i den sammenhæng bemærkes, at mange af kommunens projekter i praksis er placeret på veje, som har en årsdøgntrafik over 1.000, da det trafikalt set er på disse veje, der vil være behov for færdselsregulering. På samme måde vil det ofte være på veje med en årsdøgntrafik over 4.000, der vil være det største behov for at sænke hastigheden

Lovforslaget indeholder ikke nogen mulighed for dispensation fra de nye objektive regler om årsdøgntrafik og krav til forbedring af trafikafvikling for biler. Kommunen vil heller ikke længere kunne lave midlertidige trafikforsøg, som indeholder vejlukninger og ensretninger som følge af de nye krav.

Kommunen kan på den baggrund konstatere, at lovforslaget medfører en reel begrænsning i forhold til kommunernes fremadrettede muligheder for både indretning af veje og fastsættelse af hastighedsgrænser. Vejprojekter, der i dag uden problemer kan opnå samtykke fra politiet, vil efter kommunens opfattelse ikke længere vil kunne gennemføres.

Vedr. vejes indretning og udnyttelse

Der er i dag ikke nogen særlige betingelser for, hvornår der kan træffes beslutning om ensretninger, vejspærringer mv. Sådanne færdselsmæssige beslutninger er komplekse og består af en skønsmæssig afvejning af de forskellige lokale trafikale og vejtekniske hensyn til fx trafikssikkerhed, fremkommelighed og mobilitet i forhold til alle trafikantgrupper og færdselsarter. I afvejningen kan også indgå hensyn til tryghed, støj, luftforurening og bymiljø.

Når lovforslaget indfører en regel, som udelukkende stiller krav til årsdøgntrafiktal eller krav om forbedring af trafikafvikling for biler, er det en begrænsning af det nugældende skøn i disse sager. Regler, der fokuserer ensidigt på årsdøgntrafik i forhold til at sikre mobilitet og fremkommelighed for den motorkørende færdsel, vil betyde en begrænsning i muligheden for at træffe beslutninger begrundet i andre trafikale hensyn, som fx tryghed og trafikssikkerhed for bløde trafikanter, mobilitet for cyklister og bedre forhold for fodgængere.

Kommunen vurderer således, at de foreslåede ændringer vil få store konsekvenser for mange af kommunens anlægsprojekter. Der er flere igangværende projekter, som indeholder ensretninger eller

vejlukninger, der ikke vil kunne anlægges, da årstdøgntrafikken på disse strækninger overstiger 1.000.

Beslutninger om fx ensretninger bør ikke udelukkende baseres på årstdøgntrafiktal og trafikafvikling for biler, men på en helhedsvurdering af trafikken og området. Lovforslagets krav om, at en ensretning på veje med en årstdøgntrafik over 1.000 skal ske enten på to parallelle veje og med opretholdelse af kørespor, eller kun hvis der kan påvises en forbedring af trafikafviklingen for biler, vil reelt fjerne muligheden for at ensrette sådanne vejstrækninger. Det vil betyde, at kommunen fratages muligheden for at lave bredere fortove eller etablere cykelstier på gader, der ensrettes.

Det er derfor kommunens vurdering, at det ikke er til byens og borgernes bedste, når lovforslaget ensidigt lægger vægt på at sikre trafikafviklingen for motorkøretøjer i forbindelse med beslutninger om ændring af vejes indretning og udnyttelse.

Vedr. hastighedsnedsættelser

Også i forhold til nedsættelse af hastighedsgrænser er det begrænsende og uhensigtsmæssigt, når lovforslaget indfører et nyt krav til årstdøgntrafik som betingelse for hastighedsnedsættelse til 40 km/t.

De gældende regler i færdselsloven og hastighedsbekendtgørelsen indeholder ikke et sådant objektivt krav.

Hastighedsbekendtgørelsen angiver, at hastighedsgrænsen kan nedsættes, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor. Herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.

Reglerne har en udpræget skønsmæssig karakter, og indførelsen af en fast betingelse om årstdøgntrafik er en begrænsning af dette frie skøn og dermed en begrænsning i kommunens handlerum.

Kommunen har senest med samtykke fra politiet i henhold til hastighedsbekendtgørelsen § 6, stk. 1 nedsat hastigheden til 40 km/t på en række vejstrækninger, som har årstdøgntrafiktal over 4.000. Uanset årstdøgntrafiktal over 4.000 vurderede politiet, at disse ikke har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og en hastighedsnedsættelse vil derfor ikke påvirke fremkommeligheden.

I forhold til hastighedsnedsættelser ved institutioner kan kommunen konstatere, at lovforslaget præciserer, at børn skal defineres som unge i den undervisningspligtige alder, dvs. til og med 9. klasse. Der vil således ikke længere kunne nedsættes hastigheder ved gymnasier, tekniske skoler og andre ungdomsuddannelser, selvom disse institutioner også har en stor andel af elever under 18 år.

Lovforslaget giver også kun mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på selve den vejstrækning, der ligger ved institutionens indgang, og ikke i et nærmere afgrænset område omkring institutionen. Hastighedsnedsættelsen vil kun kunne ske i en afstand af 100 m til hver side af institutionens indgang. Dette er også en begrænsning i forhold til de nugældende regler.

Kommunen finder det trafiksikkerhedsmæssigt problematisk, at lovgivningen sætter sådanne faste krav, som ikke tager hensyn til de konkrete trafikale forhold på vejen og i området.

Også i forhold til 30 km/t-zonen sker den en indskrænkning i forhold til nuværende praksis. Beboelsesområder skal ifølge lovforslaget forstås som områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder, og hvor gennemkørende trafik med motorkøretøj ikke er fysisk muligt.

Vejdirektoratets aktuelle vejledning til hastighedsbekendtgørelsen anfører, at beboelsesområder også kan være områder, hvor vejnettet alene er tiltænkt benyttet af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området. Når det i lovforslaget angives, at der skal være tale om lukkede områder er det en indskrænkning i forhold til de nuværende regler.

Lovforslaget anfører desuden, at områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som fx spise- og udskænkingssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri, ikke vil kunne defineres som et beboelsesområde, idet det giver mulighed for at generere trafik fra andre end områdets beboere. Dette fremgår heller ikke af de nugældende regler og er derfor også en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t.

Vejnettet i Københavns Kommune er historisk ikke indrettet med lukkede beboelsesområder uden mulighed for gennemkørsel – hverken i villaområder eller områder med etagebeboelse. Københavns Kommune er desuden bebygget på en måde, så også mange beboelsesområder, særligt i områder med etagebyggeri, indeholder muligheder for erhverv i form af dagligvareforretninger og serviceerhverv, samt daginstitutioner, skoler og idrætsfaciliteter.

Kommunen vurderer at de skærpede regler for 30 km/t-zoner vil betyde, at der ikke længere kan etableres sådanne zoner i København.

Vedr. ophævelse af forsøgsordning i hastighedsbekendtgørelsens § 7
Københavns Kommune har deltaget i forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsen § 7. Det fremgår af lovforslaget, at de hastighedsnedsættelser, som kommunen har etableret som et led i forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, vil blive ophævet med de konsekvensændringer, der som følge af lovforslaget skal laves i hastighedsbekendtgørelsen.

Det fremgår desuden af lovforslaget, at kommunen skal ophæve de lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af forsøgsordningen, som ikke lever op til lovforslagets nye objektive regler om bl.a. årsdøgntrafik.

Forslaget har vidtrækkende konsekvenser for de hastighedsnedsættelser, som kommunen har etableret i medfør af forsøgsordningen. Kommunen vil skulle tilbagerulle hastighedsnedsættelser på op til 38 strækninger, så hastigheden igen bliver 50 km/t, da alle disse strækninger har en årsdøgntrafik på mere end 4.000.

Det vil derfor kun være muligt at sætte hastigheden ned til 40 km/t på i alt 10-12 strækninger i byen, da disse har en årsdøgntrafik på max 4.000.

Kommunen er bevidst om, at der er tale om en forsøgsordning, men kommunen finder alligevel, at en så omfattende tilbagerulning ikke kan være i tråd med lovens formål om at sikre en balance mellem færdsels-sikkerhed og mobilitet. Kommunen har positive erfaringer fra de veje, hvor hastigheden er sat ned i medfør af forsøgsordningen.

Se bilag A for en liste med eksempler på vejprojekter og hastighedsnedsættelser, som påvirkes af lovforslaget. Listen indeholder også eksempler på vejprojekter og hastighedsnedsættelser, som Københavns Kommune har etableret med samtykke fra Københavns Politi, men som ikke lever op til lovforslagets nye regler om årsdøgntrafik og forbedret trafikafvikling.

Lovforslaget går imod borgernes ønsker

Københavns Kommune er i dialog og samarbejder med københavnere om driften og udviklingen af København.

I flere af kommunens borgersamlinger og lignende, hvor en repræsentativ gruppe af københavnere arbejder med et tema eller plan over en længere periode, er der et tydeligt ønske om at reducere biltrafikken og sænke hastigheden.

Dette er fx kommet til udtryk i Københavns Kommunes Borgerpanel som i forbindelse med Kommuneplan 2024 har givet udtryk for, at 73 % af de adspurgte ønsker mere plads til bynatur og kreative åndehuller, mens 65 % ønsker at fremme bæredygtige transportmidler.

Nogle af de væsentligste redskaber, som kommunen kan benytte til fx at skabe mere plads og prioritere pladseffektive og bæredygtige transportmidler, indebærer netop hastighedsnedsættelse, ensretninger, vejlukninger mv.

Fra Klimaborgertinget (2023-2024) ses samme tendenser. Eksempelvis mener 96 % af medlemmerne, at bilerne generelt skal fylde mindre i

bybilledet i København, og at der skal etableres bilfrie zoner og gader, for at få flere til at vælge cykel, kollektiv transport eller deleordninger.

Borgersamlingen om udvikling af Middelalderbyen anbefalede, at biltrafikken skulle reduceres med 75 %, hvor løsninger kunne være flere gader med hastighedsbegrænsning på 30 km/t. Med planen er der blandt andet indført en 30 km/t zone i Middelalderbyen. Denne zone ville ikke kunne indføres med de stramninger for 30 km/t-zoner, som lovforslaget lægger op.

Også den netop afsluttede borgersamling på Amager har tilsvarende anbefalet, at det samlede kørebaneareal på Amager skal reduceres fra at udgøre 53 % af arealet mellem husene i 2024 til 40 % i 2035, samt at andelen af bilture maks. skal udgøre 15 % af alle ture i 2035. Konkret anbefaler 86 % af borgersamlingen, at der på sigt etableres trafikøer på hele den københavnske del af Amager og 82 % anbefaler at hastigheden nedskiltes til hhv. 30 og 40 km/t.

Det er på den baggrund kommunens opfattelse, at lovforslaget ikke er i overensstemmelse med de københavnske borgeres ønsker.

Lovforslaget går imod allerede vedtagne indsatser og handleplaner

Der arbejdes både på nationalt og kommunalt niveau med at højne trafik sikkerheden på vejene.

Københavns Kommune har også selv en Handlingsplan for Trafik sikkerhed 2021-2025, der i tråd med europæiske og nationale målsætninger sigter efter at øge trafik sikkerheden og trygheden gennem hastighedsgrænser og -zoner på 30 og 40 km/t. I regi af handlingsplanen arbejder Københavns Kommune bl.a. for enklere rammer for at begrænse bilkørsel i byer, lavere hastighedsgrænser og nationale regler, der i højere grad fokuserer på cykel og gangtrafik. Indholdet i lovforslaget gør det således svært, hvis ikke umuligt, at indfri målsætninger i kommunale indsatser og planer.

Det gør sig også gældende i forhold til den netop vedtagne Kommuneplan 2024. Københavns Kommune har med kommuneplanen fastlagt en række mål for mobilitetsområdet, som den foreslåede lovgivning vil vanskeliggøre at opnå. Herunder bl.a. at biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport. Kommuneplanen prioriterer forholdene for cyklister og gående samt at indarbejde løsninger til eksempelvis at mindske eksponering for støj- og luftforurening og give mulighed for ro, fordybelse og adgang til natur.

På samme måde kan målene i Københavns Kommunes Handlingsplan for vejstøj 2024-2029 ikke nås uden lokale tiltag som lukning af gader, ensretninger og hastighedsnedsættelser. Det er lovpligtigt for

kommunerne at udarbejde støjhandlingsplaner og indsatser for at reducere støj fra vejtrafik.

Københavns Kommunes planer om hastighedsnedsættelser og trafiksaneringsprojekter har stor betydning for effekten af handlingsplanen for vejstøj. Hastighedsprojektet "København ned i fart" ville medføre 11.000 færre stærkt støjbelastede boliger (støjniveauer over 68 dB) i København, svarende til en reduktion på 29 % af det samlede antal stærkt støjbelastede boliger i København.

Trafiksaneringsprojekter, hvor lokale tiltag som lukning af gader, ensretninger m.v. som bidrager til at reducere trafikmængderne lokalt, kan medføre op til 1.400 færre stærkt støjbelastede boliger. Dertil kommer en effekt på støjbelastede boliger (støjniveauer mellem 58 og 68 db), som ikke er vurderet.

Lovforslaget betyder, at hastighedsprojektet ikke kan gennemføres som planlagt og kommunen vil bl.a. som følge af lovforslaget skulle tilbagevise projektet på op til 38 strækninger således, at hastigheden igen bliver 50 km/t. Den forventede sundhedseffekt i form af reduktioner af hjertetilfælde, gener og søvnforstyrrelser med 8-11% vil dermed udeblive.

Lovforslaget gør indgreb i kommunal byplanlægning og byudvikling

Kommunen betragter lovforslaget som et stort indgreb i muligheden for at indrette og udvikle byen i overensstemmelse med dens indbyggers ønsker.

I forbindelse med udviklingen af byudviklingsområder, hvor man ønsker at fremme en tættere bystruktur med blandet anvendelse, vil årsdøgntrafikgrænsen på 1.000 hurtigt blive overskredet. Det betyder, at der ikke kan planlægges med ensretninger og indkørselsforbud, samt at der i mindre grad kan planlægges med smalle vejprofiler. I stedet skal der dimensioneres efter dobbeltrettet trafik med bredere vejarealer. Dette kan påvirke størrelsen af byggefeltet, da rummet mellem bygningerne, vil komme til at fylde mere.

Virkeliggørelsen af en lokalplan kan tage mange år, og indretningen af de enkelte byggefeltet i en lokalplan kan skifte karakter undervejs. I den periode kan færdselsmønstre omkring et udviklingsområde ændre karakter, ligesom de interne trafikmønstre kan ændre sig i takt med den endelige realisering af lokalplanen. En indførelse af de nye regler, specielt ift. etablering af forbud mod visse færdselsarter, begrænser vejmyndighedens muligheder for at sikre de intentioner, der oprindeligt lå i lokalplanen.

Forringede muligheder for klimatilpasningsindsatser

Kommunen arbejder i videst muligt omfang for at indtænke klimatilpasningsløsninger ifm. anlægsarbejde. En anden konsekvens af øget

vejbredde er, at det reducerer pladsen til at integrere grønne elementer, herunder træer, der er et nødvendigt tiltag til fx forebyggelse af varmemøer, samt klimatilpasningsløsninger i form af regnvands- og plantebede. Disse lokale indsatser er et vigtigt element i kommunens arbejde med at forebygge bl.a. oversvømmelser og varmemøer, hvor dele af byen kan blive så varm at opholde sig i, at det går ud over indbyggernes sundhed.

Øget vejbredde vil i sig selv medføre en større overflade, hvorfra vandet skal afledes via kloaknettet frem for via nedsivning i jorden. Dette kan skabe udfordringer i forhold til vandhåndtering og lokal afvanding.

Disse udfordringer gælder også ved ensretning af den eksisterende by, hvor muligheden for at nedlægge vejbaner til fordel for fx grønne elementer og klimatilpasning vil ophøre med lovforslagets regler om, at antallet af spor på de enkelte vejstrækninger skal bibeholdes.

Økonomiske konsekvenser og ikrafttrædelse

Det fremgår af lovforslaget, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2025, men at bestemmelserne i færdselsloven vedr. forbud mod visse færdselsarter, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger vil få virkning allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024.

At lovforslaget tillægges tilbagevirkende kraft, er et stort indgreb i den kommunale planlægning og udmøntning af de kommunale budgetter. Det er Københavns Kommunes vurdering, at ikrafttrædelsesbestemmelserne bør sikre, at kommunens anvendelse af skatteborgernes penge ikke går til spildev, hvilket er tilfældet med de forslåede ikrafttrædelsesbestemmelser.

Lovforslaget har stor betydning for økonomien i kommunens anlægsprojekter. Nogle af anlægsprojekterne vil ikke længere vil være lovlige, når de nye regler træder i kraft. Projekter, der ikke allerede er endeligt myndighedsbehandlet, vil skulle omprojekteres som følge af de nye ændringer.

Kommunen skønner, at forslaget har konsekvenser for 19 anlægsprojekter med en samlet anlægsramme på ca. 474 mio. kr., hvoraf der allerede er forbrugt for 80 mio. kr.

Mange af de 19 anlægsprojekter vil skulle omprojekteres for at blive lovliggjort, og forvaltningen skønner foreløbigt en merudgift hertil i størrelsesordenen 10,8 mio. kr. Af de 80 mio. kr., der er forbrugt, er en stor del brugt på projektering.

Lovforslaget betyder også, at andre projekter enten vil skulle annulleres helt, eller at delprojekter må bortfalde. Dette vil på tværs af de 19

projekter give et mindreforbrug på ca. 67,1 mio. kr. ud af rammen på 474 mio. kr.

Bilagsoversigt

Bilag A: Eksempler på projekter der påvirkes af lovforslaget

Bilag B: Øvrige bemærkninger

Bilagene fremgår nedenfor

Bilag A

Eksempler på projekter der påvirkes af lovforslaget

Kommunen vurderer, at de foreslåede ændringer vil få store konsekvenser for mange af kommunens igangværende og kommende anlægsprojekter. Der er flere projekter som indeholder ensretninger eller vejlukninger, der ikke vil kunne anlægges, da årstdøgntrafikken på disse strækninger overstiger en årstdøgntrafik på 1.000, ligesom kommunen har flere planlagte hastighedsnedsættelser på veje med en årstdøgntrafik over 4.000.

Igangværende projekter

Eksempler på igangværende projekter, som påvirkes:

- **Fredeliggørelse og begrønning af Frederiksborgvej.**
Projektet indeholder både ensretning, vejlukning og hastighedsnedsættelse, der ikke kan gennemføres, hvis lovforslaget vedtages. Projektet vil derfor skulle omprojekteres, hvilket vil medføre ekstra udgifter.
- **Grønne Bylivsgader**
Borgerdrevne forslag til omdannelse veje og hastighedsnedsættelser og ensretning på fx Thorsgade, Kastelsvej og Provstevaj vil ikke kunne lade sig gøre. Annullering af projekterne kan blive en konsekvens af lovforslaget da borgernes ønsker umuliggøres og den efterspurgte forbedring af kvaliteten i gaderummet ikke kan efterkommes.
- **Fredeliggørelse af Toldbodgade – ensretning og cykelstier**
Hvis lovforslaget vedtages, kan Toldbodgade ikke ensrettes og der kan ikke etableres cykelstier på strækningen syd for Sankt Annæ Plads. Projektet skal omprojekteres.
- **Strandboulevarden - Skybrudsprojekt**
Den planlagte hastighedsnedsættelse til 40 km/t kan ikke lade sig gøre pga. årstdøgntrafik over 4.000
- **Sikker Skolevej Randersgade**
Det trafikikkerhedsmæssige bedste forslag indeholder en ensretning af Randersgade. Denne ensretning kan ikke lade sig gøre hvis lovforslaget vedtages.
- **Trafikø Skt. Kjelds Kvarter**
Kvarteret skal fredeliggøres ved hjælp af ensretninger og vejlukninger, ligesom der skal laves en hastighedsnedsættelse. De fleste tiltag vil ikke kunne gennemføres og der skal findes på andre løsninger

Foranalyser

Der er politisk godkendt og bevilliget midler til flere foranalyser til kommende projekter, som ikke længere vil kunne lade sig gøre pga. lovforslagets krav om årstdøgntrafik der er fx:

- Foranalyse Øster Søgade - ensretning
- Foranalyse Elbagade - ensretning
- Foranalyse Trianglen - vejlukning
- Foranalyse Jernbane Allé - hastighedsnedsættelse

Planlagte hastighedsnedsættelser

Der er planlagt hastighedsnedsættelser i forbindelse med genopretningsprojekter på følgende gader, som alle har en årstdøgntrafik over 4.000:

- Toftegårds Allé
- Vigerslev Allé
- Kristianiagade
- Store Kongensgade

Der kan ikke etableres planlagte hastighedszoner på 30 km/t i fx:

- De indre brokvarterer
- Christianshavn
- inden for parkeringsbetalingszonen (Valby undtaget)

Allerede etablerede projekter

Til illustration af kommunens vurdering af at loven indeholder en reel begrænsning i forhold til nuværende praksis, kan kommunen fremvise følgende eksempler på vejprojekter, som kommunen har etableret med samtykke fra Københavns Politi, men som ikke lever op til lovforslagets nye regler om årstdøgntrafik mv.:

- **Ombygning af "Ejendomsmæglerkrydset" (5-benet kryds ved Valby Langgade, Ålholmvej og Vigerslevvej).**

Projektets formål var at sikre skolevejen til Ålholm Skole ved at forbedre krydset uden at gå på kompromis med fremkommeligheden på Ring 2 (Vigerslevvej og Ålholmvej). Dette skete ved at afspærre krydsets ene ben på Valby Langgade, og dermed få et mere enkelt kryds med klar forbedring af fremkommeligheden på Ring 2. Valby Langgade havde en årstdøgntrafik over 4.000 og er dermed over de 1.000, som lovforslaget sætter som grænse for vejspærringer.

- **Etablering af cykelstier og ensretning på Gasværksvej**

Projektets formål var at skabe plads til cykelsti, som en del af en sikker skolevej, og manglende cykelforbindelse. Areal til cykelstien blev fundet ved at ensrette gaden. Før ensretningen var årstdøgntrafikken på Gasværksvej over 10.000 og er dermed over de 1.000, som lovforslaget sætter som grænse for ensretninger.

- **Nørrebrogade**

Trafikken på Nørrebrogade er blevet omlagt, så kun busser og cyklister kan køre igennem enkelte punkter på Nørrebrogade. Projektet har medført et markant fald i biltrafikken, uden en stigning på de omkringliggende gader, stigning i cyklister, færre trafikulykker, bedre busfremkommelighed og mindre støj.

Projektet ville ikke kunne være gennemført, da Nørrebrogade havde en årsdøgntrafik på 15.000 for motorkøretøjer og 19.000 for cyklister ved Dronning Louises Bro. Til sammenligning er der i dag en årsdøgntrafik på ca. 4.000 motorkøretøjer og 35.000 cyklister ved Dronning Louise Bro.

- **Omdannelse af Nørrebro Stationsområde**

Ved Nørrebro Station er der etableret busgade mellem Nørrebrogade og Frederikssundsvej, så kun busser og cyklister kan køre igennem. Der er med ombygningen skabt bedre forhold for busserne og bedre forhold for cyklister og passagerer, der skal skifte mellem bus, S-tog og Metro. Før ombygningen var årsdøgntrafikken over 1.000.

- **Ny Amagerbrogade**

Amagerbrogade er blevet ombygget til strøggade. Dele af gaden blev indsnævret til ét spor i hver retning. De nedlagte spor blev anvendt til at etablere bredere fortove og cykelstier samt pladسدannelser, ophold, vareudstilling og udeservering. Der blev plantet flere træer og skabt bedre krydsningsmuligheder. For at skabe fremkommelighed i det tilbageværende spor, ensrettedes sideveje for at minimere svingbevægelser og optimere parkeringen. Flere af sidevejene havde en årsdøgntrafik over 1.000.

- **Skjolds Plads**

I forbindelse med Metrobyggeriet blev der lukket for motorkørende trafik på Haraldsgade, som en del af den nye lokalplan for Skjolds Plads. Årsdøgntrafikken var over 10.000. Det samlingspunkt og den metroforplads, der i dag er skabt, havde ikke været muligt med opretholdelse af biltrafikken.

- **Klimakvarteret Sankt Kjelds Plads og Bryggervangen**

Trafikken blev omlagt ved, at Sankt Kjelds gade og Bryggervangen blev lukket for gennemkørsel af biler ved Skt. Kjelds Plads. Begge veje havde en årsdøgntrafik på over 1.000, og mulighederne for at lave en samlet plads ville derfor ikke kunne have været gennemført med lovforslagets regler.

- **Artillerivej**

Som følge af øget byudvikling og et øget antal lastbiler med jordtransport til kommunens jorddepot på Selinevej var der et stigende antal lastbiler på Artillerivej, som er en bydelsgade med boliger. Da Artillerivej samtidig er en skolevej, blev der etableret et forbud mod lastbiler mellem kl. 7.30-17.00 som betød en stor reduktion i den tunge trafik (lastbiler mv.). Artillerivej havde en årsdøgntrafik på ca. 10.000.

- **Kildebrøndevej - gennemkørende trafik på privat fællesvej**

Grundejerforening ønskede den gennemkørende trafik begrænset. En trafiktælling på Kildebrøndevej, der er privat fællesvej, viste 56,8% gennemkørende motortrafik fra offentlig vej til offentlig vej, hvilket forpligter kommunen til enten at overtage vejen til offentlig vej eller at nedbringe mængden af gennemkørende trafik til under 50%. Kommunen har, som efterspurgt af grundejerforeningen, fået samtykke til at etablere indkørselsforbud for motorkøretøjer fra Frederikssundsvej. Da trafiktællingen viste et samlet antal kørsler på i alt 2.240, ville løsningen ikke kunne etableres efter det nye lovforslag.

- **Tryghedszone på skoleveje**

På baggrund af en bydækkende screening af skoleveje ved kommunens 130 skoler for mulig etablering af Tryghedszoner (indkørselsforbud for motorkøretøjer typisk fra 7.30-8.30) er der i Budget 2024 og Budget 2025 afsat midler til at etablere zonerne ved ca. 70 skoler.

Til dato er der indført zoner ved ca. 15 skoler. Kun ved 4 skoler omfatter zonerne alene veje med en årsdøgntrafik på under 1.000 køretøjer. På de øvrige ligger årsdøgntrafikken mellem 1.000 og 4.000. Som de resterende skoler foreløbig er screenet, vil over halvdelen af zonerne ligeledes påvirke veje med ÅDT på over 1.000.

Lovforslaget vil betyde, at kommunen vil skulle lave en trafikmodelberegning for hver af zonerne for at sikre sig, at der ikke sker en forøgelse af trafikken på de omkringliggende veje. Det vil både medføre øgede administrative udgifter og kan føre til, at projekterne ikke kan gennemføres. Kommunen kan således blive afskåret fra at lave tiltag på de skoleveje, hvor det er allermest påkrævet grundet en stor mængde trafik.

Københavns Kommune kan fremvise følgende eksempler på hastighedsprojekter på veje med en årsdøgntrafik over 4.000, hvor kommunen (uden for forsøgsordningen) med samtykke fra Københavns Politik har nedsat hastigheden til 40 km/t. Det er fx:

- Øster Allé
- Strandboulevarden
- Artillerivej
- Gasværksvej
- Nørrebrogade
- Strandøre
- Toldbodgade
- Nørre Voldgade
- Gothersgade
- Islands Brygge.

Også private bygherrers ønsker til indretning af veje i byudviklingsområder påvirkes af lovforslaget, fx:

- **Nelson Mandelas Allé - Privat fællesvej**

Nelson Mandelas Allé er i lokalplanen for Enghave Brygge udlagt som bydelsgade og etableret som privat fællesvej af private grundejere. Trafikmodelberegninger for den fremtidige trafik, når Alfred Nobels Bro er åben for almindelig færdsel, og området er fuldt udbygget, viser, at årsdøgntrafikken vil overstige 4.000. Vejen er indrettet og skiltet til en hastighed på 40 km/t, hvilket betyder smallere kørebaner, hastighedsdæmpende foranstaltninger samt lavere kurveradier. Københavns Politi har givet samtykke til grundejernes forslag til indretning og skiltning af vejen. Denne indretning samt nedskiltning af hastigheden til 40 km/t vil ikke kunne realiseres på tilsvarende måde fremadrettet.

Københavns Kommune har følgende eksempler på 30 km/t zoner som ikke ville kunne lade søge gøre med de nye regler:

- **Nansensgadekvarteret**

I Nansensgadekvarteret er der etableret 30 km/t hastighedszone. I zonen er der hovedsageligt beboelse, men der er også erhverv – som spise- og udskænkingssteder. Med dette lovforslag ville det ikke være muligt at etablere zonen. Zonen er etableret før 2010.

- **Christianshavn**

I området mellem Christianshavns Torv og Christianshavns Vold er der etableret 30 km/t hastighedszone. I zonen er der hovedsageligt beboelse, men der er også erhverv – som spise- og udskænkingssteder. Med lovforslaget ville det ikke være muligt at etablere zonen. Zonen er etableret før 2010.

Bilag B

Øvrige bemærkninger

Københavns Kommune har følgende øvrige bemærkninger til lovforslaget:

Vedr. færdselslovens § 95 og politiets godkendelsen af afmærkning jf. vejafmærkningsbekendtgørelserne

Det fremgår ikke tydeligt af lovforslagets ændringer af færdselsloven, hvorvidt politiet fortsat vil skulle godkende brug af afmærkning i det omfang, som det følger af gældende ret, fx reglerne om afmærkning som er udstedt i medfør af færdselslovens § 95, stk. 3.

Kommunen har noteret sig, at det fremgår i bemærkninger til lovforslagets ændringer af vejlovens § 89, at vejmyndigheden fortsat vil skulle indhente politiets samtykke til afmærkning i henhold til bestemmelserne i vejafmærkningsbekendtgørelserne.

Kommunen skal i den forbindelse bemærke, at hvis alle sager, der indeholder afmærkning, fortsat skal have samtykke hos politiet, vil det efter kommunens opfattelse ikke give den administrative lettelse for kommunen, som lovforslaget lægger op til. Det skyldes, at hovedparten af forhandlingerne med politiet allerede i dag forløber uden større administration. Forhandling med politiet om gravetilladelser og råden over vej foregår gennem kommunens erhvervsportal, hvor politiet selv tilgår sagerne og dermed er der ikke nogen administrativ besparelse knyttet til dette forslag.

Hvis der er lagt op til, at politiet fortsat skal godkende anvendelse af afmærkning, ønsker kommunen præciseret, at politiet i den forbindelse alene skal tage stilling til, at der anvendes korrekt afmærkning, og at den placeres korrekt.

Vedr. ophævelse af forsøgsordning i færdselslovens § 92d

Københavns Kommune ønsker at fastholde muligheden for at ansøge om dispensation til vejlovens §92 d om forsøgsordninger.

Aktuelt planlægger Københavns Kommune et forsøg om en datoparkeringsordning, hvor der indføres parkeringsforbud et antal timer fx en gang om måneden på udvalgte vejstrækninger, så kommunen kan komme helt i bund med forskellige gadedriftsopgaver som fx beskæring af gadetræer, gade-fejning, vejstribning, reparation af huller og lign.

Datoparkeringsordningen, som flere svenske kommuner er meget glade for, ville over tid sikre, at kommunen kan løse sine drifts- og vedligeholdelsesopgaver på en mere omkostningseffektiv måde.

Forsøget med en datoparkeringsordning kan muligvis gennemføres ved en dispensation fra vejafmærkningsbekendtgørelsen, men

ophævelse af §92d vurderes af fjerne eller forringe kommunens mulighed for at indføre tiltag til lignende driftsændringer af hensyn til effektivisering og optimering af driften.

Selvom forsøgsordningen ikke har været brugt meget, kunne det overvejes at udvide dens anvendelsesområde og fx give mulighed for længere varende forsøg. Der vil med en vis sandsynlighed komme et større behov for forsøgsordningen, hvis de foreslåede regler om krav til årsdøgntrafik fastholdes. Kommunen ønsker derfor at fastholde muligheden for at afprøve nye former for regulering i medfør af færdselslovens forsøgsordning.

Definitionen af en vejstrækning som værende mellem to veikryds

Kommunen har noteret at det af lovforslagets bemærkninger fremgår, at en vejstrækning defineres som værende mellem to veikryds.

Det er en uhensigtsmæssig definition af vejstrækning og som ikke umiddelbart hænger sammen med hvordan begrebet "vejstrækninger" generelt anvendes i vejlovgivning og færdselsloven, herunder vejreglerne.

Vejkryds er også meget bredt defineret i færdselsloven og fx kan private ind- og udkørsler som er åbne for almindelig færdsel defineret som veikryds. Det vil betyde, at lovforslagets regler om fx regulering på mere end fire sammengængende vejstrækninger, vil skulle anvendes i flere tilfælde end det har været hensigten med lovforslaget.

Kommunen foreslår at anvende definitionen fra Vej- og trafikteknisk ordbog 2023: "Vejstrækning: stykke af en vej mellem to vejknudepunkter eller mellem to stationeringspunkter"

Vedr. vejafspærring i henhold til vejlovens bestemmelser

Kommunen har noteret sig, at det af lovforslagets bemærkninger vedr. vejafspærringer fremgår, at "afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring skal forstås som afspærring, der ikke har en egentlig anlægsmæssig karakter. Det fremgår, at den foreslåede bestemmelse til færdselslovens § 92 ikke ændrer ved, at hvis hel eller delvis afspærring gennemføres ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger, herunder ved fjernelse af en del af vejen, vil en sådan beslutning fortsat skulle træffes i henhold til vejlovgivningen.

Kommunen forstår bestemmelsen således, at vejmyndigheden fortsat har mulighed for at træffe beslutning om afspærring af veje i henhold til vejlovens § 8, stk. 2 og at en sådan beslutning derfor ikke vil være underlagt de foreslåede krav til årsdøgntrafik.

Kommunen finder dog, at præciseringen af, at anvendelsen af vejlovens § 8, stk. 2 forudsætter, at der skal være tale om egentlig anlægsmæssig karakter, er en ændring i forhold til det nuværende anvendelsesområde

for vejlovens § 8, stk. 2. Det skyldes, at man ifølge cirkulære om hel eller delvis afspærring af veje og etablering af gågader kan gennemføres ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger, herunder faste afspærringer, eller ved anbringelse af oplukkelige bomme eller færdselstavler. Lovforslaget indskrænker dermed anvendelsesområdet for vejlovens § 8, stk. 2.

Vedr. ophævelsen af vejlovens § 11 og ændringer i privatvejlovens § 30, 41 og 57

Det fremgår af lovforslaget, at vejlovens § 11 foreslås ophævet, da der ikke er behov for at inddrage politiet i forbindelse med beslutninger om, at anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje skal forbeholdes visse arter af færdsel.

Kommunen ønsker præciseret, hvorvidt ophævelsen betyder, at en beslutning om, at veje i forbindelse med nyanlæg eller ombygning skal forbeholdes visse færdselsarter, fortsat kan træffes med hjemmel i vejloven, eller om en sådan beslutning skal træffes med hjemmel i færdselsloven og dermed være underlagt lovforslagets nye objektive regler om bl.a. årstdøgntrafiktal.

Det samme gør sig gældende i forhold til reglerne i lov om private fællesveje §§ 30, 41 og 57., hvor lovforslaget også ophæver kravet om samtykke fra politiet inden der træffes afgørelse om færdselsregulering. Vil kommunen fortsat have mulighed for med hjemmel i privatvejsloven at træffe afgørelse om færdselsregulering og indretning af veje eller vil sådanne beslutninger også være underlagt lovforslagets nye regler i færdselsloven. Der har traditionelt set være tale om et overlap mellem færdselslovens bestemmelser og privatvejlovens bestemmelser i forhold til færdselsregulering, mens kompetencen til at fastsætte hastighedsgrænser har lagt hos politiet med hjemmel i færdselsloven.

Vedr. reetablering af vejareal efter ulovligt gravearbejde

Kommunen har noteret sig den nye hjemmel som giver kommunen mulighed for at reetablere vejarealer efter ulovlige opgravninger for graveaktørens regning. Det er kun sjældent at kommunen oplever ulovlige uansøgte gravninger i København. Kommunen oplever, at graveaktører er professionelle aktører, der er vant til at søge om tilladelse, og som ligeledes er bekendt med at søge om tilladelse til akutgravninger på bagkant (senest 24 timer efter udførelse). Kommunen forstår desuden at den nye hjemmel alene vil kunne anvendes, hvis den ulovlige gravning ikke efterfølgende kan lovliggøres. Det er kommunens vurdering, at der i praksis vil være meget få gravninger, som ikke efterfølgende vil kunne lovliggøres.

Kommunen oplever i stedet et større problem med manglende efterlevelse af gravetilladelsernes vilkår om fx reetablering og kommunen bruger derfor mange ressourcer på tilsyn. Som tidligere efterspurgt af

kommunen vil det være ønskeligt at gravetilladelse kunne pålægges et vilkår om betaling som kan dække kommunen udgifter til sagsbehandling og tilsyn med gravetilladelser.

Vedr. definition af vejens areal

Lovforslaget foreslår at definere vejens areal, som det areal, der er udskilt i matriklen som offentligt vejareal i overensstemmelse med § 61, stk. 1. Er den offentlige vej ikke udskilt i matriklen, men udgør en selvstændig matrikuleret ejendom eller en del af en sådan, anses det areal, som vejmyndigheden kan godtgøre at have taget i brug som offentlig vej, for den offentlige vejs areal.

Kommunen har flere eksempler på offentlige veje i kommunen, som er udskilt, men hvor der langs facaden eller ved en hjørneafskæring er vejarealer, som er beliggende helt eller delvist på selvstændigt matrikulerede ejendomme. Disse arealer administrerer og vedligeholder kommunen, som offentlig vej på lige fod med den arealer der er udskilt.

Det er en usikkerhed om den nye definition kan omfatte disse arealer og kommunen foreslår derfor, at det i bemærkningerne til bestemmelsen præciseres, at definitionen også kan dække situationer, hvor en del af den offentlige vej er blevet udskilt, mens en anden del af den offentlige vej er beliggende helt eller delvist på en selvstændigt matrikuleret ejendom.

Vedr. ikrafttrædelse og tilbagevirkende kraft

Det fremgår af bemærkningerne, at ikrafttrædelsesbestemmelsen medfører, at vejmyndighederne allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024, alene vil kunne træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger, hvis de materielle betingelser om fx årsdøgnstrafiktal er opfyldte. Dette ligger før lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt.

Det er uklart, på hvilket tidspunkt, der er afgørende i forhold til at kunne træffe bestemmelser om disse færdselsmæssige forhold. Er dette tidspunkt bundet op på, hvorvidt der er meddelt samtykke fra politiet til projektet, eller fx når der internt i kommunen er truffet beslutning om et givent projekt, fx når projektet fået tildelt midler i det kommunale budget, eller når der truffet beslutning om detailprojekt?

Det er Københavns Kommunes vurdering, at ikrafttrædelsesbestemmelserne bør sikre, at kommunens anvendelse af skatteborgernes penge ikke går til spilde. Ikrafttrædelsesbestemmelserne bør tage højde for de kommunale beslutningsprocesser og udmøntningen af de kommunale budgetter. Hvis ikrafttrædelsestidspunktet knyttes til

tidspunktet for politiets samtykke, vil en masse kommunale skattekrone-
ner, som er afholdt til foranalyser og projektering, være spildt.



3. Godkendelse af høringssvar til Transportministeriet om lovforslag om ændring af færdselslov mv. (2025-0004528)

Transportministeriet har sendt lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje mv. og lov om private fællesveje i høring Teknik- og Miljøudvalget skal tages stilling til høringssvar til Transportministeriet. Lovforslaget betyder, at kommunens muligheder for at indrette og planlægge byens veje begrænses væsentligt, idet den motoriserede kørsel på vejene vægtes, samt at en række anlægsprojekter må tilpasses eller annulleres. I høringssvaret er der bl.a. fokus på den afledte begrænsning af det kommunale selvstyre, bekymringen for at trafiksikkerhed nedprioriteres samt eksempler på projekter, som ikke vil kunne gennemføre, hvis lovforslaget vedtages.

Indstilling

Indstilling om,

1. at Københavns Kommunes sender høringssvar til Transportministeriet om lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje mv. og lov om private fællesveje (bilag 2).

(Teknik- og Miljøudvalget)

(Standsningsag)

Problemstilling

Transportministeriet sendte den 20. december 2024 et lovforslag i høring om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje mv. og lov om private fællesveje. Med forslaget vil kommunerne fremadrettet kunne træffe beslutninger om vejes udnyttelse og indretning samt hastighedsgrænser, uden politiets godkendelse. Beslutninger skal dog baseres på nye objektive kriterier for bl.a. ensretning, afspærring, hastighedsnedsættelser m.m. i stedet for på en helhedsvurdering, som det er praksis i dag. De objektive kriterier handler alene om mængden af motoriseret færdsel på vejene, dvs. primært biler, og lovforslaget indeholder ingen muligheder for dispensation fra kriterierne.

Forslaget vil, hvis det vedtages i sin nuværende form, have konsekvenser for en lang række af anlægsprojekterne i byen, der enten vil skulle tilpasses eller helt annulleres. Det betyder, at en evt. lovændring også udfordrer kommunens indsatser og planer for bl.a. trafiksikkerhed, sundhedsfremme og klimatilpasning.

Løsning

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et høringssvar på vegne af Københavns Kommune. Høringssvaret er vedlagt som bilag 2. I høringssvaret gennemgås de udfordringer, som forvaltningen har identificeret. Blandt de vigtigste udfordringer vurderer forvaltningen, at lovforslaget nedprioriterer trafiksikkerhed og går imod internationale tendenser inden for byudvikling samt Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling om at sænke hastigheden i byerne. Derudover påvirker eller forhindrer det i høj grad muligheden for at imødekomme borgeres ønsker, at implementere allerede vedtagne indsatser og handleplaner, ligesom det begrænser det kommunale handlerum til bl.a. byplanlægning og byudvikling.

Høringssvaret indeholder også eksempler på aktuelle projekter, der ikke kan gennemføres, hvis det nye lovforslag vedtages, samt på afsluttede projekter, som har opnået samtykke fra politiet, men som ikke ville kunne gennemføres under de nye rammer. Bilag B indeholder øvrige bemærkninger af mere tekstnær karakter (se bilag A og B under selve høringssvaret i bilag 2). Forvaltningen har udarbejdet et notat, der orienterer om gennemførte projekter, der ikke havde været mulige under lovforslagets rammer (bilag 4). Pointerne er også indarbejdet i høringssvaret.

I bilag 3 ses et oversigtskort, hvor det københavnske vejnet er afmærket ift. de nye objektive grænser for årsdøgnstrafik.

Nogle projekter må annulleres, såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form. Disse projekter sættes i bero, indtil der er afklaring, hvilket kan have afledte konsekvenser for projekternes økonomi og tidsplan. Der er bl.a. tale om store dele af hastighedsprojektet samt Vesterbro Passage og Trafikø Skt. Kjelds Kvarter (Klimakvarteret). Derudover vil mange projekter skulle omprojekteres, og det vurderes konkret fra sag til sag, hvordan disse sager håndteres. Der udarbejdes en samlet oversigt over påvirkede projekter, som forelægges udvalget snarest muligt.

Politisk handlerum

Det kan politisk besluttes, at der skal tilføjes eller fjernes pointer eller eksempler fra høringssvaret.

Økonomi

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Ud fra en foreløbig vurdering skønner forvaltningen, at lovforslaget har konsekvenser for 19 anlægsprojekter med en samlet anlægsramme på ca. 474 mio. kr., hvoraf der allerede er forbrugt 80 mio. kr. Dertil kommer et enkelt aktuelt budgetforslag til Overførselssagen 2024-2025.

Mange af de 19 anlægsprojekter vil skulle omprojekteres for at blive lovliggjort, og forvaltningen skønner foreløbigt en merudgift hertil på ca. 10,8 mio. kr. Af de 80 mio. kr., der er forbrugt, er en stor del brugt på projektering.

Annullering af hele eller dele af projekter forventes at give et mindreforbrug på ca. 67,1 mio. kr. ud af rammen på 474 mio. kr.

De økonomiske konsekvenser m.m. vil blive kvalificeret i den projektoversigt, der er under udarbejdelse og forelægges udvalget snarest muligt.

Videre proces

Når Teknik- og Miljøudvalget har godkendt indstillingen, fremsender Teknik- og Miljøforvaltningen høringssvaret til Transportministeriet inden for fristen den 27. januar 2025 med eventuelle forbehold i forbindelse med den politiske behandling.

Søren Wille / Peter Højer

Oversigt over politisk behandling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at Københavns Kommunes sender høringssvar til Transportministeriet om lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje mv. og lov om private fællesveje (bilag 2).

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 27. januar 2025

Venstre stillede følgende ændringsforslag som tilføjelse til 1. at-punkt:

“dog således at afsnittet med overskriften “går imod borgernes ønsker” udgår.”

Ændringsforslaget blev forkastet med 2 stemmer mod 9. Ingen undlod at stemme.

For stemte: C og V

Imod stemte: A, B, F, Ø og Å

Indstillingen blev godkendt med 9 stemmer mod 2. Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B, F, Ø og Å

Imod stemte: C og V

Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

"Megen trængsel i København er selvskabt ved at nedlægge kørebaner, indskrænke veje og gøre veje ensrettede. Vi kan frygte, at den selv påførte trængsel vil ende i en anmodning om indførelse af vejskat/roadpricing, der vil gøre mobilitet og fremkommelighed dyrere, og netop fremkommelighed og mobilitet har gennem århundrede skabt Danmarks velstand".

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Venstre er altid bekymret for enhver indskrænkning af det kommunale selvstyre. I det konkrete tilfælde er det imidlertid Venstres opfattelse, at lovforslaget kan sikre ensartede regler på tværs af landets kommuner, en hurtigere sagsbehandling og at uhensigtsmæssige indskrænkninger for bilister undgås. Vi finder det dog uhensigtsmæssigt, at lovforslaget skal træde i kraft med tilbagevirkende kraft."

Indstillingen blev standset af Morten Melchior (C), jf. kommunestyrelseslovens § 23, og indstillingen indbringes dermed i sin helhed til afgørelse i Borgerrepræsentationen.

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 29. januar 2025

Venstre genfremsatte følgende ændringsforslag som tilføjelse til 1. at-punkt:

“dog således at afsnittet med overskriften “går imod borgernes ønsker” udgår.”

Det af Venstre fremsatte ændringsforslag blev forkastet efter afstemning med 41 mod 13. Ingen undlod at stemme.

For: C og V

Imod: Ø, A, F, B, Å, I, O og Helle Jønch (løsgænger)

Indstillingen blev godkendt efter afstemning med 41 stemmer mod 13.

For: Ø, A, F, B, Å, I, O og Helle Jønch (løsgænger)

Imod: C og V

Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

”Venstre er altid bekymret for enhver indskrænkning af det kommunale selvstyre. I det konkrete tilfælde er det imidlertid Venstres opfattelse, at lovforslaget kan sikre ensartede regler på tværs af landets kommuner, en hurtigere sagsbehandling og at uhensigtsmæssige indskrænkninger for bilister undgås. Vi finder det dog uhensigtsmæssigt, at lovforslaget skal træde i kraft med tilbagevirkende kraft.”

Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Det Konservative Folkeparti har denne mindretalsudtalelse: Megen trængsel i København er selvskabt ved at nedlægge kørebaner, indskrænke veje og gøre veje ensrettede. Vi kan frygte, at den selv påførte trængsel vil ende i en anmodning om indførelse af vejskat/roadpricing, der vil gøre mobilitet og fremkommelighed dyrere, og netop fremkommelighed og mobilitet har gennem århundreder skabt Danmarks velstand”.

Bilag

Bilag 1 - Overblik over politisk behandling

Bilag 2 - Høringssvar

Bilag 3 - Kort med trafiktal

Bilag 4 - Notat om begrænsning af kommunernes muligheder for at lave vejprojekter som følge af lovforslag om ændring af færdselsloven mv.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Tina Tving Stauning (ttvin@frederikssund.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 Høring fra Frederikssund Kommune vedrørende forslaget til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.
Sendt: 27-01-2025 20:30

Sagsnummer 2024-1674.

Høring fra Frederikssund Kommune vedrørende forslaget til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

Til Transportminister Thomas Danielsen

Jeg læser med forundring dette lovforslag og vil pointere, at jeg som borgmester og repræsentant for Frederikssund kommunes byråd er uenig i de allerfleste af ændringerne af gældende lovgivning. Både som borgmester og tidligere formand for Teknisk Udvalg, kan jeg konkludere kortfattet, at kommunernes selvbestemmelse fjernes, hvis det fremsendte lovforslag besluttet.

Dette finder jeg ikke stemmer overens med regeringens politik med Afbureaukratiseringsreformen. Her foreslås 130 konkrete initiativer, der skal bidrage til at indfri regeringens mål om at forenkle sagsgange og bureaukrati for 4 mia. kr., som blev lovet netop skulle gavne det lokale.

Ved en beslutning af dette lovforslag vil resultatet desværre være det stik modsatte. Det gavner ikke det lokale miljø og det gavner ikke Vejdirektoratet, hvis man i fremtiden vil skulle behandle kommunernes spørgsmål og dispensationsansøgninger. Mon ikke dette ikke i stedet vil kræve en yderligere tilgang af statsansatte?

Dette lovforslag bærer desuden præg af, at det er bilismen som ensidigt tilgodeses. Der er ikke fokus på de bløde trafikanter og kommunens øvrige infrastrukturelle problemstillinger som forbedring af trafikmiljø, tryghed og trafiksikkerhed, byudvikling og sidst men ikke mindst klimamål om nedbringelse af CO2 osv.

I lovudkastet indgår i det væsentlige følgende:

1. Ændring af beslutningsprocesserne i færdselslovens §§ 92 og 92 a, således at vejmyndigheden fremadrettet selv får kompetence til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

Høringssvar:

I Frederikssund Kommune har vi altid haft et fortrinligt samarbejde med politiet. Det har resulteret i gode trafikløsninger på større og mindre veje. Dette mener vi skal fortsætte, da der ikke, som er skrevet i bemærkningerne, tale om dobbeltadministration. Derimod er det et samarbejde, hvor vi som administration benytter vejloven og samarbejdet med politiet. Derved kan et nyt projekt drøftes ud fra deres erfaring og lovgivning. Dette er et unikt samarbejde, som ikke bør ændres.

At annullere §100, som beskriver at vejmyndigheden i samarbejde med politiet beslutter pladser og busholdepladser, er jeg uenig i. Her er det vigtigt, at begge parter samarbejder af hensyn til både Vejlovgivning og Færdselsloven. Hvis politiet ikke er med til beslutning af et anlæg, vil det være problematisk for den fremtidige håndhævelse, som skal ske iht. Færdselsloven, dvs. politiets indsats.

2. Indførelse af et årsdøgnstrafikkriterie for vejmyndighedens beslutninger om nedsættelse af hastighedsgrænsen i

tættere bebyggede områder, forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej.

Høringssvar:

Jeg oplever disse regler som et rigtigt regelsæt, selv om de beskrives som: ” klare, objektive kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan træffe bestemmelse om indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger. ”

Jeg mener at kommunernes selvbestemmelse indskrænkes. At der nu fremadrettet skal være regler for at ændringer udelukkende kan ske, hvor årsdøgntrafikken er maksimalt 1000. Det betyder, at kommunens selvbestemmelse udelukkende er på de mindre veje, hvor der typisk ikke er interesse for ændringer af vejudformningen eller forbud mod færdselsarter.

I foreslår ligeledes en øvre grænse på en årsdøgntrafik på 4000, som er grænsen for kommunens bemyndigelse for lokale hastighedsnedsættelser. Det er tilsvarende problematisk, da kommunen har behov for at fokusere på infrastrukturen for de trafikale veje ud fra problemstillinger som: forbedring af trafikmiljø og trafiksikkerhed, klimatiltag som nedbringelse af CO2 udledning osv. På disse veje er typisk mere trafik end 4000 i ÅDT. De veje, hvor vi har denne interesse er svarende til ca. 18% af det samlede vejnet. Med dette lovforslag, vil vi i fremtiden ikke have selvbestemmelse. Derfor er bemærkning om, at kommunerne fortsat har selvbestemmelse på mellem 70 til 80 procent af vejnettet, ikke en korrekt gengivelse af data og disse regelsæt gavner ikke kommunernes interesser.

Som endnu et eksempel kan jeg nævne endnu en ny regel. Bestemmelsen om at der skal være to parralle veje for at kunne foretage en ensretning af færdselsretningen for ikke at hindre fremkommeligheden. Dette er udelukkende et tiltag som fremover kan ske i landets fire største byer. Øvrige byer har ikke den karreopbygning. Og det kunne netop være at vejmyndigheden eller at vi politisk ønsker at ændre fremkommeligheden. Kommunerne arbejder med bedre forhold for både bilister, cyklister og kollektiv trafik for at nedbringe CO2 udledninger og give borgerne sundere transportvaner.

Som lovforslaget beskriver, så kan kommunerne beslutte forbud mod visse færdselsarter, igen en fratagelse af kommunernes selvbestemmelse, da det kun drejer sig om visse.

Igen må jeg pointere, at vi altid har etableret gode trafikløsninger i samarbejde med politiet også ved veje med en større trafikbelastning end beskrevet i dette lovforslag.

3. Indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren, hvorefter vejmyndighederne kan gives pålæg om at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej, hvis de ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser i loven, samt bemyndigelse til at kunne foranledige afmærkning fjernet for vejmyndighedens regning i sager om forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej og om lokale hastighedsnedsættelser inden for tættere bebyggede område.

Høringssvar:

Jeg er uenig i, at Vejdirektoratet nu skal kunne kræve lovligt besluttede og etablerede lokalt fastsatte hastighedsgrænser ophævet. For eksempel har der været en forsøgsperiode med godkendte fartdæmpende

foranstaltninger, som er udført ved hovedparten af de 16 forsøgskommuner. Da disse tiltag er foretaget i samarbejde mellem vejmyndighederne og politiet og er velfungerende tiltag, bør ændringen i lovforslaget ikke kræve, at disse forsøg skal annulleres. Dette vil være at spilde kommunernes skattefinansierede midler og set fra et klimaperspektiv negativt.

Dette lovforslag bærer præg af at det er køretøjernes fremkommelighed som tilgodeses. Der er ikke fokus på borgerne og kommunens problemstillinger som: forbedring af trafikmiljø, tryghed og trafiksikkerhed, byudvikling og klimamål med nedbringelse af CO2 osv.

4. Ophævelse af færdselslovens § 92 d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger.

Høringssvar:

Igen er det en centralisering, at Transportministeriet ophæver hjemmel med færdselsregulerende forsøg, som sker fx af hensyn til miljøet.

5. Ændring og ophævelse af en række bestemmelser i vejloven og privatvejsloven om vejmyndighedens pligt til at forhandle med eller indhente samtykke fra politiet, fx gravetilladelse, råden over vejareal, vintervedligeholdelse m.v.

Høringssvar:

At politiet her skrives ud af loven ved disse paragraffer, kan jeg affinde mig med. Dette udelukkende, da retorikken ændres. Der står i bemærkningerne:

”Det foreslåede er ikke til hinder for, at vejmyndigheden og politiet fortsat vil kunne drøfte, hvorvidt private fællesveje, der spiller en større rolle for trafikafviklingen i lokalområdet, herunder for den gående og cyklende almindelige færdsel, bør vintervedligeholdes og/eller renholdes. ”

6. Hjemmel til at visse dispositioner over statsvejsarealer kan foretages administrativt.

Høringssvar:

Her forundres jeg på ny. Hvordan lader det sig gøre, at Vejdirektoratet administrativt kan foretage ændringer på de rutenummerede veje med landets højeste trafikintensitet. Der er her en skævvridning af, hvilke beføjelse kommunernes har fremadrettet contra Vejdirektoratet.

Tilmed står kommunerne fremover uden bemyndigelse til at anmode om hastighedsnedsættelse ud fra hensyn som fx borgernes forringede livskvalitet, når der er store udfordringer med trafikstøj, når I foreskriver følgende:

”Hvis en vejstrækning er en del af det rutenummererede vejnet, vil hastighedsgrænsen således ikke kunne nedsættes på strækninger inden for tættere bebygget område, selvom vejstrækningen måtte have

en årsdøgnstrafik over 4.000.”

Jeg håber fortsat, at hensynet til borgere, som bor på vejstrækninger med et meget højt støjniveau, kan se frem til at blive hørt. Det har der hidtil været hjemlet i gældende lovgivning.

7. Hjemmel til at vejmyndigheden kan reetablere offentlige veje for graveaktørens regning efter ulovligt gravearbejde.

Høringssvar:

Denne nye bestemmelse ser jeg frem til. Denne som den eneste at de nye forslag. Herved får kommunerne mulighed for at udbedre ved ulovlige gravninger, et greb overfor graveentreprenørerne. Fremover vil det have konsekvenser, når reetableringen ikke sker til det foreskrevne niveau, dog kræver det at vejmyndigheden når at opdage, hvem synderne er.

Jeg havde håbet på, at Transportministeriet også havde tilføjet, at den kommunale vejmyndighed ville få større beføjelser, når vi kræver samgravning ved to ledningsejere. Som reglerne er nu, kan ledningsejere blokere for hinandens arbejde ved at undlade at svare eller at tilbageholde oplysninger mv. Her ville det tilsvarende havde gavnet med indførelse af konsekvenser ved manglende samarbejdsvilje.

Endelig vil jeg bemærke, at Transportministeriet i lovforslaget foreslår ændringer, som skal træde i kraft allerede ved offentliggørelsen af lovforslaget, hvor intet reelt er besluttet endnu. Hvilket jeg finder usagligt. Nedenfor gengives teksten i høringsbrevet.:

Lovændringerne forventes at træde i kraft den 1. juli 2025.

Opmærksomheden skal henledes på, at § 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a, stk. 1, i færdselsloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024.

Det er min forhåbning, at dette lovforslag gennemarbejdes endnu en gang. Det er min forhåbning, at vi som kommuner både administrativt og politisk kan blive ved med at forme vores lokale trafikmuligheder for alle borgere, uanset om man er i bil eller på cykel. Vi tager gerne det ansvar.

Venlig hilsen

Tina Tving Stauning
Borgmester

Torvet 2, 3600 Frederikssund
47 35 10 03 / 51 40 81 40
www.frederikssund.dk

**FREDERIKSSUND
KOMMUNE**

Vi passer på dine data

Vil du vide mere, så læs om vores [databeskyttelse og dine rettigheder på vores hjemmeside](#).

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Ulla Østergaard (ueo@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Clara Roslev (CRO@MOVIATRAFIK.DK)
Fra: LOR@MOVIATRAFIK.DK (LOR@MOVIATRAFIK.DK)
Titel: Trafiksekskaberne, svar på høring om ændring af færdselsloven m.m. - sagsnr. 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 19:01
Bilag: TID_Svar på høring om forslag til ændring af færdselsloven_vejlov m.m._27.01.25.docx; TID_Svar_høring om forslag til ændring af vejlov m.m._final_pdf_27.01.25.pdf;

Kære Ulla og Lene,

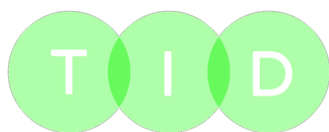
Venligst se vedhæftede svar på høring om ændring af færdselsloven, vejloven m.m.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef
Trafiksekskaberne i Danmark

Direkte tlf.: 36 13 16 81
Mobil: 23 40 16 39
Mail: lor@moviatrafik.dk



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK



**Til Lene Priess og Ulla Østergaard
Transportministeriet**

[Mail: lpr@trm.dk](mailto:lpr@trm.dk) og uoel@trm.dk

27. januar 2025

Trafiksekskabernes svar på høring om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v.

Trafiksekskaberne i Danmark, TID, er blevet gjort opmærksom på ovenstående høring, som vi har nedenstående bemærkninger til.

Generelle bemærkninger

Trafiksekskaberne i Danmark ser positivt på lovforslagets grundlæggende ønske om regelforenkling og politisk prioriteret opgavebortfald på vejområdet, men vi er bekymrede for, at lovforslaget – i mod intentionen - vil føre til mere komplekse arbejdsgange. Samtidig ser vi med bekymring på, at lovforslaget fjerner eller kraftigt begrænser flere af de værktøjer, som trafiksekskaberne sammen med kommunerne bruger til at styrke bussernes fremkommelighed, understøtte den grønne omstilling af transportsektoren og til at skabe gode velfungerende byer.

Vi anbefaler derfor at ændre lovforslaget, så kommunerne selv varetager prioritering af indretningen af vejrummene uden fastsatte grænseværdier for årsgennemsnitstrafik, samt at kommunerne får mandat til at benytte hastighedsnedsættelse og ensretning og indkørselsforbud for nogle trafikarter som værktøjer i by- og trafikplanlægningen.

Specifikke bemærkninger

Lovforslaget vil give vejmyndighederne enebeføjelse til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser. Det betyder, at godkendelsen af et busbaneprojekt i højere grad vil afhænge af den enkelte vejmyndigheds prioriteringer frem for politiets samtykke. De nye krav i lovforslaget vil medføre større udgifter til kommunerne i form af trafiktællinger og trafikmodelberegninger mv., som vil vanskeliggøre projektmodningsfasen ifbm projekter om busfremkommelighed. Trafiksekskaberne kan derfor være bekymrede for, at færre kommuner vil igangsætte busprojekter.

Lovforslaget giver vejmyndighederne mulighed for at træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter. Det kan bruges til at etablere busbaner ved at forbyde andre køretøjer at køre i den pågældende bane. Men etablering af busbaner kan også være en indgribende foranstaltning, som kan have en negativ indvirkning på mobilitet og fremkommelighed for biler m.fl. Lovforslaget lægger vægt på hensynet til mobilitet, færdselssikkerhed og miljø skal balanceres. Det fremgår, at beslutninger om færdselsregulering, herunder fastsættelse af hastighedsgrænser og indførelse af forbud mod visse færdselsarter, skal tage hensyn til alle tre aspekter.





Konsekvensen af dette vil være, at tiltag, der har som formål at forbedre færdselssikkerheden, ikke må gå for meget ud over mobiliteten eller skade miljøet - og omvendt. Det kan få negativ indvirkning på fremtidige busprojekter, fordi det kan blive svært at opfylde alle tre parametre.

Trafikselskaberne er ikke selv vejmyndighed, men deltager ofte sammen med kommunerne i arbejdet med at udpege og prioritere strækninger for bedre busfremkommelighed. For trafikselskaberne er dette arbejde en vigtig forudsætning for at kunne tilbyde mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik og dermed understøtte den grønne omstilling.

En række større danske byer har udarbejdet ambitiøse grønne mobilitetsplaner, som skal sikre god effektiv mobilitet, understøtte udviklingen mod en mere bæredygtig mobilitetssammensætning til gavn for den grønne omstilling samt bidrage til at skabe bedre bymiljøer. De grønne mobilitetsplaner er ambitiøse og komplekse politiske aftaler, som indeholder en lang række virkemidler til at påvirke transportvanerne. Blandt disse er ændring af vejstatus, herunder hastighedsbegrænsninger, ensretning og lukning af veje blandt de virkemidler, der kan være med til at fremme udviklingen og fremkommeligheden af den kollektive trafik, fredeliggøre byområder og gøre det mere attraktivt at vælge grønne transportformer. Planerne bygger bl.a. på solide erfaringer fra både dansk og international sammenhæng, hvor virkemidlerne i høj grad har bidraget til bedre byer.

Efter at have læst udkastet er det vores opfattelse, at muligheden for brug af disse værktøjer vil blive kraftigt begrænset, hvilket fjerner vigtige virkemidler fra værktøjsskassen. Vi er særlig bekymrede over, at der fastsættes en tærskel baseret på årsdøgns trafik for, hvilke veje der må gennemføres lokale hastighedsgrænser, ensretning, indkørselsforbud m.m. Dette reducerer kraftigt råderummet for handlinger der prioriterer gang, cykel og kollektiv trafik og det forhindrer, at nogle af de store udfordringer i byernes trafiksystemer håndteres løses. Kravene kan gøre det svært fremadrettet at igangsætte busoptimeringsprojekter på de mest trafikerede strækninger.

Forslaget giver Transportministeren beføjelse til at pålægge vejmyndighederne at ophæve beslutninger, der ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser i loven. Det er uklart hvilken betydning det vil få for de eksisterende busfremkommelighedsprojekter på veje, herunder busbaner, busprioritering og fremrykkede stoppesteder hvor årsdøgns trafikken er højere end 4.000?

Det er positivt, at lovændringerne muliggør en mere fleksibel etablering af sideanlæg langs veje. Det giver mulighed for at etablere faciliteter som stoppesteder, læskure og parkeringspladser til busser. Det er også positivt, at udkastet vil give mulighed for etablering af ladeinfrastruktur til elbusser som en del af sideanlæggene, hvilket understøtter den grønne omstilling.

Trafikafvikling på det kommunale vejnet er en kompleks størrelse der kræver forståelse for en række lokale forhold, herunder rejsestrømmene for de forskellige trafikarter, trafiksikkerhed samt byens opbygning og funktion både i dag og i fremtiden. Ved at indføre firkantede nationalt fastsatte krav på området alene med afsæt i antallet af biler på vejen i dag, hindres kommunerne i at prioritere hensigtsmæssigt i forhold til den samlede transportafvikling i byen.





Trafikselskaberne anbefaler derfor at ændre lovforslaget, så kommunerne selv varetager prioritering af indretningen af vejrummene uden fastsatte grænseværdier for årsdøgnstrafik, samt at de herunder gives mandat til at benytte hastighedsnedsættelse, ensretning og indkørselsforbud for nogle trafikarter som værktøjer i by- og trafikplanlægningen.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen
Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39
lra@moviatrafik.dk
Trafikselskaberne i Danmark





Til Lene Priess og Ulla Østergaard
Transportministeriet

Mail: lpr@trm.dk og uo@trm.dk

27. januar 2025

Trafiksekskabernes svar på høring om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v.

Trafiksekskaberne i Danmark, TID, er blevet gjort opmærksom på ovenstående høring, som vi har nedenstående bemærkninger til.

Generelle bemærkninger

Trafiksekskaberne i Danmark ser positivt på lovforslagets grundlæggende ønske om regelforenkling og politisk prioriteret opgavebortfald på vejområdet, men vi er bekymrede for, at lovforslaget – i mod intentionen - vil føre til mere komplekse arbejdsgange. Samtidig ser vi med bekymring på, at lovforslaget fjerner eller kraftigt begrænser flere af de værktøjer, som trafiksekskaberne sammen med kommunerne bruger til at styrke bussernes fremkommelighed, understøtte den grønne omstilling af transportsektoren og til at skabe gode velfungerende byer.

Vi anbefaler derfor at ændre lovforslaget, så kommunerne selv varetager prioritering af indretningen af vejrummene uden fastsatte grænseværdier for årsdøgnstrafik, samt at kommunerne får mandat til at benytte hastighedsnedsættelse og ensretning og indkørselsforbud for nogle trafikarter som værktøjer i by- og trafikplanlægningen.

Specifikke bemærkninger

Lovforslaget vil give vejmyndighederne enebeføjelse til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser. Det betyder, at godkendelsen af et busbaneprojekt i højere grad vil afhænge af den enkelte vejmyndigheds prioriteringer frem for politiets samtykke. De nye krav i lovforslaget vil medføre større udgifter til kommunerne i form af trafiktællinger og trafikmodelberegninger mv., som vil vanskeliggøre projektmodningsfasen ifbm projekter om busfremkommelighed. Trafiksekskaberne kan derfor være bekymrede for, at færre kommuner vil igangsætte busprojekter.

Lovforslaget giver vejmyndighederne mulighed for at træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter. Det kan bruges til at etablere busbaner ved at forbyde andre køretøjer at køre i den pågældende bane. Men etablering af busbaner kan også være en indgribende foranstaltning, som kan have en negativ indvirkning på mobilitet og fremkommelighed for biler m.fl. Lovforslaget lægger vægt på hensynet til mobilitet, færdselssikkerhed og miljø skal balanceres. Det fremgår, at beslutninger om færdselsregulering, herunder fastsættelse af hastighedsgrænser og indførelse af forbud mod visse færdselsarter, skal tage hensyn til alle tre aspekter.





Konsekvensen af dette vil være, at tiltag, der har som formål at forbedre færdselssikkerheden, ikke må gå for meget ud over mobiliteten eller skade miljøet - og omvendt. Det kan få negativ indvirkning på fremtidige busprojekter, fordi det kan blive svært at opfylde alle tre parametre.

Trafikselskaberne er ikke selv vejmyndighed, men deltager ofte sammen med kommunerne i arbejdet med at udpege og prioritere strækninger for bedre busfremkommelighed. For trafikselskaberne er dette arbejde en vigtig forudsætning for at kunne tilbyde mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik og dermed understøtte den grønne omstilling.

En række større danske byer har udarbejdet ambitiøse grønne mobilitetsplaner, som skal sikre god effektiv mobilitet, understøtte udviklingen mod en mere bæredygtig mobilitetssammensætning til gavn for den grønne omstilling samt bidrage til at skabe bedre bymiljøer. De grønne mobilitetsplaner er ambitiøse og komplekse politiske aftaler, som indeholder en lang række virkemidler til at påvirke transportvanerne. Blandt disse er ændring af vejstatus, herunder hastighedsbegrænsninger, ensretning og lukning af veje blandt de virkemidler, der kan være med til at fremme udviklingen og fremkommeligheden af den kollektive trafik, fredeliggøre byområder og gøre det mere attraktivt at vælge grønne transportformer. Planerne bygger bl.a. på solide erfaringer fra både dansk og international sammenhæng, hvor virkemidlerne i høj grad har bidraget til bedre byer.

Efter at have læst udkastet er det vores opfattelse, at muligheden for brug af disse værktøjer vil blive kraftigt begrænset, hvilket fjerner vigtige virkemidler fra værktøjsskassen. Vi er særlig bekymrede over, at der fastsættes en tærskel baseret på årsdøgntrafik for, hvilke veje der må gennemføres lokale hastighedsgrænser, ensretning, indkørselsforbud m.m. Dette reducerer kraftigt råderummet for handlinger der prioriterer gang, cykel og kollektiv trafik og det forhindrer, at nogle af de store udfordringer i byernes trafiksystemer håndteres løses. Kravene kan gøre det svært fremadrettet at igangsætte busoptimeringsprojekter på de mest trafikerede strækninger.

Forslaget giver Transportministeren beføjelse til at pålægge vejmyndighederne at ophæve beslutninger, der ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser i loven. Det er uklart hvilken betydning det vil få for de eksisterende busfremkommelighedsprojekter på veje, herunder busbaner, busprioritering og fremrykkede stoppesteder hvor årsdøgntrafikken er højere end 4.000?

Det er positivt, at lovændringerne muliggør en mere fleksibel etablering af sideanlæg langs veje. Det giver mulighed for at etablere faciliteter som stoppesteder, læskure og parkeringspladser til busser. Det er også positivt, at udkastet vil give mulighed for etablering af ladeinfrastruktur til elbusser som en del af sideanlæggene, hvilket understøtter den grønne omstilling.

Trafikafvikling på det kommunale vejnet er en kompleks størrelse der kræver forståelse for en række lokale forhold, herunder rejsestrømmene for de forskellige trafikarter, trafiksikkerhed samt byens opbygning og funktion både i dag og i fremtiden. Ved at indføre firkantede nationalt fastsatte krav på området alene med afsæt i antallet af biler på vejen i dag, hindres kommunerne i at prioritere hensigtsmæssigt i forhold til den samlede transportafvikling i byen.





Trafikselskaberne anbefaler derfor at ændre lovforslaget, så kommunerne selv varetager prioritering af indretningen af vejrummene uden fastsatte grænseværdier for årsdøgnstrafik, samt at de herunder gives mandat til at benytte hastighedsnedsættelse, ensretning og indkørselsforbud for nogle trafikarter som værktøjer i by- og trafikplanlægningen.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39

lra@moviatrafik.dk

Trafikselskaberne i Danmark



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Rody Hansen (anrh@DI.DK)
Titel: Høringssvar fra DI til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv
Sendt: 27-01-2025 17:28
Bilag: Høringsbrev fra DI vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed fremsendes høringssvar fra DI til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Infrastruktur & Mobilitet
Chefkonsulent

(+45) 3377 3989
(+45) 2845 9808 (Mobil)
anrh@di.dk
di.dk



Dansk Industri

Til Transportministeriet
Sendt til TRM@TRM.dk

Høringssvar fra DI vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

DI har med interesse gennemgået lovforslaget vedr. *forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)*. Lovforslaget blev sendt i høring 20. december 2024 med frist for afgivelse af høringssvar 27. januar 2025.

Vi hilser den overordnede intention om forenkling af sagsgange velkomment. Det støtter vi og ser gerne, at der sker yderligere regelforenkling på transportområdet, som kan lette erhvervslivets administrative byrder.

DI vurderer, at det er nødvendigt at sikre en balance mellem fremkommeligheden for bl.a. erhvervstransporten i byerne, trafiksikkerhed og byudvikling. Det er vigtigt, at den nødvendige kørsel fra f.eks. varelevering, renovation, håndværkere og servicekørsel kan forløbe gnidningsfrit uden unødvendige lokale restriktioner, som skaber omkørsel eller øget trængsel.

DI opfordrer derfor til, at lovudkastet revurderes med henblik på reelt at sikre en smidigere og simplere administration. Samtidig bør der sikres ordentlige adgangsveje til havne, transportcentre og industrikvarterer, mens der opretholdes en stor lokal indflydelse på udformning og anvendelse af det kommunale og øvrige lokale vejnet. Der skal tages hensyn til forskelligartede formål som fremkommelighed, infrastruktur til cyklister og gående, erhvervsvenlighed, parkering, klimatilpasning, trafiksikkerhed m.v.

For at sikre en kontinuitet i planlægningen foreslår DI, at der stilles et krav om, at betydelige ændringer kun kan foretages, hvis de fremgår af en kommunal vedtagen plan, der har været i offentlig høring, og hvor der var været klageadgang ift. planens forhold.

Kriterie om årsdøgntrafik er for simpelt ift. kompleksiteten i vejmyndighedens beslutninger

I lovudkastet lægges konkret op til indførelse af *”et årsdøgntrafikkriterie for vejmyndighedens beslutninger om nedsættelse af hastighedsgrænsen i tættere bebyggede områder, forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej”*.

Det må forventes, at kommunerne fremover vil arbejde med at tilpasse vejnettet til nutidens og fremtidige behov, og om nødvendigt ændre på de enkelte vejes nuværende funktion og rolle i vejnettet i takt med udviklingen af by- og landområder.

DI mener derfor, at et årsdøgntrafikkriterie er for simpelt og endimensionelt som eneste grundlag for, hvordan en vej eller gade skal indrettes. Der er som nævnt ovenfor mange lokale forhold der gør sig gældende, når det skal vurderes, om en vej skal ændres. Det kan f.eks. være, hvor stor en del af trafikken der er uvedkommende og kan overflyttes til andre nærliggende veje, om en vej med fordel bør trafiksaneres ifm. klimatilpasning eller for at give en endnu bedre trafikafvikling i et lokalområde.

Lokal dialog og planlægning som grundlag for beslutninger

DI mener overordnet, at det er positivt, hvis kommunerne har beslutningskompetence til at udvikle og indrette infrastrukturen, så det bedst muligt understøtter den by som de ønsker – trafiksikker, med minimale støjgener, attraktivt byliv og grønne mobilitetsløsninger.

Omvendt er det vigtigt, at infrastrukturen understøtter forskellige saglige hensyn, herunder det grundlæggende formål med byens veje. Eksempelvis bør regulering ikke føre til unødvendig omkørsel eller afskæring af trafikadgangen til varelevering, erhvervshavne og industrikvarterer. Lavere hastigheder i byerne kan være til gavn for butikslivet eller skabe en mere trafiksikker by, hvor det nemmere at færdes rundt til fods og på cykel.

Det er dog vigtigt, at der på kommunernes prioriterede vejnet stadig sikres god fremkommelighed og rimelig hastighed. Hensynet til den overordnede fremkommelighed bør vægte højt på de veje som er udpeget til at bære gennemkørende trafik, mens andre hensyn kan vægte højere på veje med mange lokale funktioner eller boligveje.

DI foreslår derfor konkret, at kommunerne må foretage vejændringerne ud fra saglige hensyn og gennem en lokal offentlig debat, hvor borgere og virksomheder kan bidrage med deres perspektiver. Det kan dermed være et krav, at ændringer kun må foretages hvis de fremgår af en kommunal vedtagen plan, der har været i offentlig høring, og hvor der er klageadgang ift. planens forhold.

DI finder det afgørende, at ændringer i hastighedsgrænserne nedadgående retning ikke anvendes som en erstatning for at foretage nødvendige investeringer i infrastrukturen. Hvis

hastighedsgrænsen ønskes sat ned på grund af dårlig trafiksikkerhed grundet manglende cykelsti, bør finansieringen af denne sikres, så kommunen ikke nøjes med en nedskiltning af hastigheden.

Fysisk lovliggørelse af gravearbejde i offentlig vej

Afslutningsbevist bemærker DI, at der i lovudkastet § 73 er foreslået indført et nyt stykke: *”Det foreslåede vil betyde, at ved et gravearbejde i offentlig vej, hvortil der ikke er givet tilladelse, vil der fremadrettet være hjemmel for vejmyndigheden til fysisk lovliggørelse uden forudgående påbud og for graveaktørens regning”.*

DI anfører, at det ikke er proportionelt at gennemføre fysisk lovliggørelse for graveaktørens regning uden forudgående påbud. Graveaktøren bør have mulighed for at selv rette op på det. De nyligt udarbejdede *standardvilkår for ledningsgrave* præciserer netop ansvaret i forbindelse med gravearbejdet.

Hvis bestemmelsen fastholdes, er det vigtigt, at det er tydeligt fremgår, at det er ledningsejeren, som der har ansvaret for at der søges gravetilladelse og som der søges gravetilladelse på vegne af, der får regningen. Forholdet mellem ledningsejer og entreprenør reguleres af den kontrakt, der er indgået mellem bygherrer og entreprenør.

Definition af graveaktør.

Der er foreslået indført en definition af graveaktør.

»19) Graveaktør: Enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse udfører arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af en efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4, i lov om offentlige veje m.v.”

Ambitionen om kongruens i definitionerne på tværs af lovgivning og vejledninger hilses velkomment. De foreslåede definitioner er dog ikke ens med den, der har været arbejdet med i standardvilkår for ledningsarbejde.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Transportpolitisk chef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: kak55@helsingor.dk (kak55@helsingor.dk)
Titel: Høringssvar fra Helsingør Kommune vedr. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 16:04
Bilag: Høringssvar fra Helsingør Kommune 270525 vedr. sagsnummer 2024-1674.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed fremsendes høringssvar fra **Helsingør Kommune** i forhold til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.).

Såfremt der er spørgsmål til fremsendte, er I velkomne til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

Katrine Kjørbo
Leder af Trafik, Vej og Parkering

Center for By, Land og Vand
Stengade 59
3000 Helsingør



Telefon: +45 49282455
Mobil: +45 25312455
E-mail: kak55@helsingor.dk
Web: [Helsingor.dk](https://helsingor.dk)

[Besøg os på Facebook](#)

[Din henvendelse kan blive offentligt tilgængelig, læs her hvordan vi behandler dine personoplysninger, samt kontaktoplysninger på vores databeskyttelsesrådgiver](#)

Vælger du at besvare via denne mail, beder vi dig være opmærksom på, at mailen ikke indeholder dine eller andres fortrolige/følsomme personoplysninger, som fx CPR, helbredsoplysninger eller lignende.

[Skriv sikkert til Helsingør Kommune via helsingor.dk/digitalpost](https://helsingor.dk/digitalpost)

Hvis du ved en fejltagelse modtager e-mailen, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den.

På helsingor.dk/databeskyttelse finder du oplysninger om, hvordan kommunen behandler personoplysninger samt kontaktoplysninger på vores databeskyttelsesrådgiver.

Center for By Land og Vand

Trafik, Vej og Parkering
Stengade 59
3000 Helsingør

Cvr nr. 64 50 20 18
Dato 27. januar 2025

Katrine Kjærbo
Leder

Tlf. 49 28 24 55

www.helsingor.dk

Høringssvar i forhold til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Generelle bemærkninger

Generelt i forhold til lov om offentlige veje og lov om private fællesveje

Helsingør Kommune bifalder den beskrevne sagsforenkling i lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

For snarest muligt at kunne sikre en optimal anvendelse af ressourcerne og en hurtigere sagsgang, peger Helsingør Kommune på, at forslaget til lov om offentlige veje og lov om private fællesveje vedtages uagtet hvorvidt den del af lovforslaget, der omhandler ændringer i færdselsloven, kræver yderligere behandling.

Generelt i forhold til færdselsloven

Helsingør Kommune bifalder sagsforenklingen i forhold til, at der ikke længere skal søges samtykke hos politiet.

Helsingør Kommune finder dog at lovforslaget er skrevet med fokus på fremkommeligheden for motorkøretøjer, og ikke understøtter kommunernes mulighed for at sikre en trafiksikker, bæredygtig og klimavenlig udvikling med fokus på levende byrum og prioritering af de lette trafikanter.

Der er tydeligt modstridende hensyn mellem dette lovforslag og planloven hvor kommunerne skal sikre udvikling af levende bymidter.

Helsingør Kommune har, som en del andre kommuner, i mange år arbejdet på at øge andelen af lette trafikanter. Det er blandt andet beskrevet i kommunens Trafiksikkerhedsplan 2022-2030 og Cyklisthandlingsplan 2020. Og målene i netop disse planer bliver vanskelige at opnå med de kriterier, der med dette lovforslag fremadrettet lægger til grund for indførelse af lavere hastighedsgrænser og mulighed for indførelse af forbud mod visse færdselsarter. Kaoset ved skolerne er stigende, ligesom ønsket om øget tryghed i blandt andet boligområderne og samtidig falder andelen af cyklister.

Skal vi øge andelene af fodgængere og cyklister og særligt selvtransporterende børn og unge, er det væsentligt med lavere hastighedsgrænser. Lavere hastighed er både med til at minimere alvorlighedsgraden af eventuelle ulykker og understøtter øget tryghed. Helsingør Kommune har en række bemærkninger til de helt konkrete formuleringer i lovforslaget, de er angivet herunder. Men helt overordnet foreslår kommunens administration, at lovforslaget justeres således den generelle hastighedsgrænse indenfor tættere bebygget område ændres til 40 km/t. Hastigheden kan derefter sættes op på udvalgte strækninger.

Specifikke bemærkninger til "Udkast Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje"

Udkastes § 1, stk. 3 - ændring til FL § 42

Tilføjet stk. 6

ÅDT på 4000 køretøjer sat som en grænse for, hvornår der kan indføres 40 km/t inden for tættere bebygget område foreslås mere fleksibel. Indførelses af 40 km/t bør ses i lyset af en samlet trafikal vurdering af trafikafvikling, trafiksikkerhed med videre. Trafikafviklingen kan i visse situationer godt foregå på en fornuftig måde, hvis der eksempelvis på strækningen er etableret signalanlæg, som indstilles til en given referencehastighed.

Tilføjet stk. 7

Der foreslås en blødere formulering, således at der kun i særlige tilfælde ud fra en konkret trafikal vurdering kan indføres en hastighedsgrænse på 40 km/t på rutenummererede veje. Alternativt at der indføres en dispensationsmulighed, hvilket dog vil medføre en øget administrativ arbejdsproces i kommunerne og Vejdirektoratet.

I Helsingør Kommune kan eksempelvis nævnes ringvej 01 rundt om centrum i Helsingør, der har så mange signalanlæg, fodgængerfelter, busterminal og fartdæmpning, at en nedsat hastighedsgrænse bør kunne indføres uden risiko for kødannelse. Derudover bør en nedsat hastighed kunne gennemføres på det rutenummererede vejnet, såfremt der lægger en skole, idrætsfacilitet eller lignende ud til vejen. I Helsingør Kommune er der konkret 4 skoler beliggende ud til det rutenummererede vejnet, hvor vi af hensyn til skolebørn og lette trafikanter har besluttet i kommunens handlingsplaner at nedsætte hastigheden.

Tilføjet stk. 8

Bestemmelsen rummer mulighed for nedsættelse af hastigheden ved daginstitutioner, hvortil børn oftest ikke er selvtransporterende. Men bestemmelsen rummer ikke mulighed for nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t ved fritids- og idrætsaktiviteter, hvortil børn ofte er selvtransporterende. Vi foreslår derfor, at der også ved disse anlæg kan indføres lavere hastighedsgrænse. Derudover er vi undrende overfor at hastigheden ved denne type institutioner alene kan nedsættes

til 40 km/t og ikke til 30 km/t. Vi foreslår i øvrigt at man i lighed med Sverige kan sætte hastigheden ned til 30 km/t på strækninger foran skoler og klub- og idrætsfaciliteter hvor mange børn er selvtransporterende. Det vil understøtte ønsket om at få flere til at gå og cykle til skole og fritidsaktivitet, med blandt andet den effekt at kaos på skolevejen minimeres.

Tilføjet stk. 9

Nr. 1: 30 km/t som hastighedsgrænse i opholds- og legeområder virker misvisende i forhold til E 51-tavlens betydning, hvoraf fremgår, at hastigheden skal være meget lav, normalt under 15 km/t. En "fordobling" af hastigheden bør ses i relation til vejens anvendelse og indretning. Betegnelsen "meget lav hastighedsklasse" anbefales max 20 km/t.

Nr. 3: 30 km/t i beboelsesområder uden fysisk mulighed for gennemkørende motorkøretøjer udelukker, at man kan sætte hastigheden ned i mange gamle beboelsesområder. Vi foreslår, at denne tekst ændres til "beboelsesområder hvor den primære trafik er til området, og der maksimalt forekommer let gennemkørende trafik. I et gammelt boligkvarter kan det overvejes, om den kørsel, der foregår i området, vil være at betegne som "ærindekørsel", inden der eventuelt sker udkørsel ad en anden vej end den man kørte ind i området ad. I Helsingør Kommune er der f.eks. et gammelt beboelsesområde med flere adgangsveje. I området lægger en lille skole med 1-2 spor til 6. klasse samt en mindre børnehave, som er trafikskabende, men der er i øvrigt ingen gennemkørende trafik. Der er ingen gevinst i at køre igennem området, det er hurtigere at køre ad de overordnede veje uden om området. Det bør ikke være en hindring for en hastighedsgrænse på 30 km/t i dette område, at der er skole og institution og/eller flere veje ind/ud ad området.

Tilføjet stk. 10

Vi bemærker positivt, at der fremadrettet kun skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse.

Udkastes §1, stk. 7 – ændring til FL § 92, stk. 2

Ny stk. 2

En fast grænse på 1000 ÅDT for at kunne træffe bestemmelser om forbud mod visse færdselsarter lægger en begrænsning for kommunens mulighed for etablering af gågader og ensrettede veje samt hel eller delvis afspærring m.v. Vi foreslår, at det bliver muligt at træffe bestemmelser om sådanne tiltag ud fra en trafikal vurdering af den samlede infrastruktur, naturligvis med fokus på trafikafvikling og i øvrigt formålet med indførelse af tiltaget. Tiltag som dette kan understøtte muligheden for at skabe attraktive byrum, fremme cyklisme, sikring af skoleveje med videre.

Ny stk. 3

Kravet om trafikmodelberegning eller lignende analyse vil kræve uforholdsmæssigt mange midler for hovedparten af kommunerne. Vilkår

for og kvalitet af beregning eller analyse er ikke defineret. Kommunerne er givetvis i besiddelse af de nødvendige kompetencer og har tilpas lokalkendskab, og vil eventuelt suppleret af trafiktællinger selv kunne vurdere, om ensretninger vil medføre forbedringer eller forværringer andre steder. Stk. 3 foreslås formuleret således, at der er krav om en trafikal vurdering og efterfølgende evaluering.

Ny stk. 5

Helsingør Kommune forholder sig i øvrigt positivt i forhold til ændringerne i færdselslovens §92, stk. 5 således, at der nu er hjemmel til at foretage den fornødne afspærring i forbindelse med arrangementer, cykelløb og lignende.

Udkastes §1, stk. 13 – ændring til §92 c, stk. 1

Ny stk. 1

Helsingør Kommune ønsker præciseret hvem der er klageberettigede i forhold til fastsættelse af hastighedsgrænser? Transportministerens afgørelse kan ikke indbringes for højere administrativ myndighed, men kan en eventuel sag indbringes for domstolene?

Supplerende bemærkninger

Færdselslovens §95, stk. 3

I høringsbrevet af 20. december 2024 meddeler Transportministeriet at politiet ikke længere skal inddrages i vejmyndighedens sagsbehandling. Vi vil som vejmyndighed foreslå, at FL §95 stk. 3 redigeres, så Politiet skrives ud. Samtidig bør ske en redigering af Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 3 og evt. § 5.

Med venlig hilsen

Katrine Kjærbo

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kristina Louise Martha Frederiksen (krfi@haderslev.dk)
Titel: 2024-1674 - Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje
Sendt: 27-01-2025 15:22
Bilag: 16462-25 Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Høringssvar fra Haderslev Kommune

Kvittering for modtagelse udbedes.

Venlig hilsen
Kristina Louise Martha Frederiksen
Trafikplanlægger



Haderslev Kommune
Teknik og Klima
Christian X's Vej 39 - 6100 Haderslev
Direkte telefon: 51734042
krfi@haderslev.dk
www.haderslev.dk

Haderslev Kommune behandler og gemmer alle relevante dokumenter i alle sager elektronisk.
Hvis du vil se de oplysninger, vi har registreret om dig, kan du kontakte afsenderen af denne mail, som vil hjælpe dig videre.
Du kan læse mere om dine rettigheder på <https://www.haderslev.dk/databeskyttelse>



Haderslev
Kommune

TRANSPORTMINISTERIET
FREDERIKSHOLMSKANAL 27 F
1220 KØBENHAVN K

Haderslev Kommune
Teknik og Klima
Christian X's Vej 39
6100 Haderslev

www.haderslev.dk

Dato: 27-01-2025

Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fælles veje - sagsnr. 2024-1674

Til Transportministeriet

Haderslev Kommune vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende ovennævnte lovforslag.

Haderslev Kommune har gennemset lovforslaget, som har til formål at forenkle sagsgangene ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje. Lovforslaget indeholder en række væsentlige ændringer, som efter Haderslev Kommunes vurdering vil påvirke både vejmyndigheder og trafikanter samt planmæssige dispositioner.

Med den udsendte tidshorizont har det ikke været muligt at behandle høringssvaret politisk i Teknik- og Klimaudvalget, men høringssvaret vil blive fremlagt for udvalget på deres førstkomende møde den 3. februar 2025, og derfor forbeholdes der ret til at kunne fremsende suppleringer eller ændringer til nærværende høringssvar.

Nedenfor har vi delt forvaltningens vurderinger op i forskellige afsnit.

Høringsfrist:

Indledningsvis undrer Haderslev Kommune sig over, at en høring vedrørende et så omfattende og vigtigt område udsendes lige op til juleferien (udsendt den 23. december), hvor ministeriet er bekendt med, at de fleste offentlige arbejdspladser holder lukket. Det havde været ønskværdigt, om man havde ventet til efter ferieperioden eller forlænget høringsperioden. Haderslev Kommune havde også gerne set et fælles Teams-møde, hvor ændringerne og argumenterne for disse blev introduceret, så alle kunne få indsigt i tankerne bag lovforslaget.

Årsdøgnstrafikkriterier:

Indførelsen af kravet om årsdøgnstrafik (ÅDT) vil markant forringe Haderslev Kommune muligheder for at gennemføre nødvendige færdselsforanstaltninger, især ved skoleveje med høj trafik. Dette vil reducere trafiksikkerheden for skolepatruljer og andre bløde trafikanter.

Kravet om ÅDT på rutenummererede veje, hvor hastighedsreduktion ikke er tilladt, kan føre til flere ulykker, som tidligere er blevet reduceret gennem hastighedsnedsættelser.

I Haderslev Kommune har vi haft stor fordel af at nedsætte hastigheden i byområder for at sikre cyklister og gående, hvilket også har fremmet den grønne omstilling. Det er essentielt, at ændringerne ikke øger trafikbelastningen uden samtidig at give mulighed for at adressere konsekvenserne og forebygge ulykker med hastighedsnedsættende foranstaltninger.

Trafiksikkerhed og kvalitetssikring:

Haderslev Kommune og de øvrige Syd- og Sønderjyske kommuner har i tæt samarbejde med Syd- og Sønderjyllands Politi sikret ensartede færdselsregulerende forhold på tværs af landegrænser. Haderslev Kommune forudser, at der vil opstå markante ændringer i, hvordan de forskellige kommuner administrerer lovgivningen, hvilket kan medføre manglende sammenhæng mellem kommunegrænserne.

Samarbejde mellem politi og kommune:

Prioriteringen af at fjerne opgaver for at spare ressourcer hos politiet og undgå dobbeltarbejde går ud over kvalitetssikringen af løsninger i hver enkelt kommune og på tværs af kommunegrænser i hele landet. Lovkravet angiver stadig, at politiet skal inddrages i disse sager, men uden at de skal give en reel godkendelse. Den tid, politiet skal bruge på at gennemgå færdselsregulerende forhold uden at udstede en konkret tilladelse, vil stadig kræve arbejde fra politiet. Dette ses som en klar forringelse af trafiksikkerheden uden at medføre en stor tidsmæssig besparelse.

Det vil ligeledes sætte politiet i situationer, hvor de ikke er enige i løsningen, men først kan påpege det, når det er ført ud i livet.

Haderslev Kommune forudser, at den manglende godkendelse fra politiet, sidst men ikke mindst, kan føre til en større kommunal arbejdsmængde og eventuelt udefrakommende pres for at implementere løsninger og færdselsreguleringer, som politiet ellers ikke ville have godkendt. Som udøvende magt skal politiet stadig håndhæve disse regler, hvilket kan skabe problemer.

Private fælles veje:

I forhold til ændringerne vedrørende de private fælles veje er der særlige hensyn, som Haderslev Kommune anser for nødvendige at tage. I Haderslev Kommune findes mange private fælles veje, som er en vigtig del af den lokale infrastruktur i de eksisterende boligområder, men i høj grad også i de fremtidige by- og områdeudviklingsplaner. Haderslev Kommune ønsker at understrege, at enhver ændring i reguleringen af disse veje skal ske med stor forsigtighed, idet man uden kravet om politiets tilladelse ved ændringer af de færdselsmæssige forhold på private fælles veje i by og på land, hvad enten kommunen er vejmyndighed eller vejejer, kan komme ud for færdselsindretninger, der er betonet af politisk inddragelse/påvirkning.

Hvis ansvaret for vedligeholdelse og trafiksikkerhed bliver flyttet fra kommunen til private vejretter, vil dette kunne medføre alvorlige udfordringer for både borgere og kommunen selv. Det kan skabe uklarhed omkring ansvar, hvilket i sidste ende kan føre til forringelse af vejforholdene og øget risiko for trafikuheld.

Grøn mobilitet og byplanlægning:

Rundt omkring i kommunerne foregår mange projekter omkring grøn mobilitet, hvor man gennem cykelgader, ensretninger mv. forsøger at flytte befolkningen over til mere grønne mobilitetsformer. Derudover er der fokus på at skabe mere fredelige og grønne bymidter, hvor bilister flyttes ud på et mere overordnet vejnet eller til parkering i kanten af midtbyen. Der er også stigende fokus på vejstøj og de sundhedsmæssige konsekvenser, det medfører. En af metoderne til sænkning af støjniveauet på vejene er sænkning af hastigheden, men dette ses vanskeligt gennemført med denne lovændring.

Forslaget til lovændringen prioriterer biltrafik fremfor bløde trafikanter og de fredeliggørende tiltag, der er etableret gennem flere år. Disse tiltag har været med til at udvikle de enkelte kommuner og mindre byer/lokalsamfund og samtidig sikre bymidter, der forbedrer levevilkårene for butikkerne.

Lovforslaget fokuserer på større transport i byerne med køretøjer fremfor spændende bymidter og trafiksikre veje til børn, unge og ældre, som færdes som bløde trafikanter. Dette sker uden, at vi som myndighed med lokalkendskab, både politisk og forvaltningsmæssigt, kan skabe de bedst mulige rammer for en trafiksikker og funktionel infrastruktur på tværs af brugergrupper.

Lovforslaget har ligeledes en tilbagevirkende kraft, der ikke tager højde for de ressourcer, der er investeret økonomisk eller CO2-mæssigt, og uden respekt for kommunerne og deres borgere, hvis et tiltag skal fjernes efter etablering.

Haderslev Kommune opfordrer til, at regeringen viser tillid til forvaltningen i kommunerne og det lokalpolitiske led ved at lade dem træffe de relevante forholdsregler og beslutninger vedrørende byudvikling, tilgængelighed for alle grupper af brugere og ikke mindst sikkerheden. Med nærområdekendskab kan man bedst lave en konkret og faglig vurdering.

Ved en sådan implementering af rammestyring fjernes den enkeltes mulighed for at lave en vurdering, der tager hensyn til alle. Ser Haderslev Kommune på uheldstrækninger med høje dødsulykkesantal, vil det ligeledes få konsekvenser for, hvordan vi i fremtiden kan forebygge ulykker, hvis der i landdistrikter bliver pålagt regler for, hvornår der må etableres hastighedsnedsættelser.

Venlig hilsen

Karina Kisum Jensen
Direktør - Teknik og Klima

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Jakob Henrik Juul (jhj@teleindu.dk)
Titel: Høring om ændring af færdselsloven, vejloven og lov om private fællesveje - Sagsnummer 2024-1674.
Sendt: 27-01-2025 15:13
Bilag: oledata.mso; Høring om ændring af vejloven 27012025.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Sagsnummer 2024-1674.

Vedhæftet Teleindustriens høringsbidrag af d.d. om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Med venlig hilsen

Jakob Juul
Chefkonsulent, Teleindustrien
e-mail: jhj@teleindu.dk
Mobil: 2133 3404



**TELE
INDUSTRIEN**
teleselskabernes
branchesamarbejde

Transportministeriet
Email: trm@trm.dk

Sagsnummer 2024-1674.

27.01.2025

Høringsbidrag om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Teleindustrien (TI) takker for muligheden for at komme med bemærkninger til lovforslaget om ændring af færdselsloven og vejloven mv.

Generelle bemærkninger

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, at Justitsministeriet finder, at politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling, og at de i lovforslaget foreslåede ændringer derfor ikke vil medføre negative konsekvenser for vejmyndighederne, idet vejmyndighederne har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering.

TI støtter, at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe afgørelser. TI kan ikke udtale sig, om de relevante overvejelser i forhold til færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, men TI finder det væsentligt, at dobbeltsagsbehandling minimeres, og TI støtter målsætningen om en forenkling af vejmyndighedernes sagsgange og den dermed følgende administrative lettelse.

Specifikke bemærkninger

Ikke-trafikal råden over vejareal

I dag har vejmyndigheden pligt til at forhandle med politiet, inden der gives tilladelse til en række ikke-trafikale dispositioner over vejarealet, herunder inden der meddeles gravetilladelse, jf. § 73, og tilladelse til råden over vejareal, jf. § 80.

Det fremgår af lovforslaget, at sager om gravetilladelser, rådighedstilladelser og etablering af faste genstande over vejarealet i dag er

masseafgørelsesområder, hvor der principielt skal forhandles med politiet i hvert enkelt tilfælde, inden vejmyndigheden giver tilladelse. Det er vurderingen, at vejmyndighederne i alt træffer over 200.000 afgørelser årligt på baggrund af ansøgninger om tilladelse til at grave i eller råde over vejareal. Det fremgår endvidere af lovforslaget, at det er vejmyndigheden, som har den nødvendige tekniske viden og kompetence til at foretage afvejningerne, og at en pligt til at forhandle med politiet forud for en tilladelse derfor vurderes som overflødig.

TI støtter, at vejmyndigheden får den fulde kompetence til at behandle og træffe afgørelse i sagerne, hvorved sagsgangen forenkles og den administrative proces lettes.

TI vurderer i øvrigt, at denne forenkling af sagsbehandlingen og placeringen af ansvaret og kompetencen hos vejmyndigheden er i overensstemmelse med formålet med forordningen om gigabitinfrastruktur, som træder i kraft den 12. november 2025.

Ny definition af "graveaktør"

I udkastet foreslås det, at der i vejlovens § 3, stk. 1, indsættes som nyt nr. 12:

12) Graveaktør: Enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse, udfører arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af en efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4.

Det foreslås endvidere, at der indføres en tilsvarende definition i lov om private fællesveje.

Forslaget begrundes med, at betegnelsen "graveaktør" anvendes bl.a. i vejloven, i lov om private fællesveje og i bekendtgørelsen om gravearbejder i offentlige vejarealer og private fællesveje på landet samt i byer og bymæssige områder, men at der har hersket en vis usikkerhed om, hvordan dette begreb skal anvendes i vejloven.

TI støtter, at den usikkerhed, der har været om begrebets anvendelse i vejlovgivningen, bliver afklaret.

Adgang til straks og uden forudgående påbud at retablere den offentlige vejs areal

Af lovforslaget fremgår en ny bestemmelse, jf. § 73, stk. 7, hvorefter Vejmyndigheden straks og uden forudgående påbud kan retablere offentligt vejareal for den pågældende graveaktørs regning, eller for dens regning, i hvis interesse et arbejde er udført, hvis der de facto er gravet uden Vejmyndighedens tilladelse.

Det fremgår af de almindelige lovbemærkninger, at den gældende vejlov ikke indeholder en bestemmelse om, at vejmyndigheden kan retablere det offentlige vejareal for graveaktørens regning. Vejmynd-

digheden er henvist til at fremsætte et eventuelt erstatningskrav for udgifter til retablering af den offentlige vej som følge af den ulovlige forandring efter reglerne om erstatning uden for kontrakt, og i tilfælde af uenighed må vejmyndigheden indbringe kravet for domstolene.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at Transportministeriet vurderer, at vejmyndigheden skal have mulighed for fysisk lovliggørelse af ulovligt gravearbejde uden forudgående påbud og for graveaktørens regning.

TI har forståelse for behovet for hurtigt at kunne retablere, f.eks. af færdselsmæssige hensyn, ligesom det skal understreges, at der ved ethvert gravearbejde naturligvis skal foreligge fornøden tilladelse, medmindre det er omfattet af tilladelsesfrihed på grundlag af regler om uopsætteligt gravearbejde eller aftale om en efteranmeldelsesordning mv.

I de tilfælde, hvor der er tale om ulovligt gravearbejde, vil der efter TI's opfattelse oftest være tale om forhold, hvor der fx kan have været tvivl om nødvendigheden af at skulle ansøge om forudgående gravetilladelse, fx ved uopsættelige reparationsarbejder, eller hvor graveaktøren har udført mere eller andet gravearbejde, end hvad der er omfattet af den indhentede gravetilladelse. Der kan også være tilfælde – omend få – hvor et gravearbejde ved en simpel fejl iværksættes uden tilladelse.

I praksis må en henvendelse fra Vejmyndigheden om et sådant gravearbejde/manglende retablering antages at medføre en hurtig respons. Det må være i alle parter interesse, at retableringen om muligt udføres af graveaktøren selv, dels for at reducere Vejmyndighedens ressourceforbrug, dels for at undgå efterfølgende tvister om retsgrundlag og økonomi i de konkrete sager.

TI opfordrer således til, at § 73, stk. 7, modificeres med en kort frist på f.eks. 5 hverdage med påbud til graveaktøren og/eller den, i hvis interesse gravearbejdet er udført, så graveaktøren får mulighed for selv at forestå retableringen snarest muligt, hvis en kortvarig forsinkelse i øvrigt er færdselsmæssigt acceptabelt.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at det foreslåede vil betyde:

"at hvis vejmyndigheden ikke kan fastslå, hvem der har foretaget den ulovlige forandring af den offentlige vej, men det fremgår af sagen, i hvis interesse gravearbejdet er udført, vil vejmyndigheden kunne rette kravet mod denne. Det kunne eksempelvis være udført arbejde i forbindelse med fremførelse af en stikledning til ejendom.

Vejmyndighedens krav vil i de tilfælde, hvor den ulovlige forandring af vejens areal kan henføres til ejeren af en bestemt ejendom, have pant og fortrinsret i den pågældendes ejendom, jf. vejlovens § 138.

Inddrivelse af andre krav vil kunne ske efter de almindelige regler om inddrivelse af formuekrav."

4

Såfremt vejmyndigheden umiddelbart og uden forudgående varsel eller påbud kan iværksætte retablering og herefter vil kunne kræve sine direkte og indirekte dokumenterede udgifter til retableringen af vejarealet dækket hos den, der har foretaget den ulovlige forandring i vejens areal, vil det have vidtgående konsekvenser for borgernes og virksomhedernes retssikkerhed. Dette gælder særligt, hvis adgangen til at kræve refusion af udgifter til retablering uden forudgående varsel eller påbud ikke kun omfatter den, som har udført arbejdet, men også for den part i hvis interesse arbejdet er udført, også selvom denne part i øvrigt ikke har haft indsigt i eller adgang til at bestemme, hvordan arbejdet er udført.

En sådan adgang for vejmyndigheden bør være omfattet af de generelle forvaltningsretlige principper om begrundelse, saglighed og proportionalitet og bør være omgærdet af de sædvanlige retssikkerhedsgarantier.

TI står naturligvis til rådighed for en uddybning af høringssvaret og besvarelse af eventuelle spørgsmål.

Med venlig hilsen



Jakob Willer
Direktør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Cathrine Holm Corfitzen (catc@lejre.dk)
Titel: Høringssvar - vejmyndighed, Lejre Kommune (sagsnummer: 2024-1674)
Sendt: 27-01-2025 15:22
Bilag: Høringssvar_Lejre Kommune.pdf;

Kære Transportministeriet

Se venligst vedlagte høringssvar fra vejmyndigheden i Lejre Kommune.

Med venlig hilsen
Cathrine Corfitzen
Civilingeniør | Trafik
Center for Teknik og Miljø
CTM vej tlf.: 4646 4930 (ml. kl. 9-11 fra mandag-torsdag og kl. 14-16 torsdag)
Mail: catc@lejre.dk
Personlig henvendelse: Lejrevej 15, 4320 Lejre



Lejre Kommune
Tlf. 4646 4646

Møllebjergvej 4
4330 Hvalsø

www.lejre.dk

Vi behandler dine oplysninger efter den lovgivning, din henvendelse vedrører og efter Databeskyttelsesreglerne. Læs mere på: [Sådan behandler vi dine data | Lejre Kommune](#)

Høringssvar (sagsnummer: 2024-1674)

➔ Ændringer i færdselslov, vejlov og privatvejslov

Vejmyndigheden i Lejre Kommune vurderer, at de besparelser, staten opnår ved at nedlægge vejkontoret, ikke kan opveje de ulemper, som dette vil medføre for kommunerne, borgerne og vejnettet. Vi frygter, at det vil resultere i betydelige udfordringer, hvis politiet ikke længere skal give samtykke til en række forskellige projekter.

Det er vores opfattelse, at politiet har et unikt overblik og bidrager til at skabe en sammenhæng i forhold til afmærkning, skiltning og andre forhold på tværs af kommunerne i den enkelte politikreds.

Politiets rolle som samarbejdspartner er særlig vigtig inden for områder som:

- Godkendelse af skitse- og detailprojekter i forbindelse med nye udstykninger
- Godkendelse af foranstaltninger på private fællesvej i byzone
- Behandling af gravetilladelser
- Administration af råden over vejareal
- Beslutninger om ændringer i hastigheder

Som vejmyndighed er vi ofte tæt på både borgere og politikere, når der er ønsker til nye tiltag på vejene. Dette kan føre til et betydeligt pres for at gennemføre specifikke løsninger. Her spiller politiet en central rolle som samarbejds- og sparringspartner, især når det gælder afvisning af foreslåede tiltag.

Ved at inddrage politiet sikrer man, at beslutningerne ikke kun baseres på tekniske og økonomiske hensyn, men også tager højde for praktisk erfaring fra dagligdagen med trafik og lovhåndhævelse. Politiets erfaring og ansvar for håndhævelse af færdselsreglerne giver dem en naturlig interesse i, at nye regler og tiltag er klare og lette at implementere.

Angående ophævelse af de generelle hastighedsgrænser mener vi ikke, at dette bør afgøres ud fra årsdøgntrafik (ÅDT). En sådan tilgang begrænser kommunernes muligheder for at prioritere trafiksikkerhed og tryghed i byområder.

Derudover kan der opstå behov for at flytte trafik til alternative veje, hvilket ofte sker ved hjælp af hastighedsnedsættelser og andre fartdæmpende tiltag. Disse tiltag kan gøre omkringingende veje, som er bedre egnet til at håndtere trafikken, til en mere attraktiv og hurtigere løsning for trafikanterne. For at opnå dette kan det nødvendigt at implementere sådanne løsninger på veje med en ÅDT større end 4000.

Med venlig hilsen

Vejmyndigheden, Lejre Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lars Ellegaard Jørgensen (larsjoer@stevns.dk)
Titel: 2024-1674 - Høringssvar vedr. forslag til ændring af Færdselsloven, Vejloven og Privatvejsloven
Sendt: 27-01-2025 13:51
Bilag: Høringssvar - forslag til ændring af færdslesloven, vejloven og privatvejsloven.docx;

Hermed Stevns Kommunes bemærkninger til lovforslaget om ændring af Færdselsloven, Vejloven og Privatvejsloven.

mvh

Lars Ellegaard Jørgensen
Vejingeniør
Vejteam

Stevns Kommune
Center for Teknik & Miljø

Mobil 23 43 59 91
larsjoer@stevns.dk
stevns.dk

[Sådan behandler vi personoplysninger](#)

NOTAT

27. JANUAR 2025

JOURNALNUMMER

SKREVET AF
LARS ELLEGAARD JØRGENSEN

Høringssvar - Stevns Kommune

Høringssvar til forslag om ændring af færdselsloven, Lov om offentlige veje og Lov om private fællesveje.

Færdselsloven:

De foreslåede ændringer af §42 for så vidt angår fastsættelse af hastighedsgrænser på 40 km/t samt efter stk. 9, 30 km/t eller lavere giver, kombineret med ændringerne i §92, som giver vejmyndigheden kompetence til selv at træffe afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger giver anledning til kommentarer:

Det faktum, at politiet tidligere traf afgørelserne om etablering af lokale hastighedsbegrænsninger, var med til at sikre, at det var saglige argumenter, som blev lagt til grund for afgørelserne. Med lovforslaget /lovændringen åbnes der for, at pres fra lokale samt politikere, kan komme til at spille en væsentlig større rolle i forbindelse med etablering af lokale hastighedsbegrænsninger. Da det stadig er politiet, som skal håndhæve hastighedsgrænserne og færdselsloven i øvrigt kan de forventeligt mange nye lokale hastighedsbegrænsninger give øget arbejde til fartkontrol m.v. Politiet skal ikke længere træffe afgørelserne og heller ikke give samtykke, men stadig håndhæve og sanktionere i forhold til kommunernes regulering af færdslen. Man kan derfor forudse en udfordring i forhold til politiets dokumentation af, at der i en given situation er tale om en lovligt etableret færdselsregulering. Med indførelse af årdøgnskriteriet for de lokale hastighedsbegrænsninger på 4.000 biler vil der i mindre kommuner være frit slag for etablering af 40 km/t igennem byer medmindre, det er en rutenummeret vej.

Ophævelsen af færdselslovens §100, hvor politiet skulle give samtykke til udførsel af vejanlæg, fjerner muligheden for en second opinion fra en anden myndighed, som ser vejprojekter fra en anden vinkel end rådgivere, forvaltning, borgere og politikere.



27. JANUAR 2025

Lov om offentlige veje:

Hvorfor ophæves §11 helt i stedet for blot at ændre teksten, så politiets samtykke ikke længere er nødvendigt? Hvilken paragraf skal der fremadrettet henvises til, hvis vejmyndigheden ønsker at træffe en afgørelse om at forbeholde en ny eller ombygget vejstrækning visse former for færdsel?

Lov om private fællesveje:

Hvorfor fastholder man termen "tilladelse" i §56? Det er i forvejen en paragraf, som er svær at forklare borgerne – særligt det med de offentligretlige hensyn, som i øvrigt nu fjernes fra lovteksten.

Det er betænkeligt, at lovforslaget åbner mulighed for, at grundejerne med kommunens godkendelse (ikke tilladelse) kan etablere uautoriseret afmærkning på de private fællesveje. Hvem skal i givet fald håndhæve en sådan uautoriseret afmærkning? Bemærkningerne nævner som eksempel afmærkning (reservering) af parkeringspladser, som skal håndhæves af politiet efter mark og vejfreds loven, men der ses mange opfindsomme tiltag på de private fællesveje, særligt i sommerhusområder. Hvilke retningslinjer skal kommunen iagttage, når den skal vurdere om en uautoriseret afmærkning er så uautoriseret, at den ikke kan godkendes?

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jane Christine Willander (jcwil@assens.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende sag nr. 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 13:05
Bilag: Politisk høringssvar - ændring af færdselsloven - underskrevet.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed vedhæftet politisk høringssvar vedrørende:

Forslag til lov om ændring af Færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (forenkling af sags gange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Venlig hilsen

Jane Christine Willander
Afdelingsleder

Vej og Trafik
Rådhus Allé 5
5610 Assens
Mobil: 21 68 51 24
jcwil@assens.dk
www.assens.dk



ASSENS
KOMMUNE

Med vilje og hjerte

FLYt Til
VESTFYN

Ta' tid til det vigtige ...

Se hvordan vi behandler dine oplysninger og hvilke rettigheder, du har på www.assens.dk/dinedata.

20. januar 2025



Til Transportministeriet

Høringssvar vedrørende sag nr. 2024-1674:

Assens kommune har med stor interesse, dykket ned i de forslåede lovændringer, som denne høring ligger op til, og finder det generelt udfordrende for kommunen, at man påtænker at fjerne politiets besluttende rolle i sager, der hovedsageligt har hjemmel i færdselsloven.

Politiet spiller en afgørende rolle som myndighed i at sikre ensartethed og transparent behandling af vejsager på tværs af landet. Dette er essentielt for at opretholde borgernes tillid til systemet og sikre, at alle sager behandles efter samme standarder. Manglende ensartethed kan føre til usikre vejforhold og øge risikoen for uheld.

Det er problematisk, at politiet som myndighed ikke får nogen medbestemmelse i vejsager, især når disse sager fremover kun afgøres af kommunerne. Dette kan føre til uensartet praksis og potentielt skabe uoverensstemmelser mellem nabokommuner.

Kommunerne vil stå over for en større mængde sagsbehandling og dermed øgede omkostninger, når myndighedsbehandling af vejsager går fra to myndigheder til én. I tvivlstilfælde kan kommunerne blive nødt til at trække på konsulenttydelser, hvis drøftelser med politiet bortfalder. Politiets mangeårige erfaringer på færdselsområdet, kan vejmyndighederne ikke erstatte uden stigende omkostninger, og man mister dermed viden på området, som vil tage mange år for vejmyndighederne at opbygge. Hvis kommunerne fremover får fuld bestemmelse over vejsager uden politiets involvering, kan det ligeledes resultere i en fragmenteret tilgang til vejforvaltning. Ekspertise i for eksempel behandling af graveansøgninger og ansøgninger vedr. afholdelse af cykelløb vil blive kraftigt udtyndet.

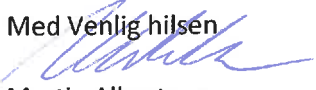
Dette vil påvirke trafiksikkerheden og potentielt set skabe en stor forvirring blandt borgerne i særlig grad, når de passerer kommunegrænserne om hvilke regler, der gælder hvor. Borgernes retssikkerhed kan derfor blive udfordret, hvis der ikke er en central myndighed som politiet til at sikre, at vejsager behandles ensartet.

Vi finder det ligeledes problematisk, at vejmyndigheden fremover vil være den ansvarlige myndighed, på trafiksager eller uheld som skal afgøres i retten.

Assens Byråd anbefaler, at politiet fortsat har en rådgivende og besluttende rolle i vejsager for at sikre en ensartet behandling af vejsager. Dette vil også styrke samarbejdet mellem kommunerne og politiet og sikre, at alle vejsager håndteres med den nødvendige ekspertise og erfaring.

Høringssvaret har været behandlet og godkendt på Miljø, Teknik og Planudvalgsmøde samt Økonomiudvalgsmøde d. 20. januar 2025 og vil blive behandlet på Byrådsmødet d. 29. januar 2025. Derfor er dette høringssvar med forbehold for endelig godkendelse af byrådet.

Med Venlig hilsen


Martin Albertsen
Direktør for By, Land og Kultur
Assens Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johannes Michael Heyer (JMH01@vallensbaek.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lovændring 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 11:56
Bilag: 2737-25_v1_Høringsvar vedr. forslag til ændring af færdselslovenvejloven og privatejsloven_uju (002).docx_25-461.pdf;

Hej,

På vegne af Vallensbæk Kommune fremsendes hermed vores høringssvar til
Forslag om lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

Med venlig hilsen

Johannes Heyer
Vejmyndigheden
Center for Teknik og Byudvikling



Vallensbæk Kommune
Seminarievej 25
2605 Brøndby

Telefon: 47974500
Direkte/Mobil: +4547974837 /
E-mail: JMH01@vallensbaek.dk

Sådan behandler Vallensbæk Kommune dine persondata

Når du henvender dig til Vallensbæk Kommune, behandler vi oplysninger om dig i overensstemmelse med databeskyttelsesloven. Vi bruger dine oplysninger til at behandle og besvare din henvendelse, og vi sletter dine oplysninger efter arkivlovens regler. Du kan læse mere om dine rettigheder og om hvordan vi passer på dine oplysninger her [Sådan behandler vi dine personlige oplysninger | Vallensbæk Kommune](#)



27. januar 2025

Sagsbehandler

JMH01

Sagsnr: 25/461

Høringssvar til forslag om lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje

Vallensbæk Kommune har med interesse læst Transportministeriets Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.).

Høringssvaret bliver sendt på vegne af Vallensbæk Kommune med forbehold for Klima-, Teknik- og Miljøudvalgs godkendelse på mødet den 4. februar 2025.

Bemærkninger til forslagets § 1, 3 og 7 pkt.

Lovforslaget lægger op til, at der tillægges kommunerne kompetence til selv at vedtage reguleringer på færdselsområdet. Vallensbæk Kommune ser dog ikke de samme muligheder. Det skyldes, at der samtidig bliver fastsat en række objektive kriterier for hhv. hastighedsnedsættelser, ensretning og helt eller delvis afspærring af veje m.v. Disse kriterier modarbejder kommunens selvbestemmelse på færdselsområdet.

Med lovforslagets objektive kriterier vedr. årstdøgnstrafik, bliver kravene skærpet til fordel for vejenes afvikling af biltrafikken, hvorimod kommunens mulighed for en konkret vurdering bliver indsnævret. Dermed begrænser man muligheden for at skabe attraktive byrum og for at lave ændringer og reguleringer af biltrafikken fx med henblik på at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere. Det er en væsentlig forringelse for disse grupper og for alle borgere, der ønsker at bo ved og opholde sig i byrum der er indrettet til ophold og rolig færdsel.

Med disse skærper i forhold til den nuværende lovgivning forventes det, at det fremadrettet vil blive vanskeligere for kommunen at udvikle kommunens vejnet med borgernes sikkerhed, sundhed og trivsel for øje.

Sådan behandler Vallensbæk Kommune dine persondata

Når du henvender dig til Vallensbæk Kommune, behandler vi oplysninger om dig i overensstemmelse med databeskyttelsesloven. Vi bruger dine oplysninger til at behandle og besvare din henvendelse, og vi sletter dine oplysninger efter arkivlovens regler.

På vallensbaek.dk/persondata kan du læse mere om dine rettigheder, og om hvordan vi passer på dine oplysninger.

Helt konkret vil det i Vallensbæk betyde, at , at en planlagt trafiksanering og hastighedsnedsættelse af den sydlige del af Vejlegårdsvej, som ønsket og planlagt, ikke vil være mulig, da årstdøgnstrafikken er på 4.500. Det får dermed den konsekvens at et planlagt vejforløb, der skal skabe bedre rammer for alle trafikanter: i bil, til fods eller på cykel, ikke kan blive gennemført.

Det betyder også, at mål i kommunens udviklingsstrategi og klimaplan mm. ikke kan blive gennemført som tiltænkt. Hastighedsbegrænsninger er med til at mindske CO2-udslip, begrænse støj osv., og kommunerne får nu begrænset mulighed for at påvirke hvordan et område – og den tilhørende miljø- og klimapåvirkning - skal være.

Dette gælder for alle kommuner i landet, hvor man måtte ønske at ændre på trafikale mønstre for at opnå højere liveability og udvikling af byrum.

Bemærkninger til forslaget § 2, 8. pkt.

Lovforslaget lægger op til, at kommunen fremover vil kunne retablere vejanlæg for graveaktørens regning. Bestemmelsen er en kærkommen præcisering, der dog kun gælder i forbindelse med opgravninger m.v. efter § 73.

Anden råden over vej (jf. § 80) er derimod ikke omfattet. Det er vores erfaring, at en stor del af de skader, der bliver påført kommunens veje, sker i forbindelse med privat byggeri på de tilgrænsende ejendomme. Vejanlægget bliver i den forbindelse udsat for store belastninger fx ved kørsel med tunge maskiner, byggematerialer m.v. Selvom det grundlæggende må antages, at der også i disse tilfælde påhviler entreprenøren/bygherren en reableringspligt, så er dette ikke noget der fremgår af lovens bestemmelser. Det ville således være ønskeligt, hvis dette ligeledes blev præciseret.

Med venlig hilsen

På Vallensbæk Kommunes vegne

Center for Teknik og Byudvikling
Vallensbæk Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Susanne Viuf (suvi01@frederiksberg.dk)
Titel: Høringssvar - Forslag til Lov om ændring af færdselsloven mv - sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 10:19
Bilag: Høringssvar - Forslag til Lov om ændring af færdselsloven mv.docx;

Til Trafikministeriet

Hermed fremsendes Frederiksberg Kommunes høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven m.v., jf. sagsnummer 2024-1674.

Hvis der måtte være spørgsmål til vedlagte, er ministeriet velkomne til at rette henvendelse.

Med venlig hilsen

Susanne Viuf
Vej, Park og Miljø, Byliv og Drift
By-, Kultur- og Miljøområdet
Frederiksberg Rådhus
Smallegade 1
DK - 2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

F R E D E R I K S B E R G
K O M M U N E



*Når du henvender dig til Frederiksberg Kommune behandler vi personoplysninger om dig.
Du kan læse mere om formålet og dine rettigheder [her](#).*

Frederiksberg Kommunens høringssvar til UDKAST til Forslag til Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje

Frederiksberg Kommune takker for muligheden til at afgive høringssvar. Vi har gennemgået udkastet og har en række kommentarer og bekymringer til det forelagte lovforslag.

Generelle kommentarer

Lovforslaget giver kommunerne enekompetence til at træffe færdselsmæssige beslutninger om vejes indretning og udnyttelse, men indfører samtidig en række nye objektive betingelser for bl.a. hastighedsgrænser, ensretninger og vejafspærringer. Det fremgår, at reglerne har til formål at sikre en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, men de nye objektive betingelser baseres på årsgennemsnitstal og der er derfor udelukkende tænkt på mobilitet og fremkommelighed for motorkørende trafik. Politiet vil fortsat skulle godkende at afmærkning anvendes og placeres korrekt. Nedenfor gennemgås de væsentligste ændringer i lovforslaget og hvilke konsekvenser forvaltningen foreløbigt vurderer, det har for kommunens vejprojekter.

Lovforslagets nye regler gør det vanskeligt at arbejde med mobilitetspolitik i bred forstand, idet kommunernes handlingsmuligheder begrænses væsentligt.

Hertil kommer, at kommunernes arbejde med hastighedsplaner i stor udstrækning bliver illusoriske med det nye lovforslag, idet lovforslaget gør det vanskeligere på visse veje at sætte hastighederne ned.

Lovforslaget er heller ikke i tråd med Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, som anbefaler, at det skal være lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne.

Ændringerne af lovgivningen vil ligeledes begrænse muligheder for at lave vejlukninger, ensretninger og trafiksanering i forbindelse med klimatilpasningsprojekter. Hvis der ønskes merværdi i disse projekter i form af grønne løsninger, kræver disse plads i byrummet, og vejlukninger, ensretninger og trafiksanering kan bidrage til at skabe den nødvendige plads.

Ændringerne træder i kraft den 1. juli 2025. Det betyder, at der frem til lovens ikrafttræden den 1. juli 2025 fortsat skal indhentes samtykke fra politiet. Sager der er verserende, men endnu ikke afgjorte på tidspunktet for lovens ikrafttræden, skal færdigbehandles og afgøres efter lovforslagets regler. Der er dog også ændringer, der allerede træder i kraft den dag lovforslaget er sendt i høring.

Konsekvenser:

Det vurderes, at der ikke med lovforslaget vil være en administrativ lettelse for forvaltningen, da der fortsat skal indhentes samtykke hos politiet til ændring af afmærkning. Frederiksberg Kommune har svært ved at se, hvor den forventede besparelse skal findes.

Som det fremgår af vores mere konkrete kommentarer til lovforslaget, er det svært at forestille sig, at politiets rolle bliver væsentligt mindre, da der ikke sker ændringer i færdselslovens § 95 og dertilhørende bekendtgørelser, heriblandt anvendelsesbekendtgørelsens § 3, stk. 1.

Der er desuden angivet en forventet besparelse for kommunerne på 11 årsværk, men det er uforståeligt, hvordan lovforslaget kan bidrage til en besparelse, da kommunerne ikke får færre opgaver. Tværtimod

kan det argumenteres, at kommunerne i højere grad skal kvalitetssikre egne vurderinger, og derfor stiger ressourcemængden, der skal bruges på opgaverne.

Hertil kommer, at der i mange kommuner er behov for yderligere kompetenceopbygning, som vil kræve flere ressourcer.

Frederiksberg Kommune bemærker desuden, at lovforslaget og tilhørende bemærkninger i forhold til færdselslovsændringerne overvejende tager hensyn til biler, mens fodgængere, cyklister og brugere af kollektiv trafik er underrepræsenteret. Udtrykket "mobilitet" bruges primært om bilers fremkommelighed. Vi vil derfor gerne henlede opmærksomheden på, at mobilitet også indebærer hensynet til fodgængere, cyklister og brugere af kollektiv trafik, og at dette bør tydeliggøres i lovforslaget. Som det fremgår af indledningen til bemærkninger til lovforslaget: *"Regeringen finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed..."*.

Frederiksberg Kommune finder det absolut nødvendigt, at hensyn til øvrige færdselstyper end biler medtages i denne vurdering.

Vi ser desuden forslagene om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje som en anledning til at modernisere flere betegnelser og tilgange. I flere større byer i udlandet (Paris, Gent m.fl.) og i større danske kommuner er der øget fokus på hastighedsnedsættelser, fredeliggørelser og indførelse af foranstaltninger som trafikøer i byområder, til gavn for både beboere og besøgende, det grønne og livet i byerne. Dette støttes tillige af Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan.

På samme måde er der i Frederiksberg Kommune vedtaget en mobilitetspolitik, der udstikker rammerne for planlægningen af mobiliteten i kommunen. Herunder et trafikhierarki, hvor fodgængere, cyklister og kollektiv trafik prioriteres. Med lovforslaget indskrænkes kommunernes mulighed for netop at prioritere disse mobilitetsformer i en række situationer, og dermed tilsidesættes kommunernes visioner om at udvikle trafikarealerne i byerne.

Lovforslagets konsekvenser for projekter i Frederiksberg Kommune

Lovforslaget har en række konsekvenser for projekter i kommunerne.

Frederiksberg Kommune vurderer, at flere planlagte projekter, som indeholder ensretninger eller vejlukninger, ikke vil kunne anlægges, da årsdøgntrafikken på disse strækninger overstiger en årsdøgntrafik på 1.000.

Eksempler på er ensretning er: Cykelstier og ensretning af den nordlige del af Vodroffsvej med henblik på etablering af cykelsti, eventuel ensretning af Frederiksberg Alle med henblik på etablering af cykelsti og nogle tryghedszoner ved skoler.

Der er ønsker om vejlukninger, der ikke kan lade sig gøre, fx Bispeengbuen, Troels-Lunds Vej og nogle tryghedszoner ved skoler.

Der er desuden projekter, som er gennemført til gavn for trafiksikkerhed, tryghed m.v., men som ved lovforslaget ikke vil kunne have været gennemført. Det gælder

- Ensretning af den sydlige del af Vodroffsvej med henblik på etablering af cykelsti,
- ensretning af Howitzvej med henblik på etablering af cykelsti,
- ensretning af Grundtvigsvej,
- tryghedszone – skolen på La Cours vej,
- vejlukning Wilkensvej,
- ensretning og lukning af Niels Ebbesens vej
- og lukning af Hollændervej ved Amicisvej.

Lovforslagets nye regler er derfor stærkt begrænsende i forhold til kommunens mulighed for at skabe attraktive og grønne byrum, samt at lave ændringer og reguleringer af biltrafikken fx med henblik på at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere. Der foreligger ikke noget sagligt argument herfor.

Lovforslaget indeholder umiddelbart ikke nogen dispensationsmuligheder og lovforslaget ophæver også af muligheden for at udføre tidsmæssige og geografisk begrænsede forsøg, hvilket er uheldigt.

Nedenfor kommenterer Frederiksberg Kommune de enkelte ændringsforslag

§ 1

Ad 3 - § 42

Frederiksberg Kommune bemærker, at justeringerne til færdselslovens § 42 har til hensigt at give mulighed for hastighedsnedsættelser i tættere bebyggede områder ved at indføre objektive kriterier.

Vi mener, at anvendelsen af ÅDT som parameter er forsimplet og udelader lokale hensyn og ønsker til byens udvikling. Derfor ser vi bestemmelsen som en begrænsning, der formentlig ikke har været tilsigtet. ÅDT anvendes normalvis også om cykeltrafik, hvilket understreger lovforslagets fokus på biler og udelukker hensyn til andre transportformer som gang og cykling, som fylder meget i tættere bebyggede områder, især i de store byer.

I tættere bebygget område kan der med lovforslaget for vejstrækninger, som ligger ved institutioner fastsættes en lavere hastighedsgrænse. Af bemærkningerne fremgår det dog, at det efter transportministeriets vurdering, af mobilitetsmæssige hensyn, bør begrænses til den enkelte vejstrækning, som institutionen ligger ved. Det er for Frederiksberg Kommune uforståeligt. Dels henvises der med "mobilitetsmæssige hensyn" udelukkende til hensynet til bilers fremkommelighed.

Med baggrund i andre mobilitetsmæssige hensyn kan der argumenteres for det modsatte: at hastigheden bør sættes ned på en længere strækning eller i afgrænset område, for netop at tage hensyn til børn, ældre og andre med relation til den pågældende institution, som kommer gående, cyklende eller som bruger af kollektiv trafik. En lavere hastighed vil formentlig få flere til at vælge gang eller cykel fremfor bilen, da trafikken vil opleves mere sikker og tryk.

Som nævnt indledningsvis bliver kommunernes arbejde med hastighedsplaner i stor udstrækning illusoriske med det nye lovforslag, idet lovforslaget gør det vanskeligere på visse veje at sætte hastighederne ned. Tilsvarende er lovforslaget ikke i tråd med Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan, som anbefaler, at det skal være lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne.

Frederiksberg Kommune er desuden uforstående overfor, at de restriktive krav i medfør af § 42, stk. 6 indføres, når der i Transportministeriets overvejelser samtidig står at: *"baggrunden for opgavebortfaldet er bl.a. en vurdering af, at vejmyndighederne generelt har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af de relevante hensyn i forhold til fastsættelse af lokale hastighedsgrænser uden politiets involvering."* Det burde ligge inden for kommunernes selvstyre selv at træffe sådanne beslutninger for deres vejnet. Der bør således ikke indsættes en fast ÅDT. I stedet bør de konkrete hastighedsbegrænsninger bero på en konkret vurdering det pågældende sted. En skolevej bør ikke indsnævres til den vej skolen ligger på, da der også er trafik med børn på tilgrænsende veje.

Ændringen allerede træder i kraft 20. december 2024, hvilket betyder, at en langt række projekter til gavn for trafiksikkerheden, som kommunerne har planlagt og er ved at igangsætte, ikke kan realiseres. Det er helt uhørt, at lovforslaget på visse punkter træder i kraft inden høringsfristens udløb - særligt da der ikke er nogen færdselsmæssig eller trafiksikkerhedsmæssig begrundelse herfor.

Frederiksberg Kommune foreslår derfor, at der ikke indsættes en fast ÅDT-grænse i bestemmelserne samt at det er op til den enkelte kommune at definere, hvilke veje der er skoleveje.

Ad 7 - § 92

Frederiksberg Kommune vil gerne udtrykke stor bekymring for de nye bestemmelser af § 92. De nye § 92, stk. 2-4 sætter store begrænsninger for kommunernes handlerum i forhold til at udvikle, forbedre og prioritere på vejarealer i byerne.

Projekter som eksempelvis ensretninger er tidligere gennemført eksempelvis for at skabe plads til cykelstier. Krav om, at ændringerne ikke må have - eller kun minimalt - må have negativ betydning for trafikafviklingen, gør det i praksis nærmest umuligt at gennemføre sådanne tiltag.

Samtidig finder Frederiksberg Kommune det meget problematisk, at der her udelukkende tages hensyn til trafikafviklingen for biler, og ikke eksempelvis den fordel, som cyklistere vil opnå, hvis der laves cykelstier på en vejstrækning ved at ensrette færdslen for biler.

Vi foreslår derfor, at § 92, stk. 2-4 justeres, så adgangen til at gennemføre foranstaltninger som eksempelvis vejlukninger, ensretninger mv. muliggøres, så kommunalbestyrelsen derved får mulighed for at prioritere pladsen på vejene til forskellige transportformer.

Det fremgår af den foreslåede § 92 stk. 3-4, at vejmyndighedens beføjelser til, i visse tilfælde at gennemføre ensretninger, forbud mod visse færdselsarter mv. kræver, at der gennemføres en trafikmodelberegning eller lignende analyse. Hertil fremgår det af bemærkningerne, at transportministeriet forventer, at: *"vejmyndighederne allerede foretager trafikmodelberegninger over trafikpåvirkningen som en del af de faglige overvejelser om, hvorvidt større områder skal aflukkes m.v., forventer Transportministeriet, at den foreslåede bestemmelse ikke vil medføre yderligere analysearbejde for vejmyndighederne i væsentligt omfang."* Frederiksberg Kommune bemærker hertil, at trafikmodelberegninger er meget omkostningstunge, og at de som udgangspunkt derfor kun i dag bliver udført i forbindelse med visse og kun større projekter. Med den foreslåede lovændring vurderer Frederiksberg Kommune, at antallet af beregninger vil skulle øges, og dermed bidrage til væsentlig øgede omkostninger for kommunerne. Vores vurdering er, at det i sidste ende formentlig vil betyde, at færre projekter vil kunne gennemføres.

Ændringen er allerede trådt i kraft 20. december 2024, hvilket betyder, at en langt række projekter til gavn for trafiksikkerheden, som kommunerne har planlagt og er ved at igangsætte, ikke kan realiseres. Det er helt uhørt, at lovforslaget på visse punkter træder i kraft inden høringsfristens udløb - særligt da der ikke er nogen færdselsmæssig eller trafiksikkerhedsmæssig begrundelse herfor.

.....

Det er vanskeligt i lovforslaget at se, hvorvidt færdselslovens nuværende § 92, stk. 3, om reservede handicappladser, og efterfølgende stykker videreføres. Det bør præciseres.

Ad 13 - § 92c

Vi forstår, at den foreslåede nye tekst i § 92 c, stk. 1, alene gælder beslutninger truffet efter lovforslagets ikrafttrædelse, og derved på beslutningstidspunktet ikke har haft hjemmel i gældende ret. Beslutninger, der er truffet før, bør ikke kunne ophæves med pålæg om fjernelse. Dette bør tydeliggøres i lovforslaget.

Hvis § 92 c, stk. 1, tænkes at skulle have tilbagevirkende kraft, vil vi fra Frederiksberg Kommunes side ytre stærk modstand, da det kan medføre væsentlige udgifter for kommunerne. Det vil betyde, at en langt række projekter til gavn for trafiksikkerheden, som kommunerne har planlagt og er ved at igangsætte, ikke kan realiseres.

Transportministerens mulighed for at lade foranstaltninger fjernet for vejmyndighedens regning, inden for en nærmere fastsat frist, kan have store økonomiske konsekvenser for kommunerne, som derfor kan have problemer med at imødekomme et sådan pålæg inden for en given frist, afhængig af omkostningens størrelse. Herudover fremgår det ikke af lovforslaget, hvordan Transportministeren vil foretage tilsyn hermed, og hvilke ressourcer, der skal benyttes til dette tilsyn. Det bør præciseres.

.....

Vi foreslår, at § 92 e. om forsøgsordning for fjernelse af ulovligt parkerede cykler gøres permanent, således at vejmyndigheden som en permanent løsning får lov til, under de givne bestemmelser, at flytte ulovligt parkerede cykler til et nærmere angivet område i nærheden.

Endelig bemærkes, at etablering af ny afmærkning eller ændring af eksisterende afmærkning i henhold til bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 3, stk. 1, forudsætter politiets samtykke. Uden en konsekvensændring af anvendelsesbekendtgørelsen, må det forstås således, at alle sager vedrørende skilte og afmærkning fortsat kræver politiets samtykke jf. færdselslovens § 95 og anvendelsesbekendtgørelsens § 3.

§ 2

Ad 2 - § 13

Frederiksberg Kommune finder det positivt, at definitionerne præciseres, men har følgende bemærkninger hertil.

Vi forstår § 3, stk. 1, nr. 13, således, at de arealer, der ikke er udskilt af matriklen, men som kommunen kan godtgøre at have taget i brug som offentlig vej, både omfatter, fortov, cykelsti, parkeringsarealer og vejareal. Dette bør præciseres, evt. i bemærkningerne.

Ad 5 - § 12

Det bemærkes, at transportministerens beføjelser til at sætte nærmere regler for kommunevejes optagelse som statsveje efterlader kommunerne med uafklarede konsekvenser for, hvilke krav der kan stilles til vejens tilstand og indretning inden overdragelse. Det bør fremgå tydeligere af bestemmelsen eller bemærkningerne til lovforslaget, herunder om dette kan have økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Ad 13 - § 89

Ophævelsen af § 89, hvorefter kommunerne skal forhandle med politiet inden der træffes afgørelse efter vejlovens §§ 73, 80, 82. 86 og 88 giver rigtig god mening, da dette stort set gengiver praksis, som det er i dag. Der er næppe mange kommuner, der forhandler med politiet om opsætning af genstande på vejarealer.

Det noteres imidlertid, at kommunerne fortsat skal indhente politiets samtykke til korrekt etablering af vejafmærkning. Frederiksberg Kommune læser forslaget sådan, at dette også skal ske ved midlertidige foranstaltninger og arbejder, som f.eks. råden over vej ved opsætning af f.eks. containere og skurvogne på vejareal/parkeringsarealer, gravearbejder m.v.

Hermed opnås der reelt ikke en administrativ lettelse med forslaget.

§ 3

Ad 5 - § 57

Frederiksberg Kommune ser positivt på justeringen af § 57, stk. 1, der tydeliggør, at private fællesveje i byer og bymæssige områder indgår i det almindelige vejnet og derfor lovligt kan anvendes af andre end ejendommene ved vejen.

§ 4

I lovforslagets § 4, stk. 3 er det angivet, at *"§ 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a i færdselslovens, jf. denne lovs § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024."* Vi bemærker, at bestemmelserne allerede har virkning fra den dag, lovforslaget blev sendt i høring. Fraværet af ændring af § 95 i færdselsloven og § 3 i anvendelsesbekendtgørelsen bevirker, at vejmyndigheden har begrænset handlerum uden politiets samtykke. Det er derfor svært at gennemskue, hvad denne bestemmelse egentlig har af effekt. Hertil kommer, at der ikke er noget sagligt argument for, at visse af lovens bestemmelser skal træde i kraft før lovens vedtagelse og høringsfristens udløb.

Afsluttende bemærkninger

Frederiksberg Kommune mener, at lovforslaget bærer præg af ønsket om at fjerne dobbelt sagsbehandling for derved opnå en besparelse, men at lovforslaget som forelagt ikke vil have denne

effekt, da politiet stadig vil skulle give samtykke til langt størstedelen af de sager, som kommunerne i dag sender til politiet.

På punkter, hvor kommunerne overlades enekompetencen til at træffe beslutninger, fastsættes objektive krav, der begrænser kommunernes mulighed for at udvikle og prioritere byernes udvikling betragteligt. Frederiksberg Kommune finder dette stærkt indskrænkende og mistillidsfuldt over for kommunernes kompetencer, både politisk og fagligt.

Vi finder desuden lovforslaget utidssvarende i sin brug af begrebet "mobilitet" og fraværet af hensyn til andre mobilitetsformer som gang og cykling. Lovforslaget mangler visioner for byernes udvikling, herunder hensyn til klima, miljø og sundhed. Det efterlader byer i Danmark med stærkt begrænsede muligheder for at skabe udvikling, og efterlader derved Danmark langt bagefter, i forhold til de visioner der gennemføres i andre byer rundt omkring i Europa.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: 'Trine Buus Karlsen (tbk@aarhus.dk ' (tbk@aarhus.dk), Michael Tolstrup (mito@aarhus.dk), Morten Skou Nicolaisen (nsmo@aarhus.dk), Martin Ravn Pape Jensen (jemma@aarhus.dk), Martin Hauge (marthau@aarhus.dk)
Fra: Denise Kathleen Dalsgaard Tetangco (tdkd@aarhus.dk)
Titel: Bemærkninger/høringssvar til lovudkast - sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 09:53
Bilag: Aarhus Kommunes høringssvar vedr. lovforslag om ændring af færdselsloven, vejloven og privatfællesvejsloven (administrativt høringssvar).pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet er Aarhus Kommunes høringssvar/bemærkninger til lovforslag om ændring af færdselsloven, vejloven samt privat fællesvejsloven

Med venlig hilsen

Denise Kathleen Dalsgaard Tetangco

Stabskonsulent

T + 45 21 16 64 35

E tdkd@aarhus.dk



TEKNIK OG MILJØ

Byrum

Karen Blixens Boulevard 7

8220 Brabrand

www.aarhus.dk

Aarhus Kommune registrerer og bruger de personoplysninger, du indsender til os. [Læs mere om kommunens behandling af dine personoplysninger.](#)



Rådhuset, Rådhuspladsen 2, 8100 Aarhus C

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

27-01-2025

Side 1 af 9

Aarhus Kommunes høringssvar vedr. lovforslag om ændret færdselslov, vejlov og privatvejsloven

Aarhus Kommune har med stor bekymring og forundring læst høringsmaterialet for ændringer i Færdselsloven, Vejloven og privatvejsloven.

Følgende høringssvar består af faglige bemærkninger fra følgende fagområder/afdelinger i Aarhus Kommune, Teknik og Miljø:

- Vejanlæg
- Mobilitet
- Vejmyndighed
- Vejdrift
- Parkering
- Råden over Vejareal.

I fremlæggelsen af høringssvaret tages der højde for, at afdelingerne har forskellige fokuspunkter. Hvis relevant vil det af overskriften fremgå, hvilken afdeling bemærkningen kommer fra.

Den fremsendte høring modtages med den forståelse, at det er et komplekst og omfattende ændringsforslag. Dette besværliggør naturligvis også kommenteringen heraf, da de udledte konsekvenser af de foreslåede ændringer er svære at vurdere omfanget af. Dette kompliceres yderligere af, at der findes divergens fra lov til lov i forhold til de foreslåede ændringer.

1. Helhedsindtryk

Aarhus Kommune ser lovforslaget som en umyndiggørelse af kommunerne, idet lovforslaget medfører en betydelig indskrænkning af det kommunale selvstyre og det lokale demokrati, hvor man fra statslig side fastlåser Aarhus Kommune og landets øvrige kommuner i deres nuværende udformning uden mulighed for udvikling og forandring. Lovforslaget indeholder ikke nogen dispensationsmuligheder, og lovforslaget ophæver samtidig muligheden for at udføre tidsmæssige og geografisk begrænsede forsøg. Derfor tolker Aarhus Kommune lovforslaget som en spændetrøje for kommunerne.

Aarhus Kommune har igennem 70 år samarbejdet med politiet om sikring af trafiksikkerhed og fremkommelighed på kommunens veje. Det er sket ved færdselsmøder, hvor myndighederne i fællesskab har truffet afgørelse om færdselsmæssige ændringer på offentlige veje og private fællesveje,

TEKNIK OG MILJØ

Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon:

Direkte telefon:

Direkte e-mail:

www.aarhus.dk



hvorved man også har indhentet politiets samtykke. Det har været et godt og tæt samarbejde, som begge parter har været glade for. Der er en faglig kvalitet i, at myndighederne samarbejder, både fordi man kan lære af hinanden, og fordi det sikrer ensartede færdselsløsninger på tværs af kommunegrænser. Aarhus Kommune er ærgerlig over, at samarbejdet med Østjyllands Polit om vejenes indretning nu ophører. I stedet ser vi ind i en fremtid, hvor vi skal samarbejde med en statslig myndighed, der ikke har fornemmelse for lokale interesser, forhold og hensyn.

27-01-2025
Side 2 af 9

Det er Aarhus Kommunes vurdering, at lovforslaget ikke vil lette kommunens administration, da der skal laves nye interne processer for at sikre opfyldelse af forvaltningslovens krav og til sikring af den tværgående kvalitet i færdselsprojekterne, ligesom der skal etableres nye samarbejdsformer med politiet og Transportministeriet/Vejdirektoratet. Nogle af de foreslåede ændringer må forventes at øge sagsbehandlingen for kommunerne. Særligt forslaget om ÅDT i § 92 vil være forbundet med en betydelig ressourcemæssig omkostning og et behov for kompetencetilegninger for de kommunale sagsbehandlere. Ligeledes vil det kræve øgede ressourcer selv at skulle behandle § 5 i vejafmærkningsbekendtgørelsen. Den besparelse, som anslås, at politiet tilegner sig qua de foreslåede ændringer, må forventes at blive taget fra den kommunale sagsbehandling. Der er derved ikke tale om besparelser, men om udflytning af opgaver fra politi til kommune.

2. Generelle, faglige bemærkninger

Ad §1 om Færdselsloven

Generelt mener Aarhus Kommune ikke, at færdselsloven skal detailudstikke regler for projektering. Dette hører traditionelt til i vejreglerne, hvor der oftest er mulighed for tilpasning ud fra en konkret vurdering af de færdselsmæssige forhold på den specifikke lokalitet.

Det vurderes, at lovforslagets betingelser i forhold til lokale hastighedsgrænser samt indkørselsforbud, gågader og vejspærringer baseres på ÅDT og dermed primært på fremkommelighed for motorkørende trafik. Dette umuliggør trafikændringer med henblik på trafikal fredeliggørelse, bedre trafiksikkerhed, prioritering af cyklistfaciliteter, hjertezoner, etc. ved en reduktion i trafikmængder eller fastsættelse af en lavere hastighed end den generelle, som anvendes ved bl.a. trafikør.

Aarhus Kommune mener ikke, at der kan drages direkte sammenhæng mellem ÅDT og passende strækningshastighed. En afgrænsning af vejmyndighedens mulighedsrum i forhold til nedskiltning af hastighed i byzone, der alene baseres på ÅDT, vil give en skævvridning mellem landkommuner og de større byer.



Ordningen tager ikke højde for, at man kan bruge hastighedsgrænsen som et værktøj til at fredeliggøre områder ved at flytte trafik til andre veje eller alternative transportformer. En nedskiltning af hastigheden kan nedbringe ÅDT og gøre plads til bedre cyklistforhold, prioritering af den kollektive trafik mv. På denne baggrund vurderer vi, at ordningen modarbejder den grønne omstilling.

27-01-2025
Side 3 af 9

Ad §4, stk. 3. At så væsentlige ændringer i den bærende lovgivning på færdselsområdet tillægges virkning med tilbagevirkende kraft skaber usikkerhed om vejmyndighedens administrationsgrundlag i alle de sager, der er omfattet af ændringerne, i perioden indtil lovforslagets vedtagelse.

Ad §42, stk. 9) Der omtales ikke cykelgader og gågader med kørsel tilladt, som også begge i princippet har en hastighedsgrænse på 30 km/t eller derunder.

Ad §92, stk. 2 – 4) Som et middel til at nedbringe den uvedkommende trafik i lokalområder har ensretninger hidtil været anvendt som værktøj. En ensidig fokus på ÅDT som målestok for, hvor dette kan benyttes, vil i praksis fjerne muligheden for at styre trafikken lokalt. Denne formulering rører også ved vejmyndighedens ret i Vejloven til at lukke veje, hvis kommunalbestyrelsen finder det hensigtsmæssigt i forhold til byens udvikling og vejenes brug. Efter paragraffens stk. 4 kan regulering ved en ÅDT over 1000 ske under forudsætning af, at der udarbejdes en trafikmodel, hvilket vurderes at være et dårligt redskab, da mikrosimulering ikke kan udføres retvisende for så lille et område og desuden vil kræve øgede ressourcer i kommunen.

Rammerne er desuden sat så snævert i forhold til trafikal merbelastning, at det kraftigt vil indskrænke vejmyndighedens mulighed for at foretage større trafikomlægninger i byområder, herunder etablere trafikøer eller fjerne uønsket gennemkørende trafik gennem bymidter og boligkvarterer, hvor der i større byer er en stor andel af veje med en ÅDT over 1000. Der er ikke taget hensyn til, at der på de omkringliggende veje, hvortil der flyttes trafik, kan foretages kapacitetsforbedringer, som øger fremkommeligheden, samtidig med at ÅDT hæves.

Det fremstår uklart, hvordan forslaget (i §92) forholder sig til muligheden for etablering af miljøzoner, nulemissionszoner og hjertezoner. Her ønsker Aarhus Kommune en præcisering – og allerhelst mulighed for fortsat at kunne etablere miljøzoner, nulemissionszoner og hjertezoner.

Ad §92, stk. 3) Ensretning benyttes i bymidter, hvor pladsen er begrænset, som et værktøj til at skabe plads til andre formål såsom cyklister, bredere fortove, begrønning, affaldshåndtering mv. Et entydigt krav om, at det samlede antal af (køre)spor skal opretholdes ved ensretning, fjerner denne



mulighed og dermed et værdifuldt værktøj til fredeliggørelse i byområder. Vi foreslår, at dette udgår, da formålet med en ensretning netop kan være forenkling og fredeliggørelse af vejen. Vi foreslår, at formuleringen ændres til, at det til enhver tid skal være muligt at komme frem med beredskabet.

27-01-2025
Side 4 af 9

Ad §92) Det fremgår ikke af lovforslaget, at tidligere stk. 3 og 4 nu bliver til stk. 6 og 7.

40 km/t er som forsøgsordning blevet udbredt i bl.a. Aarhus Kommune. Denne mulighed lukkes med nærværende lovforslag uden at evaluere effekterne, hvorefter alle 40 km-zoner, der ikke opfylder de nye krav, skal fjernes. Denne omkostning til fjernelse af anlæggene, vurderes at være urimelig, da den kommer uden varsel, ikke er budgetteret med og ikke mindst, da det kan være fine og gode anlæg, der giver god mening for såvel trafiksikkerhed, fremkommelighed samt bymiljø. Vi ønsker fortsat mulighed for at anvende 40 km/t samt en mulighed for at bevare allerede udførte anlæg. Kravet om fjernelse af anlæg, der ikke overholder de nye krav, bør udgå.

Endvidere savnes der en sideløbende ændring af Bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder (§5) for så vidt angår politiets rolle, da politiet fortsat skal samtykke til visse typer af afmærkning ifm. vejarbejder. Der vurderes at være et optimeringspotentialer med henblik på nedbringelse af dobbeltsagsbehandling.

En mere specifik afklaring ønskes i forhold til indhentning af samtykke ved behandling af gravetilladelser, råden over vej tilladelser og tilsvarende arrangementer af midlertidig karakter.

Det er generelt svært at konkludere, hvorvidt der skelnes mellem midlertidig og varig afspærring i de foreslåede ændringer. Det er en udfordring at afklare, om vi stadig skal indhente samtykke og/eller forhandle med politiet i forhold til tilladelser af midlertidig karakter.

Ligeledes er spørgsmålet om anvendelse af ÅDT ved vejspærringer mv. ikke formålstjenesteligt ved vejarbejder, men det ses ikke tilstrækkeligt belyst, at vejarbejder er undtaget herfor, som arrangementer umiddelbart ses til at være.

Derudover stiller lovforslaget øgede dokumentationskrav til, at vi som kommune skal udarbejde flere trafikmodeller og trafikmålinger for veje og områder, hvis der er tvivl eller uenighed om trafikmængderne. Trafikmodeller til mikrosimulering er ikke et godt eller præcist værktøj til at forudsige konsekvenserne lokalt, f.eks. ved ensretning af en vej. For en større by som Aarhus vil en relativ stor andel af vejene have en høj ÅDT, hvorfor der må påregnes at være flere veje, som ligger i grænseområdet, og som derfor



kræver nærmere undersøgelser og en mere omfattende proces, hvis vejmyndigheden vil foretage ændringer. Kort sagt, når der skal tages højde for alle de forhold, som en stor by ligesom Aarhus byder på, kan man ikke administrere – dvs. udbygge, ombygge, justere, vedligeholde eller drifte - det kommunale vejnet ved tabelopslag.

27-01-2025
Side 5 af 9

3. Bemærkninger fra afdelingerne/fagområderne

3.1 Særlige bemærkninger fra Mobilitetsafdelingen

Lovforslaget forudsætter et statisk samfund, hvilket står i skarp kontrast til den udvikling, samfundet – og særligt de større byer – i disse år oplever og står overfor. Lovforslaget tager ikke i betragtning, at mobiliteten udvikles i takt med, at byerne omdannes.

En vej, der i dag er vigtig for (bilers fremkommelighed) i en given (større) by, kan ved fuldstændig omkalfatring af mobilitetssystem, herunder vejnettet, "tages ud af ligningen". Det skal være velgennemtænkt og underbygget, og det skal være kommunernes ansvar.

Lovforslaget sætter lighedstegn mellem bilers fremkommelighed og mobilitet, men i vores øjne kan mobiliteten ikke begrænses til dette. ÅDT-tal og modelberegninger som rigide krav giver derfor ikke altid mening.

Projekter som åbningen af Aarhus Å og Vesterbro Torv, som har/har haft gennemgribende konsekvenser for mobiliteten i Aarhus Midtby, ville ikke kunne gennemføres med lovforslaget. Derudover vil fremtidige projekter som Banegårdspladsen, letbanens etape 2, osv. heller ikke kunne gennemføres.

3.2 Særlige bemærkninger til Privatvejsloven fra Vejmyndighed

§57, stk. 1) Det er meget positivt, at der i loven kommer en præcisering af, at: "Private fællesveje er åbne for almindelig færdsel".

§57, stk. 2) Det er problematisk, at der kan gives tilladelse til uautoriseret afmærkning (heraf spørgsmålet: Hvad dækker uautoriseret afmærkning over – betyder det, at man må udforme sine egne skilte? Afsnittet kræver præcisering).

Da vejene er åbne for almindelig færdsel (og færdselsloven er gældende), bør afmærkningen være autoriseret sådan, at alle trafikanter kan forstå skiltningen.

Der står, at politiet kan håndhæve afmærkning ift. Mark- og vejfredsloven – men den gælder vel kun på privat vej?



27-01-2025
Side 6 af 9

§57, stk. 6) Er foranstaltningen til fare eller ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud. Vi vurderer, at dette vil kræve en form for koordinering/samarbejde mellem politi og kommune.

3.3 Særlige bemærkninger fra Gravetilladelser og trafikkoordinator

Vejlovens § 3, stk. 12) I forhold til terminologien "Graveaktør" skal man her være opmærksom på den anvendte terminologi i den kommende reviderede Standardvilkår for ledningsgrave Figur 1.1, da terminologierne ikke er enslydende. Man skal være opmærksom på forskelligheden af de to terminologier, så f.eks. ledningsejernes ansvar ikke udskrives.

Lov om privat fællesveje § 10, stk. 19) Der gælder her det samme som i Vejlovens § 3, stk. 12. Derudover gælder det også for udlagte private fællesveje, som der står i de andre §§ om gravearbejde i Privatvejsloven.

Vejlovens § 89) Denne foreslås ophævet i lovforslaget, hvilket formodes at betyde, at vejmyndigheden ikke vil skulle forhandle med politiet, inden der træffes afgørelse efter vejlovens §§ 73, 80, 82 og 86. Det ønskes afklaret, hvorvidt den forståelse er korrekt. Yderligere ønskes det afklaret, hvordan det harmonerer med, at anvendelsesbekendtgørelsens §3 og vejafmærkningsbekendtgørelsens § 5 ikke tiltænkes ændret.

Vi mener, at en divergens opstår, når der i punkt nr. 13 står følgende:

"Det skal understreges, at hensynet til etablering af korrekt vejafmærkning og hensigtsmæssig afvikling af trafikken forsat vil blive varetaget. Bestemmelserne i vejafmærkningsbekendtgørelsen, og anvendelsesbekendtgørelsen, foreskriver, at vejmyndigheden skal indhente politiets samtykke til den konkrete etablering af vejafmærkning."

Vi står derfor tilbage med en uklarhed om, hvorvidt vi fremadrettet skal indhente samtykke jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 5.

Færdselslovens § 92) I kølvandet på de foreslåede ændringer ønsker vi uddybet, om Gravetilladelser og Råden over vej tilladelser gives efter denne paragraf.

Hvis Gravetilladelser og Råden over vej tilladelser gives efter § 92, er paragrafferne om ÅDT samt Transportministeriets krav om, at vejmyndigheden vedlagsfrit skal udlevere oplysninger m.m. også gældende for midlertidige arbejder. Er dette forstået korrekt? Dette ønskes præciseret.



Færdselsloven § 95) Det ønskes indskærpet, at intentionen med § 95 ikke ændres således, at politiet stadig skal spørges om vejafmærknings udformning og anvendelse generelt, således at den generelle trafikant stadig kan regne med ensformig skiltning landet rundt.

27-01-2025
Side 7 af 9

4.4 Særlige bemærkninger fra Vejdriften

Færdselsloven §42Stk. 10) *Fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse end den generelle i medfør af stk. 6, 8 og 9 skal ske med samtidig etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse.*

Der ønskes en skarpere formulering om, hvornår det er påkrævet med hastighedsdæmpende foranstaltninger. Set fra et driftsperspektiv bør etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger holdes på et minimum.

4.5 Særlige bemærkninger fra Parkering og Råden over Vejareal

1)

Kommunerne har i dag mulighed for at håndtere vejarbejde/gravearbejde, der ikke overholder deres tilladelser med bodsmuligheden i vejlovens § 75, stk. 2. nr. 6 om Bod ved forsinkelser.

Denne mulighed bliver yderligere forbedret i denne høring med forslag 7, der giver hjemmel til, at vejmyndigheden kan reetablere offentlige veje for graveaktørens regning efter ulovligt gravearbejde.

Kommunerne har ikke den samme mulighed, når det drejer sig om håndtering af genstande m.v. på vejarealet (§ 80), der ikke overholder deres tilladelser, og disse genstande påvirker ofte i endnu større omfang end vejarbejder trafiksikkerheden og fremkommeligheden – særligt for cyklister og fodgængere.

Flere professionelle aktører, som jævnligt har forretningsmæssig anvendelse af vejareal i Aarhus, har selv ved flere dialogmøder med kommunen efterspurgte konsekvenser fra kommunens side, når forskellige aktører i branchen ikke vil samarbejde om at lovliggøre forholdene ifm. opstillinger af genstande på vejarealet. Dette ønske fra branchen er bundet op på en frygt for konkurrenceforvridning, da aktørerne i dag kan overtræde reglerne uden de store konsekvenser. De aktører, som følger reglerne, har en større udgift til tidsforbrug op ansøgninger og indkøb af skilte og afspærringsmateriel – de aktører, som "snyder på vægten", har ikke denne udgift og oplever ikke økonomisk sanktion.



27-01-2025
Side 8 af 9

Det fremgår godt nok af vejlovens § 81, at vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse og fjerne disse genstande, og det fremgår også af vejlovens § 135, stk. 1, nr. 4, at politiet kan pålægge en bøde for denne manglende efterlevelse af påbuddene.

Det er dog i praksis umuligt for kommunerne at fjerne genstande f.eks. stilladser, mandskabsvogne, containere mv. fra vejarealet, da det meget ofte kræver specialuddannelse og specialværktøj. Desuden er fjernelse af materiel ofte forbundet med risiko for konfliktsituationer for kommunens medarbejdere.

Derudover kan politiet jf. vejlovens § 135, stk. 1, nr. 4 formodentligt kun give én bøde uafhængigt af, om genstandene efterfølgende bliver stående ulovligt på vejarealet i en længere periode, og dette sker ofte kun efter politianmeldelser fra kommunerne. Desuden tager politiets sagsgange ofte mange måneder, da sagerne ofte er ressourcetunge at håndtere. Sagerne resulterer desuden i mindre bødeforlæg på 5.000-10.000 kr., som slet ikke afspejler den økonomiske indtjening, som aktøren har haft ved at tilsidesætte reglerne.

Det vil derfor være stærkt ønskeligt, at kommunerne får tilsvarende muligheder for at håndtere *Genstande m.v. på vejarealet* ved en tilsvarende hjemmel til:

- Bod ved forsinkelser eller manglende overholdelse af tilladelsernes betingelser for opstilling af *Genstande m.v. på vejarealet*.
- Hjemmel til at vejmyndigheden kan reetablere offentlige veje på opstillers regning efter ulovlig opstilling af *Genstande m.v. på vejarealet*.

Dette vil sikre, at kommunerne får bedre muligheder for at håndtere aktører med opstillet materiel, der ikke overholder tilladelsen, og desuden vil politiet blive fri for at håndtere en række ressourcetunge politianmeldelser og bødeforlæg.

2)

Det fremgår af Vejlovens § 80, stk. 2, at Vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed. Praksis er stadfæstet af Højesteret den 27. april 2021.

Kommunerne ønsker en direkte hjemmel til at indregne vejens levetid (slitage) i de direkte og indirekte faktiske udgifter, da kommunerne sagligt og fagligt vil kunne foretage vurdering af den forventede nedsatte levetid, som de forskellige opstillinger gennemsnitligt vil påføre et areal.



Denne slitage bør indregnes i taksterne, så kommunerne får dækket sine fremtidige udgifter til de skader, der først viser sig senere, og dermed ikke vil kunne henføres til den konkrete tilladelse. Uden denne mulighed kommer kommunerne til at skulle betale for fremtidige udgifter til de slitageskader, som sker i et forretningsmæssigt øjemed.

27-01-2025
Side 9 af 9

Det er dog uklart, hvorvidt slitage af vejarealet må indregnes i denne betaling. Højesteret nævner specifikt i ovennævnte sag, at Vejmyndigheden skal tilstræbe, at betalingen modsvarer vejmyndighedens direkte og indirekte faktiske udgifter i forbindelse med den forretningsmæssige, ikke-trafikale råden over vejarealet.

Hverken vejloven eller dens forarbejder indeholder en definition af, hvad der skal forstås ved "direkte og indirekte faktiske udgifter", og det er derfor overladt til et skøn for kommunen ved administration af bestemmelsen.

Frederiksberg Kommune havde i højesteretssagen fremlagt deres takster, der indeholdt slitage. Det fremgår af Højesterets dom, at genstanden for prøvelsen var lovligheden af Vejdirektoratets afgørelser, der angik, om opstillingerne skete i "forretningsmæssigt øjemed". Da Vejdirektoratet i disse afgørelser ikke havde taget nærmere stilling til opkrævningens størrelse eller opgørelse, men alene lovligheden af vilkåret om betaling ift., om det var forretningsmæssig råden, er det uklart, hvorvidt Højesterets dom skal forstås sådan, at der med præjudicerende virkning er taget endelig stilling til, hvilke udgifter der konkret kan medregnes som en del af opkrævningen, herunder i forhold til vejslitage.

Desuden fremgår følgende af vejlovens § 134, stk. 2:

"Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af kommunernes omkostninger ved behandling af ansøgninger efter lovens §§ 49, 50, 80, 82, 86 og 88."

Denne hjemmel er dog endnu ikke udnyttet af ministeren.

Med venlig hilsen

Michael Tolstrup

Forvaltningschef, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

Trine Buus Karlsen

Områdechef for Byrum, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Paw Bro Larsen Mobilitet Teknik & Miljø Vejle Kommune (PABLA@vejle.dk), Henriette Hildur Munkedal Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune (HEHMU@vejle.dk)
Fra: Majken Kobbegaard Andersen Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune (MAJKA@vejle.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje mv. , sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 08:48
Bilag: Høringssvar_Vejle Kommune_Lovforslag_Ny færdselslov mv..pdf;

Til Transportministeriet

Med henvisning til sagsnummer 2024-1674 fremsendes hermed (vedhæftet) høringssvar fra Vejle Kommune vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.).

Venlig hilsen

Majken Kobbegaard Andersen

Trafik- og mobilitetsplanlægger · Anlæg & Infrastruktur
Vejle Kommune · Kirketorvet 22 · 7100 Vejle
Tlf. 30 66 72 51 · E-mail: majka@vejle.dk · www.vejle.dk



Transportministeriet
trm@trm.dk
sagsnummer 2024-1674

**Majken Kobbegaard
Andersen**

Lokal tlf.: 30667251
Mobil tlf.: 30667251
MAJKA@vejle.dk

20. januar 2025

J. nr.: 05.04.06-P20-4-
25

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af Færdselsloven, Vejloven og Privatvejsloven (Forenkling af sagsgange m.v.)

Vejle Kommune takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende det foreslåede lovforslag om ændringer i Færdselsloven, Vejloven og Privatvejsloven. Vi har gennemgået lovforslaget og vil gerne fremhæve flere bekymringer, som vi vurderer, kan få betydelige konsekvenser for vores og landets øvrige kommuners arbejde med mobilitetsplanlægning, herunder fremme af gang, cykling og forbedring af bymiljøer. Derudover har vi en række opklarende spørgsmål.

Generelle bemærkninger

Overordnet set hæfter vi os ved, at lovforslaget trækker i to modsatte retninger. På den ene side fremhæves det, at vejmyndighederne får mere selvstændighed, idet det anerkendes at vejmyndighederne har den nødvendige viden og kompetence til at træffe beslutninger om veje og hastighedsgrænser. På den anden side indføres nye objektive regler, som i praksis begrænser kommunernes handlemuligheder sammenholdt med de nugældende bestemmelser. Derfor ender kommunerne desværre med at stå ringere stillet end tidligere, i forhold til at fremme bæredygtig transport.

Lovforslaget lægger primært vægt på fremkommelighed for motortrafik, mens hensynet til den kollektive trafik, gående og cyklister ikke i tilstrækkelig grad inddrages. Dette er i direkte konflikt med de mobilitetsplaner, vi har arbejdet med, som prioriterer en omstilling mod mere bæredygtig transport og et bedre bymiljø. I en tid, hvor klimamål og reduktion af biltrafik er afgørende, kan lovforslaget begrænse vores muligheder for at fremme gang og cykling, særligt i byområder med begrænset plads til f.eks. dedikeret cykelinfrastruktur. Her vil nedsættelse af hastighedsgrænser, ensretninger og indkørselsforbud være nødvendige greb.

Indførelsen af et årsskønkræfter for beslutninger om hastighedsnedsættelser, færdselsforbud og vejafspærringer kan gøre planlægningen rigid, da det ikke

**Teknik & Miljø
Anlæg & Infrastruktur**

Kirketorvet 22, 7100 Vejle

Åbningstider
Fremmøde
Mandag-onsdag kl. 8-15
Torsdag kl. 8-17
Fredag kl. 8-14

Telefon
Mandag-onsdag kl. 8-15
Torsdag kl. 8-17
Fredag kl. 8-14

tager højde for vejens funktion og lokale forhold. Eksempelvis kan en vej med en årsdøgntrafik på 1.001 udelukkes, mens en vej med 999 kan godkendes, selvom de er næsten identiske. En mere helhedsorienteret vurdering, der inddrager flere faktorer som vejens funktion, udformning, trafiksikkerhed og potentiale for bæredygtig transport, vil give kommunerne den nødvendige fleksibilitet.

I de efterfølgende afsnit har vi forsøgt at beskrive hvordan de nye regler mere konkret vil virke begrænsende.

Færdselsloven

Færdselslovens § 97:

Er det hensigten, at der ikke sker ændringer i Færdselslovens § 97?. Stk. 1 i færdselslovens § 97 regulerer private fællesveje omfattet af byreglerne i privatvejsloven. I og med, at der foreslås ændringer i Færdselslovens § 92 og § 92a bliver det dermed automatisk vejmyndigheden, der alene godkender i disse situationer, hvilket anerkendes.

Der sker dog ikke ændringer i Færdselslovens § 97 stk. 2 og stk. 3, som især vedrører afmærkning iht § 95 for alle private fællesveje omfattet af landreglerne i privatvejsloven og alle rent private veje og broer uanset om de ligger i landzone, byzone eller sommerhusområde (omfattet af byreglerne).

Er det intensionen, at det i disse situationer forbliver politiet, der skal give tilladelsen?

Vi mener, at vejmyndigheden lige så godt kunne være den myndighed, der godkender.

Henvendelserne fra borgere og lodsejere kommer oftest ind til vejmyndigheden og derfor vil en ændring til at vejmyndigheden godkender være en yderligere forenkling. Kommunerne administrerer i forvejen også naturbeskyttelseslovens bestemmelser om offentlighedens adgang til skove, strande mv.

Et supplerende eksempel, hvor en ændring af færdselslovens § 97 stk. 2 og 3 til vejmyndigheden vil være en forenkling, er vejmyndighedens godkendelse af vejadgange i henhold til vejlovens §49 og/eller §50 i forbindelse med større erhvervsbyggeri. I disse sager er der på grundene ofte mange rent private veje, parkeringspladser, vendepladser o.l., som skal betjenes af vejadgange godkendt af kommunen. Med de nuværende bestemmelser i færdselslovens § 97 stk. 2 vil disse sager skulle sendes til politiets godkendelse for så vidt angår de interne private veje. Hvis vejmyndigheden i samme ombæring kunne varetage hensynet i færdselsloven og godkende indretningen af de private veje på grundene, vil det være en forenkling og en fordel for både ansøger og vejmyndigheden, da det går hurtigere, når vejmyndigheden kan godkende det hele. Vi har kompetencen hertil.

Vejloven

Ingen kommentarer til ændringsforslaget

Privatvejsloven

Ingen kommentarer til ændringsforslaget

Vedr. ensretninger

Lovforslaget giver kommunen mulighed for at ensrette:

1. Vejstrækninger med en årsdøgntrafik på højst 1.000.
2. Vejstrækninger med en ÅDT over 1.000, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:
 - a) Ensretningen sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger.
 - b) Antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes.
 - c) Trafikmodelberegninger eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Vi finder, at kravet om, at ensretning af vejstrækninger med årsdøgntrafik over 1.000 kun kan gennemføres, hvis der findes parallelle vejstrækninger, er uhensigtsmæssigt begrænsende. Mange steder eksisterer der ikke to parallelle veje, selvom det fortsat kan være fordelagtigt at ensrette en enkelt vej. Ensretning kan her bidrage til forbedret trafikafvikling, øget trafikssikkerhed og fremme af bæredygtige transportformer, såsom cykling og gang.

Samtidig er det uklart, hvordan begrebet "parallelle vejstrækninger" skal fortolkes i praksis. Mange byområder er kendetegnet ved komplekse vejforløb, hvor vejene ikke nødvendigvis er parallelle i bogstavelig forstand, men hvor der alligevel kan være stort potentiale for ensretning for at optimere trafikafviklingen eller skabe plads til gående eller cyklende.

Vi anbefaler, at bestemmelsen præciseres, så der tages højde for de varierende vejforhold i byområder, og at muligheden for ensretning på enkeltstående veje uden krav om parallelle vejstrækninger indarbejdes i lovgivningen. Dette vil understøtte en mere fleksibel og kontekstuel tilpasset trafikplanlægning.

Der er væsentlig uklarhed omkring de forudsætninger, der skal anvendes i de krævede trafikmodelberegninger. Det er uklart, om der kan indregnes en indkøringsperiode, hvor trafikanternes adfærd gradvist tilpasser sig ændringerne, eller om trafiksystemet straks skal kunne håndtere den fulde omlægning af trafikken gennem de omkringliggende veje. En præcisering af dette er nødvendig for at sikre en realistisk vurdering af konsekvenserne.

Desuden er definitionen af "forbedret trafikafvikling" uklar. Det er uvist, om denne forbedring alene gælder for motoriseret trafik, eller om optimeringer, der primært gavner gående og cyklister, også kan indgå som en legitim forbedring. Vi finder det vigtigt, at vurderingen af trafikafvikling tager højde for alle transportformer, især i byområder, hvor fremme af bæredygtig transport ofte er et centralt mål.

Endelig bør det bemærkes, at trafikmodelberegninger er en kompleks og ressourcekrævende proces, der ofte kræver eksterne rådgivere og dataindsamling. Kravet om modelberegninger kan forsinke eller forhindre relevante projekter, hvilket kan hindre udviklingen af bæredygtige transportløsninger. Det bør desuden bemærkes, at der altid ligger en analyse til grund ved ensretning af veje, men trafikmodelberegninger er ikke nødvendigvis en del af denne proces. Vi anbefaler derfor at forenkle kravene.

Vedr. indkørselsforbud, gågader og vejspærringer

Lovforslaget giver kommunen mulighed for at etablere indkørselsforbud, gågader og afspærre veje på:

1. Vejstrækninger med en ÅDT på højst 1.000.
2. Fire eller flere sammenhængende vejstrækninger, hvis én af følgende betingelser er opfyldt:
 - a) En trafikmodelberegning viser, at trafikmængden på omkringliggende vejstrækninger ikke overstiger en ÅDT på 5.000.
 - b) Trafikmængden på de omkringliggende vejstrækninger ikke stiger med mere end 20 %.

Indkørselsforbud og vejspærringer er afgørende redskaber til at fremme grøn mobilitet og understøtte Vejle Kommunes mobilitetsplaner. Flere planlagte projekter risikerer at blive forhindret af lovforslaget. Det samme gælder evt. ønsker om trafikøer og initiativer som hjertezoner omkring skoler, der ellers har vist sig effektive til at skabe trygge skoleveje og forbedre forholdene for gående og cyklister.

Kravene for at etablere indkørselsforbud, gågader og vejspærringer fremstår unødigt begrænsende. Der bør i stedet lægges vægt på en faglig vurdering, der tager højde for lokale forhold og kommunens strategiske mobilitetsplanlægning. Dette vil sikre større fleksibilitet til at realisere projekter, der bidrager til grønne og sikre transportløsninger.

Vedr. hastighedsgrænser

Lovforslaget giver kommunen mulighed for at fastsætte:

1. En lokal hastighedsgrænse på 40 km/t på:
 - Vejstrækninger med en ÅDT på højst 4.000.
 - Hastighedszoner, hvor alle vejstrækninger i zonen har en ÅDT på højst 4.000.
 - Vejstrækninger ved institutioner for ældre eller børn.
2. En lokal hastighedsgrænse på 30 km/t på:
 - Opholds- og legeområder.
 - Veje med ganske særlige vejforløb og dårlig oversigt.
 - Beboelsesområder uden mulighed for gennemkørende trafik.

Muligheden for at nedsætte hastighedsgrænser kan være afgørende for at forbedre trafiksikkerheden, reducere støj og skabe fredelige, attraktive byrum, der fremmer byliv samt gang og cykling. Derfor har det længe været et ønske, at kommunerne får større frihed til selv at fastsætte hastighedsgrænser. Desværre trækker det aktuelle lovforslag ikke i tilstrækkelig grad i den retning.

En reduktion af hastigheden til 30 km/t kan være et redskab til at skabe tryggere og mere fredelige byrum. De nye regler kan forhindre dette på relevante strækninger, da årstdøgns trafikriteriet begrænser muligheden for at sænke hastigheden. Det samme gør sig gældende for 40 km/t, som kun tillades på veje med en årstdøgns trafik under 4.000. Dette kan udelukke mange centrale strækninger, hvor pladsen ofte ikke rækker til dedikeret cykelinfrastruktur, men hvor det netop er nødvendigt at prioritere gående og cyklende.

Vi opfordrer til, at lovforslaget revideres, så kommuner får større fleksibilitet til at fastsætte hastighedsgrænser baseret på lokale forhold og vejens funktion. Årsdøgntrafikkriteriet bør ikke stå alene, men suppleres af en helhedsorienteret trafikfaglig vurdering, der understøtter trafiksikkerhed, grøn mobilitet og attraktive bymiljøer.

Administrationsmæssige udfordringer

Det aktuelle lovforslag introducerer en række administrative byrder, som udfordrer kommunernes arbejde med trafikale ændringer. For eksempel pålægges kommunerne at gennemføre flere trafikmodelberegninger og indsamle mere omfattende dokumentation i forbindelse med ændringer som hastighedsnedsættelser og vejlukninger. Dette stiller øgede krav til ressourcer og tid til dataindsamling og analyser, hvilket kan forsinke projekter og gøre processen unødigt kompleks.

Derudover ændrer lovforslaget ansvarsfordelingen ved klager over kommunernes beslutninger. Hvor det tidligere var politiets opgave at kontrollere, om lovgivningen blev fulgt, vil ansvaret nu overgå til Transportministeriet. Dette medfører en ekstra kontrol- og godkendelsesproces, som ikke alene skaber mere bureaukrati, men også går imod ønsket om at forenkle administrative procedurer.

Afsluttende bemærkninger

Vejle Kommune anerkender intentionen om at forenkle sagsgange og reducere bureaukrati. Vi ser dog en risiko for, at lovforslaget vil begrænse kommunernes muligheder for at fremme bæredygtig transport, skabe trygge bymiljøer og gøre det vanskeligt for borgerne at forstå administrationen. Vi opfordrer derfor Transportministeriet til at:

1. Revurdere kravene til ensretning, indkørselsforbud, gågader og afspærringer og gøre dem mere fleksible, så de bedre understøtter lokale mobilitetsplaner.
2. Overveje, hvordan reglerne for hastighedsgrænser kan tilpasses for at give kommunerne bedre mulighed for at prioritere gående og cyklende.
3. Sikre, at lovgivningen ikke unødigt hindrer kommunernes arbejde med at opfylde klimamål og forbedre bæredygtig mobilitet.

Vi står naturligvis til rådighed for dialog og uddybning af vores høringssvar.

Venlig hilsen

Michael Sloth
Teknik & Miljødirektør, Vejle Kommune

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Ditte Hvidegaard Nielsen (ditte.h.nielsen@fredericia.dk)
Titel: Høringssvar til lovændring fra Fredericia Kommune
Sendt: 27-01-2025 13:06
Bilag: Høringssvar til lovændring_Fredericia Kommune.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Lene Priess

Hermed fremsendes høringssvar til forslag om lovændring af færdselsloven mfl. fra Fredericia Kommune

Venlig hilsen

Ditte Hvidegaard Nielsen

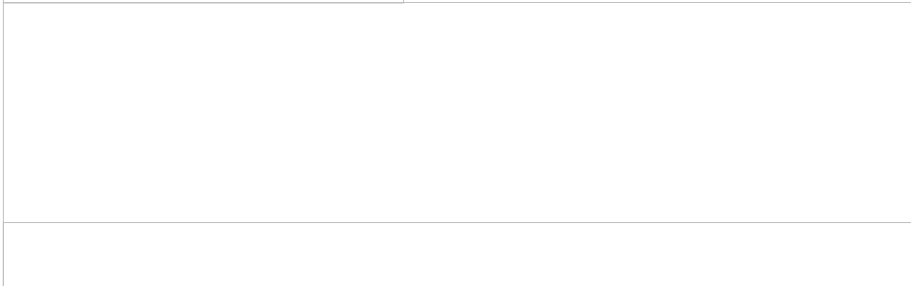
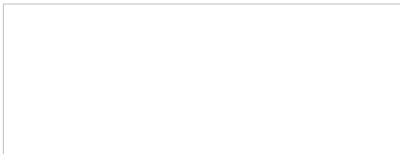
Leder

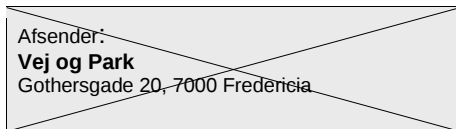
Vej og Park

Fredericia Kommune

51626792

Gothersgade 20, 7000 Fredericia





Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att.: Lene Priess

**Høringssvar om lovændring af færdselsloven, lov om offentlige veje
m.v. og lov om private fællesveje**

27. januar 2025

Sagsnr.
24-27666

Transportministeriet har sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje i høring. Kommunerne og de øvrige høringsparter kan indgive høringssvar indtil 27. januar. Ultimo februar fremsættes loven i Folketinget, og loven træder i kraft den 1. juli 2025, men nogle bestemmelser vil have tilbagevirkende kraft fra 20/12/2024.

Enkelte veje kontra helhedsbetragtning

Mange kommuner er midt i en grøn omstilling gennem mobilitetsplaner mm, som vil blive berørt, hvis lovforslaget vedtages. Lovforslaget vil i mange tilfælde hæmme eller umuliggøre de planer, som allerede er vedtaget. F.eks. omlægning og reduktion af motoriseret trafik i bykernerne, hvilket skulle understøtte de klimamål staten har vedtaget. Lovforslaget tilgodeser ikke bløde trafikanter, når en ÅDT på over 1000 fastlåser muligheder for vejændringer.

Trafik kan kun planlægges som helhedsplanlægning, da alle trafikale ændringer vil påvirke det omkringliggende vejnet og stisystem. Betragtninger af enkelte vejstrækninger bliver for snævert, da trafik bør ses i samlede heler. Små ændringer kan have forholdsvis store konsekvenser andre steder, og kan medføre en tilvænningsperiode, før trafikken fordeler som tiltænkt/optimalt. Blot fordi noget kræver tilvænnning så er det jo ikke nødvendigvis dårligt (tænk på åen i Århus).

Gothersgade 20
7000 Fredericia

CVR:
69116418

Kontaktperson
Ditte Hvidegaard Nielsen
M: 51626792
E: ditte.h.nielsen@fredericia.dk

**Analyser er et vidt begreb**

Politiets samtykke er i mange tilfælde skrevet ud af loven og erstattet med et, for kommunerne, krævende analysearbejde til følge. Betingelserne for ændringer er formuleret meget entydigt ved angivelse af en ÅDT. En ÅDT på over eller under 1000/4000 har ikke nødvendigvis samme betydning for en vejs klassificering i en landkommune eller bykommune. Med andre ord er angivelse af en ÅDT som betingelse for at gennemføre ændringer ikke egnet. Der skal være meget mere elastik for at kunne tilgodese lokale forskelle. Ordet "analyse" en ukendt størrelse – hvad omfatter en analyse? datamængdemæssigt og tidsmæssigt?

Kommunerne pålægges et uforholdsmæssig stort analysearbejde. Det er ressourcekrævende og omkostningstungt. Kun kommuner af en vis størrelse har ressourcer til at gennemføre dette analysearbejde. Hvis ressourcerne ikke er til stede, vil mange kommuner være meget tilbageholdende overfor meningsfyldte og endda nødvendige ændringer af veje og færdselsadfærd.

ÅDT-tal tager ikke højde for forskelle

Det er vanskeligt at gennemskue hvilken faglig begrundelse, der ligger bag grænserne med 1000/4000 i ÅDT i lovens ændringsforslag. Netop disse afgrænsninger anses som et tilfældigt valg. Der er behov for mulighed for lokale hensyn og kommunale skøn.

Helt konkret er der udfordringer for Fredericia Kommune med §92, stk.3 hvor det ikke fremadrettet er muligt at bruge ensretning af vejstrækninger som et redskab til at fremme grøn mobilitet i form af flere cykler og færre køretøjer i et område.

Tætte bymidter, vil have gavn af ændrede mobilitetsvilkår. Vejene skal stadig imødekomme adgang til boliger, erhverv m.m. Fokus kan ligge på bløde trafikanter for nogle vejstrækninger og bilisme for nærtliggende parallelle veje. Det giver loven ikke mulighed for. Trafiksikkerhedsarbejdet og grøn omstilling bremses med formuleringer om en ÅDT under 1000 som kriterie for trafikale tiltag.

Der er risiko for, at på veje hvor det ville kræve ændringer på vejen, evt. indsnævring, såfremt det trafiksikkerhedsmæssigt er vurderet at der er behov for en cykelsti ikke længere er muligt. I stedet vil det være med risiko for at der i stedet skiltes "cykler forbudt", og dermed sende de bløde trafikanter på omveje – da bilerne i lovforslaget er urørlige.

Der er nogle gode tiltag i lovforslagene. Herunder at kommunerne kan foretage flere selvstændige beslutninger. Endvidere er det positivt, at man i vejloven har tilføjet et stk. 7 i § 73, således at vejmyndigheden kan reetablere for graveaktørs regning under de givne beskrevne betingelser.

Politiets vigtighed i ensartet anvendelse

Der er i dag kompetence og koordinering i de 12 politikredse, der håndhæver at tolkning og brug af skilte er forholdsvis ensartet i Danmark. Med den nye lovtekst vil kompetencen ligge fordelt i 98 kommuner med forskellige budgetter og bemandinger. På lang sigt vil det give et varieret brug af skilte langs veje grundet en differentieret tolkning af anvendelse og ønske om anvendelse.

Trafiksikkerheden i Danmark er god, da der indtil nu har været en entydig tolkning og anvendelse af brugen af skilte. Der er samme forhold for nedskiltning af hastighed i Øst- som i Vestdanmark. Der vil fremadrettet blive risiko for varierende hastighedsbegrænsninger og uopmærksom kørsel til følge, når man ikke har en



retningsgivende instans til at samordne anvendelsen af skilte.

Privatvejsloven § 57, stk2: uautoriserede skilte godkendt af kommunalbestyrelsen tillades.

Her har man sikkert tænkt, at man ønsker at give borgerne i de helt nære omgivelser kreativ mulighed for at få indflydelse på nærområdets anvendelse af afmærkning.

Det giver anledning til spørgsmål om hvordan der skal lovhåndhæves.

Vil man kunne få en bøde eller parkeringsafgift på baggrund af en uautoriseret afmærkning, f.eks. en lukket bås, der er tegnet for lille? Det vil rent juridisk blive en udfordring for politiet at kunne stå på mål for. Mark- og vejfredsloven §17 referer til at der ikke skal tilladelse til for færdsel på private veje, deraf drager vi som konklusion, at man heller ikke kan bruge denne lovtekst på private fællesveje.

En afsluttende bemærkning for dette høringssvar vil være, at når man alligevel er i gang med at gennemgå så mange elementer i loven, så ønskes herfra, at P-afgiften bør justeres fra de 510 kr. Så det følger inflationen og i højere grad modsvarer de reelle udgifter for kommunerne mht. samlet direkte administrationsgebyr.

Med venlig hilsen

Ditte Hvidegaard Nielsen
Leder

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: TMF Vejingeniører (trafik@brondby.dk)
Titel: 2024-1674 - Høringssvar til lovforslag fra Brøndby Kommune
Sendt: 24-01-2025 12:11
Bilag: D153-2025-15457 Høringssvar Brøndby Kommune e574a676-3806-4543-9f29-f82acfda06ff.pdf;

Hej Transportministeriet

Vedhæftet er Brøndby Kommunes Høringssvar vdr. jeres ændring til lovforslag

Med venlig hilsen

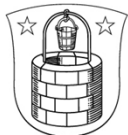
Marius Teglstrup Blixt
Vejingeniør - Projektleder



Brøndby Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen
Planafdelingen
Park Allé 160,
2605 Brøndby

tlf.: 43 28 24 19
Mobil: 24 65 02 73
e-mail: marbl@brondby.dk
Web: www.brondby.dk

Signerede/krypterede emails kan sendes til mig på adressen teknik@brondby.dk



Høringssvar Brøndby Kommune

Dato: 24-01-2025

Til Transportministeriet

Vi er i Brøndby Kommune lige så bekymrede som de øvrige vejmyndigheder i hele landet. Vi vurderer, at det seneste lovforslag indskrænker det kommunale råderum inden for vejområdet væsentligt. Lovforslaget begrænser desværre kommunernes mulighed for fleksibilitet og handlekraft, især på følgende fagområder: hastighedsnedsættelser og trygge veje omkring skoler og institutioner, generelt trafiksikkerhed, støj og luftforurening, gågader mv. I lovforslaget er der bl.a. defineret faste kriterier for, hvordan vejmyndigheden kan nedsætte hastigheden lokalt, foretage trafikale og trafiksikkerhedsmæssige indsatser lokalt, etablere gågader, ensretning mv.

Eksempelvis angiver lovforslaget, at man kan fastsætte en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle på 50 km/t, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det afgrænsede område hver især har en årsdøgntrafik på højst 4000. At definere et fast kriterium på 4000 ÅDT er desværre ikke hensigtsmæssigt, fordi vejmyndigheden generelt har flere kriterier, såsom uheldsdata, trafikmængde, hastighedsmåling, vejtypen, tilsyn, erfaringer mv. Vil det for eksempel ikke være muligt at nedsætte hastigheden lokalt, hvis man har en ÅDT på 4100? Lovforslaget forholder sig hovedsageligt til mængden af biltrafik på de konkrete veje. F.eks. kunne der i stedet for stilles skærpede krav om, at ved ÅDT over 4000 skal der af vejmyndigheden som en del af beslutningsgrundlaget udarbejdes en trafikanalyse, så alle trafikrelaterede parametre kunne tages med i betragtning og ikke kun et trafiktal, som en nominel grænse, som ikke kan overskrides.

Derudover ser vi også en bekymring vedrørende databehandling og udførelse af trafiktællinger, som ikke indgår i VD's udarbejdede årsdøgntrafikkort. Arbejdet vil medføre øgede omkostninger og administration og vil være tidskrævende, fordi det skal forbi en ekstern rådgiver, eller myndigheden selv skal udføre og behandle trafikdata. Derudover kan lovforslaget resultere i flere borgerhenvendelser og klager omkring hastighedsnedsættelser, fordi årsdøgntrafikken er under de 4000 ÅDT. Ved indførsel af ensretninger skal der dertil dokumenteres med trafikmodelberegninger el. lign. at den samlede trafikafvikling forbedres, hvilket også er et alt for ensidigt kriterie og giver et væsentlig og fordyrende merarbejde for en kommunal vejmyndighed i selv små sager.

Vi kan være særdeles bekymret over, at der ikke er beskrevet hvornår Vejdirektoratet kan forvente at levere den pågældende kortlægning af de enkelte kommuners vejnet og samtidig hvor høj en dækningsgrad der kan forventes. Med rimelighed burde det derfor være således at lovændringen først gælder ift. hastighedsændringer mv. når dette grundlag foreligger og dette i en dækningsgrad af min. 98% (når nu 100% åbenbart ikke er muligt).

Sags nr.: S2025-1665

Dok.nr.: D2025-15457

Cpr./Cvr.nr. Høring vdr.
ændring af lov
færdselsloven, vejloven og
privatvejsloven

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN **Ø BRØNDBY RÅDHUS**

Park Allé 160, 2605 Brøndby Ø Tlf.: 4328 2828

Mail: teknik@brondby.dk Ø www.brondby.dk

Rådhuset er åbent: Mandag til onsdag kl. 9-13, torsdag kl. 13-17.30, fredag kl. 9-12
Telefonerne er åbne: Mandag til onsdag kl. 9-14.30, torsdag kl. 9-17.30, fredag kl. 9-12

Afslutningsvis vil jeg informere om, at KL, vejmyndighederne og vores netværk m.fl. er meget bekymrede for lovforslaget. Vi har observeret flere artikler i faglige fora på internettet. Det skal dog for en god ordens skyld tilføjes som høringssvar, at vi som vejmyndighed er godt tilfredse med den del af lovforslaget, som giver vejmyndigheden lovhjemmel til at iværksætte fysisk lovliggørelse af ulovligt gravearbejde uden forudgående påbud og for graveaktørens regning, uden at dette skal anlægges som en erstatningssag via domstolene.

Venlig hilsen

Marius Blixt
Vejingeniør
Brøndby Kommune



Til:

Transportministeriet
Att.: Vej- og brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Trafik og Anlæg

E-mail trafikoganlaeg@balk.dk

Sagsnr.: 2024-1647

Dato: 22. januar 2025

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje."

Ballerup Kommune er bekymret for, at Transportministeriets ændringsforslag begrænser vores muligheder som vejmyndighed for generelt at forbedre trafiksikkerheden, reducere trafikstøj og forhindre smutvejstrafik på kommunens veje.

Ballerup Kommune har følgende kommentarer til det samlede høringsmateriale:

Årsdøgntrafik

I lovforslaget er det beskrevet, at *"Det er Transportministeriets vurdering, at en vejstrækning's årsdøgntrafik kan anses som en simpel indikator for, om strækningen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og dermed i hvilket omfang færdselsindskrænkninger vil påvirke mobiliteten."*

Hertil ønsker vi at bemærke, at mobilitet og fremkommelighed kun er et af mange aspekter i arbejdet med udformningen af veje. Trafiksikkerhed og trafikstøj er lige så vigtige emner.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) er et vigtigt hjælpemiddel til vejmyndigheden, men ÅDT'en skal vurderes i forhold til vejens status (lokalvej/trafikvej), vejens placering i forhold til rejsemål, hastigheden på vejen, vejens bredde, foranstaltninger for bløde trafikanter mv.

Det er særdeles problematisk, at det er en specifik ÅDT, som regulerer hvilke tiltag der kan etableres. En "normal" eller "for høj" ÅDT på en vej, afhænger af vejens placering by/land, vejens opland og udformning. Der er stor forskel på trafikmængdens konsekvenser fra område til område og kommune til kommune.

Ydermere tager lovforslaget ikke højde for, at bilejerskabet og antallet af biler løbende ændrer sig, hvorfor en fast grænse for ÅDT inden for få år, kan risikere at være misvisende.



Det er ligeledes beskrevet, at "Transportministeriet vurderer, at vejmyndigheden har de nødvendige kompetencer til at varetage de trafikale, færdselsmæssige og vejtekniske hensyn i den overordnede planlægning og projektering af og for det offentlige vejnet samt udformning og udførsel heraf."

Ballerup Kommune ønsker hertil at påpege, at de foreslåede ændringer begrænser vores muligheder for at varetage disse hensyn.

Trafikregulering på veje med en ÅDT over 1000 køretøjer.

§ 92 stk. 2: "For en vejstrækning med en årsdøgns trafik på højst 1.000 kan vejmyndigheden, jf. stk. 1, træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde, jf. dog stk. 4. "

Ovenstående er ofte virkemidler, der benyttes af vejmyndigheden til at reducere eller fjerne smutvejstrafik, hvor mindre egnede veje, såsom lokalveje benyttes af gennemkørende trafik for at undgå de større trafikveje, samt veje hvor hastighedsdæmpende tiltag har vist sig ikke at være tilstrækkelige.

Dette betyder, at vejmyndigheden ikke længere kan benytte sig af en række virkemidler for at reducere eller fjerne denne kørsel og øge trafiksikkerheden på veje med en ÅDT højere end 1.000 køretøjer.

Eksempelvis har Ballerup Kommune i 2024 lukket for gennemkørsel på en vej med en ÅDT på 1.137 køretøjer, da en tælling viste at 40% af færdslen på vejen var gennemkørende trafik uden ærinde i området, som benyttede denne lokalvej i et villakvarter som smutvej til et tilstødende erhvervsområde frem for at benytte de egnede trafikveje.

Ballerup Kommune ønsker hertil at påpege, at ovennævnte indsats for at øge trafiksikkerheden ikke kunnet have lade sig gøre med de foreslåede ændringer.

Ensretning

§ 92 stk. 3: "På vejstrækninger med en årsdøgns trafik, der overstiger 1.000, kan vejmyndigheden træffe bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel, hvis ensretningen sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes."

Ensretning kan benyttes på veje, der ikke er bredde nok til at have dobbeltrettet trafik på en sikker måde, og hvor det ikke er muligt at udvide vejen. Dette betyder ikke nødvendigvis, at der er en parallel vej med samme udformning, hvor ensretning vil være egnet.



Vi formoder, at der i § 92 stk. 3 er foreslået, at veje med en ÅDT på over 1.000 køretøjer kan ensrettes i stedet for at benytte andre virkemidler, som ikke er tilladt på veje med ÅDT over 1.000 køretøjer (forbud mod visse færdselsarter og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen).

Ensretning er ikke altid en hensigtsmæssigt metode til at øge trafikikkerheden på, da manglen på modkørende ofte kan øge hastigheden på vejen.

Ballerup Kommune ønsker hertil at påpege, at ensretning ikke altid vil være en fordelagtig løsning i forhold trafikikkerhed. Samt at vejenes placering ikke altid gør det muligt at ensrette to parallelle veje.

Ophævelse af lokal hastighedsbegrænsninger

§ 4 stk. 2: *"Vejmyndigheden skal ophæve lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af § 7 i bekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2022, og som ikke kan fastsættes i henhold til § 92 a, stk. 1, jf. § 42, stk. 6 og 7, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, 9 og 10."*

I § 7 i bekendtgørelsen nr. 3 af 3. januar var en af mulighederne for at etablere en hastighedsbegrænsning på 40 km/t, at *"væsentlige trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold."*

Der er dog i § 42 stk. 6 og 8 ikke taget hensyn til, at trafikikkerhed kan være en faktor i hastighedsnedsættelsen til 40 km/t, udover hvor der er institutioner og skoler. Som eksempel vil det sige, at på en vej med en ÅDT over 4.000 køretøjer, skal hastighedsbegrænsningen på 40 km/t ophæves, hvis denne er etableret pga. trafikikkerhedsmæssige hensyn, eller hvor farten udgør en væsentlig ulykkesårsag/-risiko. Samtidig kan der så ikke opsættes andre trafikikkerhedsmæssig foranstaltninger, hvis ÅDT'en er over 1.000 køretøjer.

Lovforslaget tager kun stilling til antallet af køretøjer på vejen og ikke de mange andre faktorer, der gør sig gældende i vejmyndighedens vurdering af trafikikkerheden og fremkommeligheden på en vej, såsom vejens udformning, placering osv.

Ballerup Kommune ønsker hertil at påpege, at ovenstående vil betyde en betydelig risiko for at forringe trafikikkerheden.

Samarbejde med politiet

I politiets og kommunernes sagsbehandling ligger der et samarbejde, som er uundværligt i arbejdet med trafikale løsninger.



Da kommunerne både er bygherre og myndighed på vejprojekter, er politiet tredjepart og myndigheden, der skal håndhæve hastighedsnedsættelser o.l.

I områder, hvor kommunen ikke er bygherre, såsom privatfællesveje og i forbindelse med graveansøgninger, ses der positivt på at forenkle processen.

Ballerup Kommune er hertil af den opfattelse, at politiet stadig skal godkende ændringer i afmærkning i forhold til, om det overholder lovgivningen, men ikke om der kan etableres den pågældende afmærkning, så der vil stadig være en del sagsbehandling fra politiet side.

Ballerup Kommune er enige i baggrunden for forslaget om at forenkle processen og fjerne dobbeltsagsbehandling, men ønsker at påpege, at det gode samarbejde med politiet skal opretholdes.

Objektive regler

Der beskrives et ønske om at sætte objektive regler for vejmyndigheden, men hele vejmyndighedens arbejde bygger på at vurdere de aktuelle forhold på den pågældende vej.

"Det foreslås derfor, at der fastsættes klare, objektive regler for vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelse vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser. "

En fastsættelse af objektive regler for alle kommunale veje kun baseret på ÅDT og med overvejende fokus på fremkommelighed og mobilitet fjerner vejmyndighedens mulighed for at foretage aktuelle vurderinger ud fra andre ligeså vigtige faktorer, såsom uheldsbilledet, vejens udformning og uhensigtsmæssig kørsel.

Det vil også betyde en stor forskel i muligheder for hastighedsnedsættelse fra kommune til kommune, da større byer med en generel større trafikmængde vil være mere begrænset i deres muligheder i forhold til byer med mindre trafikmængder.

Overordnet set er Ballerup Kommune enig i en forenkling af lovgivningen, men finder at dette lovforslag er for vidtgående i forhold til almindelig god forvaltningspraksis, hvor myndighedsbeslutninger foretages ud fra en konkret vurdering og på baggrund af flere forskellige parametre.

At bruge årsdøgntrafikken som eneste grundlag for kommunens beslutninger på ovenstående punkter, vil give manglende mulighed for at øge trafiksikkerheden, sænke trafikstøjen, og forbedre forholdene for fodgængere og cyklister.

Ballerup Kommune kan derfor ikke bakke op om lovforslaget i sin nuværende form.



Med venlig hilsen
Ballerup Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Natasja Nørgaard Reppien (nrep@hillerod.dk)
Titel: Høringssvar fra Hillerød Kommune - færdselslov, sags. nr. 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 14:06
Bilag: Høringssvar fra Hillerød Kommune - færdselslov.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Se venligst vedhæftede høringssvar fra borgmester Kirsten Jensen og udvalgsformand Dan Riise.

Med venlig hilsen

Natasja Nørgaard Reppien
Sekretær



HILLERØD
KOMMUNE

Byrådssekretariatet

Trollesmindealle 27, 3400 Hillerød

Tlf: 7232 1113 Fax: 7232 3212

E-mail: nrep@hillerod.dk

www.hillerod.dk

Hillerød Kommune behandler personoplysninger om dig. Du kan læse om dine rettigheder [her](#).

Såfremt Hillerød Kommune behandler personoplysninger om dig, kan du læse om dine rettigheder [her](#)



Transportministeriet
trm@trm.dk

Jeres sagsnummer 2024-1674

Høringssvar til forslag til ændring af Færdselsloven, Vejloven og Privatvejsloven (høringsbrev af 20. december 2024).

Hillerød Kommune anerkender, at forslaget til ændring af Færdselsloven giver kommunerne mulighed for at fastsætte en hastighedsgrænse på 40 km/t på en stor del af vejnettet (efter det oplyste 82 procent i Hillerød Kommune) inden for tættere bebygget område (herefter kaldet byzone), og at kommunerne også får mulighed for selv at bestemme hastigheden på kommuneveje uden for byzonerne.

Til gengæld fjerner forslaget stort set muligheden for at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end 50 km/t på de veje i byzone, hvor der er mest biltrafik, og hvor der derfor flere steder er eller kan forventes problemer med trafiksikkerheden, trygheden og fremkommeligheden for de lette trafikanter. Samtidigt gør forslaget det stort set umuligt at etablere gågader, busgader, vejlukninger og ensretninger bortset fra på veje med helt ubetydelig trafik.

Vi kan udlede af det fremsendte høringsmateriale, at man fra transportministeriets side anerkender, at kommunerne har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at afveje relevante hensyn, når vi vil fastsætte hastighedsgrænser og bestemme om vejenes indretning og udnyttelse. Samtidig har ministeriet dog ikke tillid til, at kommunerne kan udøve denne afvejning, når det gælder lavere hastigheder i byzoner, og når det gælder forbud mod visse færdselsarter.

Hillerød Kommune mener, at med vores lokale kendskab og vores kontakt til både kommunens borgere og erhvervsliv, er kommunen fuldt ud i stand til at foretage en afvejning af hensynet til bilisterne mobilitet på den ene side og hensynet til trafiksikkerhed, tryghed, byrum, samt mobiliteten for den kollektive trafik og de lette trafikanter på den anden side.

Samtidig finder vi, at de foreslåede objektive kriterier er så stramme, at de fører til store uhensigtsmæssigheder, hvoraf vi nævner enkelte eksempler nedenfor.

BORGMESTEREN

24. januar 2025

Hillerød Kommune
Trollesminde
3400 Hillerød

T: 72 32 00 15
www.hillerod.dk

J.nr. [sagsnummer]

Side 1/5

Hastighedsgrænser

Ved at indføre de foreslåede objektive kriterier for, på hvilke veje kommunerne kan indføre lavere hastighedsgrænser i byzoner, fjerner man fuldstændigt muligheden for at sætte hastigheden ned på de mest trafikerede veje, når der lige ses bort fra korte strækninger langs skoler og institutioner for børn og ældre.

Dermed forsvinder muligheden for nedsættelse af hastighedsgrænsen som et virkemiddel til at forbedre trafiksikkerheden på disse veje. Især på smalle veje igennem bymidten er der ofte ikke plads til andre virkemidler, der kan forbedre trafiksikkerheden.

Kommunerne har heller ikke mere mulighed for at forbedre trygheden og dermed mobiliteten for cyklister ved at nedsætte hastighedsgrænsen på strækninger i bymidten, hvor det på grund af de fysiske forhold (smalle gaderum afgrænset af bygninger) ikke er muligt at etablere cykelstier. Hermed får vi sværere ved at nå både lokale og statslige målsætninger om øget cykeltrafik til gavn for både fremkommelighed, klima og sundhed.

For eksempel planlægger vi i Hillerød Kommune at nedsætte hastighedsgrænsen på en del af Slotsgade i Hillerød med en årsdøgntrafik på mellem 4.000 og 5.000, hvor bygninger på den ene side og en fredet sø på den anden side gør det så godt som umuligt at etablere cykelstier. Denne strækning vil være den eneste, der mangler, for at skabe sammenhængende cykelstier mellem det meste af Hillerød Vest og bymidten.

Et andet eksempel er Helsingørsgade i udkanten bymidten med en ÅDT på 8.000, hvor der kun lige er plads til to vognbaner og to fortov. Et forsøg med cykelgade har ikke forbedret forholdene for cyklister væsentligt, og derfor ville et naturligt næste skridt være at sætte hastighedsgrænsen ned, så det er muligt for cyklisterne at køre trygt i den blandede trafik. Dette vi ikke være muligt, hvis lovforslaget bliver til virkelighed.

hastighedsforsøgsordningen for 16 kommuner, heriblandt Hillerød Kommune, indeholder en mulighed for at nedsætte hastigheden til 40 km/t på veje i byzone, også på veje der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Vi kan ikke se, at denne mulighed er medtaget i ændringsforslaget. Trafikstøj er en væsentlig gene, som anslås at føre til 500 for tidlige dødsfald om året i Danmark, eller 2½ gange så mange, som bliver dræbt som følge af trafikulykker. Det er væsentligt, at vi også fremover kan benytte hastighedsgrænser som et af flere virkemidler til at begrænse generne fra vejstøj, og særligt på de trafikerede veje i byzone.

Muligheden for at indføre hastighedsbegrænsning på 30 km/t er ligeledes for begrænset. I flere af vores landsbyer har vi smalle og

snoede veje, hvor der kun er plads til (og etableret) et smalt fortov i den ene side. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at der i dette tilfælde ikke skal være adgang til at sætte hastigheden ned til 30 km/t. Hermed får vi ikke mulighed for at forbedre trygheden og dermed mobiliteten for blandt andet cyklister i disse landsbyer.

Tilsvarende fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at det ikke skal være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km/t i lukkede boligområder, hvor der også ligger institutioner. Det er helt almindeligt at placere især børneinstitutioner inde i boligområder, blandt andet fordi disse institutioner i vidt omfang benyttes af de lokale beboere, som måske kan gå eller cykle med deres børn (i et barnesæde på cyklen) til institutionen. Hillerød Kommune finder, at det skal være muligt at fastsætte en hastighedsgrænse på 30 km/t i et boligområde, også selv om der er nogle forældre fra naboboligområder, der benytter vejene til at køre deres børn til en institution i området.

Kravet om, at det skal være fysisk umuligt at køre igennem et boligområde for at indføre en hastighedsgrænse på 30 km/t er alt for stramt. Det bør være muligt at sætte hastighedsgrænsen til 30 km/t på boligveje, hvor det godt nok er fysisk muligt at køre igennem, men hvor det er indlysende, at man kører på de omkringliggende veje, hvis man ikke har ærinde på boligvejen. Eksempler på sådanne veje kunne være Bakkegade i Hillerød, Nyvej i Meløse og Poppelvej i Skævinge

Vejenes indretning og udnyttelse

De objektive kriterier for, hvornår kommunerne må forbyde visse færdselsarter, spærre eller ensrette en vej, er endnu mere begrænsende end for hastighedsgrænser. De cirka 74 procent i Hillerød Kommune, hvor muligheden kommer til at gælde, omfatter stort set kun helt lokale veje med ubetydelig trafik. Kommunens mulighed for at forbedre bymiljøet og forbedre mobiliteten for den kollektive trafik og de lette trafikanter ved at koncentrere biltrafikken på trafikveje bliver stærkt begrænset.

Det er vores vurdering, at hvis den foreslåede lovgivning havde været gældende, da vi etablerede gågader i det centrale Hillerød, ville der stadigvæk have kørt biler i Helsingørsgade, over Torvet og på Slotsgade, som i dag er gågader. Det ville formentlig heller ikke have været muligt at lukke for den biltrafik, der indtil engang i 1970-erne kørte igennem Frederiksborg Slotspark.

Beboere både i byerne og på landet er ofte generet af tung trafik, som benytter de lokale veje til gennemkørsel i stedet for at køre på trafikvejene. Medvirkende til dette er muligvis, at mange ikke-stedkendte erhvervschauffører benytter GPS, der udelukkende tager højde for tid og afstand og ikke til vejklasser. Vi forsøger at

modvirke dette ved at opsætte forbud mod gennemkørsel for visse færdselsarter, også for at forbedre sikkerhed, tryghed og dermed mobiliteten for lette trafikanter på de ofte ret smalle lokalveje. Det vil i stort omfang ikke være muligt med de foreslåede ændringer.

Et eksempel på dette er Stenholtvej ved Nødebo med en ÅDT på lidt over 2.000, som benyttes som smutvej mellem rute 6 og rute 227, og hvor det ikke er en mærkbar forringelse af mobiliteten, at den tunge trafik ikke må køre igennem, men i stedet henvises til at køre en mindre omvej udelukkende ad de rutenummererede veje.

Reglerne i ændringsforslaget om forbud mod visse færdselsarter kommer til at gælde både i og uden for byzone, men i Transportministeriets overvejelser har man udelukkende forholdt sig til forholdene i byerne.

I Hillerød Kommune er vi for tiden i gang med et arbejde med en plan for grøn mobilitet og mindre trængsel. Arbejdet er endnu i sin indledende fase, hvor vi i 2025 vil vedtage nogle strategiske principper for, hvordan vi begrænser trængslen gennem Hillerød by, blandt andet ved at øge mobiliteten for den kollektive transport og for de lette trafikanter, så disse transportformer bliver et mere attraktivt valg end bilen for kortere ture. Et af de virkemidler, vi kigger på, er at biltrafik, som i dag kører igennem bymidten, fremover vælger at køre udenom ad de regionale trafikveje.

En metode til at opnå dette kunne være at ændre enkelte strækninger i byen til busgader med cykelsti og fortov, så det ikke længere vil være muligt at køre gennem byen i bil. Det vil stadigvæk være muligt at køre ind og ud af byen, og uden den gennemkørende biltrafik forventer vi, at fremkommeligheden og dermed mobiliteten blive forbedret, både for biltrafikken til og fra byen og for den kollektive trafik og de lette trafikanter. Uden muligheden for at etablere busgader vil denne løsning formentlig ikke kunne lade sig gøre, og da geografien ikke tillader anlæg af nye veje i Hillerød By, bliver det formentlig meget svært at begrænse trængslen og forbedre mobiliteten.

Ændringer i vejloven og privatvejsloven

Hillerød Kommune er tilfredse med, at det ikke længere bliver nødvendigt at indhente politiets samtykke ved flere forhold, som er bestemt af vejloven og privatvejsloven. Særligt er vi tilfredse med, at vi får lettere ved at gennemføre reetablering af gravearbejder for graveaktørens regning, når der ikke har været søgt om og ikke vil kunne gives gravetilladelse.

Vi opfordrer til, at Hillerød Kommunes bemærkninger tages med i betragtning i behandling af lovforslaget.

**HILLERØD
KOMMUNE**

Med venlig hilsen

Kirsten Jensen
Borgmester

Dan Riise
Formand for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Andreas Willer Jørgensen (andjo@holb.dk), Karen Østergaard (kafos@holb.dk), Allan Budolf (allbu@holb.dk)
Fra: Lene Krull (lenkr@holb.dk)
Titel: Høringssvar til lovudkast om ændring af færdselslo-ven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje
Sendt: 24-01-2025 14:25
Bilag: Høringssvar FÆL VL PVL.docx.pdf;

Hermed høringssvar fra Holbæk Kommune.

Med venlig hilsen

Lene Krull

Afdelingsleder Mobilitet
Telefon: 7236 1292 • 72361292
E-mail: lenkr@holb.dk



Holbæk Kommune

Vækst og Bæredygtighed • Mobilitet
Kanalstræde 2 • 4300 Holbæk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dato: 24. januar 2025
Sagsb.: Lene Krull
Sagsnr.:
Dir.tlf.: 72361292
E-mail: lenkr@holb.dk

Fremsendt pr. mail til trm@trm.dk

TRM sagsnr.: 2024-1674

Høringssvar til lovudkast om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

Holbæk Kommune har den 20. december 2024 modtaget høring fra Transportministeriet vedrørende udkast til lovforslag, som Transportministeriet forventer at fremsætte i den kommende folketingssamling.

Udkastet indeholder ændringer til færdselsloven, vejloven og privatvejsloven og har til formål at forenkle sagsgangene ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje.

Holbæk Kommune arbejder hele tiden på at udvikle kommunens byer og veje, herunder også i forhold til mobilitet, trafiksikkerhed og støj, ved bl.a. anlæggelse af f.eks. cykelgader, lokale hastighedszoner og -strækninger, og forskellige ordninger for at nedbringe hastigheden på veje, hvor hastigheden udgør et trafiksikkerhedsmæssigt problem.

Selvom Holbæk Kommune ikke har været en del af forsøgsordningen under hastighedsbekendtgørelsen (BEK nr. 3 af 03/01/2022), har kommunen alligevel fulgt aktivt med i forhold til de intentioner, som var indført i bekendtgørelsens §7, herunder særligt den kommunale selvbestemmelse, hensynet til fodgængere og cyklister, og muligheden for at reducere hastigheden for at nedbringe støjniveauet.

Holbæk Kommune kan i de fremsendte lovforslag desværre ikke genkende de gode intentioner, man afprøvede med denne forsøgsordning, idet den kommunale selvbestemmelse, i forhold til hastighedsfastsættelse til en lavere hastighed end den generelle i byerne, stort set er fjernet og nu næsten lovbeğrænset til kun at omfatte ikke-rutenummererede veje med en ÅDT under 4000 køretøjer. Holbæk Kommunes mest uheldsbelastede veje er enten rutenummererede veje eller veje med en ÅDT på over 4000 køretøjer, hvorfor lovforslaget vil være meget begrænsende for udmøntning af kommunens Trafiksikkerhedsplan.

Det er her værd at bemærke, at ønsket til en hastighedsnedsættelse i byerne generelt er fremønsket af lokale kræfter i kommunens bysamfund, for at skabe større tryghed og trafiksikkerhed for borgerne, og ikke for at hæmme mobiliteten.

Yderligere er det en meget begrænsende lovændring, at det ikke længere reelt er muligt, ud fra f.eks. et kommunalt planønske om udvikling af bykerner og lokale bysamfund, at fredeliggøre veje og foretage ensretninger eller vejlukninger på veje med en ÅDT over 1000 køretøjer. De opstillede lovbestemte kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan arbejde med at etablere gågader og etablere ensretninger, ses som en væsentlig forringelse i forhold til de gældende regler, og synes at umuliggøre f.eks. etablering af gågader, og trafiksvage bykerner og boligområder i kommunen, hvor der i dag er en høj andel af gennemkørende trafik.

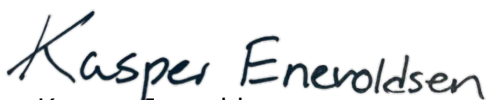
Holbæk Kommune har under den gældende lovgivning, i samarbejde med Midt- og Vestsjællands Politi, stadig opnået gode løsninger for at sikre gode byrum, god mobilitet, øget tryghed og forbedret trafiksikkerhed på kommunens veje og i kommunens byer. Mange af disse projekter ville ikke have kunnet gennemføres under det nye regelsæt, og det kan vel ikke være tilsigtet med lovforslaget?

Slutteligt skal Holbæk Kommune dog påpege, at nogle af tiltagene i VL og PVL ses som positive, herunder f.eks.:

- Ophævelse af en række bestemmelser i vejloven og privatvejsloven i forhold til alene at kunne give kommunalt samtykke ved fx gravetilladelser, råden over vejareal, vintervedligeholdelse m.v.
- At vejmyndigheden har hjemmel til at kunne reetablere offentlige veje for graveaktørens regning efter ulovligt gravearbejde

Af høringsbrevet fremgår at nogle lovændringer allerede trådte i kraft pr. 20. december 2024. Holbæk Kommune opfordrer til at Transportministeriet tydeliggør hvorledes vejmyndigheden bør forvalte i den mellemliggende periode frem til lovforslaget er fremsat og vedtaget.

Med venlig hilsen


Kasper Enevoldsen
Chef for Vækst og Bæredygtighed