

HØRINGSNOTAT

Februar 2025
2024-1674

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

Indholdsfortegnelse

1. Høringen	2
1.1. Høringsperiode	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringssvarene.....	12
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	12
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	14
2.2.1. Anvendelse af objektive kriterier og manglende mulighed for at varetage konkrete hensyn	14
2.2.2. Ressourcebesparelser.....	22
2.2.3. Ændring af færdselslovens § 92 c, stk. 1 og 2	23
2.2.4. Færdselslovens § 100	25
2.2.5. Vejafmærkning, færdselslovens § 95 m.m.	25
2.2.6. Ikke-trafikal råden over vejareal	26
2.2.7. Reetablering af offentlig vej efter ulovligt gravearbejde	27
2.2.8. Definitioner i vejloven og privatvejsloven	29
2.2.9. Private fællesveje og private veje	30
2.2.10. Andet	31
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	33



1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje (Opgavebortfald og forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) har i perioden fra den 20. december 2024 til den 27. januar 2025 været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 20. december 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 20. december 2024.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *. Der er derudover modtaget høringssvar fra en række borgere.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Advokatsamfundet				
Amager Vest Lokaludvalg*	X	X		



Andel Energi A/S				
Arbejdsgiverforeningen KA				
Bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vejstsjælland"*	X	X		
CO2010				
Clever				
Cyklistforbundet	X	X		
Danmarks Atletkomite*	X	X		
Danmarks Frie AutoCampere	X	X		
DJØF				
DA	X			X
Dansk Byggeri				
Dansk Energi				
Dansk Energinet				
Dansk Erhverv	X	X		
Dansk Erhvervsfremme				
Dansk Fjernvarme				
Dansk Handicapforbund				
Dansk Industri	X	X		
Dansk Ledningsejerforum				
Dansk Magisterforening				
Dansk Parkeringsforening				



Dansk Transport og Logistik				
DANVA				
Dansk Vejforening				
Danske Advokater				
Danske Handicaporganisati- oner				
Danske Kørelæreres Lands- forbund				
Danske Medier – Mediernes Hus				
Danske Motorcyklister	X	X		
Danske Regioner	X	X		
Datatilsynet	X			
Den Danske Dommerfor- ening				
Den Danske Landinspektør- forening	X		X	
Det Centrale Handicapråd				
DIF*	X	X		
DI Transport				
Drivkraft Danmark				
DTL's arbejdsgiverforening				
DTL Danske Vognmænd	X	X		
DTU Transport				
E.ON				



Fagbevægelsens Hovedorganisation				
3F				
FOA				
Fodgængerforbundet				
Foreningen Det Fælles Bedste*	X	X		
FDM	X	X		
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd				
Grundejeren.dk				
HK Stat	X	X		
HK Trafik og Jernbane				
HMN Naturgas I/S				
IDA	X	X		
Ishøj Bylaug *	X	X		
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet				
Institut for planlægning – Aalborg Universitet				
Kommunal Teknisk Chefforening				
Kommunal Vejteknisk Forening				
Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte				



Klimabevægelsen*	X	X		
KL	X	X		
Krifa				
Landbrug og Fødevarer				
Landbrugserhvervets Færd- selsgruppe				
Landdistrikternes Fællesråd				
LO				
Ledernes Hovedorganisation				
Midtbyens Fællesråd*	X	X		
Norlys				
NOAH-Trafik*	X	X		
OAØ				
Parcelhusejernes Landsfor- ening				
Politiforbundet	X		X	
Region Hovedstaden				
Supercykelstisamarbejdet	X	X		
Region Midtjylland				
Supercykelstisamarbejdet	X	X		
Region Nordjylland				
Region Sjælland				
Region Syddanmark				



Rigsadvokaten				
Rigsrevisionen				
Rådet for Bæredygtig Trafik	X	X		
Rådet for grøn omstilling				
Rådet for Sikker Trafik	X	X		
Sammenslutningen af Danske Småøer				
SEGES				
Sikre Veje				
Teknisk Landsforbund				
Teknologisk Institut				
Teleindustrien*	X	X		
Trafikforbundet				
Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet	X	X		
Trafikselskaberne i Danmark (TID)*	X	X		
Tænketanken Trafiksikkerhed*				
Ørsted A/S				
Albertslund Kommune	X	X		
Allerød Kommune				
Assens Kommune	X	X		
Ballerup Kommune	X	X		



Billund Kommune				
Bornholms Regionskommune				
Brøndby Kommune	X	X		
Brønderslev Kommune				
Dragør Kommune				
Egedal Kommune	X	X		
Esbjerg Kommune				
Fanø Kommune				
Favrskov Kommune				
Faxe Kommune	X	X		
Fredensborg Kommune				
Fredericia Kommune	X	X		
Frederiksberg Kommune	X	X		
Frederikshavn Kommune				
Frederikssund Kommune	X	X		
Furesø Kommune	X	X		
Faaborg- Midtfyn Kommune	X	X		
Gentofte Kommune	X	X		
Gladsaxe Kommune	X	X		
Glostrup Kommune	X	X		
Greve Kommune				



Gribskov Kommune				
Guldborgsund Kommune				
Haderslev Kommune	X	X		
Halsnæs Kommune				
Hedensted Kommune				
Helsingør Kommune	X	X		
Herlev Kommune				
Herning Kommune				
Hillerød Kommune	X	X		
Hjørring Kommune	X	X		
Holbæk Kommune	X	X		
Holstebro Kommune				
Horsens Kommune				
Hvidovre Kommune	X	X		
Høje-Taastrup Kommune				
Hørsholm Kommune				
Ikast-Brande Kommune				
Ishøj Kommune	X	X		
Jammerbugt Kommune				
Kalundborg Kommune				
Kerteminde Kommune				
Kolding Kommune				



Københavns Kommune	X	X		
Køge Kommune				
Langeland Kommune				
Lejre Kommune	X	X		
Lemvig Kommune				
Lolland Kommune				
Lyngby-Taarbæk Kommune	X	X		
Læsø Kommune				
Mariagerfjord Kommune				
Middelfart Kommune				
Morsø Kommune				
Norrdjurs Kommune				
Nordfyns Kommune				
Nyborg Kommune				
Næstved Kommune	X	X		
Odder Kommune				
Odense Kommune	X	X		
Odsherred Kommune				
Randers Kommune				
Ringkøbing-Skjern Kommune	X	X		
Ringsted Kommune	X	X		



Roskilde Kommune				
Rudersdal Kommune				
Rødovre Kommune	X	X		
Samsø Kommune				
Silkeborg Kommune				
Skanderborg Kommune				
Skive Kommune				
Slagelse Kommune				
Solrød Kommune	X	X		
Sorø Kommune				
Stevns Kommune	X	X		
Struer Kommune				
Svendborg Kommune				
Syddjurs Kommune				
Sønderborg Kommune				
Thisted Kommune				
Tønder Kommune	X	X		
Tårnby Kommune				
Vallensbæk Kommune	X	X		
Varde Kommune				
Vejen Kommune	X	X		
Vejle Kommune	X	X		



Vesthimmerlands Kommune				
Viborg Kommune				
Vordingborg Kommune				
Ærø Kommune				
Aabenraa Kommune				
Aalborg Kommune	X	X		
Aarhus Kommune	X	X		

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Høringssvarene fra Danske Erhverv, Dansk Industri, DTL, Teleindustrien og kommunerne er overordnet generelt positive over for forenkling af sagsgange i vejsager.



Høringssvarene fra kommunerne tilkendegiver forskellige holdninger til, om politiet skal udgå af de foreslåede bestemmelser i færdselsloven, vejloven og privatvejsloven. En række kommuner ønsker fortsat et samarbejde med politiet, mens andre kommuner udtrykker tilfredshed med, at politiet ikke længere skal involveres i beslutningsprocessen.

En lang række kommuner, foreninger, borgere, sammenslutninger og organisationer bemærker, at de foreslåede ændringer af færdselslovens §§ 42, 92, 92 a og 92 c begrænser kommunernes selvbestemmelsesret og indskrænker det lokale demokrati.

Andre organisationer og borgere roser forslaget og er glade for, at kommunerne ikke vil kunne regulere færdslen på veje med en vis trafikmængde. Blandt andet er DTL og FDM positive overfor de kriterier, der fremgår af lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at lovforslaget er en del af regeringens initiativ om politisk prioriteret opgavebortfald i staten, herunder opgavebortfald indmeldt af Justitsministeriet i tillæg til finansloven for 2025 svarende til 22 årsværk.

Lovforslaget er ligeledes en del af udmøntningen af "Aftale om kommunernes økonomi for 2024" fra maj 2023 og led i Regeringens initiativ om regelforenkling og administrative lettelser.

Formålet med lovforslaget er således at nedlægge en række lov-bundne opgaver på Transportministeriets ressortområde.

For så vidt angår bemærkningerne til lovforslagets regler om fastsættelse af objektive kriterier for lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen og beslutninger om visse færdselsindskrænkninger i tættere bebyggede områder, bemærker Transportministeriet, at det aldrig har stået kommunerne som vejmyndigheder frit for at foretage færdselsmæssige ændringer.

Transportministeriet bemærker, at de generelle hastighedsgrænser er fastsat ved lov på baggrund af en landspolitisk beslutning, ligesom at mulighederne for at fravige de generelle hastighedsgrænser er tæt reguleret ved materielle kriterier fastsat af Transportministeriet/Vejdirektoratet ved bekendtgørelse.

Fastsættelse af lokale hastighedsgrænser har endvidere kun kunne ske med politiets samtykke.



I forhold til færdselsindskrækninger indeholder færdselsloven ikke materielle kriterier for, hvornår kommunerne med samtykke fra politiet (eller politiet med samtykke fra kommunerne) kan træffe beslutning om forbud mod færdselsarter, ensretning og afspærring af vej.

De materielle kriterier er heller ikke regelsat i bekendtgørelse. Beslutningerne skal derfor ud fra almindelig forvaltningsretlige betragtninger træffes på grundlag af en vægtning af saglige hensyn. Politiets nuværende involvering i kommunernes beslutninger udgør en mekanisme, der så godt som muligt er med til at sikre, at der ved sådanne beslutninger også bliver taget hensyn til fremkommelighed og mobilitet.

Vejmyndighederne har således aldrig haft selvbestemmelsesret i forhold til at fastsætte lokale hastighedsgrænser eller indføre færdselsindskrækninger.

Med lovforslagets regler får vejmyndighederne imidlertid en sådan selvbestemmelsesret på store dele af vejnettet.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Anvendelse af objektive kriteriet og manglende mulighed for at varetage konkrete hensyn

Flere kommuner, sammenslutninger, organisationer m.v. bemærker, at anvendelse af årsdøgnstrafik som afgørende parameter er for rigtigt og vil medføre væsentlige begrænsninger i kommunernes trafik- og byplanlægning og modarbejde kommunale initiativer om grøn mobilitet m.v.

Blandt andet bemærker **Albertslund Kommune**, at de er bekymret for den begrænsning lovforslaget ligger på kommunens mulighed for at planlægge og udvikle byen i en demokratisk proces med byens borgere.

Amager Vest Lokaludvalg bemærker, at med årsdøgnstrafikkriterierne bliver det stort set umuligt at nedsætte hastighedsgrænserne og træffe lokale valg om prioritering af trafikken.

Ballerup Kommune bemærker, at brug af årsdøgntrafik som eneste grundlag for kommunens beslutninger, vil give manglende mulighed for at øge trafiksikkerheden, sænke trafikstøjen og forbedre forholdene for fodgængere og cyklister.



Brøndby Kommune bemærker, at lovforslaget indskrænker det kommunale råderum inden for vejområdet væsentligt, og at lovforslaget begrænser kommunernes mulighed for fleksibilitet og handlekraft i forhold til blandt andet hastighedsnedsættelser, trafikssikkerhed, støj, luftforurening, m.v.

Cykelistforbundet bemærker, at lovforslaget negligerer behovet for at kunne arbejde med at indrette vejene og brugen af dem ud fra kriterier, som handler om at øge trafikssikkerheden.

Dansk Erhverv bemærker, at lovforslaget bør give mulighed for, at kommuner med større og gennemgribende projekter, for eksempel trafik-, mobilitets- og byudviklingsplaner, kan få mulighed for i særlige tilfælde at afvige fra de foreslåede kriterier.

Danske Regioner bemærker, at forslagens kriterier altovervejende forholder sig til mængden af biler på vejstrækninger, hvilket risikerer at stille sig i vejen for lokale og regionale ønsker om prioritering af busfremkommelighed, udbredelse af Supercykelstier m.v. Danske Regioner opfordrer til, at lovforslaget ændres, så der fortsat er mulighed for lokale og regionale prioriteringer af kollektiv og aktiv mobilitet.

Dansk Industri (DI) bemærker, at et årstdøgnstrafikkriterie er for simpelt og endimensionelt som eneste grundlag for, hvordan en vej eller gade skal indrettes. **DI** foreslår, at kommunerne skal have mulighed for at foretage vejændringer ud fra saglige hensyn og gennem en lokal offentlig debat, hvor borgere og virksomheder kan bidrage med deres perspektiver.

Egedal Kommune bemærker, at lovforslaget indebærer en betydelig indskrænkning af kommunernes råderum inden for vejområdet, særligt ved at fastsætte kriterier, der udelukkende fokuserer på trafikmængder, hvilket begrænser kommunernes mulighed for at prioritere trafikssikkerhed, støjreduktion og tryghed i byområderne. Egedal kommune opfordrer til, at kommunernes faglige vurderinger tilgodeses, og at det lokale råderum styrkes i det endelige lovforslag.

Foreningen Det Fælles Bedste bemærker, at lovforslagets regler er stærkt begrænsende i forhold til kommunernes muligheder for at skabe attraktive byrum, samt at lave ændringer og reguleringer af biltrafikken, for eksempel med henblik på at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere.



Frederiksberg Kommune bemærker, at lovforslaget gør det vanskeligt at arbejde med mobilitetspolitik i bred forstand, idet kommunernes handlingsmuligheder begrænses væsentligt. Frederiksberg Kommune bemærker derudover, at anvendelsen af årsdøgnstrafik som parameter er forsimplet og udelader lokale hensyn og ønsker til byens udvikling.

Furesø Kommune bemærker, at kommunerne bør have et større råderum i forhold til andre parametre end biltrafik, og at kommunerne bør have mulighed for at kunne foretage individuelle trafikale vurderinger under hensyntagen til det samlede trafikbillede, herunder fodgængere og cyklister.

Hillerød Kommune bemærker, at lovforslaget stort set fjerner muligheden for at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end 50 km i timen 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.

Holbæk Kommune bemærker, at kommunens mest uheldsbelastede veje er enten rutenummererede veje eller veje med en årsdøgnstrafik på over 4.000 køretøjer, hvorfor lovforslaget vil være meget begrænsende for udmøntning af kommunens trafiksikkerhedsplan.

Ingeniørernes fagforening (IDA) bemærker, at det er urimeligt, at stille krav om en højest årsdøgnstrafik som kriterie 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. IDA anfører, at det i hvert enkelt tilfælde bør bero på en samlet vurdering af, hvordan man afvikler trafikken på vejnettet, der skal være afgørende for vurderingen.

Klimabevægelsen bemærker, at en skæv definition af "færdselsikkerhed, mobilitet og fremkommelighed" kombineret med "objektive kriterier" betyder, at man effektivt vil forhindre en række ønsker fra borgernes og byernes side i forhold til omstilling til andre transportformer end privatbiler, fredeliggørelse af bymiljøer, forbedret luftkvalitet med færre partikler i luften og mindre støj, samt planlægning med sigte på at reducere byernes klimaaftryk.



Kommunernes Landsforening (KL) bemærker, at lovforslagets bureaukratiske tilgang med faste kriterier for kommunernes selvbestemmelse er en markant indskrænkning af det lokale handlerum. KL bemærker derudover, at med de udfordringer, som kommunerne står overfor med mere trafik og den deraf følgende påvirkning af boliger og byrum, har kommunerne ikke brug for flere regler, men i stedet flere redskaber til at understøtte en grøn mobilitet, trykke byrum, mindre støj og færre tilskadekomne i trafikken. KL anfører endvidere, at når lovforslaget udelukkende stiller krav om tal for årsdøgntrafik, bliver kommunernes skøn og mulighed for en helhedsorienteret tilgang indskrænket, hvilket er uhensigtsmæssigt.

Københavns Kommune bemærker, 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. Københavns Kommune anfører, at forslaget i høj grad påvirker muligheden for at imødekomme borgeres ønsker, at implementere allerede vedtagne indsatser og handleplaner om for eksempel trafiksikkerhed og vejstøj, samt begrænser det kommunale handlerum til blandt andet byplanlægning og byudvikling. Københavns Kommune bemærker endvidere, at nogle af de væsentligste redskaber, som kommunen kan benytte til for eksempel at skabe mere plads og prioritere pladseffektive og bæredygtige transportmidler, indebærer netop hastighedsnedsættelse, ensretninger, vejlukninger m.v.

Odense Kommune bemærker, at de objektive kriterier i lovgivningen dikterer, hvilke greb kommunerne må anvende på hvilke veje, og begrænser kommunernes muligheder for at lave byudvikling i og omkring trafikerede områder. Odense Kommune anfører, at løsningen på trængselsudfordringer kræver helhedsorienterede tiltag, med afsæt i de lokale forhold, forskellige typer trafik og en kombination af flere forskellige greb, hvorfor det er stærkt bekymrende, at lovforslaget indeholder en omfattende begrænsning af kommunernes brug af en række forskellige greb, herunder ensretning, indkørselsforbud og hastighedsnedsættelse. Odense Kommune bemærker endvidere, at lovforslaget risikerer at medføre, at kommunerne passivt må se til, hvordan trængselsudfordringerne vokser med stærkt begrænsede muligheder for at lave lokalt tilpassede løsninger for at imødekomme udfordringerne.

Ringkøbing-Skjern Kommune bemærker, at årsdøgntrafik alene ikke er en tilstrækkelig indikator for, hvor der er behov for tiltag som hastighedsbegrænsninger eller vejlukninger. Lokale forhold som trafiksikkerhed, vejens funktion og byrumsudvikling skal



også vægtes. Ringkøbing-Skjern Kommune er bekymrede for, at områder med mange fodgængere og cyklister kan blive overset, hvis beslutninger alene baseres på biltrafik.

Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at lovforslagets objektive regler begrænser de lokale vejmyndigheders muligheder for at ændre vejenes udformning og brug til gavn for alle borgere og ikke kun bilisterne.

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at det grundigt undersøges, hvilke konsekvenser det kan have for både trafiksikkerheden og trygheden lokalt, hvis det ikke bliver muligt lokalt at nedsætte hastighedsgrænserne eller lave andre trafiksikkerhedsforbedrende tiltag m.v. på veje og i områder, hvor der er en vis trafikmængde.

Supercykelstisamarbejdet er kritiske over for, at der i lovforslaget lægges op til en større indskrænkelse af kommunernes selvbestemmelse på trafik- og mobilitetsområdet. Supercykelstisamarbejdet bemærker, at lovforslaget vil begrænse kommunernes mulighed for at sænke hastigheden lokalt, ensrette gader, og etablere indkørselsforbud, gågader og vejspærringer, hvilke vil påvirke kommunernes muligheder for at forbedre forholdene for aktiv transport, herunder også opgradering af supercykelstistrækninger særligt i byerne.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet bemærker at, der er forskningsmæssigt belæg for, at hastighedsgrænsen i byområder kun har marginal betydning for fremkommeligheden, og at en lavere hastighedsgrænse i nogle tilfælde gavner fremkommeligheden. Trafikforskningsgruppen bemærker endvidere, at forsinkelser på en rejse igennem en by typisk er forbundet med helt andre forhold end den aktuelle hastighedsgrænse, og at en hastighedsgrænse på 40 km/t kun helt marginalt vil påvirke bilernes fremkommelighed i byer.

Trafikforskningsgruppen anfører dertil, at lavere hastighedsgrænser i byer til gengæld har stor effekt på både trafiksikkerhed og de bløde trafikanters tryghed og dermed levevilkårene i byer, og at lavere hastighedsgrænser er et af de allervigtigste veje til at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål om en halvering af antal dræbte og tilskadekomne i trafikken i perioden 2021-2030.

Trafikforskningsgruppen bemærker derudover, at der ikke er en systematisk sammenhæng mellem en bestemt årsdøgnstrafik og en given mobilitet, og at de foreslåede grænser ingen faglig mening giver i retning af at kunne opnå en politisk vedtagen balance mellem



færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed. Trafikforskningsgruppen anfører, at det er en kompliceret planlægningsopgave at opnå en sådan balance, hvor en lang række faktorer indgår og afvejes mod hinanden ud fra netop færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, men også ud fra bymiljø, tryghed og levevilkår i byerne, og i sidste ende ud fra det lokale demokratis ønsker på det kommunale vejnet, som kommunerne har ansvaret for og finansierer.

Trafikskaberne i Danmark (TID) er bekymrede over, at der fastsættes en tærskel baseret på årsdøgns trafik for, hvilke veje der må gennemføres lokale hastighedsgrænser, ensretning, indkørselsforbud m.v. på. TID bemærker, at dette vil reducere råderummet for handlinger, der prioriterer gang, cykel og kollektiv trafik og forhindre, at nogle af de store udfordringer i byernes trafikssystemer håndteres. TID anfører, at kravene blandt andet kan gøre det svært fremadrettet at igangsætte busoptimeringsprojekter på de mest trafikerede strækninger.

Tænk tanken Trafiksikkerhed bemærker, at der er klar forskningsmæssig evidens for, at lavere hastigheder og hastighedsgrænser er et effektivt middel til at reducere antallet og alvorligheden af trafikulykker, og at det er dokumenteret at lavere hastighedsgrænser i byer ikke giver længere rejsetider.

Vejle Kommune bemærker, at kravene for at etablere indkørselsforbud, gågader og vejspærringer fremstår unødigt begrænsende. Vejle Kommune anfører, at der i stedet bør lægges vægt på en faglig vurdering, der tager højde for lokale forhold og kommunens strategiske mobilitetsplanlægning, idet dette vil sikre større fleksibilitet til at realisere projekter, der bidrager til grønne og sikre transportløsninger.

Aarhus Kommune bemærker, at lovforslagets betingelser i forhold til lokale hastighedsgrænser samt indkørselsforbud, gågader og vejspærringer baseres på årsdøgns trafik og dermed primært på fremkommelighed for motorkørende trafik. Aarhus Kommune anfører, at dette umuliggør trafikændringer med henblik på trafikal fredeliggørelse, bedre trafiksikkerhed, prioritering af cyklistfaciliteter, hjertezoner m.v.

Aalborg Kommune bemærker, at lovforslaget har et ensidigt fokus på fremkommelighed for biler, hvor hensynet til naboer (i forhold til blandt andet støj) og de bløde trafikanter, der hver dag benytter de samme veje, overses.



Transportministeriet har som tvistløsningsmyndighed kunne erfare, at hensynet til den mere generelle mobilitet på tværs af kommunegrænser og hensynet til transporterhvervets fremkommelighed ikke altid varetages af de enkelte kommuner i vejsager. Samtidig har der til tider været tvivl om, hvordan de gældende regler skal anvendes.

Transportministeriet finder derfor ikke, at de gældende skønsmæssige bestemmelser kan opretholdes, når politiet og Transportministeriet som tvistløsningsmyndighed på grund af det politisk prioriterede opgavebortfald ikke længere skal være en del af de pågældende vejsager.

Samtidig vil der ikke kunne arbejdes med dispensationsordninger eller forudgående tilladelsesordninger, når der skal opnås et opgavebortfald på statens område.

Det er derfor nødvendigt, at der fastsættes klare og objektive kriterier, som vejmyndighederne kan træffe deres beslutninger efter.

Lovforslaget søger på den baggrund at ramme en ubureaukratisk version af den gældende materielle retstilstand uden politiets processuelle medvirken.

Det er Transportministeriets vurdering, at en vejstrækningens årsdøgntrafik kan anses som en simpel indikator for, om strækningen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og dermed i hvilket omfang færdselsindskrænkninger eller nedsættelse af hastighedsgrænsen vil påvirke mobiliteten. Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at hastighedsgrænsen efter de gældende regler i hastighedsbekendtgørelsen som udgangspunkt heller ikke kan nedsættes lokalt på strækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

Transportministeriet anerkender, at brug af objektive kriterier i form af årsdøgntrafik gør det svært at foretage individuelle vurderinger, der kan varetage konkret hensyn, og at der med lovforslaget derfor vil være mindre fleksibilitet i forhold til de enkelte strækninger.

Dette er imidlertid en uundgåelig konsekvens, når der skal arbejdes med objektive kriterier for sagers afgørelse.

I forhold til lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen bemærker Transportministeriet, at kommunerne som vejmyndighed med lovforslaget får mulighed for at træffe beslutninger om



nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen på alle vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højest 4.000. Efter Vejdirektoratets vurdering, der blandt andet baserer sig på trafikmodelberegninger, udgør det i gennemsnit ca. 2/3 af det kommunale vejnet. Kommunerne får således selvbestemmelsesret på en meget stor del af vejnettet. Der er her tale om selvbestemmelsesret, som kommunerne vel og mærke ikke har efter de gældende regler.

I forhold til særlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn til bløde trafikanter, skal Transportministeriet henlede opmærksomheden på, at kommunerne med lovforslaget får mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen på alle institutionsstrækninger, også selvom årsdøgntrafikken måtte være mere end 4.000.

Hvis der måtte være andre vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på mere end 4.000 med særlige færdselssikkerhedsmæssige udfordringer, skal Transportministeriet bemærke, at nedsættelse af hastighedsgrænsen ikke det eneste redskab vejmyndighederne kan gribe til. Tiltag som for eksempel etablering af cykelstier, fodgængerfelter, lysregulering, afkortning af cykelstier ved lysregulering og kampagner vil også være væsentlige redskaber i forhold til at forbedre færdselssikkerhedsmæssige forhold.

I forhold til beslutninger om færdselsindskrænkninger bemærker Transportministeriet, at færdselslovens regler om etablering af færdselsindskrænkninger, særligt afspærring af veje, kun gælder, hvis afspærring etableres ved afmærkning eller opsætning af bomme. Sker afspærringen ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger, for eksempel ved opgravning af en vej, fritlæggelse af en å, opførelse af bebyggelse, skal det ske efter vejlovgivningen.

Det ændrer lovforslaget ikke på. Lovforslagets regler vil derfor ikke finde anvendelse for færdselsindskrænkninger, der etableres ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger.

Lovforslagets regler om færdselsindskrænkninger giver endvidere som udgangspunkt kommunerne som vejmyndighed selvbestemmelsesret i forhold til alle vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højest 1.000. Det vil give kommunerne selvbestemmelsesret i forhold til færdselsindskrænkninger på en ganske stor del af vejnettet.

På baggrund af kommunernes høringssvar og bemærkninger er Transportministeriet imidlertid blevet opmærksom på, at de foreslåede regler i forhold til mulighederne for at ensrette færdslen, indføre forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på



at etablere gågader, og foretage hel eller delvis afspærring af vej er for uflexible. Transportministeriet finder derfor, at der bør være mulighed for at træffe sådanne beslutninger, hvis de pågældende færdselsindskrænkninger ikke er til skade for fremkommeligheden og mobilitet.

Transportministeriet har derfor på baggrund af den offentlige høring foretaget ændring af den foreslåede § 92, stk. 4, således, at der på vejstrækninger med en årsdøgntrafik, der overstiger 1.000, vil kunne træffes bestemmelser om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct. på de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrækning sker en forøgelse af trafikmængden.

Da det må forventes, at vejmyndighederne allerede foretager trafikmodelberegninger eller lignende over trafikpåvirkningen som en del af de faglige overvejelser om, hvorvidt veje skal aflukkes eller ensrettes m.v., forventer Transportministeriet ikke, at den foreslåede bestemmelse vil medføre yderligere analysearbejde for vejmyndighederne i væsentligt omfang.

Transportministeriet henviser i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger og de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 7.

2.2.2. Ressourcebesparelser

Flere organisationer og kommuner bemærker, at de finder det tvivlsomt om lovforslaget vil medføre besparelser.

Blandt andet bemærker **Brøndby Kommune**, at de er bekymrede for, at databehandling og udførelse af trafiktællinger for veje, som ikke vil fremgå af Vejdirektoratets årsdøgntrafikkort vil medføre øgede omkostninger og administration og være tidskrævende. Brøndby Kommune bemærker derudover, at lovforslaget kan resultere i flere borgerhenvendelser og klager omkring hastighedsnedsættelser.

Frederiksberg Kommune bemærker, at lovforslaget ikke vil medføre en administrativ lettelse for forvaltningen, da der fortsat skal indhentes samtykke hos politiet til ændring af afmærkning. Frederiksberg Kommune anfører, at kommunerne i højere grad



skal kvalitetssikre egne vurderinger, og derfor stiger ressource-mængden, der skal bruges på opgaverne, hertil vil der i mange kommuner være behov for yderligere kompetenceopbygning, som tillige vil kræve flere ressourcer.

Transportministeriet bemærker, at det er korrekt, at politiet fortsat vil skulle godkende afmærkning af vejmyndighedernes beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser og beslutninger om færdselsindskrænkninger. Politiets sagsbehandling vil i den forbindelse imidlertid alene omfatte en stillingtagen til, om der er anvendt korrekt afmærkning, og om afmærkningen er placeret korrekt, og således ikke om den pågældende lokale hastighedsgrænse eller færdselsindskrænkning vil kunne etableres.

Det er Transportministeriet opfattelse, at dette er forbundet med væsentligt mindre administration, idet kommunerne som vejmyndighed ikke længere som efter gældende ret vil skulle i forhandling med politiet om, hvorvidt en lokal hastighedsgrænse eller færdselsindskrænkning kan indføres. På samme måde vil der være væsentlig mindre sagsbehandling forbundet med, at vejmyndigheden alene vil skulle redegøre for brug og placering af afmærkning, fremfor at skulle redegøre for, på hvilken baggrund færdselsindskrænkningen eller hastighedsgrænsen ønskes fastsat.

For så vidt angår kvalitetssikring af kommunernes egne vurderinger, bemærker Transportministeriet, at det må kunne forventes, at kommunerne allerede foretager en kvalificeret vurdering af de færdselsmæssige konsekvenser af kommunernes beslutninger om etablering af færdselsindskrænkninger, og at det således ikke vil være lovforslagets regler, der vil være årsagen til, hvis nogle kommuner finder, at der er et behov for kompetenceudvikling.

Da kommunerne derudover får selvbestemmelsesret på en stor del af vejnettet, er det samlet set Transportministeriets vurdering, at lovforslaget vil lette vejmyndighedernes administration af området.

2.2.3. Ændring af færdselslovens § 92 c, stk. 1 og 2

Danmarks Atletkomite og Danmarks Idrætsforbund (DIF) er bekymrede for, at indførelse af en beføjelse 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, vil



kunne betyde højere hastigheder for bilerne på vejene og mere trafikchaos i bymidterne.

Gladsaxe Kommune er bekymring over, at allerede eksisterende og godkendte tiltag på vejene risikerer at blive omstødt.

Hjørring Kommune ønsker afklaring af lovforslagets betydning for eksisterende forhold, og om kommunen kan blive pålagt at fjerne skiltning, hvis lovforslaget bliver gennemført.

Hvidovre Kommune er bekymrede for, at lovforslaget medfører en ophævelse af kommunens eksisterende nedskiltninger.

Næstved Kommune er usikre på, hvorvidt den foreslåede beføjelse til transportministeren til at give vejmyndighederne pålæg om at ophæve forhold, som ikke er i overensstemmelse med de fastsatte krav, også gælder allerede etablerede restriktioner.

Transportministeriet bemærker, at lovforslaget som udgangspunkt ikke vil medføre, at allerede ved afmærkning gennemførte fastsatte nedsættelser af hastighedsgrænsen skal ophæves.

Undtaget fra dette udgangspunkt er alene de kommuner, der som vejmyndighed har deltaget i forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7. Disse kommuner vil i medfør af lovforslagets § 4, stk. 2, i forbindelse med lovens ikrafttræden skulle tage stilling til, om de lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen, som er besluttet efter forsøgsordningen, vil kunne fastsættes efter de foreslåede regler i § 92 a, jf. § 42, stk. 6 og 7. Hvis det ikke er tilfældet, vil de pågældende lokale hastighedsgrænser skulle ophæves af de 16 kommuner som vejmyndighed.

Da der er tale om en forsøgsordning, vil de deltagende kommunale vejmyndigheder ikke kunne have en berettiget forventning om, at hastighedsgrænser, der er fast som led heri, uden videre vil kunne opretholdes ved forsøgets afslutning.

For så vidt angår de færdselsindskrænkninger, der består af ensretning af færdslen, forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, og hel eller delvis afspærring af vej, finder Transportministeriet det vigtigt, at lovforslagets materiale betingelser har effekt fra det tidspunkt, hvor lovforslaget blev sendt i høring.

Lovforslagets § 4, stk. 3, indeholder derfor en bestemmelse, der sikrer dette.



For at sikre den praktiske anvendelse af reglerne, har Transportministeriet lavet en teknisk ændring af bestemmelsen i § 4, stk. 3, således, at ensretninger af færdslen, forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, og hel eller delvis afspærringer af vej, der ved afmærkning er gennemført fra den 20. december 2024, vil skulle ophæves af vejmyndigheden, hvis de pågældende færdselsindskrænkninger ikke vil kunne fastsættes efter de foreslåede regler i § 92, stk. 2-4.

I forhold til de foreslåede bestemmelser i lovforslaget § 1, nr. 13 og § 4, stk. 3, er det afgørende element således, hvornår færdselsindskrænkningen faktisk er etableret ved afmærkning og således ikke, hvornår foranstaltningen er administrativt eller politisk besluttet.

Hvis en færdselsindskrænkning er gennemført ved afmærkning før den 20. december 2024, er færdselsindskrænkningen upåvirket af lovforslaget.

Transportministeriet henviser i øvrigt til bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 13 og § 4, stk. 2 og 3.

2.2.4. Færdselslovens § 100

Frederikssund Kommune finder det problematisk for politiets fremtidige håndhævelse, hvis færdselslovens § 100 ophæves.

Stevns Kommune skriver, at det fjerner muligheden for en second opinion fra en anden myndighed, som ser vejprojekter fra en anden vinkel.

Transportministeriet skal bemærke, at § 100 blev indsat i færdselsloven i 1976 for at give politiet lejlighed til at udtale sig om projekter til nyanlæg af veje. Som led i regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at der ikke er behov for at opretholde bestemmelsen og foreslår den derfor ophævet. Transportministeriet bemærker desuden, at i forbindelse med vejmyndighedens høring over nyanlæg af veje i henhold til anden lovgivning, har politiet som berørt myndighed forsat mulighed for at udtale sig.

2.2.5. Vejafmærkning, færdselslovens § 95 m.m.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet bemærker, at der ikke kan se nogen begrundelse for at opretholde, at



politiet skal give samtykke til vejafmærkning i medfør af færdselslovens § 95, stk. 3. **Helsingør Kommune** foreslår, at politiet skrives ud af bestemmelsen.

Aarhus Kommune ønsker det indskærpet, at politiet stadig skal spørges om vejafmærknings udformning og anvendelse generelt, så trafikanterne stadig kan regne med ensformig skiltning landet rundt.

Fredericia Kommune påpeger vigtigheden af politiet i en ensartet anvendelse af skiltning i Danmark og giver udtryk for, at der fremadrettet vil være et varieret brug af skilte på grund af differenteret tolkning af anvendelse.

Transportministeriet bemærker hertil, at transportministeren fastsætter bestemmelser om vejafmærkningens udformning og betydning, samt om anvendelse af vejafmærkning. Det fremgår af lovforslaget, at vejmyndigheden fortsat skal indhente politiets samtykke i forbindelse med afmærkning, jf. bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.

2.2.6. Ikke-trafikal råden over vejareal

Ballerup Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederikssunds Kommune, Hillerød Kommune og Holbæk Kommune er positive over for ændringerne i vejloven og privatvejsloven i forhold til, at det ikke længere er nødvendigt at indhente politiets samtykke til f.eks. gravetilladelse, råden over vejareal, vintervedligeholdelse.

Helsingør Kommune bifalder den beskrevne sagsforenkling i vejloven og privatvejsloven. **Fredericia Kommune** bemærker, at der er gode tiltag i lovforslaget, herunder at kommunerne kan foretage flere selvstændige beslutninger.

Teleindustrien støtter, at vejmyndigheden får den fulde kompetence til at behandle og træffe afgørelse i sagerne, og vurderer at forenklingen og placering af ansvar og kompetence hos vejmyndigheden er i overensstemmelse med formålet om forordningen om gigabitinfrastruktur.

Aarhus Kommune anmoder om at få afklaret, om ophævelse af vejlovens § 89 betyder, at vejmyndigheden ikke skal forhandle med politiet, inden der træffes afgørelse efter vejlovens § 73, 80, 82 og 86, om der skal indhentes samtykke til vejafmærkning, og spørger



om gravetilladelse, råden over vej m.m. skal gives efter færdselslovens § 92.

Transportministeriet skal bemærke, at gravetilladelser, tilladelser til råden over vej m.v. gives med hjemmel i de respektive bestemmelser i vejloven, der er lex specialis. Det ændrer lovforslaget ikke ved. Det fremgår af bemærkningerne, at ophævelse af vejlovens § 89 vil betyde, at vejmyndigheden ikke skal forhandle med politiet, inden vejmyndigheden træffer afgørelse efter de nævnte bestemmelser. Hvis der i forbindelse med en tilladt disposition over vejareal etableres vejafmærkning, skal politiets samtykke fortsat indhentes, jf. bemærkningerne om vejafmærkning.

Vallensbæk Kommune ønsker præciseret, at der er pligt til at reetablere vejarealet, hvis der har været skader efter anden råden over vej, jf. vejlovens § 80.

Aarhus Kommune ønsker bedre mulighed for at håndtere aktører, der ikke overholder en tilladelse efter § 80, enten ved bod eller hjemmel til reetablering svarende til forslaget til nyt stk. 7 til § 73. Politiet vil ikke skulle håndtere ressourcetunge politianmeldelser og bødeforlæg, som kommunen finder, ikke afspejler den økonomiske indtjening en aktør har ved at tilsidesætte vilkår i en tilladelse. Kommunen ønsker desuden hjemmel til at kunne indregne vejens levetid i de direkte og indirekte udgifter, som vejmyndigheden kan opkræve i henhold til § 80, stk. 2, når udnyttelsen af vejarealet sker i forretningsmæssigt øjemed.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er eller burde være et helt sædvanligt vilkår for tilladelser efter vejlovens § 80, at indehaveren af tilladelsen skal erstatte de skader, som den tilladte råden medfører på vejen og dens udstyr. Endvidere skal indehaveren af tilladelsen erstatte eventuelle skader på tredjemandes ejendom, herunder naboejendomme. Erstatningskravet behandles efter dansk rets almindelige erstatningsregler (culpaansvaret).

Transportministeriet har noteret Aarhus Kommunes ønsker, men det giver ikke anledning til ændringer.

2.2.7. Reetablering af offentlig vej efter ulovligt gravearbejde

Hillerød Kommune, Holbæk Kommune, Brøndby Kommune, Frederikssund Kommune, Fredericia Kommune, Vallensbæk Kommune og Aarhus Kommune er tilfredse



med, at det bliver lettere at gennemføre reetablering for graveaktørens regning, når der ikke er søgt om og ikke vil kunne gives grave-tilladelse.

Dansk Industri skriver, at det ikke er proportionalt at gennemføre fysisk lovliggørelse for graveaktørens regning uden påbud. Graveaktøren bør have mulighed for selv at rette op på det. Dansk Industri mener, at det er vigtigt, at det fremgår, at det er lednings-ejeren, der får en evt. regning for reetablering af ulovligt gravearbejde.

Teleindustrien understreger, at der ved ethvert gravearbejde naturligtvis skal foreligge den fornødne tilladelse og at man forstår det færdselsmæssige hensyn til hurtigt reetablering, men foreslår en modificering, så der gives påbud til graveaktøren om reetablering med kort frist f.eks. på 5 dage.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at vejmyndigheden har ejendomsret til den offentlige vej og som udgangspunkt til det tilhørende udstyr, og at vejmyndigheden ifølge vejlovens § 8, stk. 1 og 2, har pligt til at sørge for at holde vejen i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, samt bestemmer hvilke arbejder, der skal udføres på vejen. Det følger af vejlovens § 73, at der er pligt til at søge om vejmyndighedens tilladelse inden, der foretages forandring af en offentlig vejs areal. Der er dog i gravebekendtgørelsen hjemmel til at udføre bl.a. uopsætteligt reparationsarbejder m.m. uden forudgående tilladelse.

Hvis en graveaktør har foretaget forandringer af en offentlig vej uden at have indhentet fornøden tilladelse, og vejmyndigheden efterfølgende retligt lovliggør arbejdet, vil det som udgangspunkt være med vilkår om, at graveaktøren reetablerer vejarealet.

Men hvis vejmyndigheden ikke efterfølgende retligt kan lovliggøre gravearbejdet, vil den offentlige vej efter omstændighederne skulle reetableres af vejmyndigheden, jf. § 8, stk. 1 og 2. Transportministeriet vurderer, at hensynet til beskyttelsen af vejanlæg, vejudstyr og anden infrastruktur i vejarealet, og hensynet til trafikafvikling og trafiksikkerhed vejer tungere end hensynet til den, der uden at have indhentet fornøden tilladelse foretager indgreb i en offentlig vej. Der skal i den forbindelse peges på, at langt de fleste gravearbejder inden for vejens areal udføres af professionelle aktører.

Afslutningsvist bemærker Transportministeriet, at udgangspunktet er, at vejmyndighedens eventuelle udgifter til reetablering af



den offentlige vej pålægges den, der har udført det ulovlige gravearbejde. Er det ulovlige arbejde udført på vegne af andre, må det reguleres mellem parterne på privatretligt grundlag. Vejloven forholder sig ikke til kontraktlige forhold mellem en bygherre, entreprenør eller ledningsejer.

Frederikssund Kommune efterlyser, at vejmyndigheden får større beføjelser til at kræve samgravning og konsekvens ved manglende samarbejdsvilje, idet ledningsejerne i dag kan blokere for hinandens arbejde ved at undlade at svare eller tilbageholde oplysninger.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er en forpligtelse til reelt at forsøge koordinering af gravearbejder, jf. vejlovens § 74. Det følger af § 74, stk. 3, at den der ikke overholder forpligtelsen skal dække en anden graveaktørs dokumenterede tab eller meromkostninger som følge af den manglende koordinering.

Derudover bemærker Transportministeriet, at vejmyndigheden ved udstedelse af gravetilladelse kan stille vilkår om samgravning, jf. vejlovens § 76, stk. 1, nr. 5.

Transportministeriet kan desuden henvise til ministeriets afgørelse af 22. december 2020 (sagsnr. 2020-7319) og udtalelser fra Vejdirektoratet om samgravning og koordinering af gravearbejder, som er tilgængelige på Vejdirektoratets afgørelsesportal.

2.2.8. Definitioner i vejloven og privatvejsloven

Teleindustrien støtter, at den usikkerhed, der har været om begrebet graveaktørs anvendelse i vejlovgivningen, bliver afklaret.

Dansk Industri henviser til, at definitionen på graveaktør ikke er udarbejdet i overensstemmelse med standardvilkår for ledningsarbejde. **Aarhus Kommune** skriver, at man skal være opmærksom på, at ledningsejernes ansvar ikke skives ud, for definitionen ikke er enslydende ift. standardvilkår.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ved udarbejdelse af definitionen har været klar over, at der er forskel på den foreslåede definition og den, som er udarbejdet i forbindelse med standardvilkårene. I relation til vejloven har Transportministeriet dog fundet det nødvendigt, at en definition på gravaktør ikke kun omfatter den, der erhvervsmæssigt udfører gravearbejder, eller den i hvis interesse det udføres, f.eks. ledningsejer, men enhver der udfører gravearbejder.



2.2.9. Private fællesveje og private veje

Frederiksberg Kommune og **Aarhus Kommune** ser positivt på, at det præciseres i privatvejsloven § 57, at private fællesveje i byer indgår i det almindelige vejnet.

Haderslev Kommune understreger, at enhver ændring i reguleringen af private fællesveje skal ske med stor forsigtighed, idet man uden kravet om politiets tilladelse ved ændringer af de færdselsmæssige forhold af private fællesveje i by og på land, kan komme ud for færdselsindretninger, der er betonet af politisk inddragelse/påvirkning. Hvis ansvaret for vedligeholdelse og trafiksikkerhed bliver flyttet fra kommune til privat vejretter, vil det kunne medføre alvorlige udfordringer m.m. og i sidste ende føre til forringelser af vejforhold og øget risiko for trafikuheld.

Vejle Kommune spørger, om der skal ske ændringer i færdselslovens § 97, så politiet udgår.

Transportministeriet skal indledningsvis bemærke, at det er brugerne af en privat fællesvej på landet og ejere af de tilgrænsende ejendomme til en privat fællesvej i by og bymæssigt område, der er ansvarlige for vejens vedligeholdelse. Kommunen kan tage stilling til, om en privat fællesvej er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsels art og omfang, pålægge vedligeholdelsesarbejder og fordele udgifterne hertil blandt de vedligeholdelsesforpligtede. Kommunen kan desuden beslutte at lade vedligeholdelsesarbejdet udføre for de forpligtedes regning.

Privatvejsloven indeholder ikke bestemmelser om, at kommunen skal godkende etablering af færdselsregulerende foranstaltninger på private fællesveje på landet, f.eks. et skiltet forbud mod uvedkommende færdsel, afspærring eller anden hindring på vejen med henblik på at regulere færdslen. Efter gældende ret kan politiet træffe afgørelse om afmærkningen af færdselsmæssig indretning af de private fællesveje på landet. Vejmyndigheden kan alene tage stilling til, om en privat fællesvej på landet er i god og forsvarlig stand i forhold til den færdsel, der er og skal være på vejen.

Louforslaget vil betyde, at på private fællesveje, der administreres som private fællesveje på landet, vil det være op til vejejer og eventuelt de vejberettigede at træffe beslutninger om den færdselsmæssige regulering, i det omfang den konkrete regulering ikke er særligt reguleret i færdselsloven, som det f.eks. er tilfældet i § 42 om højst tilladt hastighed. Hverken vejmyndigheden eller politiet vil fremadrettet have kompetence hertil. Det gælder



tilsvarende på private veje. Transportministeriet vil præcisere dette i lovforslagets bemærkninger.

På private fællesveje på landet og på private veje og broer (herunder i by og bymæssigt område) kræver det fortsat politiets samtykke at benytte autoriseret afmærkning, jf. færdselslovens § 97, jf. § 95. Politiet kan således beslutte, hvordan en færdselsregulerende foranstaltning på private fællesveje på landet, og på private veje og broer, skal skiltes.

Færdselslovens § 97, stk. 3, vil desuden blive konsekvensrettet.

Stevns Kommune det betænkeligt, at der åbnes op for brugen af uautoriseret afmærkning og spørger, hvordan den skal håndhæves, og hvilke retningslinjer kommunen skal iagttage, når den skal vurdere, om en uautoriseret afmærkning er så uautoriseret, at den ikke kan godkendes. **Aarhus Kommune** spørger, hvad uautoriseret afmærkning dækker over og finder det problematisk, at der kan gives tilladelse hertil.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af lovforslaget, at uautoriseret afmærkning er anden afmærkning end den, der fastsat med hjemmel i færdselslovens § 95, stk. 1 og 3. På private fællesveje vil der kunne afmærkes med uautoriseret afmærkning, når der træffes afgørelser efter det foreslåede til privatvejslovens § 57, stk. 2. Det svarer til gældende ret efter nuværende § 57, stk. 1, i privatvejsloven.

Politiet kan kræve uautoriseret afmærkning på private fællesveje på landet og af private veje og broer fjernet, når færdselsmæssige grunde taler for det, ligesom politiet kan kræve uautoriseret afmærkning erstattet med autoriseret afmærkning. Det fremgår af færdselslovens § 97, stk. 2.

På offentlige veje må der kun anvendes autoriseret afmærkning.

2.2.10. Andet

Frederikssund Kommune skriver, at der er tale om en skævvridning af kommunernes contra Vejdirektoratets beføjelser, når Vejdirektoratet administrativt kan foretage ændringer på de rute-nummererede veje med landets højeste trafikintensitet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget til vejlovens § 12 betyder, at når det ikke længere er nødvendigt at opretholde et statsvejsareal som offentlig vej, vil det kunne nedlægges



som offentlig vej, uden at Folketinget vil skulle inddrages. Det foreslåede svarer til, at en kommune kan beslutte at nedlægge en kommunevej, jf. vejlovens § 15, jf. § 124. Der henvises til lovforslagets punkt 2.4.

Frederiksberg Kommune bemærker, at transportministerens beføjelser til at fastsætte bestemmelser for kommunevejes optagelse som statsveje efterlader kommunerne med uafklarede konsekvenser for så vidt vejens tilstand og indretning.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bestemmelsen om transportministerens beføjelser til administrativt at kunne optage en statsvej, herunder fastsætte betingelser m.v., hvis der er uenighed mellem vejmyndighederne i fremkommelighedsudvalg, og det leder til en forringelse af fremkommeligheden i det pågældende område, flyttes fra den gældende vejlovs § 12, stk. 4, til 2. pkt. i § 5, stk. 3, der netop vedrører fremkommelighedsudvalg. Lovforslaget ændrer ikke ved gældende ret.

Transportministeriet gør desuden opmærksom på aftale mellem Kommunernes Landsforening og Vejdirektoratet om principperne for omklassificering af statsveje til kommunale veje. Aftalen fra januar 2021 er tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside.

Trafikselskaberne i Danmark skriver, at det er positivt, at lovforslaget muliggør en mere fleksible etablering af sideanlæg og ladeinfrastruktur til elbusser til understøtning af den grønne omstilling.

Stevns Kommune spørger, hvorfor vejlovens § 11 ophæves i stedet for fjerne pligten til at indhente politiets samtykke.

Transportministeriet skal hertil bemærke, det der ikke ses at være grundlag for at opretholde en bestemmelse om inddragelse af politiet eller justitsministeren i forbindelse med, at anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje skal forbeholdes visse arter af færdsel. Transportministeriet vurderer, at vejmyndighederne 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. Hensynene bag bestemmelserne varetages allerede i dag af vejmyndighederne i planlægnings- og projekteringsfasen, herunder sikring af særlige regler for færdslen på de pågældende veje i overensstemmelse med færdselslovens kapitel 6.



3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

§ 1

- Den foreslåede § 42, stk. 10, er ændret, således at der i de i stk. 6, nævnte tilfælde kan fastsættes en hastighedsgrænse på 30 km i timen inden for bymidterne i byer omfattet af § 2 i lov om forsøgsordning for frie bymidter.
- Den foreslåede § 92, stk. 4, er ændret, således at der på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, vil kunne træffes bestemmelser om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct. på de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden.
- Samspillet mellem færdselslovens §§ 92 og 92 a, og privatvejslovens § 57 præciseres i lovforslagets bemærkninger.
- Nyaffattelse af færdselslovens § 97 med henblik på at præcisere anvendelsen af afmærkning af private fællesveje på landet og private veje.

§§ 2 og 3

- Transportministeriet har i lovforslagets §§ 2-3 indarbejdet bestemmelser om forslag til ændring af den administrative rekursordning for kommunalbestyrelsens afgørelser efter visse bestemmelser i lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje. De foreslåede bestemmelser har været i offentlig høring i perioden 3. september – 1. oktober 2024 som del af forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Opgavebortfald på Transportministeriets område m.v.). Der henvises til separat høringsnotat.
- Nyt stk. 8 til privatvejslovens § 57, hvorefter det foreslåede til færdselslovens § 92, stk. 1 og 2, også vil finde anvendelse på private fællesveje i by og bymæssigt område.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.