
Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Adam Ahlstrand Christensen (adam-ahlstrand-christensen@protonmail.com)
Titel: Lovændring af færdselsloven er udemokratisk og ubæredygtig
Sendt: 29-01-2025 11:27

[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.

Venstres forslag til lovændring, så omlægninger af veje skal godkendes af transportministeren, vil underminere endnu mere af kommunernes magt og gøre det mere svært for dem at tjene til deres lokale miljø med lokale initiativer.

Mange tiltag der vil gøre det nemmere og mere sikkert for blødere trafikanter - gågader, mindre hastighedsgrænser, grønne byrumsprojekter - vil være meget mere vanskelige at gennemføre. Det vil gøre det (endnu) sværere at leve op til Parisaftalen, give mere udledning fra billisme, optage mere plads i bybilledet, gøre det mindre sikkert for andre færdende, mm.

Det er udemokratisk (imod lokal beslutningsevne) og ubæredygtigt at gennemføre.

~ Adam Ahlstrand Christensen

Sent with [Proton Mail](#) secure email.

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Albert Astrup Christensen (aac1@mail.tele.dk)
Titel: Høringssvar vedr forslag til ændring mv.
Sendt: 29-01-2025 10:45

[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 Lone Priess, Transportministeriet

Jeg kunne ikke få teknikken til at virke og dette høringssvar blev vist ikke indlagt. Kan det stadig lade sig gøre?

Vh Albert Astrup Christensen, Vanløse

Vedr:

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

Vanløse den 27.1 –2025.

Høringsindlæg:

Lavere hastigheder i byerne en fordel for alle.

Lavere hastigheder mindsker CO₂ udslippet, giver mindre forurening, bedre udnyttelse af vejkapacitet, mindre støj, mindre bilkørsel og færre trafikulykker. Kun absolut positive erfaringer i flere Europæiske storbyer hvor normen er 30 km i timen i flere hovedstæder.

“

Mens de fleste trafikulykker med dødelig udgang finder sted på landevejen, sker 2 ud af 3 trafikuheld i vores byer. De mange trafikuheld i byerne skyldes trafiktæthed, mange veikryds og blandingen af forskellige trafikanter. Derfor er der god grund til at se på fartgrænserne i byerne. Som omtalt i en tidligere artikel, er der en række argumenter, som fremføres for lavere fartgrænser i byerne: bedre overskuelighed i trafikken, hvilket særligt er vigtigt for bløde trafikanter, børn og ældre; kortere bremselængder

med reduktion af ulykkernes forekomst og konsekvenser; bedre trafiksikkerhed for alle trafikanter; støj- og miljøgevinster; kun marginalt forlængede rejsetider. Alene de fysiske love taler for lavere fartgrænser, hvor bløde trafikanter er involveret: en fodgænger der rammes af en bil med 30 km/t har gode chancer for at overleve, men rammes fodgænger af en bil med 60 km/t, er overlevelseschancen kun 1:5. “ (Plangruppens analyse Storbyer trækker i retning af lavere fartgrænser) (Analysen opdateret 2024).

Plangruppens

analyse bygger på indsamlede erafringer fra Oslo, Helsinki, Wien og Munchen. Her er fartgrænserne nedsat til 30 og 40 km i timen med udelukkende positive effekt for støj,

møj, trafikulykker mv.

Analysen findes på **plangruppen.dk** med titlen: Storbyer trækker i retning af lavere fartgrænser(Analysen opdateret i 2024).

Hastighedsregulering bør derfor være en absolut lokal beslutning, som tages på demokratisk vis af byerne selv, fordi kun de lokale og myndighederne kender til trafikforholdene i de neklede byer og bydele. Lovforslaget bør derfor smides i papirkurven.

Med venlig hilsen,

Albert Astrup Christensen, Lyngholmvej 21, 2720 Vanløse. Medlem af Klimagruppen i Vanløse, Vanløse Lokaludvalg og trafikudvalget i Vanløse Lokaludvalg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Marie Brøchner Jespersen (marie.broechner.jespersen@albertslund.dk), Kristine Klæbel (kristine.klaebel@albertslund.dk)
Fra: Anders Keldorff (anders.keldorff@albertslund.dk)
Titel: Høringssvar, sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 18:21
Bilag: Høringssvar lovforslag_albertslund.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674



Albertslund Kommune

Med venlig hilsen

Anders Keldorff
Enhedsleder

Trafik & Natur
Miljø & Teknik

Direkte 23659626
Mobil 23659626
anders.keldorff@albertslund.dk

Albertslund Kommune
Nordmarks Allé 1
2620 Albertslund
www.albertslund.dk



Det er vigtigt for Albertslund Kommune at beskytte dine personlige oplysninger, så her kan du se mere om, hvordan vi behandler personoplysninger og læse mere om dine rettigheder



Transportministeriet
trm@trm.dk

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674

Dato: 27. januar 2025
Sags nr.: 05.00.00-K04-1-25
Sagsbehandler: ADF

Transportministeriet har sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) i høring med høringsfrist 27. januar 2025.

Af Transportministeriets bemærkninger i udkast til lovforslaget fremgår det indledningsvist, at lovforslaget indgår som en del af regeringens 2030-plan "Danmark rustet til fremtiden". Ifølge planen vil regeringen tage initiativ til et flerårigt arbejdsprogram på det statslige område, som har til formål at frigøre medarbejdernes tid, sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati.

Ifølge Transportministeriet understøtter lovforslaget implementering af opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning på godt 22 årsværk. Dette sker ved selvstændigt at lade vejmyndigheden træffe færdselsmæssige beslutninger vedrørende vejens udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Politiet vil dog fortsat skulle godkende at afmærkning anvendes og placeres korrekt.

Transportministeriet bemærker i øvrigt, at Regeringen finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, når der træffes beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. For at lette kommunernes administration og mindske bureaukratiet, har Transportministeriet i lovforslaget fastlagt en række objektive betingelser for bl.a. hastighedsgrænser, ensretninger og vejafspærringer. Hvis vejmyndigheden træffer beslutninger der ikke efterlever lovforslagets betingelser, kan transportministeren give vejmyndigheden pålæg om at tilbageføre de færdselsmæssige ændringer.

Bemærkninger til lovforslaget:

Albertslund Kommune finder det positivt, at lovforslaget skal sikre en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed. Men da lovforslagets grænseværdier alene er baseret på årsdøgnstrafiktal for motorkøretøjer forstås, at der primært er tænkt på mobilitet og fremkommelighed for motorkørende trafik, og ikke i fredeliggørelse og byudvikling med henblik på borgernes sikkerhed, sundhed og trivsel.

**By, Kultur, Miljø &
Beskæftigelse**

Miljø & Teknik
Miljø & Teknik

Albertslund Kommune er en kommune på den Københavnske Vestegn, som lægger veje til store mængder gennemkørende trafik. Støjen fra trafikken påvirker kommunens borgeres sundhed og trivsel, og det er derfor afgørende, at vi som kommune har mulighed for at regulere trafikken i det kommunale vejnet. Nedsættelse af hastighedsgrænserne er fx et greb, som vi i Albertslund Kommune har benyttet os af og i god dialog med den lokale politimyndighed. Særligt er Albertslund Kommune bekymret for at Transportministeren, med dette lovforslag kan finde på at ophæve lokale hastighedsgrænser, som er vedtaget af Albertslund Kommunes Kommunalbestyrelse.

Albertslund Kommune er bekymret for den begrænsning lovforslaget ligger på kommunens mulighed for at planlægge og udvikle byen i demokratisk proces med byens borgere. I Albertslund Kommune er der som del af planlægningen af byens udvikling vedtaget masterplaner, hvor en nedlæggelse af udvalgte veje er en mulighed. Nedlæggelsen af vejene skal bidrage til at skabe rekreative grønne områder, som kan bidrage til det gode liv vi ønsker for borgerne i kommunen. I Albertslund Kommune er vi bekymrede for at lovforslaget bliver en hindring for denne udvikling.

Lovforslaget begrænser desuden muligheden for at efterleve målsætninger i statslige planer, eksempelvis indenfor trafiksikkerhed og miljø.

Albertslund Kommune er ikke overbevist om, at hensigten med at frigive statslige ressourcer bliver en realitet med lovforslaget, der lægger op til at årsdøgnstrafiktal for hele landet skal administreres af Vejdirektoratet og kontrol af kommunale anlæg skal foretages af Transportministeriet. Tvært imod ligger der en bekymring i udsigten til statsstyret administration, og en indskrænkning af kommunal selvbestemmelse.

Albertslund Kommune opfordrer til at lovforslaget trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Steen Christiansen
Borgmester

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: alexlarsen18@gmail.com (alexlarsen18@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr sagsnummer 2024-1674
Sendt: 22-01-2025 15:07

[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.

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) vil markant modvirke mange kommuners bestræbelser på at bekæmpe den globale opvarmning og fremme et mere sundt og miljørigtigt bymiljø. Hvis vi skal nå vores klimamål, skal vi have mindre biltrafik, færre biler i bymidterne og lavere hastigheder. Både for at byerne skal være rarere at være i og på grund af hensyn til sikkerhed, klima, miljø og støj. Så træk omgående lovforslaget og lad i stedet i kommunerne få større muligheder for at fremme den kollektive trafik – og send penge til dem samtidig, så de reelt kan finansiere dette.

Med venlig hilsen
Bedsteforældrens klimaaktion og klimagruppen i Albertslund

Alex Larsen
Morelgården 4
2620 Albertslund
Mail: alexlarsen18@gmail.com
Tlf.: +45 2993 6358

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Kenneth Schelbech Dollerup (KS8C@kk.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674 - Amager Vest Lokaludvalgs svar på høring
Sendt: 27-01-2025 16:09
Bilag: Amager Vest Lokaludvalgs svar på sag 2024-1674.pdf;

Til rette vedkommende ved Transportministeriet,

Vedhæftet finder du Amager Vest Lokaludvalgs svar på høring angående:

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.)

Bemærkninger eller forespørgsler foranlediget af høringssvaret bedes rettes til undertegnede ved sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg.

Med venlig hilsen

Kenneth Schelbech Dollerup
Projekt- og puljemedarbejder
Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Sundholmsvej 8, 1. sal
2300 København S

Mobil 2146 5623
E-mail ks8c@kk.dk
Web <https://amagervestlokaludvalg.kk.dk/soeg- penge>
EAN 5798009800442

Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger (åbner på [kk.dk](https://amagervestlokaludvalg.kk.dk/soeg- penge))

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Sagsnummer 2024-1674



Amager Vest Lokaludvalgs høringssvar angående: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

I Københavns Kommune repræsenterer Amager Vest Lokaludvalg med sine lokalt valgte medlemmer mere end 90.000 borgere i bydelen. I tæt samarbejde med udvalget udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen lige nu, en Trafik- og Byrumsplan for Amager, for hvilken dette lovforslag har store konsekvenser.

Amager Vest Lokaludvalg ønsker med dette høringssvar at støtte *formålet* med lovforslaget ift. regelforenkling, selvbestemmelse for lokale vejmyndigheder, samt fjernelsen af politiets mulighed for at blokere for lokale fartnedsættelser. Lokaludvalget mener dog ikke at lovforslaget – i sin nuværende form – lever op til formålet ift. selvbestemmelse for lokale vejmyndigheder i en Københavnsk kontekst.

Det skyldes indførelsen af et årsdøgnstrafikkriterie for hastighedsnedsættelser (ændringer til §42 – særligt stk. 6) og ændring af vejstrækninger (ændringer til §92), som de facto vil blokere de lokale vejmyndigheder i Københavns mulighed for hastighedsnedsættelser på de fleste vejstrækninger. Lovforslaget kommer i stedet til at betyde en centralisering af beslutninger om lokale forhold til Transportministeriet.

Amagervest Lokaludvalg er uenige med Transportministeriets tilgang, der foreslår at man fra centralt hold kan foretage fornuftig planlægning af den lokale trafikprioritering – det bør høre til på de lokale rådhus og med en høj grad af lokal indflydelse.

Kritik af lovforslagets centralisering af beslutninger om lokale trafikprioriteringer

Med lovforslagets nuværende form er lokaludvalget stærkt bekymrede for, at årsdøgnstrafikkriteriet på 4.000 bilister ved hastighedsnedsættelser under 50 km/t (§42) og 1.000 for justeringer til vejstrækninger (f.eks.

27. januar 2025

Sagsnr.
2025-0026928

Dokumentnr.
2025-0026928-1

Sagsbehandler
Kenneth S. Dollerup

Sekretariatet for
Amager Vest Lokaludvalg

Sundholmsvej 8
2300 København S

E-mail
info@avlu.dk

EAN nummer
5798009800442

amagervestlokaludvalg.kk.dk

Sekretariatet for

Amager Vest Lokaludvalg Amager Vest Lokaludvalgs høringssvar angående: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) 2/2

ensretning, gågader, mv.) (§92) vil blokere for mulige hastighedsnedsættelser på Amager.

Amager Vest er en bydel hvor mange bilister og tung trafik bruger vejene hver dag. Samtidig er der mange boliger, fodgængere, cyklister samt andre udsatte trafikanter som (f.eks. kørestolsbrugere). Lavere trafikhastigheder her er til gavn for trafiksikkerhed, tryghed og sundhed både ift. stress fra støjforurening og skadelige partikler.

Med årsdøgntrafikkriterierne i lovforslaget bliver det dog stort set umuligt at nedsætte fartgrænserne og træffe lokale valg om prioritering af trafikken i en by som København. Ifølge [København Kommunes trafiktællinger](#) er årsdøgntrafikken på Islands Brygge ca. 5.000 og på Amagerbrogade ca. 10.000. Rykker man længere ud i Amagers beboelsesområder kører ca. 10.000 dagligt på Englandsvej og Røde mellemvej, og ca. 27.000 på de dele af Vejlands Allé der kører igennem boligområder.

Udover utryghed og nedsat sikkerhed, medfører det en masse støj som i mange tilfælde overstiger støjgrænser for bebyggelse. En grænse der er givet dispensation fra i de nye boligområder på Amager Fælled og ved Bella Centret. Hastigheden er til minimal fordel for pendlere til København men til stor gene for lokale borgere: Tager man 10 km/t af hastigheden fra motorvejsafkørslen i Kastrup og til København C, kommer man som bilist 3 minutter senere frem. Til gengæld falder støjniveauet væsentligt ifølge [Trafikstyrelsens egne tal](#).

Flere store byer i Europa har allerede sænket hastighedsgrænserne i byerne fra 50 km/t til 40 eller 30 km/t. Det gælder fx Berlin, Madrid og Bruxelles. Københavns Kommune og byens borgere ønsker samme retning – og er allerede på vej med projektet "[Ned i Fart](#)".

Det er derfor ærgerligt at lovforslaget her – som skulle styrke den lokale selvbestemmelse – kommer til at blokere for lokale ønsker for trafikplanlægning.

Afslutningsvist skal det bemærkes, at lokaludvalget ser positivt på fjernelse af politiets mulighed for at blokere for lokale fartnedsættelser.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anton B (antonbisgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar til lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 27-01-2025 19:42

[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.

Kære transportminister,

Jeg skriver, fordi jeg er bekymret for at lovforslaget vil begrænse kommunernes handlerum, når det kommer til initiativer der vil fremme den grønne omstilling af transportsektoren.

Ting som at etablere en cykelgade eller initiativer der fremmer den offentlige transport vil blive sværere for den enkelte kommune, hvilket ikke ligefrem er i tråd med at vi står i en altoverskyggende klima -og biodiversitetskrise.

Mvh
Anton Læssøe Bisgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Asger Bank Dahl (asgerbankdahl@icloud.com)
Titel: Høringssvar til ændring af færdselsloven (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 31-01-2025 09:22

[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.

Kære transportminister

Jeg er dybt uenig i ændringen af færdselsloven, som vil gøre det markant sværere at skabe byer med grøn mobilitet og rare bymiljøer. Derudover er det et underligt indgreb i det kommunale selvstyre og lokaldemokrati, som man ellers i så mange henseender lovpriser. Jeg forstår simpelthen ikke, hvorfor man fra centralt hold direkte modarbejder grønne trafikdæmpende tiltag, når vi alle efterhånden burde have indset alvoren. Jeg henviser i øvrigt til andre, mere uddybende høringssvar.

Hilsen Asger Bank Dahl, bachelor i by-, energi-, og miljøplanlægning, AAU

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)
Cc: Mads Henrik Lindberg Christiansen (MADC (MADC@balk.dk), Steen Pedersen (SPE1 (spe1@balk.dk)
Fra: Julie Egede Hansen (JUL6) (jul6@balk.dk)
Titel: Høringssvar sags. nr. 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 13:18
Bilag: Høringssvar til Transportministeriet_Færdselsloven 22. jan.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet er Ballerup Kommunes høringssvar til sag nr. 2024-1674.

Høringssvaret er med forbehold for politisk vedtagelse, da første møde i Klima- og Miljøudvalget i 2025, bliver afholdt 28. januar. Der vil blive eftersendt om svaret er politisk vedtaget efter udvalgmødet.

Jeg skal bede om en bekræftelse på at høringssvaret er modtaget.

Med venlig hilsen

Julie Egede Hansen

Trafikplanlægger
Team Trafik og Anlæg

Center for By og Miljø

Direkte 4175 0112
Team 4175 0170
E-mail trafikoganlaeg@balk.dk

Ean: 5798008801556



Ballerup Kommune

Hold-an Vej 7
DK-2750 Ballerup
Telefon: 4477 2000

ballerup.dk





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: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Barbara Dunn (dunndenmark@gmail.com)
Titel: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 27-01-2025 11:17

[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.

Jeg er stærkt imod de dele af lovforslaget, der fratager kommunerne deres ret og pligt til at ændre på vej, især i de indre bydele. Disse bydele er oftest ældre, med snævre veje, der ikke tåler dagens intense trafik. Der skal ske ændringer og de lokale folk ved bedste.

Det strider med demokratiske principper, så som borger inddragelse og lokale bestemmelser. Det strider med intentionerne om at leve op til Paris Aftalen i 2030. Den del af lovforslag er et simpelt politisk trick for at få stemmer fra klimaforbælgere fremfor en lov om at varetage samfundets helheds interesser.

med venlig hilsen

Barbara Dunn

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Strandby (birte19@gmail.com)
Titel: 2024-1674 - høringsvar
Sendt: 27-01-2025 07:51

[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.

I forbindelse med punktet i lovforslaget der handler om 'Indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren, hvorefter vejmyndighederne kan gives pålæg om at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, ...' undrer det mig meget, at Venstre vil overstyre kommunernes forsøg på at reducere transportens CO2-udslip og skabe bedre bymiljø for bøgerne.

Flere byer kæmper hårdt med en tiltagende og ødelæggende bilisme. Efterhånden er det nærmest et krav, at alle skal have hver sin bil for at få tilværelsen til at fungere, uagtet privatbilismen fungerer uhensigtsmæssig og kræver mange ressourcer herunder kostbar tid, der kunne være anvendt fornuftigt i kollektiv transport.

Det er en ødelæggende tendens, der kræver stadig mere vej og flere parkeringspladser, samtidigt med at erhvervslivets transport bliver hæmmet af, at selv de dårligste bilister er tvunget ud i trafikken, fordi de ikke har andre valg. Burde et liberalt parti ikke netop sørge for, at der er valgmuligheder, at det altid er muligt at vælge kollektiv transport - både af hensyn til den liberale vinkel, men sandelig også af hensyn til ressourcer som tid og miljø?

Flere byer kæmper for at holde bilismen nede. Dels af hensyn til fremtidens klima og miljø, og dels for at give skolebørn - og alle os andre - mulighed for at cykle og gå til skole og alle de andre steder, vi skal hen. Det er initiativer der sigter på fremtiden, og det er her, byerne har mulighed for en sund udvikling og for at skabe tiltag der gør dem tiltrækkende for nytillflyttere, hvilket vel indirekte også gør dem tiltrækkende for nye virksomheder der har brug for arbejdskraft.

Der er masser af ny tænkning og nye initiativer i byernes planlægning af plads til mennesker. Og selv om borgerinddragelsen ikke fungerer lige godt alle steder, så er udviklingen baseret på dokumentation - for eksempel er der dokumentation for, at manglende parkeringspladser ved en forretning, ikke behøver at have negative konsekvenser for handlen - tværtimod. Og hvis man skal bryde med et gammeldags mønster der favoriserer en usund og trængselsskabende privatbilisme og give borgerne muligheden for at bevæge sig rundt ved aktiv transport, så er der for tiden mange gode ideer i byudviklingen.

Pointen er, at mange byers udviklingsarbejde viser en vej frem i forhold til flere af tidens kriser - klima, natur, sundhed, trængsel. Om gennemført vil det oven i købet give bedre plads til erhvervslivet på vejene og dermed mindre spildtid, til dem der skal flytte gods og varer rundt. Er det ikke på sigt, hvad vi alle ønsker, og er det ikke fantastisk, at det arbejde gøres i byerne, af byerne? Der må være andre steder, hvor ministeriel detaljestyring er mere hensigtsmæssig?

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen
Parkvej 38B
5600 Faaborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Strandby (birte19@gmail.com)
Titel: Sagsnummer: 2024-1674 - Høringssvar
Sendt: 27-01-2025 07:18

[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.

Vedrørende: 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.)

Kære Thomas Danielsen,

umiddelbart syntes det som en god ide, at kommunerne fremover selv kunne planlægge trafikken gennem byen under behørig overholdelse af gældende lov. Det er det stadigt. Det er byen og dens beboere der kender trafikken og behovet for at ændre den.

Lavere hastigheder ved skoler og ungdomsinstitutioner eller måske ligefrem lukning af veje kan være en effektiv måde at sikre vejene, så skoleeleverne får mulighed for at cykle til skole. Som bekendt bevæger en tredjedel af børn mellem 11 og 15 år sig alt for lidt, og vi har også dokumentation for, at børn der har bevæget sig før skoletid, lærer bedre. Alene det burde være gode argumenter for at holde biler væk fra skolerne.

Som samfundet har udviklet sig, har vi alle gode muligheder for at slippe for 'den tvungne motion' - turen til skole/arbejde/indkøb/fritidsinstitution, som vi før tog på cykel eller til fods. Men hvad sker der, hvis man ikke får den motion? Så bliver det pludseligt lidt vanskeligere at tage cyklen - måske er trafikken heller ikke tryghedsskabende - og motionen er ikke automatisk en del af hverdagen. Så render vi ind i velfærdssygdomme. Diabetestilfælde er steget til det tredobbelte i løbet af 20 år, og vi er overvægtige, mere end 50 % af os er tungere end praktisk nødvendigt. Det virker igen hæmmende på begejstringen for bevægelse, og da rigtigt mange af os sidder stiller på arbejdet eller på uddannelsen, skal man efterhånden ligefrem tage sig sammen for at gå en tur. Måske bliver man endda aggressiv, hvis man ikke kan komme til at parkere ved supermarkedets hovedindgang.

Der er mange gode grunde til at gøre plads til mennesker i stedet for biler både i byerne og uden for. Dels er der de sociale, og vi har jo også dokumentation for det sociale indflydelse på helbredet, og dels kan vi vel godt unde hinanden bedre luft, mindre støj og omgivelser, der giver lyst til at bevæge sig rundt med aktiv transport. Efter kommunalreformen er der røget meget af det, vi før havde inden for gå-rækkevidde, men med elcyklen har vi fået nye muligheder. Det ville være fantastisk, hvis byerne i højere grad lagde op til, at vi kunne komme rundt på en sund måde, på en mindre skadelig måde. Nogle byer lægger vægt på, at eleverne kan cykle sikkert til skole, andre byer ser mere fordel i at kunne skabe torve og havnefronter uden trafik. Hvis privatbilisterne stiger ud af bilen, så vil der blive mere plads til nødvendig erhvervstrafik, altså mindre af den dyre spildtid, og mere motion og sundhed til os der

har brug for det.

I lokalsamfundene findes viden om, hvad der fungerer, hvad der kan lade sig gøre, og de fleste kommuner er efterhånden bevidste om fordelene ved at inddrage borgerne i udviklingsprocessen. Det handler om beslutninger der tages bedst lokalt. Og måske handler det også om at give kommunerne og borgere et friere valg.

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen
Parkvej 38B
5600 Faaborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Strandby (birte19@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 23-01-2025 13:25

[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.

Vedrørende: 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.)

Kære Thomas Danielsen,

umiddelbart syntes det som en god ide, at kommunerne fremover selv kunne planlægge trafikken gennem byen under behørig overholdelse af gældende lov. Det er det stadig. Det er byen og dens beboere der kender trafikken og behovet for at ændre den.

Lavere hastigheder ved skoler og ungdomsinstitutioner eller måske ligefrem lukning af veje kan være en effektiv måde at sikre vejene, så skoleeleverne får mulighed for at cykle til skole. Som bekendt bevæger en tredjedel af børn mellem 11 og 15 år sig alt for lidt, og vi har også dokumentation for, at børn der har bevæget sig før skoletid, lærer bedre. Alene det burde være gode argumenter for at holde biler væk fra skolerne.

Som samfundet har udviklet sig, har vi alle gode muligheder for at slippe for 'den tvungne motion' - turen til skole/arbejde/indkøb/fritidsinstitution, som vi før tog på cykel eller til fods. Men hvad sker der, hvis man ikke får den motion? Så bliver det pludseligt lidt vanskeligere at tage cyklen - måske er trafikken heller ikke tryghedsskabende - og motionen er ikke automatisk en del af hverdagen. Så render vi ind i velfærdssygdomme. Diabetestilfælde er steget til det tredobbelte i løbet af 20 år, og vi er overvægtige, mere end 50 % af os er tungere end praktisk nødvendigt. Det virker igen hæmmende på begejstringen for bevægelse, og da rigtigt mange af os sidder stiller på arbejdet eller på uddannelsen, skal man efterhånden ligefrem tage sig sammen for at gå en tur. Måske bliver man endda aggressiv, hvis man ikke kan komme til at parkere ved supermarkedets hovedindgang.

Der er mange gode grunde til at gøre plads til mennesker i stedet for biler både i byerne og uden for. Dels er der de sociale, og vi har jo også dokumentation for det sociale indflydelse på helbredet, og dels kan vi vel godt unde hinanden bedre luft, mindre støj og omgivelser, der giver lyst til at bevæge sig rundt med aktiv transport. Efter kommunalreformen er der røget meget af det, vi før havde inden for gå-rækkevidde, men med elcyklen har vi fået nye muligheder. Det ville være fantastisk, hvis byerne i højere grad lagde op til, at vi kunne komme rundt på en sund måde, på en mindre skadelig måde. Nogle byer lægger vægt på, at eleverne kan cykle sikkert til skole, andre byer ser mere fordel i at kunne skabe torve og havnefronter uden trafik. Hvis privatbilisterne stiger ud af bilen, så vil der blive mere plads til nødvendig erhvervstrafik, altså mindre af den dyre spildtid, og mere motion og sundhed til os der har brug for det.

I lokalsamfundene findes viden om, hvad der fungerer, hvad der kan lade sig gøre, og de fleste kommuner er efterhånden bevidste om fordelene ved at inddrage borgerne i udviklingsprocessen.

Det handler om beslutninger der tages bedst lokalt. Og måske handler det også om at give kommunerne og borgere et friere valg.

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen
Parkvej 38B
5600 Faaborg

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjørn Olsen (bjoerno@proton.me)
Titel: Høringssvar til: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v.,
Sendt: 28-01-2025 22:58
Bilag: Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven lov om offentlige veje mv - Bjørn Olsen.docx;

[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.

Hej,

Vedhæftet høringssvar til: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. (sagsnummer 2024-1674)

Med venlig hilsen

Bjørn Olsen
Ellen Jensens Gade 17, 2. th.
8240 Risskov
Mobil: 60 61 21 80

sagsnummer 2024-1674

Høringssvar til:

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

Af

Bjørn Olsen

Ellen Jensens Gade 17, 2. th.

8240 Risskov

Lovforslag øger bureaukratiet, forringer lokaldemokratiet og bremser udviklingen i byerne

Det er meget svært at bevare optimismen, når man ser det lovforslag, der er lagt i høring.

Øget bureaukrati: Lovforslagets formål er ifølge ministeren at mindske bureaukratiet. Det skal ske ved at fjerne politiet som myndighed på vejområdet, men det kommer ikke til at ske.

Politiet skal fortsat godkende ændringer i vejafmærkninger. Aarhus Kommune har vurderet, at det omfatter 95% af alle vejmyndighedsbeslutninger. Det er derfor uklart, hvori den reelle administrative besparelse består. Samtidig får Aarhus Kommune øget administration fx i forbindelse med trafiktællinger.

For Aarhus Kommune vil det altså betyde øget bureaukrati, uden administrative besparelser.

Lokaldemokratiet sat ud kraft: Hvis lovforslaget bliver vedtaget, vil det skyde flere års omfattende borgerinddragelsesprocesser i sænk. Det drejer sig bl.a. om midtbyvisionen og helhedsplanen for Banegårdspladsen. Inddragelsen, der har givet lokale mulighed for at engagere sig i deres eget lokalsamfund, vil groft sagt være lige til at smide i skraldespanden, da lovforslaget vil begrænse kommunens muligheder for at realisere planerne.

I Aarhus Stiftstidende d. 19. januar praler Venstre i Aarhus af, at de er lykkedes med at få lovforslaget formuleret, så det kan bremse det, de kalder krigserklæringen mod bilisterne.

<https://stiften.dk/politik/v-jubler-over-forslag-til-ny-vejlov-det-kan-standse-krigserklaeringen-mod-bilisterne>

Det vil være et voldsomt tilbageslag for lokaldemokratiet, hvis et parti på den måde kan lykkes med at trække beslutningskraften ud af kommunen og via Christiansborg bremse udviklingsplaner, blot fordi man ikke er enig i det, som flertallet i kommunen med omfattende borgerinddragelsesprocesser har vedtaget.

Udviklingen af danske byer vil gå i stå: Storbyer overalt i Europa arbejder på i disse år på at gøre byområderne mere attraktive med færre biler og flere grønne områder og bedre forhold for cyklister og kollektiv transport.

Aarhus har ligesom andre storbyer problemer med trængsel, støj, utryghed, forurening og klimabelastning som følge af en gammeldags infrastruktur med en alt for høj andel af privatbiler.

Lovforslaget vil bremse mulighederne for at løse disse problemer og hæmme udviklingen af fredelige attraktive bymiljøer. Store dele af den grønne mobilitetsplan i Aarhus vil være umulig at gennemføre. Fx er det ikke længere muligt at inddrage borgerne i udviklingen af trafikøerne i Christiansbjerg, Åbyhøj, Hasle og Ø-gaderne. Det vil heller ikke været muligt at gennemføre omdannelsen af Vesterbro Torv inkl. klimasikring, fredeliggørelsen af Banegårdspladsen inkl. fremtidigt letbanestop eller sammenlægningen af Rådhusparken og Musikhusparken i Simonsens Have.

Jeg finder de nævnte forhold så kritiske, at jeg kun kan anbefale at tage lovforslaget helt af bordet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Høirup (bodilfyn@gmail.com)
Titel: Trafik
Sendt: 24-01-2025 15:38

[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.

Kære trafikminister.

Lad kommunerne beholde så meget selvbestemmelse som muligt.
Det er utrolig vigtigt for et levende demokrati, at kommunerne har mulighed for at bestemme, hvad der er bedst for indbyggerne i lokalsamfundet:
For børnene på vej til skole og fritidsinteresser,
for de ældre på bytur eller på vej til deres aktiviteter,
for alle, der gerne vil have en grøn by med parker og fugle og hyggelige torve,
og er bekymrede for bilernes dominans, som kun vil blive større og større.
Med venlig hilsen og i håb om, at det vil nytte at bruge sin stemme
Bodil Høirup

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

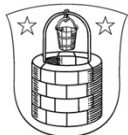
Marius Teglstrup Blixt
Vejingeniør - Projektleder



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: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte Egerup (cegerup@gmail.com)
Titel: sagsnr. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 31-01-2025 11:32

[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.

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

Som borger i Aarhus ønsker jeg ikke, at lovændringen bliver gennemført!
Hvordan vi i Aarhus ønsker at indrette vores byer mht. trafik, skal IKKE styres fra København! F.eks. vil vi i Aarhus SELV bestemme, hvordan trafiksituationen i vores by skal se ud, og det må være op til de folkevalgte politikere i VORES kommune at lytte til borgernes ønsker. Jeg - og mange andre i Aarhus - ønsker en "grøn" og smuk by med oaser, hvor mennesker kan trives uden at blive kørt ned af en bil, og det kan vi bedre overskue i Aarhus end fra København.

Med venlig hilsen
Charlotte Egerup / borger i Aarhus kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Kenneth Øhrberg Krag (kenneth@cyklistforbundet.dk), Jane Kofod (jane@cyklistforbundet.dk), Jørgen Schlosser (jorgen@cyklistforbundet.dk)
Fra: Emil Maj Christensen (emil@cyklistforbundet.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674. Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje
Sendt: 27-01-2025 16:31
Bilag: Cyklistforbundets høringssvar.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.

Vedr. Sagsnummer 2024-1674.

Hermed fremsendes Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med 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 / Kind regards

Emil Maj Christensen

*Politisk konsulent / political consultant
Urban Planner (MSc) & Designer (BSc)*

M +45 40 70 83 70



Cyklistforbundet

Rømersgade 5
DK-1362 København K

T +45 33 32 31 21

post@cyklistforbundet.dk

www.cyklistforbundet.dk



Bygnings-, Bolig- og Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

Sagsnummer 2024-1674.

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med 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.)

20. januar 2025

En katastrofe for kommuners muligheder for at sikre moderne byrum med trafiksikker mobilitet for alle trafikanter

Cyklistforbundet har læst lovforslaget og ønsker at udtrykke den allerkraftigste kritik. Lovforslaget er i sin nuværende udformning en katastrofe for vores byer og for kommunernes arbejde med at sikre god mobilitet for alle trafikanter – herunder sund og aktiv mobilitet for cyklister, skabe sikrere skoleveje, etablere trygge, fredelige og grønne byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafik-sikkerheden.

Med lovforslaget fjernes kommunernes mulighed for med nogle få undtagelser fx omkring skoler at sænke hastigheden til 30 km/t. Muligheden for at sænke hastigheden til 40 km/t indskrænkes til kun at gælde for veje med under 4.000 bilister per dag (ÅDT). At arbejde med en så fast og centralt fastlagt grænse gør det for de største og mellemstore danske byer i praksis umuligt at føre en trafikpolitik, der opprioriterer mobilitetsformer såsom cykling. Lovforslaget er selvsagt et kæmpe tilbageslag for den idé, der har vundet indpas i mange danske byer over de seneste årtier; At byerne og særligt bymidterne tilhører mennesker fremfor biler.

Det er på samme måde dybt uhensigtsmæssigt, at man fremover ikke vil kunne sænke hastigheden på de rutenummererede veje. Der findes mange rutenummererede veje, som på deres vej gennem bykerne får en helt anden funktion, trafik og aktivitet, end de har uden for bygrænsen. Det er en helt og aldeles utidssvarende opfattelse, at rutenummereringen skal føre store trafikmængder *gennem* byen. Desuden findes der mange ringgader i byerne, som vil blive ramt af lovforslaget, selvom de forløber gennem tætbebygget by og benyttes af mange krydsende børn, cyklister og fodgængere. Det er desværre et eksempel på at lovforslaget prioriterer et gammeldags system over mennesket.

Lovforslagets indhold om begrænsning af ensretning af gader og gadespærringer har desuden den konsekvens, at de i København populære "trafikøer" ikke fremover kan etableres, ej heller de, der er på tegnebrættet i både Aarhus og Odense. Trafikøer holder gennemkørende trafik ude fra større områder gennem etablering af trafikreducerende tiltag. Det er tiltag, som i høj grad er til gavn for områdets beboere – herunder børn – og aktive trafikanter såsom cyklister. Især begrænsningen i muligheden for at lukke og spærre gader sætter en stor fed streg under lovforslagets forstokkede *raison d'être*; At morgendagens by skal fortsætte med at se ud som byen af i går.

1960'erne har ringet

Lovforslaget lægger op til at ville sikre en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed. Men de nye kriterier for hastighedsnedsættelse baseres på biltrafiktal og er dermed udelukkende fokuseret på bilers fremkommelighed fremfor trafiksikkerhed. Der er tale om uhørt voldsomme

restriktioner for kommunernes selvstyre på vejområdet, hvor det er svært at tolke det anderledes end, at ambitionen fra Christiansborg er at prioritere biltrafik over alle andre hensyn i byrummet.

Konsekvensen af lovforslaget er utvetydigt, at vores byer vil blive indrettet med biler og bilisters behov som pejlemærke frem for at understøtte de senere års meget positive ambitioner om at skabe grønne og mere menneskevenlige byrum, mindske trængslen og reducere støj- og luftforurening. Det er et tilbageskridt mod 1960'ernes trafik- og bysyn. Langt størstedelen af Københavns Kommunes planlagte og udrullede hastighedssænkninger må nu trækkes tilbage, fordi loven vil prioritere bilers fremkommelighed og hastighed over menneskevenlige bymiljøer. Andre eksempler på populære tiltag, der ikke ville kunne gennemføres, hvis det tilbageskuende lovforslag vedtages, er fredeliggørelsen af Nørrebrogade i København, genurbaniseringen af Thomas B. Thriges Gade i Odense, gågader og minimering af mængden af gennemkørende trafik i boligkvarterer. Det er alarmerende, hvis så populære byforbedrende projekter ikke vil kunne gennemføres i fremtiden.

Biler står kun for lidt over halvdelen af danskernes transporture¹. Det er sørgeligt, hvis regeringen og ministeriet ikke har øje for andet end bilers fremkommelighed og lader det gå forud for kommunale politikeres ønsker om at udvikle byer for mennesker – herunder børn, ældre og andre trafikanter end bilister.

Vi er i Cyklistforbundet helt enige med Kommunernes Landsforening, når de i en henvendelse til transportministeren og Folketingets transportudvalg kritiserer, at lovforslaget arbejder med kriterier, som næsten udelukkende forholder sig til mængden af biler. Det negligerer behovet for at kunne arbejde med at indrette vejene og brugen af den ud fra kriterier, som handler om at øge trafiksikkerheden. Vi ser det - som KL - som et væsentligt tilbageskridt i forhold til gældende regler.

Det er en rigtig og klog beslutning at fratage den lokale politikreds indflydelse på hastighedsgrænserne og i stedet lægge ansvaret hos den lokale vejmyndighed. Men det fremlagte lovforslag vil sætte Danmark bagest i bussen, når det kommer til at styrke trafiksikkerhed og revitalisering af vores byer.

Venlig hilsen

Kenneth Øhrberg Krag
Direktør

¹ Det Nationale Cykelregnskab, 2025

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Asger Fischer Mølgaard (afm@dif.dk)
Titel: Høringssvar - SAGSNUMMER 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 23:18
Bilag: Høringssvar fra Danmarks Atletkomite 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 vedhæftede høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Asger Fischer Mølgaard
Formand for Atletkomiteen
Bestyrelsesmedlem
DIF Bestyrelse



Idrættens hus
Brøndby stadion 20
2605 Brøndby
Danmark

T +45 31 53 69 98
M +45 31 53 69 98
afm@dif.dk
www.dif.dk



Til Transportministeriet
Indsendt til trm@trm.dk

27 JANUAR 2025

DANMARKS ATLETKOMITE'S HØRINGSSVAR TIL SAGSNUMMER 2024-1674 OM FORSLAG TIL LOV OMÆNDRING AF FÆRDSELSLOVEN, LOV OM OFFENTLIGE VEJE M.V. OG LOV OM PRIVATE FÆLLESVEJE

Danmarks Atletkomite som er Danmarks Idrætsforbund (DIF) og Team Danmarks fælles atletkomite, har med stor bekymring læst udkast til ovennævnte lovforslag.

Danmarks Atletkomite repræsenterer alle elite idrætssatleter, blandt andet alle der deltager ved de olympiske lege, paralympiske lege, verdensmesterskaberne, europamesterskaberne og alle Team Danmark atleter samt landsholds atleter.

Danmarks Atletkomite har især hæftet sig ved forslaget om 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.

Vi frygter at det kan betyde højere hastigheder for bilerne på vejene og færre stille veje og mere trafik i bymidterne.

Vejene i Danmark er essentiel for udøvelse af rigtig mange idrætter. Blandt andet løb og cykling dyrkes i stor stil på vejene, men også mange andre idrætter. Derfor er trafiksikkerhed og lavere hastighed for bilerne på vejene meget vigtig.

Vi vurderer, at dette lovforslag vil medføre højere hastighed for biler på vejene generelt, hvilket vi er meget bekymret for. Højere hastighed for biler vil medføre flere farlige situationer imellem biler og lette trafikanter som løbere og cyklister. Dette er vi særdeles bekymret for.

Hastigheden og andre dispositioner for vejene bør efter vores mening fastsættes ud fra en trafikfaglig vurdering, hvor trafiksikkerhed for alle, vægtes højest.

Venlig hilsen

Asger Fischer Mølgaard, formand for Danmarks Atletkomite, tlf. 31 53 69 98, afm@dif.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte Jakobsen (jj@dfac.dk)
Titel: DFAC Høringssvar vedr. sagsnr 2024-1674_Forslag til lov om ændring af FL, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje
Sendt: 26-01-2025 22:59
Bilag: Høringssvar_Danmarks_Frie_AutoCampere_sagsnr_2024-1674.pdf; Bilag 1_2021-03-05-Bornholm_Politiets afslag på skiltning mod AC.pdf; Bilag 2.1_2009-12 Campingrådet informerer s.1, Tøndermodellen.pdf; Bilag 2.2_2018-08-12 Oasens ejere til Borgmester vedr. forbudsskiltning og forvaltningens svar.pdf; Bilag 2.3_2022-09-27 Agterskrivelse fra Syd- og Sønderjyll Politi_Aktindsigts dok. 1.pdf; Bilag 2.4_2022-11-15 Syd- og Sønderjyllands Politi_Tilbagekaldelse af samtykke.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

Hermed fremsender vi høringssvar fra Danmarks Frie AutoCampere vedr. sagsnummer 2024-1674, 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.)

Foruden høringssvaret, vedlægger vi 2 sæt bilag med i alt 5 dokumenter.

Vi overlader til Transportministeriet at vurdere, hvorvidt og i hvilken form de to sæt bilag lovligt kan offentliggøres sammen med vores høringssvar.

Venlig hilsen

Jytte Jakobsen
Jura og pladser
Tlf. 20 67 30 67
jj@dfac.dk
<https://www.dfac.dk/>

Danmarks Frie AutoCampere



CVR: 37157430

**Privat: Tingmosen 11
3500 Værløse**



Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der frivilligt arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 26. januar 2025

Transportministeriet, trm@trm.dk

Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674

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.)

Tak for muligheden for at indgive høringssvar.

Vi har ingen kommentarer til lovforslagets foreslåede paragraffer om vejmyndighedens mulighed for selvstændigt at fastsætte lokale hastighedsgrænser.

Men vi ser en markant risiko for, at bilisters – og især autocamperbilisters - retssikkerhed forringes, hvis politiet ikke længere skal samtykke til vejmyndighedens ønsker om at skilte med restriktioner mod parkering af biler (FL §92, stk. 1 pkt. 1).

Mht. regulering af hastigheder har Transportministeriet foreslået indført ”materielle betingelser”, mens alle beslutninger mht. skiltning jf. § 92, stk. 1 overlades til vejmyndigheden. Hermed vil der uvægerligt blive skiltet uensartet hen over landet. Hvis kravet om politiets samtykke bortfalder, er der ikke tale om, at et dobbeltarbejde bliver fjernet, men om, at der vil ske en forringelse af bilisternes retssikkerhed.

Vi oplever desværre regelmæssigt, at vejmyndighedens ønsker om skiltning mod autocampers parkering er politisk begrundet/besluttet, men ikke er sagligt begrundet. Derfor har vi igennem mange år haft kontakt med en lang række kommuner om at fjerne/ændre skiltning, der var specifikt rettet mod autocampers parkering eller natlig parkering af biler. Vi har orienteret mange vejmyndigheder om, at der er krav om saglige begrundelser, når skiltning kan have retsvirkning, og også om, hvad saglige begrundelser, jf. udtalelser fra bl.a. Vejdirektoratet, kan være hhv. ikke kan være.

I nogle tilfælde forstår kommunen hurtigt, hvori fejlen ligger, og skiltningen bliver fjernet/ændret. I andre tilfælde kan brevveksling vare i flere år. Det forekommer især, når vejmyndigheden skifter medarbejdere – og det sker tit - når der ikke er indhentet et samtykke fra politiet til skiltningen, eller at det politiske pres for at bevare en skiltning, der er opsat på en usaglig baggrund, er stort.

Fjernes kravet om politiets samtykke til skiltningen, øges muligheden for, at et politisk pres overfor embedsmændene forøges, at embedsmændenes vurderinger tilsidesættes, og at borgerne ikke længere har lige rettigheder.

Vi opfatter politiets indsats i forbindelse med skiltning som værende en garanti for bilisternes retssikkerhed. Politiets kvalitetskontrol kan medføre, at de ikke ønsker at samtykke til en skiltning, trækker deres samtykke til skiltningen tilbage eller påpeger en opsat skiltning hvor samtykke ikke er indhentet.

Vi vedlægger 2 sæt bilag med eksempler. Det ene omhandler, at Bornholms politi ikke kunne samtykke til vejmyndighedens ønske om at opsætte forbudsskilte mod autocamperes natlige parkering.

Det andet omhandler, at en campingpladsejer på Rømø skrev til Tønders tidligere borgmester, Henrik Frandsen, og med henvisning til sin forretnings omsætning truede med permanent at lukke sin campingplads og dermed fjerne 60.000 turisters overnatning fra Rømø, hvis ikke borgmesteren sørgede for, at autocamperes parkering igen blev forbudt på øen. Svaret til campingpladsejeren kom fra en embedsmand, der lovede, at forbudsskiltningen blev retableret. Skiltningen forblev indtil DFAC dokumenterede, at den ikke var opsat på et sagligt grundlag, hvorpå politiet trak deres samtykke til skiltningen tilbage. Vi samarbejder i dag med kommunen om at kunne rumme de mange autocamperturister på en positiv måde.

Vi overlader til Transportministeriet at vurdere, hvorvidt og i hvilken form de to sæt bilag lovligt kan offentliggøres sammen med vores høringssvar.

Rigtig mange af Vejdirektoratets – og dermed også Transportministeriets - udtalelser om saglige /ikke saglige begrundelser for forbudsskiltning henviser til, at politiets samtykke skal indhentes til den ønskede skiltning før dennes opsætning, og at skiltningen sagligt skal kunne begrundes i de hensyn, som lovligt kan varetages efter § 92, stk. 1.

Det er politiets opgave at kende og kunne bruge Vejdirektoratets og andre tolkninger* af FL § 92, stk. 1 tilstrækkeligt godt til at kunne vurdere og evt. samtykke til skiltningen og dens saglige begrundelse og også håndhæve den.

Især med hensyn til forbudsskiltning er der således ikke tale om at der foregår en dobbeltsagsbehandling hos de to myndigheder, men at politiets kvalitetssikrer vejmyndighedens arbejde – og at dette ofte er nødvendigt. Vi henviser til [TRU 2024-25 Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 93, bilag](#).

Det er derfor afgørende for bilisternes retssikkerhed, at denne kvalitetssikring ikke bortfalder, hvis det fastholdes, at politiets samtykke til FL § 92 stk. 1, pkt .1 fjernes.

I lovforslaget s. 38 står imidlertid:

”Vejmyndigheden skal fortsat indhente politiets samtykke i forbindelse med afmærkning af strækninger, jf. § 3 i anvendelsesbekendtgørelsen

Og s. 105:

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

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i pkt. 2.4.”

* Herunder [Justitsministeriets rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, 27. juni 2013](#), 212 sider.

Derfor ser vi to indfaldsvinkler til at bevare / forbedre bilisternes retssikkerhed, lette samarbejdet mellem de to myndigheder og gøre gavn af den ekspertise, der ligger i politiets Vejtekniske afdelinger:

- A) Tydeliggørelse af [Anvendelsesbekendtgørelsens](#) §3, så paragraffen helt klart også omfatter, at politiet skal kunne samtykke til skiltningens baggrund og formål, ikke kun dens fysiske udseende og placering iht. afmærkningsbekendtgørelserne.
- B) Politiet vil også efter lovændringen skulle være helt ajour med lovgivningen, udtalelser og afgørelser, fordi politiet skal kunne håndhæve den og de øvrige færdselsindskrænkninger.

Vi ser en mulighed i, at Politiet får en formaliseret opgave med at dele deres viden og løbende undervise vejmyndighederne i lovkendskab og dele praktiske erfaringer, hvorved sagsgangen forventeligt forenkles og smidiggøres. Dette som en støtte til kommunernes efteruddannelse af vejmyndighedernes medarbejdere til dette specialarbejde.

Det forhold, 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*", mens resten af lovforslagets ændringer forventes at træde i kraft fra 1. juli 2025, skaber en uheldig situation. Vejmyndighederne var ikke forberedte eller uddannede til at overtage det fulde ansvar for disse beslutninger, da kravet om politiets kvalitetskontrol og samtykke uden varsel faldt bort.

Venlig hilsen

Jørn Skou, formand

Jytte Jakobsen, jura og pladser

Fra: Palle Kreutzberg Tourell
Sendt: 18. maj 2021 20:12
Til: Palle Kreutzberg Tourell
Emne: VS: Samtykke Hammerhavn

Fra: JTN001@politi.dk <JTN001@politi.dk>
Sendt: 5. marts 2021 12:58
Til: Morten Ginnerskov Hansen <Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk>
Emne: SV: Samtykke Hammerhavn

Hej Morten

Politiet kan ikke give samtykke som anført.

Færdselslovens § 95, stk. 1 og 3 henviser til "trafikale hensyn", hvilket der ikke er tale om i dette tilfælde.

En undertavle til C62 kan definere tidsrummet, men det er ikke muligt at anvende "autocamper", idet det ikke er en køretøjstype jf. færdselslovens begreber (personbil, bus, lastbil, motorcykel osv.). De fleste autocampere er mig bekendt registreret som personbiler, og der ville derfor skulle opsættes et generelt p-forbud, hvis autocampere skal forbydes.

Med venlig hilsen

Jacob Trøst
Politikommissær, fg.

Bornholms Politi
Operativ Støtte
Zahrtmannsvej 44
3700 Rønne
Tlf. 2542 6470
Email: jtn001@politi.dk

Fra: Morten Ginnerskov Hansen <Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk>
Sendt: 5. marts 2021 12:01
Til: Trøst, Jacob (JTN001) <JTN001@politi.dk>
Emne: Samtykke Hammerhavn

Bornholms Regionskommunes Vejmyndighed anmoder hermed Bornholms Politi jf. færdselsloven §95 stk. 1 og stk. 3 om samtykke til at forbyde autocampere at parkere på Hammerhavn i tidsrummet mellem kl. 22-06 alle ugens dage, med opsætning af C62 tavle med Undertavle UC"Autocamper 22-06 alle dage"
Skiltet opsættes ved indkørsel til Hammerhavn. Se indsatte kortbilag.



Venlig hilsen

Morten Ginnerskov Hansen
Sagsbehandler

Center for Natur, Miljø og Fritid
Veje, havne og beredskab
Skovløkken 4, Tejn
3770 Allinge
www.brk.dk

Telefon: 5692 2221
Mobil: 2437 3651
Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk

 Bornholms Regionskommune

Indhold

- △ Autocamperpladser: "Tøndermodellen".
- △ Velkommen autocampere: Erfaringer fra Bornholm
- △ Status for det ny campingreglement
- △ Stærkt pres for bedre rammevilkår
- △ Nye transitmærker fra 2010 til 2012
- △ Campingpladsernes hjemmesider
- △ Efterårets spørgeskemaundersøgelse
- △ Campingrådet til COP15
- △ Campingrådets sager I: Indsigelse mod forslag til kommuneplan
- △ Campingrådets sager II: Etablering af pladser forbeholdt unge mennesker
- △ Campingrådets sager III: Spildevandsudslip på campingplads
- △ Campingrådets sager IV: Defekte elmålere
- △ Nyheder fra www.campingraadet.dk



Autocamperpladser: "Tøndermodellen"

Campingrådet har i samarbejde med campingpladserne i Tønder Kommune og kommunen udarbejdet den såkaldte "Tøndermodel". Modellen går i al enkelthed ud på, at en række campingpladser frivilligt etablerer en autocamperplads på et stykke af campingpladsens areal.

Kommunen har samtidig sørget for, at der opsættes "parkering forbudt" skilte på de arealer, hvor autocamperne hidtil har overnattet. Herudover har kommunen og politiet sørget for, at de stedlige parkeringsvagter kontrollerer, at forbuddet bliver overholdt. Som et sidste element har kommunen opsat skiltning med "Autocamperplads" til campingpladsens autocamperplads.

Ordningen har virket – omend kommunen både har truet med etablering af andre autocamperpladser og, at parkeringskontrollen kunne have været væsentlig bedre. Det er derfor en ordning, der kan bruges i andre kommuner.

På nuværende tidspunkt har en række kommuner vist interesse – bl.a. Ringkøbing-Skjern, Frederikshavn Åbenrå, Esbjerg og Mariagerfjord.

Efter 4 års kamp for, at få lov til, at lave en autocamper plads på Rømø, med god hjælp fra kommunen, har vi nu en autocamper plads med et besøgstal på 25000 overnatninger, det er ca. 60000 pers. som vi trækker til øen. Yderligere sender vi i højsæsonen ca 50 campere pr.dag videre til campingpladserne, selv om det er vores plads de er kørt efter.

Vi lavede pladserne dengang for, at få mere ordnede forhold for autocampere på Rømø, som vi også mente, vi havde fået indtil i år. Nu har kommunen så været rundt og klæbet alle skilte over med hvid tape, så det ikke længere er forbudt, at parkere med autocampere rundt omkring på øen. Desuden gør I intet som helst ved dem som parkerer om natten. Vi har i en periode tjekket tidlig om morgenen og nu holder de igen over det hele, som før vi lavede pladsen.

Vi blev kontaktet af TV Syd om de måtte lave et interview med, hvordan man lavede ordnede forhold for autocampere som på Rømø. Vi sagde nej tak, for vi synes ikke kommunen gør noget som helst, ved at de parkerer overalt.

Hvis den nye P plads på havnen også vil tage autocampere, og I ikke gør noget ved de ulovlige parkeringer, overvejer vi meget, at lukke vores plads for altid fra 1/11 2018.

Vi synes i øvrigt en heliport på havnen vil være rigtig godt, da turisterne godt kan lide, når der sker noget erhvervsmæssigt på havnen

PS. Vi har hørt der kommer grunde til store sommerhuse. Er det i nærheden af vores plads?

Det ville ødelægge alt for os, da pladsen er populær p.g.a den ro her er.

Med venlig hilsen

Hanne og Carl Chr. Hansen

Fra: Lars-Erik Skydsbjerg [les@toender.dk]
Til: 'oasen-roemoe@bbsyd.dk' [oasen-roemoe@bbsyd.dk]
Cc: Lone Nielsen [lonnie@toender.dk]; Karsten Hagel Jensen [kahj4@toender.dk]; Ole Bach-Svendsen [ob@toender.dk]
Sendt dato: 05-09-2018 07:30
Modtaget Dato: 05-09-2018 07:30
Vedrørende: Autocampere på Rømø
Vedhæftninger: image001_44.jpg
image002_30.png

Til Hanne og Carl Chr. Hansen,

Som opfølgning på jeres henvendelse til Borgmester Henrik Frandsen omkring parkeringsforholdene på Rømø, skal jeg søge af svare på forholdene.

Først skal jeg også sige, at det er rigtig positivt med sådan en aktivitet der er på jeres plads og den kvalitet I sikre jeres gæster. Det er dejligt at se, og har været forbi jeres plads et par gange i løbet af sommeren, hvor jeg hver gang glæder mig over så mange gæster der er. Så det viser jo også, at det var den rigtige vej at gå i sin tid da der blev snakket planlægning for området. Så stor ros til jer for den indsats I gør for gæsterne på øen.

Jeres observation med overløbning af skiltene, har vi søgt noget efter nu...uden helt at finde, hvem som har udført det. Så vi vil straks følge op på dette og eventuelt udbedre det. Der er en restriktion som er bortfaldet med særlig bekendtgørelse for parkering på Rømø, grundet en lovændring, men jeg kan ikke umiddelbart sige, hvem som har klæbet det over med hvid tape, og søger stadig svar derpå hos os og andre der kunne vide noget.

Når det er sagt, så kan jeg også oplyse om, at det nyligt i august i Teknik og Miljø udvalget er besluttet, at lave en parkeringsrestriktion som gælder hele Rømø for autocampere. Og denne vil blive opsat i løbet af kortere tid når politiet har godkendt det, med zonetavler, som viser, at man ikke må parkere på de offentlige pladser mellem sandsynligvis 00-06.

Således vil der være en generel håndhævelse af dette. Så det håber jeg, vil betyde at der er færre der holder på rastepladserne.

I forhold til havnen, så er det også her klart aftalt, at dette er alene til parkering i dagtimerne, for gæster i området, da der også her er restriktion for ingen parkering mellem 00-06. Så dette er aftalt med Havnebestyrelsesformanden, og hvis det giver problemer så tager vi det op straks, så det må I meget gerne tilbage med, hvis der er udfordringer med denne. Men det er netop da Havnen ikke ønsker at være konkurrent til jer private udbydere af ydelserne.

Omkring de større sommerhuse, så er der ikke nogle områder i nærheden af jer, som kan komme i spil, i fald man vil åbne op for dette finder jeg umiddelbart.

Jeg håber dette besvarer jeres bekymringer omkring forholdene på Rømø, og ellers er I altid velkomne til at kontakte mig.

Venlig hilsen

Lars-Erik Skydsbjerg

Fagchef
Teknik & Plan
Teknik og Miljø

Tønder Kommune

Wegners Plads 2 - 6270 Tønder
Tlf. +45 74 92 92 55 - Mobil +45 24 25 73 24 - E-mail: les@toender.dk
Web: www.toender.dk - Facebook: www.facebook.dk/toenderkom



Tønder kommune

att. kommunaldirektør Lars Møldrup

Vedrørende autocampere og skiltning i Tønder kommune.

I oktober 2019 meddelte Syd- og Sønderjyllands Politi samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1 til et forbud mod parkering med autocampere og campingvogne på bestemte parkeringspladser i Tønder kommune. Politiet bad i forbindelse med samtykket om at modtage en afmærkningsplan.

Afmærkningsplan blev aldrig fremsendt. Kommunen har efterfølgende oplyst, at der skete udskiftning af eksisterende tavler, hvorfor der ikke blev udarbejdet en egentlig afmærkningsplan.

Foranlediget af en henvendelse fra Danmarks Frie AutoCampere til Syd- og Sønderjyllands Politi er sagen, hvor politiet har givet samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, blevet gennemgået på ny.

Syd- og Sønderjyllands Politi er i forbindelse med den fornyede gennemgang af sagen blevet i tvivl om, om det meddelte samtykke er givet med rette. Der har den 11. august 2022 været afholdt møde mellem Tønder Kommune og Syd- og Sønderjyllands Politis færdselsafdeling om sagen.

Tønder kommune har tilkendegivet, at kommunens baggrund for at indføre skiltning er, at kommunen ønsker overnatning flyttet til autoriserede pladser, idet overnatning på almindelige parkeringspladser, der ikke har de fornødne faciliteter, giver anledning til en række gener, f.eks. tømning af campingtoiletter i sidearealer og henkastning af affald og lignende. Tønder Kommune har ligeledes oplyst, at parkeringsrestriktionerne ikke skyldes færdselsmæssige hensyn, men udelukkende er indført af miljømæssige årsager.

Det er med baggrund i Justitsministeriets rapport om ”Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet” (fra juni 2013) politiets vurdering, at de gældende parkeringsrestriktioner for autocampere og campingvogne næppe er i overensstemmelse med hensynene bag færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, idet en forudsætning for, at politiet kan meddele samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, er, at der ikke fore-

ligger færdselsmæssige hensyn, som taler afgørende imod indførelsen af de pågældende foranstaltninger, og at de miljømæssige hensyn er væsentlige.

Det er også politiets opfattelse, at den afmærkning, der var opsat før 2019, kan være i strid med færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.

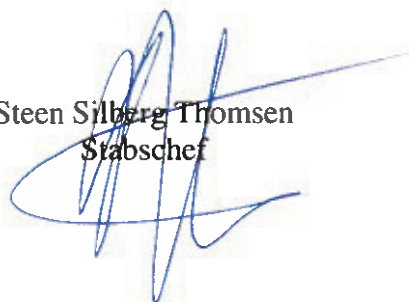
Politiet agter at tilbagekalde det tidligere meddelte samtykke, således at der kan ske en grundig sagsbehandling på de enkelte lokationer, hvor der ønskes et parkeringsforbud.

En tilbagekaldelse vil have den konsekvens, at den nuværende afmærkning vedrørende parkeringsrestriktioner for autocampere og campingvogne ikke længere vil kunne sanktioneres.

Tønder kommune meddeles en frist til den 1. november 2022 til at fremkomme med eventuelle bemærkninger. Efter fristens udløb vil Syd- og Sønderjyllands Politi tage stilling til, om samtykket skal tilbagekaldes.

Sekretariatschef Birgit Nielsen, tlf. 51 79 88 21, er politiets juridiske sagsbehandler og kan kontaktes.

Steen Silberg Thomsen
Stabschef



Syd- og Sønderjyllands Politi

Ledelsessekretariat
Kirkegade 76, 6700 Esbjerg
Tlf. 76111448

Journalnr.:	3300-50160-00439-22
Dato:	15. november 2022
Sagsbehandler:	08278
Id-nr:	29189781

Tønder Kommune
Wegners Plads 2
6270 Tønder

att. kommunaldirektør Lars Møldrup

Vedrørende autocampere og skiltning i Tønder kommune – tilbagekaldelse af samtykke efter færdselsloven

Ved skrivelse af 27. september 2022 varslede Syd- og Sønderjyllands Politi Tønder kommune om, at politiet agtede at tilbagekalde et i oktober 2019 meddelt samtykke til forbud mod parkering med autocampere og campingvogne på bestemte parkeringspladser i Tønder kommune.

Tønder kommune blev meddelt en frist til den 1. november 2022 til at fremkomme med eventuelle bemærkninger. Syd- og Sønderjyllands Politi har ikke modtaget bemærkninger.

Syd- og Sønderjyllands Politi tilbagekalder af de i agterskrivelsen nævnte grunde det tidligere meddelte samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.



Birgit Nielsen
Sekretariatschef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 20-12-2024 12:59

[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.

Kære Lene Priess

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113
1552 København V
Direkte +45 33 38 92 76
Mobil +45 29 20 02 76
Mail jdj@da.dk
Web da.dk



Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: 20. december 2024 11:32
Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>
Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mie Holbech Gustavsén (mhog@danskerhverv.dk)
Titel: Dansk Erhvervs bemærkninger til Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: Dansk Erhvervs bemærkninger til Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 27-01-2025 19:08
Bilag: Dansk Erhvervs bemærkninger til ændring af færdselslov mm sagsnr 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.

Til rette vedkommende,

Se venligst Dansk Erhvervs bemærkninger til ovenstående høring.

Med venlig hilsen

Mie Holbech Gustavsén
Erhvervspolitisk konsulent

M.: +4541870865
T.: +4533746546
mhog@danskerhverv.dk



[DE.logo.jpg](#)

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.
Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger.
Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV

Børsgade 4
DK-1215 København K

CVR nr. 43232010

info@danskerhverv.dk

T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Dansk Erhverv - Læs mere](#)

[Læs vores persondatapolitik online](#)

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 27. januar 2025

Dansk Erhvervs bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring *om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje* og takker for muligheden for at komme med bemærkninger til lovforslaget.

Dansk Erhverv er positive overfor forslaget om at afskaffe dobbeltadministrationen og at vejmyndighedernes beslutningsprocesser forenkles hvad angår eventuelle lokale hastighedsnedsættelser, forbud mod visse færdselsarter og ensretning og hel eller delvis afspærring af vej indenfor tættere bebygget område.

Dansk Erhverv anerkender, at forslaget balancerer en svær problemstilling mellem regelforenkligning og hensynet til komplekse lokale sager, hvor mange faktorer spiller ind. Derfor vil vi gerne rose Transportministeren for bestræbelserne på at skabe overordnede og klare kriterier for vejmyndighedernes færdselsregulerende planlægning og for at gøre reglerne samt deres administration enklere.

Vi deler Transportministeriets vurdering af, at der – med politiets opgavebortfald – bør indføres overordnede krav, der sikrer, at kommunerne i deres færdselsregulerende beslutningsprocesser tager hensyn til den generelle fremkommelighed for borgere, erhverv og turister. Et velfungerende erhvervsliv afhænger også af en velfungerende infrastruktur, og det er derfor væsentligt, at der ikke vedtages løsninger på kommunalt niveau, som potentielt forringer samfundseffektiviteten og den generelle fremkommelighed. Vi noterer, at det er Transportministeriets vurdering at en vejstræknings årsdøgnskriterium kan være en simpel indikator for om fx en lokal hastighedsnedsættelse eller ensretning af vej vil få væsentlige konsekvenser for den generelle afvikling af trafikken.

Forslag om evaluering og dispensationsmulighed

Vi er enig med Transportministeren i at beslutninger om lokale færdselsregulerende tiltag som ovennævnte skal træffes på et balanceret grundlag. Vi mener at dette grundlag på den ene side bør tage hensyn til det lokale erhvervsliv, transportydelse, arbejdsudbud og den generelle fremkommelighed, men også bør tage hensyn til trafiksikkerheden, fremme af bæredygtige transportformer, herunder cyklisme og kollektiv transport, udviklingen af attraktive byrum i større byer

såvel som mindre bysamfund og reduktion af luft- og støjforureningen i særligt belastede områder.

Vi foreslår derfor, at der indarbejdes en evalueringsbestemmelse i lovforslaget, som forpligter ministeren til at evaluere lovændringen to år efter ikrafttrædelsen. Dette indebærer en evaluering af det foreslåede årsdøgnstrafikkriterie.

Derudover mener vi, at forslaget bør åbne muligheden for, at kommuner med større og gennemgribende projekter – f.eks. trafik-, mobilitets- og byudviklingsplaner – kan få mulighed for i særlige tilfælde at afvige fra de foreslåede kriterier. Dette skal begrundes ud fra en planmæssig helhedsbetragtning af både konsekvenser for trafikafviklingen, den generelle mobilitet, bymiljø, klimatilpasning o.a. relevante faktorer, om der er tale om en generel forbedring. Der bør desuden indgå en grundig inddragelsesproces af relevante myndigheder, borgere og erhverv. Behandlingen af sådanne dispensationssager kan varetages af f.eks. Vejdirektoratet eller Transportministeriet.

Med venlig hilsen

Mie Holbech Gustavsén
Erhvervspolitisk konsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)
Titel: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) Journal n. 2024-1674
Sendt: 26-01-2025 22:11

[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

Hermed fremsendes Danske MotorCyklister - DMC - bemærkninger til ovennævnte Lovforslag om ændring af Færdselsloven og lov om private fællesveje.

Danske MotorCyklister - DMC - finder forenkling af den administrative del af vejmyndighedernes arbejde fornuftig, men ser i samme forenkling en risiko for at indførelse af forbud for visse færdselsarter – herunder motorcykler – vil forøges når fokus lægges på veje med en årsdøgntrafik på højest 1000 køretøjer uanset om der er tale om offentlige eller private fællesveje; dette uden at der er tale om etablering af gågader eller lign.

Lovforslaget åbner således op for at vejmyndigheden i kommunerne - store som små - vil kunne indføre forbud for visse færdselsarter på mange strækninger, hvor færdselsarterne nu er tilladt hvis der opstår et politisk pres herfor foranlediget af lokalbefolkning, men uden et reelt trafikikkerhedsmæssigt formål.

Ligeledes åbnes der op for nedsættelse af de generelle hastighedsgrænser til 40 km/t og 30 km/t på strækninger, hvor det ikke kun er trafikikkerhedsmæssige hensyn, der vægter tungest, men et politisk hensyn til at få trafikanterne til at vælge andre transportformer eller alternative ruter selv om virkemidlet i form af hastighedsnedsættelsen vil forøge udledningen af CO₂.

Da Lovforslaget indeholder en bestemmelse om at der i sidstnævnte tilfælde for vejstrækninger med en årsdøgntrafik på højest 4000 køretøjer skal udføres en beregning af trafikbelastningen på de veje, som bliver belastet af den forøgede trafikmængde, sætter det en vis begrænsning antallet af strækninger, hvor der kan etableres hastighedsnedsættelse på det overordnede vejnet, til sikring af mobiliteten i samfundet.

Med venlig hilsen
Rolf Skovløkke
Formand f. Danske MotorCyklister - DMC

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Michael Koch-Larsen (mkl@regioner.dk), Malthe Rosenkvist Andersen (Malra@regioner.dk), Anne Køks Ellebæk (AKS@regioner.dk)
Fra: Morten Brønnum Andersen (MORBA@regioner.dk)
Titel: DUT-høringssvar, Danske Regioner - sagsnummer 2024-1674 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 16-01-2025 14:35

Til Transportministeriet

Transportministeriet bemærker, at høringen i forhold til KL og Danske Regioner også udgør den økonomiske høring over lovforslaget.
Danske Regioner har ikke bemærkninger i relation til DUT

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen
Chefrådgiver
Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 23 20 61 31
E morba@regioner.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: 20. december 2024 11:30
Cc: Ulla Østergaard <uo@trm.dk>
Emne: {{regioner}}Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Brønnum Andersen (MORBA@regioner.dk)
Titel: Høringssvar fra Danske Regioner - lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven - sagsnummer 2024-1674
Sendt: 28-01-2025 10:06
Bilag: Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar fra Danske Regioner vedr. ovennævnte

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen
Chefrådgiver
Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 23 20 61 31
E morba@regioner.dk

trm@trm.dk

Sagsnummer 2024-1674

DANSKE
REGIONER



28-01-2025

EMN-2025-00042

1750741

Morba@regioner.dk

Høringssvar 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.)

Med lovudkastet vil vejmyndigheden bl.a. få kompetence til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser. Endvidere indføres et årstdøgnstrafikkriterie 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.

Danske Regioner bemærker, at en række vejprojekter i større byer, der har medført passagervækst på regionale busruter og som prioriterer aktiv mobilitet, ikke vil kunne lade sig gøre inden for den nye lov – det være sig omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune.

Danske Regioner bemærker endvidere, at forslagets 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 mv.

Danske Regioner opfordrer til, at den statslige lovgivning fortsat giver mulighed for lokale og regionale prioriteringer af kollektiv og aktiv mobilitet.

Danske Regioners høringssvar er fremsendt med forbehold for godkendelse i Danske Regioners bestyrelse.

Med venlig hilsen

Anders Kühnau
Formand, Danske Regioner

Mads Duedahl
Næstformand, Danske Regioner

DANSKE REGIONER
DAMPFÆRGEVEJ 22
2100 KØBENHAVN Ø
+45 35 29 81 00
REGIONER@REGIONER.DK
REGIONER.DK

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk)
Titel: Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, j.nr. 2024-1674
Sendt: 20-12-2024 14:17
Bilag: Brev til samtlige ministerier om forpligtelsen til at høre Datatilsynet.pdf;

Til Transportministeriet

Datatilsynet har modtaget ministeriets høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

Fremsendelsesmailen eller høringsbrevet ses ikke at omtale databeskyttelsesretlige forhold.

Høringen ses endvidere at være fremsendt til en række forskellige modtagere, og høringen ses således ikke at være stilet direkte og udelukkende til Datatilsynet.

Datatilsynet har derfor ikke læst det fremsendte høringsmateriale.

Det følger af databeskyttelseslovens § 28, at der skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet ved udarbejdelse af lovforslag, bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle forskrifter, der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger. Det er således alene i de tilfælde, hvor der er forhold, der kan være af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, at Datatilsynet skal høres.

Datatilsynet modtager imidlertid løbende et meget stort antal høringer over lovforslag, bekendtgørelser m.v., som ikke har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Datatilsynet har tidligere udsendt breve om denne problemstilling til samtlige ministerier, uden at dette ses at have haft den fornødne effekt. Det seneste brev fra juni 2021 vedlægges til orientering.

Erfaringsmæssigt er op mod 66 pct. af høringerne således irrelevante for Datatilsynet, hvilket skal ses i forhold til, at tilsynet bruger mange ressourcer på at læse og forholde sig til disse høringer.

Hvis ministeriet derfor ønsker, at Datatilsynet skal forholde sig til den fremsendte høring, bedes ministeriet i en ny henvendelse til Datatilsynet angive, hvilke dele af forslaget m.v. der er relevante for Datatilsynet at forholde sig til.

Hvis Datatilsynet ikke hører fra ministeriet i rimelig tid inden høringsfristens udløb, kan ministeriet ikke forvente at modtage et høringssvar fra tilsynet.

Med venlig hilsen

Signe Vestergård
Specialkonsulent

svs@datatilsynet.dk
T 29 49 32 56



Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
T 33 19 32 00
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Til samtlige ministerier

23. juni 2021

J.nr. 2021-010-0018

Dok.nr. 301637

Sagsbehandler

Sidsef Kloppenburg

Høringer over udkast til lovforslag og bekendtgørelser mv.

1. Datatilsynet oplyste ved brev af 28. juni 2019 samtlige ministerier om forpligtelsen til at høre tilsynet over lovforslag og bekendtgørelser mv. Datatilsynet modtager imidlertid forsat et stort antal høringer over udkast til lovforslag og bekendtgørelser mv., hvor der ikke er forhold, der kan være af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Datatilsynet

Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

T 3319 3200

dt@datatilsynet.dk

datatilsynet.dk

CVR 11883729

Datatilsynet vil på den baggrund igen oplyse om, hvornår der skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet ved udarbejdelse af lovforslag og bekendtgørelser mv.

2. Det følger af databeskyttelseslovens § 28, at der skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet ved udarbejdelse af lovforslag, bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle forskrifter, der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Det er i forarbejderne til lovens § 28 anført, at det er uden betydning, om reglerne kun er bindende for ansatte i en myndighed eller tillige har retsvirkning over for borgerne. Det afgørende vil være, om reglerne har indflydelse på beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

3. Datatilsynet modtager løbende et stort antal høringer over udkast til lovforslag og bekendtgørelser mv. I 2020 blev der i Datatilsynet således oprettet 607 høringer, og året før i 2019 var antallet 521.

Som det imidlertid fremgår af ovenstående, er det alene i de tilfælde, hvor der er forhold, der kan være af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, at Datatilsynet skal høres, jf. databeskyttelseslovens § 28.

Datatilsynet anmoder derfor om, at der i forbindelse med udarbejdelse af lovforslag og bekendtgørelser mv. konkret tages stilling til, om tilsynet skal høres.

Med det formål at effektivisere sagsbehandlingen skal Datatilsynet endvidere henstille, at det – navnlig ved fremsendelse af mere omfattende udkast til retsforskrifter – i høringsbrevet til tilsynet nærmere angives, hvor i udkastet der er forhold af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Hvis udkastet eller dele af udkastet har været drøftet med Justitsministeriet, Databeskyttelseskontoret, forud for høringen af Datatilsynet, bedes dette også oplyst i høringsbrevet til tilsynet.

Side 2 af 2

3. Datatilsynet skal anmode om, at dette brev videresendes til de relevante myndigheder inden for hvert enkelt ministeriums ressort.

Eventuelle spørgsmål eller kommentarer kan rettes til Specialkonsulent Sidsel Kloppenburg på telefonnummer 29 49 32 92.

Med venlig hilsen

Cristina A. Gulisano

Direktør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jean Thierry (jean@fremtidsmaskinen.dk)
Titel: Høringssvar ang forslag til lovændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesvej
Sendt: 27-01-2025 13:15
Bilag: HØRINGSSVAR_27.01.2025 Bispebjerg Bakke imod bilvejs lov.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 høringssvar angående *forslag til lovændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesvej* fra Frederiksborgvej-arbejdsgruppen i Områdefornyelse Bispebjerg Bakke i Københavns kommune.

DBH

Jean Thierry, forperson for Bispeparkens Bestyrelse

27.01.2025

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar på *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.)*

Som en del af den lokale arbejdsgruppe med 21 medlemmer for Områdefornyelse Bispebjerg Bakke, projekt "Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej" har vi sammen med Københavns kommune i 3 år arbejdet på et anlægsprojekt om at fredeliggøre Frederiksborgvej, herunder at ensrette og begrønne vejrummet pga. en lang historie med vanvidskørsel.

Fredeliggørelsen og begrønningen er et meget stærkt lokalt ønske, og er et svar på problematik med utryghedsskabende trafikale adfærd, trafikstøj og svære forhold for bløde trafikanter.

Dette bliver umuliggjort, hvis den nye lov vedtages d. 11. marts 2025.

Derfor giver arbejdsgruppen for projektet hermed et samlet høringssvar med ønsket om, at loven ikke vedtages - og hvis loven vedtages, skal der gives dispensationsmulighed for allerede igangværende projekter, herunder projektet "Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej".

Med venlig hilsen

Erik V. Østergaard

Jean Thierry

Lars Pazyj

Sabine Lam

Steen Hartmann

*På vegne af Den lokale Arbejdsgruppe for Projekt Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej,
Områdefornyelse Bispebjerg Bakke*

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: Casper Lindemann (cli@dif.dk)
Titel: SAGSNUMMER 2024-1674 OM FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDSSELSLOVEN
Sendt: 27-01-2025 09:22
Bilag: DIF's høringssvar til sagsnummer 2024-1674 om lov om ændring af færdselsloven.pdf;

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

Til Transportministeriet

DIF fremsender hermed høringssvar til sagsnummer 2024-1674 om Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Venlig hilsen

Casper Lindemann
PA-Konsulent
DIF Public Affairs & Samfundsindsatser



Idrættens hus
Brøndby stadion 20
2605 Brøndby
Danmark

T +45 40 35 29 87
M +45 40 35 29 87
cli@dif.dk
www.dif.dk



[PRIVATLIVSPOLITIK](#)

Til Transportministeriet

24. JANUAR 2025

INDSENDT TIL TRM@TRM.DK



DIF'S HØRINGSSVAR TIL SAGSNUMMER 2024-1674 OM FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDELSLOVEN, LOV OM OFFENTLIGE VEJE M.V. OG LOV OM PRIVATE FÆLLESVEJE

Danmarks Idrætsforbund (DIF) har med bekymring læst udkast til ovennævnte lovforslag. DIF har især hæftet sig ved forslaget om 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.

Vi frygter, at lovforslaget vil kunne medføre større hastighed på vejene generelt og mere trafikkaos i bymidter, hvilket vil medføre usikkerhed og farlige situationer for befolkningen herunder også idrætsudøvere både på veje og på pladser i bymidter.

Herunder er en mere uddybende redegørelse for vores bekymringer:

Bekymring for øget trafik i bymidter

DIF finder det vigtigt, at kommunerne selv har mulighed for at træffe beslutninger om hastighedsbegrænsninger, ensretning af gader, cykelgader og vejlukninger i bymidterne med henblik på at mindske biltrafikken i bymidterne og dermed skabe trygge, rolige og grønne bymidter til glæde for cyklister, fodgængere og det levende liv i bymidterne. DIF er bekymret for, at det vil få negative konsekvenser for de rekreative muligheder i byerne, herunder også gadeidræt og friluftsliv i byrummet.

Bekymring for øget hastighed på vejene

Vores vurdering er, at loven vil betyde højere hastigheder på vejene, hvor rigtig mange atleter og idrætsaktive danskere træner og transportere sig.

DIF vil meget gerne have lavere hastigheder på vejene. Med denne ændring er vi bange for, at Transportministeren vil tilbagerulle hastighedsnedsættelser og umuliggøre fremtidige hastighedsnedsættelser. Det vil betyde dårligere trafiksikkerhed på vejene, hvor atleterne træner og bruger meget tid.

Hastigheden og andre dispositioner for vejene bør efter vores mening fastsættes ud fra en trafikfaglig vurdering, hvor trafiksikkerhed for alle, vægtes højest.

Venlig hilsen

Casper Lindemann

PA-konsulent

Tlf.: 40 35 29 87

cli@dif.dk

DIF

DANMARKS IDRÆTSFORBUND

IDRÆTTENS HUS BRØNDBY

STADION 20

2605 BRØNDBY

T: 43 26 26 26

WWW.DIF.DK

SIDE1 AF 1

BEVÆGER DANMARK

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), ueo@trm.dk (ueo@trm.dk)
Fra: John Roy Vesterholm (jrv@dtl.eu)
Titel: Høringssvar: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) sagsnr. 2024-1674
Sendt: 22-01-2025 11:52
Bilag: 21.1.2025 Høringssvar om lokale hastighedsgrænser - enekompetence vejmyndighederne.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,

Vedlagt høringssvar fra DTL-Danske Vognmænd (DTL) til forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) sagsnr. 2024-1674

Med venlig hilsnen

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand. jur.

Mobil: +45 42 90 99 89

Hovednummeret: +45 70 15 95 00

DTL - Danske Vognmænd

Grønningen 17, mezz., 1270 Kbh. K



Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Ekstern: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025.**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Deres ref.: 2024-1674

Vor ref.: 25-21

Dato: 22.1.2025

**Høringssvar 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.)**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

Ændring af beslutningsprocesserne i færdselslovens §§ 92 og 92a

DTL har noteret sig, at Transportministeriet ønsker at ændre beslutningsprocessen, således vejmyndigheden selv får kompetence til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejens udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser. Politiet skal fremadrettet ikke involveres i vejmyndighedens afgørelser om lokale hastighedsgrænser.

Indførsel af et årsdøgnstrafikkriterie

DTL er enige med Transportministeriets i, at det i forbindelse med overladelsen af enekompetence til vejmyndighederne til at træffe afgørelse i sager om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser er helt nødvendigt at indføre klare, objektive kriterier for, hvornår der kan fastsættes lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område.

I forlængelse heraf, så det er vigtigt, at antallet for årsdøgnstrafik for, hvornår der kan fastsættes lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område i lovforslaget, fastholdes af hensyn til fremkommeligheden og trafikafviklingen. Efter DTLs opfattelse er der også et trafiksikkerhedsmæssig hensyn i at undgå såkaldt sivetrafik fra hovedfærdselsårer til mindre egnede sideveje, hvis fremkommeligheden qua lavere hastighedsgrænse forringes på hovedfærdselsårer.

Indførsel af en bemyndigelsesbestemmelse

DTL er enige med Transportministeriet i, at i forbindelse med at vejmyndigheden får ovennævnte enekompetence, så er det nødvendigt, at transportministeren kan skride ind overfor vejmyndighederne, hvis de materielle betingelser i loven ikke overholdes.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Jess Vennike (Bjarne.Vennike@egekom.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - Høringssvar fra Egedal Kommune
Sendt: 27-01-2025 20:34

Att.: Transportministeriet

Egedal Kommune hilsner generelt forslaget til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) velkomment.

Det er positivt, at det bliver lettere og mere smidigt at hastighedsregulere trafikken på kommunale veje.

Som kommune arbejder vi aktivt for at skabe mobilitet, trygge byrum og bæredygtige trafikforhold for vores borgere.

I den forbindelse er det positivt, at politiet ikke har vetoret på hastighedssænkning på kommunale veje.

Det foreslåede lovforslag indebærer desværre også en betydelig indskrænkning af kommunernes råderum inden for vejområdet, særligt ved at fastsætte kriterier, der udelukkende fokuserer på trafikmængder. Det vil begrænse kommunernes mulighed for at prioritere trafiksikkerhed, støjreduktion og tryghed i byområderne.

Egedal kommune mener derfor, at denne del af forslaget vil hæmme den lokale indsats og samtidig risikerer at rulle allerede eksisterende og effektive løsninger tilbage. Vi opfordrer derfor til, at kommunernes faglige vurderinger tilgodeses, og det lokale råderum styrkes i det endelige lovforslag.

Med venlig hilsen

Bjarne Jess Vennike
Afdelingsleder

Trafik og Miljø
By, teknik og miljø
Mobilnummer: 7259 7304
E-mail: Bjarne.Vennike@egekom.dk



Egedal Rådhus
Dronning Dagmars Vej 200
3650 Ølstykke
Telefon: 7259 6000
E-mail: kommune@egekom.dk
www.egedalkommune.dk



Egedal er en kommune, hvor hverdag og fællesskab er i bevægelse.
Her kan man leve og bo midt i grøn natur i et af vores 17 aktive lokalsamfund.
Medarbejderne i Egedal Kommune arbejder hver eneste dag for at skabe rammerne for verdens bedste hverdag for borgerne.

[Behandling af dine personoplysninger](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Tine Jeppesen (tjepp@faxekommune.dk), Rie Christiansen (brich@faxekommune.dk)
Fra: Claus Just Madsen (clma@faxekommune.dk)
Titel: SV: Sagsnummer 2024-1674 - Svar til høring om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 27-01-2025 10:52

Att.: Transportministeriet

Faxe kommune skal herved indgive høringssvar til nærværende høring.

Faxe kommune deler synspunkterne som er udtrykt i KL's henvendelse til transportministeren og Folketingets transportudvalg ved brev af 16. januar 2025.

Faxe Kommune skal endvidere gøre opmærksom på at vi ud fra et administrativt synspunkt er bekymret for:

- om der fremadrettet, hvis loven ændres, kan fastholdes ensartet vejafmærkning på tværs af kommunegrænserne, da de enkelte vejmyndigheder kan læse og fortolke rammerne for vejafmærkning forskelligt. Dette kan i praksis betyde at trafikanter vil opleve uensartet vejafmærkning på tværs af kommunegrænserne, hvilket kan give anledning til forvirring og udfordre trafikanternes respekt for skiltningen.
- at det ikke længere vil være muligt at kvalitetssikre vejafmærkningen gennem faglig sparring med politiet. Sparring med politiet er dels med til at kvalitetssikre ensartet skiltning på tværs af kommunegrænserne, men det sikre også at vejafmærkningen udføres således, at det er muligt at håndhæve for politiet.

Venlig hilsen

Claus Just Madsen
Specialkonsulent
Direkte tlf.: 56203040

http://www.faxe-files.dk/maillsignaturer/FaxeKommune_logo.gif

Center for Plan og Miljø
Plan, Byg og Trafik
Frederiksgade 9
4690 Haslev
Telefon: 56203000
www.faxe-files.dk/maillsignaturer/FaxeKommune_boelge.gif

Postadresse: Faxe Kommune, Frederiksgade 9, 4690 Haslev

Digital Post: Du kan beskytte dine oplysninger bedst muligt ved at bruge Digital Post (eller fysisk brev).

Som borger sender du Digital Post fra [Borger.dk](http://borger.dk)

Som virksomhed sender du Digital Post fra [Virk.dk](http://virk.dk).

Dine personoplysninger passer vi godt på! Her kan du læse om, hvordan vi behandler dine oplysninger, og hvilke rettigheder du har:

[Behandling af personoplysninger.](#)

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende

folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk)
Titel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674
E-mailtitel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009) - sagsnummer 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 09:35
Bilag: Høringssvar 1.0.pdf;

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes FDM's høringssvar, se vedhæftede.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Transportministeriet trm@trm.dk

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard uoel@trm.dk

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

24-01-2025

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S24-7909

Ref: DBL/

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.)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Der skal ikke herske tvivl om, at FDM ideelt helst så, at den nuværende lovgivning på området blev opretholdt. Grundlæggende er FDM ikke tilhænger af, at politiet spares væk fra dets nuværende rolle som sikring af fagligheden og sparringspartner, når det handler om kommunernes forvaltning af færdselsområdet. I dag har politiet væsentlig indflydelse på kommunale hastighedsgrænser og andre reguleringer af færdslen. En opgave som FDM anser som vigtig.

Det er FDM's oplevelse, at nogle kommuner bruger og har brugt hastighedsgrænser og andre vejforhold som tiltag, der reelt har til formål at mindske incitamentet til at vælge bilen, men som pakkes ind i argumenter om trafik-sikkerhed. I dag er det typisk politiet, der med sin faglighed siger nej, når det reelt handler om alt andet end sikkerhed og fremkommelighed.

Når det så er sagt, finder FDM grundlæggende, at nærværende lovforslag er fornuftigt og velafbalanceret under den givne forudsætning om politiets opgavebortfald.

Det er afgørende, at kommunerne ikke gives betingelsesfrie muligheder, når det kommer til fx hastighedsgrænser, ensretninger og vejlukninger. Dels så bilister ikke mødes med 98 forskellige tilgange til regulering af færdselsområdet og dels for at sikre en rimelig mobilitet. Hertil kommer risikoen for, at færdselssikkerheden vil kunne blive svækket, hvis bilister mister tilliden til at tiltag, der indføres med henvisning til færdselssikkerheden, reelt viser sig at handle om andre dagsordner.

Den nuværende forsøgsordning omkring udvalgte kommuners øgede mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km/t har allerede medført en lang række eksempler på misbrug af ordningen og intentionen bag, og eksempelvis Københavns Kommune har i vid udstrækning udnyttet forsøgsordningen til at indføre 40 km/t-zoner i snart sagt hele kommunen – stik imod intentionen i forsøgsordningen og med hensynet til klima som det bærende argument.

Erfaringen viser med andre ord, at det ikke er hensigtsmæssigt at give kommunerne frie muligheder til at forringe fremkommeligheden og mobiliteten på de veje som både kommunens borgere og andre er afhængige af for at kunne komme frem. FDM finder derfor også, at lovforslagets indbyggede

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

begrænsninger i forhold til årsdøgntrafik på en given vejstrækning er fornuftige, velafbalancerede og nødvendige.

FDM kan også kun bakke op om, at der i tættere bebygget område for vejstrækninger, som ligger ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder, kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen. FDM har længe været fortalende for, at en lavere hastighedsgrænse kan give god mening på disse helt særlige, nærmere definerede lokationer.

På samme måde kan det også give god mening med en særlig lav hastighedsgrænse i beboelsesområder uden mulighed for gennemkørende trafik med motorkøretøjer.

Det fremgår af ministerens svar på Transportudvalgets spørgsmål (TRU alm. del spørgsmål 93, samling 2024-25), at det er relativt få tilfælde, hvor en uenighed mellem vejmyndigheden og politiet har ført til, at kommunen har inddraget Transportministeriet. Det fremgår også, at den væsentligste del af de indbragte tvister kommer fra en enkelt kommune, og at Transportministeriet i 21 ud af 25 tvister var enig med politiet. Tallene modbeviser således kommunernes narrativ om, at politiet tager fejl og står i vejen for kommunernes ønsker. Tværtimod efterlader det indtrykket af, at i hvert fald nogle kommuner ikke ønsker eller accepterer at skulle efterleve de gældende regler og hensyn.

Kommunerne har i flere år efterlyst en mere harmoniseret tilgang til denne type sager. Det vil den foreslåede lovændring føre til, hvilket FDM kun kan bakke op om.

FDM har endvidere noteret sig, at vejmyndigheden fortsat skal indhente politiets samtykke i forbindelse med etablering af afmærkning eller ændring af bestående afmærkning, jf. § 3 i anvendelsesbekendtgørelsen. FDM vil opfordre til, at ministeriet fremadrettet har fokus på at monitorere, om kommunerne føler sig fristet til at udnytte mulighederne for at træffe bestemmelser om standsning og parkering, udover hvad hensigten er. Vi er således som udgangspunkt enige i, at visse færdselsmæssige bestemmelser, som vejmyndigheden kan træffe, især bestemmelser om parkering og standsning, har en relativt lille indvirkning på mobiliteten, og at det som udgangspunkt ikke er nødvendigt at indsætte materielle betingelser i færdselsloven herom, udover hvad der i forvejen er gældende. Men det er under forudsætning af, at realiteterne i den praktiske verden ikke ændrer sig, og at der blandt kommunerne ikke sker et skred i tilgangen til disse forhold.

Afslutningsvist vil FDM understrege, at vi finder det positivt, og desværre nødvendigt, at lovforslaget lægger op til, at Transportministeriet har reelle sanktionsmuligheder, hvis kommunerne ikke lever op til de foreslåede regler. Det kan FDM kun bifalde, da der ellers må antages at være en ikke uvæsentlig risiko for, at visse kommuner ellers ville se stort på reglerne.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Til: 'Jens Tommerup' (jenstommerup7@gmail.com), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: 'Rie Berenth' (Rie@strecker.dk), 'Jane Harvad' (jane@harvad.dk), info@nyhavn.com (info@nyhavn.com), Mads Vestergaard Olesen (mvo@stromma.dk), 'wandt' (wandt@webspeed.dk), 'Tom Jacobsgaard' (tj.ccg@cbs.dk)
Fra: xyzfhuh44@gmail.com (xyzfhuh44@gmail.com)
Titel: SV: høringssvar
Sendt: 31-01-2025 12:05

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

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

K re Jens
Fremragende svar!
Vi er ved at være ovenpå igen.
Mvh.
Flemming

Fra: Jens Tommerup <jenstommerup7@gmail.com>
Sendt: 31. januar 2025 11:40
Til: trm@trm.dk
Cc: Rie Berenth <Rie@strecker.dk>; 'Jane Harvad' <jane@harvad.dk>; info@nyhavn.com; mvo@stromma.dk; xyzfhuh44@gmail.com; wandt <wandt@webspeed.dk>; 'Tom Jacobsgaard' <tj.ccg@cbs.dk>; jenstommerup7@gmail.com
Emne: høringssvar

Høringssvar Vedrørende lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

I bedes venligst videreformidle vedhæftede høringssvar.

Venlig hilsen
Nyhavnsgruppen
v. Jens Tommerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Niels Aagaard (naa_13@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til Trafikministeriet
Sendt: 29-01-2025 01:19
Bilag: HØRINGSSVAR TIL FÆRDELSLOVSFORSLAG_Det Fælles Bedste.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.

Kære Lene Priess / Trafikministeriet

Hermed sender vi **høringssvar til:**

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674

Fra Foreningen Det Fælles Bedste <https://detfaellesbedste.dk/> - ved foreningens formand Niels Aagaard, Gl. Kirkevej 128, 8530 Hjortshøj, 40189019, naa_13@hotmail.com og niels@detfaellesbedste.dk

Med venlig hilsen,
Niels Aagaard

Niels Aagaard
Det Fælles Bedste, formand
Gammel Kirkevej 128, 8530 Hjortshøj
+45 4018 9019
niels@detfaellesbedste.dk



Høringssvar til:

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

Af

Foreningen Det Fælles Bedste <https://detfaellesbedste.dk/>

ved foreningens formand

Niels Aagaard, Gl. Kirkevej 128, 8530 Hjortshøj, 40189019, naa_13@hotmail.com og niels@detfaellesbedste.dk

Med lovforslaget lægger transportminister Thomas Danielsen op til, at kommunerne ikke uden videre må indføre begrænsninger på biltrafikken så som at sænke farten, etablere gågader, eller indrette trafikøer og blokere veje de steder, hvor man nu lokalt synes det giver bedste mening.

Det kan, som det hedder i Ingeniøren, [MobilityTech](#), hvis forslaget vedtages "være slut med nye gågader, hastighedsnedsættelser og trygge veje omkring skoler og børnehaver i rigtig mange bykvarterer". Det virker meget gammeldags og helt i strid med moderne menneskers tankegang.

Hvis lovforslaget vedtages vil det blive sværere at mindske klimaafttryk og andre uheldige resultater af bilismen.

Biltrafikken står for langt hovedparten af vejtransportens udledninger, der samlet udgør 30% af Danmarks udledninger. Det er derfor nødvendigt af hensyn til klimakrisen at mindske biltrafikken overalt i Danmark. Elbiler medfører et mindre klimaafttryk end fossilbiler, men kommer med et større ressourcepres og kræver samme plads til veje, motorveje, broer, parkeringer som fossilbiler og udleder i heldigste fald, ifølge regeringens Klimaråd, mindst halvt så meget CO2 som fossilbiler i løbet af bilens livscyklus. Infrastruktur udleder som bekendt betydelige mængder af CO2 til atmosfæren, både fra deres anlægsfase og driftsfase.

Herudover resulterer bilismen som bekendt i en række yderligere og alvorlige gener. Bilerne støjer - i en by som Aarhus overskrider støjen på langt hovedparten af byens veje og gader WHO's grænse på 53dB. Bilerne skaber trængsel og kødannelser som i Aarhus betyder at busserne bliver op til flere timer forsinket dagligt. Det medfører udslip af NOx, der risikerer at skabe alvorlige sundhedsproblemer hos lokale borgere i form af diabetes, astma, kræft, kortere levetid. Bilerne er samtidig den største enkeltfaktor bag bildækkenes udslip af mikroplast, som ender i natur, atmosfære, havmiljøer og herfra videre til mennesker.

Lokaldemokratiet sættes ud af kraft og der sker en centralisering op til statsmagten

Hvis lovforslaget vedtages, vil det skyde flere års omfattende borgerinddragelsesprocesser i Aarhus i sænk. Det drejer sig bl.a. om midtbyvisionen, omdannelsen af Vesterbro Torv og helhedsplanen for Banegårdspladsen. Inddragelsen, der har givet lokale borgere mulighed for at engagere sig i deres eget lokalsamfund, vil være lige til at smide i skraldespanden, da lovforslaget vil begrænse kommunens muligheder for at realisere planerne.

I Aarhus Stiftstidende d. 19. januar fortæller Venstre i Aarhus af, at de er lykkedes med at få lovforslaget formuleret, så det kan bremse det, de kalder krigen mod bilisterne. <https://stiften.dk/politik/v-jubler-over-forslag-til-ny-vejlov-det-kan-standse-krigserklaeringen-mod-bilisterne>

Det vil være et voldsomt tilbageslag for lokaldemokratiet, hvis et parti på den måde kan lykkes med at trække beslutningskraften ud af kommunen og via Christiansborg bremse udviklingsplaner, blot fordi man ikke er enig i det, som flertallet i kommunen med omfattende borgerinddragelsesprocesser har vedtaget.

Konsekvenser for Aarhus Kommune

Teknik & Miljø forvaltningen i Aarhus vurderer, at de foreslåede ændringer i færdselsloven vil få store konsekvenser for mange af forvaltningens anlægsprojekter. Der er flere igangværende projekter som indeholder ensretninger eller vejlukninger, der ikke vil kunne anlægges, da årsdøgntrafikken på disse strækninger overstiger en årsdøgntrafik på 1.000. Eksempler på ensretning og vejlukninger er:

- Omdannelse af Vesterbro Torv
- Fredeliggørelse af Frederiks Allé/Simonsens Have
- Banegårdspladsen
- Omdannelse af Marselis Boulevard
- Trafikal planlægning i Kongelunden

Lovforslaget gør også etableringen af trafikøer svært urealiserbare, da trafikken på de omkringliggende veje ikke må stige med mere end 5000 køretøjer.

Til sammenligning vurderer forvaltningen, at man med de foreslåede regler for vejlukninger og ensretninger ikke ville have haft mulighed for at gennemføre en række historiske projekter, for eksempel:

- Åbning af åen
- Omdannelse af Lille torv og Store torv
- Etablering af sommergådader i Graven og Vestergade
- Ensretningen af Mejlgade

Lovforslagets nye regler er derfor stærkt begrænsende i forhold til kommunens mulighed 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.

Afdelingsleder for Aarhus Mobilitetsafdeling, Morten Skou Nicolaisen, siger, at man i Aarhus med sikkerhed kan sige, at en grænse på 1.000 biler i døgnet omfatter ["stort set hele vejnettet, der er relevant at kigge på."](#) - *"Hvis man historisk set havde haft denne lovgivning, så ville man ikke kunnet have etableret gågader noget sted i landet, eller lave mange af de store byomdannelsesprojekter, man har gennemført de senere år i landets større byer"*, siger han (samme kilde).

Der er ingen tvivl om, at lovforslaget vil medføre en direkte svækkelse af det lokale demokrati. Lovforslaget vil medføre en centralisering som i princippet betyder, at det fremover vil være transportministeren, der skal sidde og afgøre, om vi må omlægge en vej i Aarhus og alle andre kommuner/byer - ovenikøbet med tilbagevirkende kraft.

Det gælder for veje over en vis størrelse trafik per døgn, men størrelsen er sat så lavt at hovedparten af alle forslag til Grøn Mobilitet i Aarhus bliver umulige.

Hvis lovændringen bliver vedtaget, vil det ødelægge mulighederne for at lave trafikøer, nul-emissionszoner, cykelgader og attraktive grønne byrum osv. Ikke bare i Aarhus, men overalt.

Og alt hvad der været af borgerinddragelse og høringsprocesser lokalt vil blive lagt i graven.

Det et kæmpe slag mod lokaldemokratiet og en helt vild centralisering af fremtidige beslutninger på transportområdet. Det hele skal afgøres centralt, ikke af dem der bor i og kender byerne, men af en fjern minister.

Mener Venstre i Aarhus og i Folketinget virkelig, at det er bedst at trafikministeren skal sidde på Christiansborg og bestemme, hvordan de enkelte veje i Aarhus skal se ud, og hvordan Aarhus skal udvikle sig som by?

Forslaget vil, hvis det vedtages, betyde, at de mange tiltag i en by som Aarhus på vej med en Grøn Mobilitet, stopper. Og det betyder nok så vigtigt, at danske byer og kommuner ikke længere selv kan afgøre deres trafik.

Ovenikøbet trækker man en fælles standard ned over alle byer og alle kommuner, selvom de er dybt forskellige og dermed har forskellige behov. Det betyder en centralisering og en standardisering eller ensgørelse af alle 98 kommuner, som ikke giver borgerne mulighed for at få de byer, flertallet lokalt ønsker.

Omstillingen til grønne byer vil gå i stå

Storbyer overalt i Europa arbejder i disse år på at gøre byområderne mere attraktive med færre biler og flere grønne områder, med bedre forhold for cyklister og mere kollektiv transport. Det gælder Paris, Barcelona, London, Oslo o.m.fl.

Aarhus har ligesom andre storbyer problemer med trængsel, støj, utryghed, forurening og en voldsom klimabelastning som følge af en gammeldags infrastruktur med en alt for høj andel af privatbiler.

Lovforslaget vil bremse mulighederne for at løse disse problemer og det vil hæmme udviklingen af fredelige attraktive bymiljøer. Store dele af den grønne mobilitetsplan i Aarhus fra aug. 2024 vil være umulig at gennemføre. Fx er det ikke længere muligt at inddrage borgerne i udviklingen af trafikøerne i Christiansbjerg, Åbyhøj, Hasle og Ø-gaderne.

Det vil heller ikke været muligt at gennemføre omdannelsen af Vesterbro Torv inklusive klimasikring, fredeliggørelsen af Banegårdspladsen inkl. fremtidigt letbanestop eller sammenlægningen af Rådhusparken og Musikhusparken i Simonsens Have.

Således indskrænker lovforslaget det kommunale råderum inden for vejområdet betragteligt.

Borgere i Aarhus gennem en længere periode arbejdet for at formulere en række borgerforslag til kommunen om Grøn Mobilitet, som kan føre Aarhus gennem en række processer frem mod en langt mere grøn by med en betydelig mere grøn mobilitet. Det sker, fordi vi i civilsamfundet er bekendt med - og stærkt bekymrede over - klimavidenskabens stadig mere alarmerende analyser og anbefalinger.

I dag har verden - herunder Aarhus og Danmark - overskredet [6 af 9 planetære grænser](#) i de systemer, som holder vores planet, Jorden, i balance. Transporten har en afgørende andel i dette. Den står som nævnt for 30% af Danmarks CO2-udledninger og betydeligt mere i en by som København eller Aarhus.

Når vi overskrider klodens grænser, overskrides afgørende globale [Tipping Points](#). De første fem af disse overskrides, når vi *permanent* overskrider Parisaftalens mål om 1,5 grader, hvilket sker [senest](#) i første halvdel af [2030'erne](#). 2024 var som bekendt det første år med en gennemsnitstemperatur [over 1,5 grader](#).

Konsekvenserne af disse overskridelser er voldsomt store. Det vil få vitale globale økosystemer til at kollapse. Dermed handler spørgsmålet om transportens og bilernes klima- og miljøaftryk sig om vores fremtid og overlevelse.

Vores hverdagsliv bliver i første omgang vanskeliggjort, sidenhen gjort tæt på umuligt. Ikke 'en gang' - ikke langt ude i fremtiden - men om ganske få år, og det ér allerede begyndt med oversvømmede veje, mudderskred, infrastruktur der bryder sammen etc. Vi ser det overalt i verden, fra Los Angeles brande til Valencias oversvømmelser.

Når de store økosystemer begynder at kollapse, udgør det en trussel mod hele menneskehedens fortsatte eksistens. Sammenbruddet af Atlanterhavets havstrømme, bl.a. Golfstrømmen, kombineret med global opvarmning vil ifølge nyeste videnskab eksempelvis medføre, at halvdelen af det globale areal til dyrkning af hvede og majs [går tabt](#). Og sådanne globale sammenbrud kan ske og vil ske hurtigt.

I den situation er det sidste Danmark og de danske kommuner har brug for en centralisering af lokale trafikbeslutninger fra lokale borgere og kommuner til staten og en fravælgelse af borgernes initiativer for at skabe en mere grøn mobilitet til fordel for en perspektivløs bevarelse af den eksisterende bilisme, som vi frygter ligger bag lovforslaget.

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

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 lov håndhævelse. 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: freddy ridderhaugen (ridderhaugenf@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til ændring af Færdselsloven
Sendt: 26-01-2025 23:45
Bilag: Høringssvar vedr ændring af færdselsloven.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.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 Kbhvn K
Sendt til trm@trm.dk

Hvidovre d. 26/01/25

Høringssvar vedrørende:

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.)

Fra Freddy Ridderhaugen, Trafikudvalget / GF Ny Hvidovre

I forbindelse med Transportministeriets forventede fremsættelse i kommende folketingssamling af ovennævnte udkast til lovforslag, skal hermed gøres opmærksom på følgende:

Er der overensstemmelse mellem lovforslaget og gældende bekendtgørelse om støjhandlingsplaner?

I forsøgsordningen som trådte i kraft den 6. januar 2022 (Hastighedsbekendtgørelsens) blev muligheden åbnet for at nedsætte hastigheden af hensyn til støjniveauet.

(citat): Hastighedsgrænsen kan endvidere fastsættes til 40 km i timen af hensyn til at nedbringe støjniveauet, jf. hastighedsbekendtgørelsen § 7, stk. 2, 2. pkt.

I herværende udkast til lovforslag indgår støj ikke længere som et kriterium, der kan danne grundlag for en hastighedsregulering. Man vælger således at nægte kommunerne et redskab i kampen mod vejstøj jvnf. gældende bekendtgørelse (*Bek. om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner*).

Ligeledes vil kriterier, der i lovforslaget baseres på opgjort årsdøgntrafik, udgøre en begrænsning for allerede eksisterende handlemuligheder. Dette vil påvirke kommunernes støjhandleplaner og gøre tiltag mod trafikstøj – særligt i bymæssig bebyggelse - ekstraordinært omkostningstunge. Der vil formentlig være kommuner, der på denne baggrund ikke kan gennemføre realistiske støjhandleplaner i henhold til Miljøstyrelsens retningslinier.

Sikre skoleveje?.

(Citat fra udkast til lovforslaget/transportministerens overvejelser 2.1.2 / side 22):

Bestemmelsen vil medføre, at der på de pågældende institutionsstrækninger vil kunne fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, selvom vejstrækningen har en årsdøgntrafik på mere end 4.000. Til gengæld vil den foreslåede bestemmelse kun give mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på selve den vejstrækning, der ligger ved institutionen, og ikke i et nærmere afgrænset område omkring institutionen.

Skoledistrikter landet rundt indeholder ofte flere farlige vejstrækninger, der skal passeres af skolebørnene. Ved 50km/t er risikoen ved påkørsel ca. dobbelt så stor for alvorlige skader

(hospitalsindlæggelse) som ved 40km/t. Når kommunerne kun kan regulere vejen ved selve skolen, øges risikoen for påkørsler. Hvorfor må kommunerne ikke sikre hele vejen til skolen – det er vel de færreste elever der bor på samme vej som skolen?. Er der et tal på hvor mange skolebørn der fremover ikke vil kunne sikres mod påkørsel fra hurtigkørende motortrafik (50km/t eller mere) på deres vej til skole?

Hvad er økonomien i lovforslaget?

Transportministeren mangler i det hele taget at opgøre de samfundsøkonomiske omkostninger i forbindelse med lovforslaget. Huspriser i områder med biltrafikmængder der ligger over de i lovforslaget fastsatte grænser, vil forblive på relativt lavere niveau end omkringliggende boliger og negative sundhedseffekter vil øge i takt med stigende motortrafikmængder. Det må således påregnes at motortrafikken vil øge som følge af overløb fra omkringliggende hastighedsregulerede veje og som følge af forslagets generelle påvirkning på anden transportform (passager på tværs af belastede vejløb bliver besværliggjort og risikobetonede).

Hvad er estimeret på udgifter forbundet med forventede øgede støjgener opgjort i henh.t. gældende brug af SBT (StøjBelastningsTal - et økonomisk tal, der udtrykker udgifterne/værditabet i kroner af en given støjbelastningen pr. bolig/beboere pr. år) Står det mål med økonomien i lovforslagets påståede sikring af ”fremkommeligheden”? Kan ministeren udelukke at de samlede effekter af forslaget ikke vil føre til øgede omkostninger for samfundet?.

Ingen sammenhæng mellem fremkommelighed og hastighed.

Ministerens gør i kommentarer til lovforslaget brug af begrebet ”fremkommelighed”. Der mangler en nærmere definition af ordet, i det omfang der ikke er tale om egentlige afspærringer af veje. Er der en sammenhæng mellem hastighed og fremkommelighed - i bymæssig bebyggelse? Hvis man skal tro vejdirektoratet, er der ingen sammenhæng (citater):

- *Hvis man sætter hastigheden ned på byveje med 10 km/t, så vil det formentlig ikke have nogen konsekvens for trafikken*, citat Charlotte Vithen, områdechef i Vejdirektoratet.

Og videre: *”I byer har man oftest trafikregulering, som dikterer trafikken, så det burde ikke gøre nogen stor forskel for trængslen”*, slår hun fast.

Med dette in mente vil beregninger på de økonomiske konsekvenser for beboelser med en støjbelastning over Miljøministeriets anbefalede grænseværdi, i områder af bymæssig karakter, i overvejende grad være bestemt af Støjbelastningstallet og forslaget vil således på sigt føre til et samfundsøkonomisk tab der i størrelse, langt overgår selv den største besparelse på ”bureaukratiet”. Der ses ikke hverken i lovforslaget eller i baggrundsmaterialet til lovforslaget – at være taget højde for de økonomiske aspekter, som her beskrevet. Dette være hermed påklaget.

Opsummering:

Jeg skal hermed gøre gældende, at lovforslaget i sin nuværende form vil :

- modarbejde lokale støjhandleplaner
- mindske trafikikkerheden for skolebørn, cyklister, fodgængere og bløde trafikanter
- mindske fremkommeligheden i det samlede trafikbillede
- øge trafikstøj og partikelforurening
- samlet set udgøre en økonomisk belastning for samfundet, der langt overstiger den ønskede besparelsen

Mvh Freddy Ridderhaugen
Sønderkær 31
2650 Hvidovre
Email: ridderhaugenf@gmail.com

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

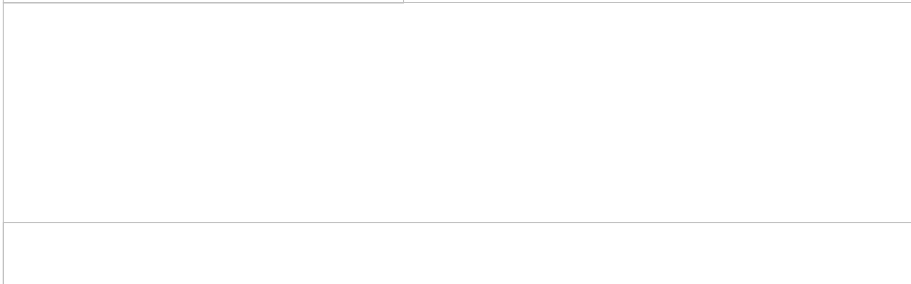
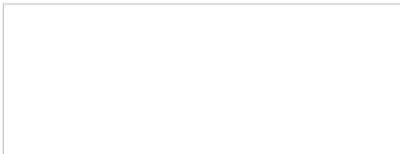
Leder

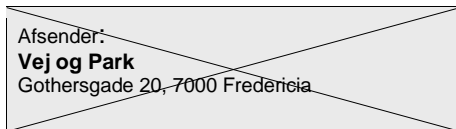
Vej og Park

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 stistystem. 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: 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 størres 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 årstdøgns trafikken på disse strækninger overstiger en årstdøgns trafik 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 Handlungsplan, 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 cyklister 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 reserverede 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)
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)
Fra: Henriette Andersen (henra@frederikssund.dk)
Titel: Høringssvar til lovændringerne på vejloven, sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 00:14
Bilag: Høringssvar til lovforslaget om ændringer i Vejlovgivningen.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed et høringssvar til forslaget om ændringer af vejloven.

Sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Henriette Andersen
Afdelingsleder

Center for Ejendomme og IT
Trafik, Vej og Park
Torvet 2, 3600 Frederikssund
30 32 79 85
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](#).

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Sagsnummer 2024-1674

Dato
26. januar 2025

Sagsnr.
05.01.00-G01-1-25

Høringssvar Hermed vedrørende forslaget 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.)

BY OG LANDSKAB

Torvet 2
3600 Frederikssund

Bank 4319-3430270303

Til Transportminister Thomas Danielsen

Hermed et høringssvar til lovforslaget fra Frederikssund kommunes Trafik, Vej og Park afdeling.

Telefontid:

Mandag 09.00 - 14.00
Tirsdag lukket
Onsdag 09.00 - 14.00
Torsdag 09.00 - 14.00
Fredag 09.00 - 12.00

Sammenfatning

Trafik, Vej og Park afdelingen i Frederikssund Kommune kan generelt ikke tilslutte sig disse ændringsforslag. At tilslutte sig dette lovforslag, vil være at acceptere at kommunerne må opgive sin selvbestemmelse samt at samarbejdet med politiet skal ophøre.

Se øvrige åbningstider
på www.frederikssund.dk

Hvem har deltaget i udarbejdelsen af dette lovforslag? Det kan da umuligt være cyklistforbundet med dette resultat af lovforslaget fra Transportministeriet.

Sammenfatningen er nedenfor.

Centralisering og manglende afbureaukratisering

Vi mener, ikke at regeringen skal foretage en centralisering af myndighedsområdet og derved fratage kommunernes selvbestemmelse. Der er en grund til at det hedder kommuneveje. Vejdirektoratet har altid haft statsvejene, her er de myndighed. Men at fastsætte regelsæt ifht. årstdøgnstrafiktak og bestemme trafikmodeller, som kommunerne fremover skal følge ved administrering af kommunevejene, er en skændsel for et demokratisk samfund.

Det ville have klædt udformningen af lovforslaget, at der blev udvist samme velvilje overfor kommunerne som sker ved

Vejdirektoratet. Vejdirektoratet får mange "friheder", hvor ændringer på statsvejene sker administrativt.

I høringsbrevet står:

Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativ om politisk prioriteret opgavebortfald, der skal dæmme op for udviklingen og begrænse stigningen i antallet af statslige årsværk.

Lovforslaget skal forenkle sagsgangene, men dette kommer ikke til at ske. Vejdirektoratet vil få store sagspukler, når kommunerne kræver dispensationer, når vi vil arbejde med infrastrukturen som vi altid har gjort. Det vil kræve tilførsel af mange ressourcer i Vejdirektoratet for at kunne håndtere forespørgsler fra 98 kommuner.

At Transportministeriet heraf udleder, at når politiet udgår som samarbejdspartner med vejmyndighederne, vil betyde at det fremover medfører en reduktion af antallet af årsværk i kommunerne med 11 årsværk i 2025 og frem. Det kan ikke være ministeriets alvor, da vejmyndigheden, nu uden politiets hjælp, fremover skal bruge endnu flere ressourcer på, at argumentere med borgere og politikere, hvis vi skal bevare fagligheden og have fokus på den gode trafiksikre løsning på de kommunale veje.

I øvrigt er denne centralisering overhovedet ikke i tråd med regeringens målsætning om frisættelse og afbureaukratisering. I stedet sættes kommunerne under styring af Vejdirektoratet og er ikke i stand til med Byrådet, at besluttet, hvilken trafikale løsninger, som skal udføres i forhold til både byudvikling og det øvrige arbejde med kommuneplanen. I netop dette arbejde, hvor infrastrukturen er en særdeles vigtig faktor for bevarelse og fortsat udvikling af en attraktiv kommune.

En godt samarbejde med politiet, det skal fortsætte

Vi har i Frederikssund kommune altid haft et fantastisk samarbejde med politiet. Vi har sammen drøftet løsningsmodellerne, når der skulle ske ændringer ved infrastrukturen i kommunen. Det kræver vi fortsat skal være en mulighed.

Vi har udført hastighedsdæmpende foranstaltninger på både trafikalt vigtige veje og på de mindre lokalveje. Dette har været et vigtigt redskab for at kunne forbedre trygheden, trafiksikkerheden og fremkommeligheden på kommunens veje.

Politiet skal også i fremtiden have indflydelse på kommunens veje, pladser og busparkering. Da kommunerne skal etablere løsninger, som politiet via Færdselsloven kan administrere ud fra.

Vi kan ikke ændre forudsætningerne med kommunernes samarbejde med politiet. Også ud fra den kendsgerning, at vi samarbejder med forebyggelse af kriminalitet og overtrædelser

indenfor Færdselsloven. Ydermere har vi et tæt samarbejde omkring VSP samarbejdet (Vej-Skole-Politi – samarbejdet). Her lærer eleverne om Færdselsloven og bliver sikre trafikanter såvel med cyklistprøver og som fodgængere. Derfor skal politiet fortsat være samarbejdspartner på vejområdet.

Manglende fokus på de bløde trafikanter, trafiksikkerhed og Klimaplanen

Dette lovforslag bærer præg af, at det er bilismens fremkommelighed som tilgodeses. Der er overhovedet ikke fokus på de bløde trafikanter og kommunens øvrige infrastrukturelle problemstillinger som: forbedring af trafikmiljø, tryghed og trafiksikkerhed, byudvikling og klimamål med nedbringelse af CO₂ osv. Regeringen vil at kommuner nedsætter udledningen af CO₂. Derfor arbejder vi med udvikling af den kollektive trafik og cyklisme. Vi skal sikre bedre muligheder for cyklismen. I udkastet til den nye lovgivning, er dette overhovedet ikke en mulighed. En stor mangel, at fremtidens trafikløsninger ikke tilgodeses ved det nye lovforslag.

Ukorrekte vurderinger og rigide regler

At der fremhæves, hvor mange procent af vejene i kommunerne, som vi har myndigheden dvs. kan bestemme over, er fake news. I jeres opgørelse beskriver I, at vi fortsat har administrationen på mellem 70 til 80 % af vejene. Men kommunen har ofte ikke interesse i at foretage hastighedsforanstaltninger på de små lokale veje. Vi vil udelukkende have interesse i ændringer på de større veje, dvs. at det udelukkende er de sidste 18 %, som har interesse. Det er de større veje i kommunen, hvor trafikken kan være et problem enten med hensyn til trafikintensiteten eller trafikstøjen. Men lige netop disse veje vil Vejdirektoratet, hvis dette lovforslag besluttet, fremadrettet skulle administrere, ved de faste regelsæt. Den stramme styring umuliggør kommunernes selvbestemmelse.

Regler som alene styres af årsdøgnstrafikken med et fast tal, enten under 1000 eller under 4000, afhængig af de ønskede tiltag, er et stort tilbageskridt. Der er mange tidligere udførte hastighedsforanstaltninger og ændringer af infrastrukturen i kommunen, som er sket på veje med langt højere årsdøgnstrafik. Dette med meget stor succes.

Nedenfor vil vi uddybe de enkelte ændringspunkter i lovgivningen nærmere. De nummererede punkter referer til punkterne i høringsbrevet.

§1, Lovforslag som vedrører Færdselsloven

I lovudkastet indgår i det væsentlige følgende punkter:

- 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.*

Svar:

Kommuner er i bemærkningerne til dette ændringsforslag, tidligere fremhævet som yderst kompetente og et samarbejde med politiet, bærer præg af dobbelt administration, men som vi ser det, er det nu i stedet Vejdirektoratet som er indsat, som en overmyndighed.

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 I har skrevet i bemærkningerne, er tale om dobbeltadministration. Derimod er det et samarbejde, hvor vi som administration benytter vejloven og med samarbejdet med politiet, får vi myndigheden for Færdselsloven dvs. politiet i tale. Derved kan et nyt projekt drøftes ud fra deres erfaring og lovgivning. Dette er et unikt samarbejde, som ikke skal ændres.

Ved at foretage ændringer i §92, så udelukkes kommunerne for at administrere indenfor områderne: Cykelveje, gågader, ensretninger mv.

Det er ikke på veje med under 1000 ÅDT, hvor disse ændringer er interessante. Lovforslaget har været en skrivebordsøvelse. Alene at forslag, at grænsen er 1000 køretøjer, det har overhovedet ikke fodfæste i virkeligheden.

Nedenstående lader sig ikke gøre i byer som ikke hører til de fire største i landet, da de øvrige byer ikke er med karreopbygning.

I lovforslaget står:

I visse tilfælde vil ensretning af færdslen kunne være til gavn for den samlede trafikafvikling, selvom der på den pågældende vejstrækning er en større mængde trafik. Det vil navnlig kunne være tilfældet, hvis ensretning sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes. I sådanne tilfælde bør vejmyndigheden kunne indføre ensretninger, selvom årsdøgntrafikken på vejstrækningerne er over 1.000.

Vi må ikke ændre på fremkommeligheden, men vi kunne være interesseret i at ændre vejen til kun at have et spor, for derved at give et større areal til de bløde trafikanter. Kommunerne arbejder med bedre forhold for cyklister og kollektiv trafik for at nedbringe CO2 udledninger for at kunne nå klimamålene samt give borgerne sundere transportvaner. Igen er her ikke foretaget en 360 graders vurdering.

At annullere §100, som beskriver at vejmyndigheden i samarbejde med politiet beslutter pladser og busholdepladser, er vi 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.

Når denne paragraf ophæves, hvordan får man sikret sig, at vejmyndigheden fortsat kan håndhæve, at kunne træffe afgørelser om vejes indretning og udnyttelse, herunder om udførelse af vejanlæg med væsentlig betydning for færdselens sikkerhed og vejes indretning ved private byggemodninger og ved udarbejdelse af en lokalplan, hvor vi som vejmyndighed skal godkende vejprojektet. Ved byggemodninger benyttes denne paragraf. Det drejer sig om nye vejanlæg, som ikke nødvendigvis er kommunale. Hvordan sikres, at vejmyndigheden har bemyndigelse til dette som vejmyndighed.

-
- 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.*

Svar:

Hvorfor indføre disse meget stringente regelsæt, I beskriver dem som: " klare, objektive kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan træffe bestemmelse om indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger. " Hvorfor mener I, at der er behov for sådanne krav, når der i Lovforslaget er nedfældet følgende:

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.

Vi mener derimod, at kommunernes selvbestemmelse indskrænkes voldsomt med de nye regelsæt. At der nu fremadrettet skal være regler for at ændringer udelukkende kan ske, hvor årsdøgnstrafikken er max. 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. Med en bestemmelse om, at kommunerne kan lave lokale hastighedsnedsættelser med 40 km i timen i tættere bebyggede område. Typisk er disse lokalveje irrelevante, da hastigheden i forvejen er lav. Som I skriver, at kommunerne kan beslutte forbud mod visse færdselsarter, igen en fratagelse af kommunernes selvbestemmelse, da det kun drejer sig om visse.

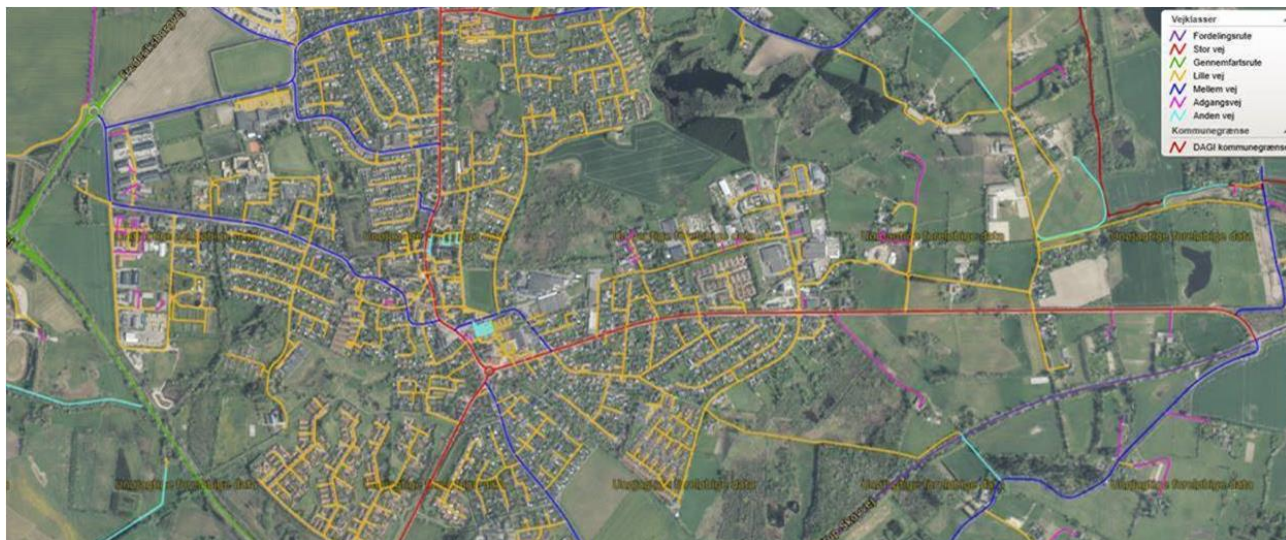
Igen må vi pointere, at vi altid har etableret gode trafikløsninger i samarbejde med politiet også ved veje med en større trafikbelastning end beskrevet i dette lovforslag.

Vedrørende hastighedsnedsættelser omkring skoler og institutioner, så definerer I "ligger ved" som værende den del af være vejen, hvor adgangen er. Her mener vi at det vil være nødvendigt, at have fokus på hele området omkring en given institution.

I beskriver, at skoler er folkeskoler og ikke gymnasier og videregående uddannelsesinstitutioner. Det er vi ikke enige i. Unge mennesker er uopmærksomme i trafikken, derfor bør samtlige uddannelsesinstitutioner være indeholdt i denne paragraf. Har I desuden tænkt på skoler som specialtilbud, her kan det dreje sig om unge mennesker, hvor hastigheden ligeledes bør nedsættes.

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 interesse er svarende til ca. 18% af det samlede vejnet. Det er netop de trafikerede veje, som vi har fokus på. Med dette lovforslag, vil vi i fremtiden ikke have selvbestemmelse. Derfor er jeres 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 overhovedet ikke kommunernes interesser. Se kortet af Slangerup, her er: stor vej, rød og mellem vej, blå. Her har vi interesse i at se på hastighedsændringer og samtlige veje har flere end 4000 køretøjer i årsdøgntrafik.



Nu foreskriver lovforslaget, at Vejdirektoratet skal beslutte, hvilke særlige trafikmodeller, som fremadrettet skal være gældende. Vi er uenige om, at kommunerne nu skal styres ifht. bestemte modeller, som er bestemt af Vejdirektoratet. Der må være frit valg med brug af valide modeller, hvorved kommunerne har valgfrihed til også vælge rådgivere. Her bør vi kunne benytte den hidtidige vurdering med slangetæller. Disse kan separere hver enkelt køretøjstype, hvilke vi har brug for. Ligeledes benytter vi en tælleplan, som giver en brugbar statistik. Dette skal I ikke forpurre ved indførsel om krav af andre modeller.

Nedenstående et eksempel på, at lovforslaget er en stor regne-/skrivebordsøvelse:

Ved lukning af fire vejstrækninger, der hver har en årsdøgntrafik på maksimalt 1.000, vil der på de omkringliggende veje højest kunne ske en forøgelse i årsdøgntrafikken på 4.000. På veje, der i forvejen har en årsdøgntrafik på 5.000, hvor der tilføres 4.000 ekstra køretøjer, vil årsdøgntrafikken således ikke kunne overstige 10.000. Transportministeriet finder derfor, at det som et objektivt og klart kriterie vil kunne fastsættes, at indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger kun må ske, hvis de omkringliggende vejstrækninger, der oplever en forøgelse af trafikmængden, har en årsdøgntrafik under 5.000, eller at forøgelsen er mindre end 20 pct.

Kommunerne bør som hidtil kunne foretage de nødvendige analyser og herefter administrere de kommunale veje med de ændringer, som vi ønsker.

Muligheder for ændring af hastighedsforanstaltninger bør være mere fleksible.

- 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.*

Svar:

Vi er meget uenig i, at I nu skal kunne kræve lovligt besluttede og etablerede lokalt fastsatte hastighedsgrænser ophævet. For eksempel har 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 et stort spild af kommunernes skattefinansierede midler og set fra et klimaperspektiv en katastrofe.

Dette lovforslag bærer præg af at det er køretøjernes fremkommelighed som tilgodeses. Der er overhovedet 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.*

Svar:

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

§2, Ændringsforslag som vedrører Vejloven

- 5) *Ændring og ophævelse af en række bestemmelser i vejloven og Privatvejsloven. Det er vejmyndighedens pligt til at forhandle med eller indhente samtykke fra politiet, fx gravetilladelse, råden over vejareal, vintervedligeholdelse m.v.*

Svar:

Ved både Færdselsloven, Privatvejsloven og Vejloven skal vejmyndigheden i kommunen og politiet samarbejde, da vi er myndighed for hvert vores lovgivning. I værste tilfælde udfører kommunen et projekt, hvor politiet ikke har mulighed for at administrere efter Færdselslovens bestemmelser.

Et enkelt sted ændres retorikken, her 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. "

Ergo samarbejdet med politiet er en nødvendighed.

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

Svar:

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 kommunerne har fremadrettet contra Vejdirektoratet.

I bemærkningerne står skrevet følgende:

*En modernisering af vejlovens §§ 12 og 14 vil give Vejdirektoratet **større fleksibilitet ved optimering og tilpasning** af statsvejnettet, herunder til at kunne understøtte den grønne omstilling inden for vejtransporten og til at imødekomme EU-retlige forpligtelser.*

***Forslaget vil forenkle og gøre administrationen af statsvejenes arealer mere fleksibel** og vil samtidigt bringe lovens ordlyd i overensstemmelse med den praksis, der har udviklet sig efter den gældende vejlovs § 12, stk. 1, 2. pkt., hvor Vejdirektoratet administrativt har nedklassificeret og nedlagt statsvejsarealer i forbindelse med mindre anlægsprojekter.*

Kommunerne ser gerne tilsvarende forenkling og fleksibilitet indskrives, hvor den kommunale vejmyndighed administrerer vejene.

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 rutenummerede vejnet, vil hastighedsgrænsen således ikke kunne nedsættes på strækninger inden for tættere bebygget område, selvom vejstrækningen måtte have en årsdøgnstrafik over 4.000."

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

Kommuner og borgere i dette land vil fremover ikke have mulighed for at anmode om hastighedsnedsættelser på de rutenummerede veje jvf.

Det foreslås endvidere, at der i § 42 indsættes et stk. 7, hvorefter det ikke vil være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen efter den foreslåede § 42, stk. 6, på

vejstrækninger, der er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummeringen af det danske vejnet.

Derved får vi kommunale vejmyndigheder mindre at sige, da vi end ikke kan argumentere for nedsættelser på statsvejnettet med denne ændring i paragraffen.

§3, Ændringsforslag som vedrører Privat fællesvejsloven

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

Svar:

Denne nye bestemmelse ser vi frem til. Denne som den eneste af de nye forslag. Herved får kommunerne mulighed for at udbedre ved ulovlige gravninger for deres regning. Det er et vigtigt værktøj 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.

Vi 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 kommunernes administration med indførelse af konsekvenser ved manglende samarbejdsvilje.

I øvrigt står ikke meget om ændringer af Privat fællesveje på landet. Heraf må vi udlede, at politiet fortsat er myndighed ved borgernes anmodning om vejændringer mv.

§4, Ændringer som træder i kraft ved ny lovgivnings i kraft træden.

Endelig vil vi bemærke, at Transportministeriet i lovforslaget foreslår ændringer, som skal træde i kraft allerede ved offentliggørelsen af lovforslaget, hvor intet reelt er besluttet endnu. Hvilket vi finder meget 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.

Ministeriet bedes udarbejde et nyt forslag, hvor samtlige kommuners bekymringer og ønsker indarbejdes. Kommunernes veje er nu en gang veje, som indgår i en kommuneplan og skal også i fremtiden administreres 100 procent af kommunerne.

Med venlig hilsen

Henriette Andersen v.

Trafik, Vej og Park
Frederikssund kommune

Brevdato	27-01-2025
Afsender	Henrik Harder (hhr1@furesoe.dk)
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Furesø Kommune vedr. høringssvar til lov om ændring af færdselsloven) - A25/1023 - Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven - Stiager 2, 3500 Værløse - Sagsnummer 2024-1674
Sagsnummer	2024 - 1674
ID-nummer	430585
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Lene Merete Priess
Udskrevet	06. feb 2025

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anne-Marie Bøgh (amr1@furesoe.dk)
Fra: Henrik Harder (hhr1@furesoe.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven) - A25/1023 - Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven - Stiager 2, 3500 Værløse
Sendt: 27-01-2025 10:10
Bilag: Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven)~.docx;

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
T: 41 71 27 00

EAN: 5798000893429
CVR: 43265717

Att.: Ulla Østergaard og Lene Priess

Hermed fremsendes 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.)

Høringssvar vedr. Transportministeriets Sagsnummer 2024-1674.

Denne henvendelse er journaliseret på sagen A25/1023 - Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven - Stiager 2, 3500 Værløse

Bedste hilsner

Henrik Harder
Projektleder

Vej, Trafik og Grøn omstilling
Furesø Kommune
Stiager 2, 3500 Værløse
Omstillingen.: 7235 4000 (Mobil: 7216 4051)



Dato: 23-01-2025
Sags nr.: 25/1023
Dok.nr.: 9166/25

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.)

Furesø Kommune
Center for By og Miljø
Tlf.: 7235 4000

Overordnede bemærkninger til forslag om ændring af færdselsloven mv.

Afdelingens telefontider:
Mandag-tirsdag og
torsdag-fredag kl. 12:30-
13:30

Furesø Kommune har med interesse læst forslaget til ændringer af Færdselsloven, vejloven og privatvejsloven.

Skriv til os via Digital Post
fra borger.dk og virtk.dk

Vi byder den øgede kommunale selvstændighed velkommen. Vi havde ventet, at der ville være ændringer i forhold til samarbejdet med politiet, men det er vurderingen, at de foreslåede ændringerne vil resultere i en betydeligt øget prioritering af bilen som transportform i vores kommune.

www.furesoe.dk

Vi er bekymrede for, at de foreslående lovændringer vil gøre det sværere for os at fremme grøn mobilitet, skabe trafiksikre, trygge og fredelige byområder, reducere trafikstøj og luftforurening samt forbedre tilgængelighed og trafiksikkerhed - på blandt andet skoleveje og mere generelt i kommunen.

Manglende fokus på fodgængere og cyklister som bæredygtig transportform

Furesø Kommune har i flere år arbejdet målrettet på at skabe en grønnere og mere bæredygtig mobilitet, blandt andet ved at reducere hastighederne på vores veje i kommunen i et tæt og godt samarbejde med politiet (senest Nordsjællands Politi). Mobilitet er en vigtig del af hverdagen for alle borgere i Furesø Kommune, men særligt biltrafikken medfører negative konsekvenser som trafikstøj, CO₂-udledning og partikelforurening med deraf følgende sundhedskonsekvenser.

Det er Furesø Kommunes vurdering, at lovforslaget fokuserer for ensidigt på trafikmængder for motorkøretøjer, når kommunerne fremover ønsker at sæn-

ke hastigheder, fredeliggøre veje, etablere gågader eller lave ensretninger. Der mangler fokus på trafikmængder for cyklister og fodgængeres forhold.

Fredeliggørelse i form af at skabe trafiksikre, trygge og fredelige byområder, reducere trafikstøj og luftforurening på vejene handler ofte om at skabe bedre forhold for netop cyklister og fodgængere ved at ændre biltrafikkens omfang. Netop denne bredere tilgang til vurderingen af, hvordan vejene i kommunen skal fungere sammen med vores byområder, er helt central for vores ønsker til at gøre Furesø Kommune til et attraktivt sted at bo.

Ønske om at udvide "Forsøg med lokale hastighedsgrænser"

Furesø Kommune deltager allerede i dag i "Forsøg med lokale hastighedsgrænser" jævnfør BEK nr. 3 af 03/01/2022 og har allerede mange positive erfaringer med dialog med borgere generelt om hastighedsnedsættelser også i områder, som ikke er del af forsøget. I den forbindelse kommer der en lang række ønsker fra borgere, der bunder i behov for at skabe trafiksikre, trygge og fredelige byområder og reducere trafikstøj og luftforurening på vejene.

Furesø Kommune vurderer, at de kriterier, der er i lovforslaget, er for rigide og vil blokere for kommunens fremtidige projekter og initiativer. En del af vores seneste gennemførte projekter – og som vi i dag ikke vil undvære – ville nok slet ikke være mulige under de nye foreslående regler. Målet er, at al transport i Furesø Kommune er CO₂-neutral i 2050.

Furesø Kommune ønsker at fremme et grønt transportmønster, hvor borgerne vælger gang og cykel til de korte og mellemlange afstande. Kommunen arbejder i dag med tiltag, der gør det mere attraktivt at vælge grønne transportformer som cykling og gang. Det er vurderingen, at lovændringsforslaget vil forhindre os i dette.

Forslag til justeringer af Lov om ændring af færdselsloven

Kommunerne bør have et større råderum ift. andre parametre end biltrafik og bør kunne foretage individuelle trafikale vurderinger under hensyntagen til det samlede trafikbillede, herunder fodgængere og cyklister. Råderummet bør også gælde hastighedsreduktioner, fredeliggørelse af veje og etablering af vejlukninger, ensretninger og gågader.

Ønske om fortsat samarbejde og balance mellem både statslige og kommunale hensyn

Furesø Kommune håber, at disse synspunkter vil komme i betragtning og at der arbejdes for at sikre et større kommunalt handlingsrum i den endelige lovgivning. Furesø Kommune vil meget gerne deltage i et møde, hvor vi kan drøfte, hvordan vi bedst sammen kan balancere både statslige og kommunale hensyn på vejområdet i kommunerne.

Venlig hilsen

**Lene Munch-Petersen,
Formand for Natur & Klima i Furesø Kommune**

**Øjvind Vilsholm,
Næstformand for Natur og Klima, Medlem af Økonomiudvalget i Furesø Kommune**

**Anders Medum Groth
Næstformand for Børn og Skole samt Medlem af Natur og Klima i Furesø Kommune**

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thomas Nicolajsen (thnic) (thnic@fmk.dk)
Titel: Vedr. Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 11:37

[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.

Faaborg-Midtfyn Kommune har følgende bemærkninger til det fremlagte lovforslag:

Ressourcemæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at medføre øgede ressourcekrav for kommunen:

- Øget behov for sagsbehandling og kompetenceløft hos medarbejderne, da ansvaret for beslutninger, der tidligere blev truffet i samråd med politiet, nu overgår til kommunen alene. Dette kræver en opkvalificering af medarbejderne for at håndtere de nye ansvarsområder.
- Længere sagsbehandlingstider som følge af det øgede ansvar og arbejdsmængde.

Trafikmæssige konsekvenser

For Faaborg-Midtfyn Kommune vurderes de trafikmæssige konsekvenser at være:

- Begrænset behov for hastighedsreguleringer grundet færre højtrafikkerede veje og mindre komplekse trafikale udfordringer.
- Nulemissionszoner har begrænset relevans i de fleste områder grundet den lavere befolkningstæthed. Der kunne potentielt implementeres en zone i Faaborg eller Ringe, men effekten ville formentlig være mindre markant end i større byområder.

Begrænsning af kommunal selvbestemmelse

Lovforslaget begrænser kommunernes muligheder for at:

- Nedsætte hastighedsgrænser
- Ensrette veje
- Lave gågader
- Bestemme over indretningen af byernes mest trafikerede veje (over 4000 biler pr. døgn)

Dette indskrænker kommunernes muligheder for at:

- Transformere ældre funktionstømte bydele til nye funktioner
- Afprøve forskellige indsatser forud for større beslutninger om funktionsændringer og ændringer i den kommunale infrastruktur
- Gennemføre succesfuld borger- og interessentinddragelse
- Udvikle hensigtsmæssige løsninger baseret på lokalkendskab

Lovforslaget gør op med praksis og tradition for, at kommunerne gennem den fysiske planlægning selv kan planlægge for byernes udvikling, hvor den kommunale infrastruktur har stor betydning for kommunernes mulighed for at skabe attraktive og gode byer at bo i.

Yderligere bemærkninger

- Der forventes udfordringer med at implementere hastighedsnedsættelser og andre trafikregulerende tiltag i specifikke projekter, såsom havneprojektet i Faaborg.
- Afviste sager med nedsættelse af hastigheder kan potentielt blive genbesøgt eller genåbnet.
- Der vil være behov for at beslutte en række principper i Teknik- og Miljøudvalget vedrørende de områder, hvor forvaltningen fremadrettet bliver myndighed, for at undgå at skulle beslutte fra sag til sag.

Konsekvenser for byudvikling og trafiksikkerhed

1. Begrænsning af sammenhæng mellem havn og bykerne:

- Havnegade, med ca. 6000 biler i døgnet, udgør en barriere mellem den historiske bykerne og den nye havnefront i Faaborg.
- Lovforslaget vil forhindre hastighedsbegrænsninger på Havnegade, hvilket er afgørende for at skabe bedre forbindelser på tværs.
- Det vil hæmme kommunens muligheder for at realisere den politisk vedtagne udviklingsplan for de havnenære arealer og bymidten i Faaborg.

2. Hæmmet arbejde med støjreduktion:

- Eksisterende boliger langs Havnegade og Sundvejen er støjbelastede.
- Lovforslaget vil begrænse kommunens muligheder for at reducere hastigheden på disse veje for at mindske trafikstøjen.
- Dette kan have negative konsekvenser for borgernes mentale og fysiske trivsel.

3. Udfordringer for trafiksikkerhedsarbejdet:

- Kommunens systematiske arbejde med at reducere antallet af trafikuheld gennem den politisk vedtagne trafiksikkerhedsplan vil blive udfordret.
- Lovforslaget kan begrænse kommunens muligheder for at implementere trafiksikkerhedsfremmende tiltag, særligt på veje med over 4000 biler pr. døgn.
- Det kan påvirke kommunens evne til at prioritere og gennemføre trafiksikkerhedsprojekter, især omkring skoler og andre følsomme områder.

4. Begrænsning af aktive transportkorridorer:

- Lovforslaget vil hæmme kommunens muligheder for at skabe trygge og aktive korridorer for cyklister og fodgængere.
- Det kan påvirke realiseringen af den grønne omstilling og ændringen af mobiliteten i kommunen.
- Projekter som omdannelsen af strækningen langs Sundrenden til en grøn, rekreativ forbindelse kan blive vanskeliggjort.

Konklusion og anbefalinger

Lovforslagets konsekvenser for Faaborg-Midtfyn Kommune vil være betydelige, særligt i forhold til begrænsningen af kommunernes selvbestemmelse i byudvikling og trafikplanlægning.

De primære udfordringer vil være af både administrativ og planlægningsmæssig karakter.

Vi anbefaler derfor:

1. At kommunerne fortsat har kompetence til at beslutte, hvordan man vil afvikle trafik på kommunal infrastruktur og i kommunernes byer.
2. Som minimum, at kommunerne får mulighed for at lave forsøg over længere perioder med alternative trafikløsninger, også på veje med over 4000 biler pr. døgn.

Disse anbefalinger vil sikre, at kommunerne kan fortsætte deres arbejde med at skabe attraktive og velfungerende byer, baseret på lokale forhold og behov, samt opfylde målsætningerne i vores klimaplan og trafiksikkerhedsplan.

Venlig hilsen

Thomas Nicolajsen

Afdelingsleder

Infrastruktur, Ejendomme & Grønne Områder



By Land og Kultur Fælles

Mellemgade 15, 5600 Faaborg

Mobil: 72 53 84 49

thnic@fmk.dk
www.fmk.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Irene Bro Brinkmeyer (IBRR) (ibrr@gentofte.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - høringssvar fra Gentofte Kommune
Sendt: 27-01-2025 15:11
Bilag: Gentofte Kommune - Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.pdf;

Til Transportministeriet

Modtag venligst vedhæftede høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

Venlig hilsen

Irene Bro Brinkmeyer
Trafikingeniør

Gentofte Kommune | Park og Vej
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Telefon 3998 8128



Til Transportministeriet
trm@trm.dk

27. januar 2025
Sagsnummer EMN-2025-00734

Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv

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

Gentofte Kommune arbejder for at skabe trygge og sikre rammer for alle trafikanter, der færdes på vejnettet i kommunen. Samtidig har vi stor fokus på bæredygtig mobilitet gennem blandt andet bedre forhold for cyklister og kobling til den kollektivtrafik, samt begrænsning af støjgenerne fra trafikken.

I dette arbejde har forventningen været at lovforslaget ville skabe mere kommunal selvbestemmelse og større statslig tillid til lokale vurderinger, faglighed og erfaringer. Desværre ser det ud til at lovforslaget indskrænker vores råderum inden for vejområdet betragteligt.

I forslaget stilles der faste kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan arbejde med at sænke hastigheden lokalt, fredeliggøre veje og ensrette mm. Kriterierne forholder sig næsten udelukkende til mængden af biler på de konkrete veje. Det foreslåede niveau for den maksimale trafikmængde vil få stor betydning for hvordan Gentofte Kommune kan håndtere trafikale udfordringer. Vi bliver således afskåret fra nogle af de handlemuligheder, der er nødvendige for at sikre en bæredygtig mobilitet, høj trafiksikkerhed og begrænse støjgener fra biltrafikken.

I lovforslaget bliver der ikke givet et alternativ til den faglige sparring, som i høj grad foregår mellem politiet og vejmyndigheden, hvor Nordsjællands Politikreds er førende på området. Desuden er der ikke angivet en klagemulighed, i det tilfælde hvor vejmyndigheden og transportministeren er uenig om et færdselsregulerende projekt lever op til de nye bestemmelser.

Det er både urimeligt og uhensigtsmæssigt for både os som kommune og borgerne, at forslaget lægger op til at eksisterende og godkendte indsatser på vejene kan risikere at blive rullet tilbage.



Vi håber at transportministeren vil genoverveje forslaget og være med til at sikre større kommunalt råderum, og de handlemuligheder, som er nødvendige for at sikre omstilling til bæredygtig mobilitet, høj trafiksikkerhed og begrænse støjgener fra biltrafikken.

Med venlig hilsen

Johanne Leth Nielsen
Park- og vejchef
Gentofte Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Garbie Solvang Jørgensen (GARJOR@gladsaxe.dk)
Titel: Høringssvar til forslag om ændring af færdselsloven mv (sagsnr. 2024-1674)
Sendt: 24-01-2025 14:23
Bilag: Høringssvar til forslag om ændring af færdselsloven.pdf;

Hermed høringssvar fra Gladsaxe Kommune til forslag om ændring af færdselsloven mv (sagsnr. 2024-1674).

Venlig hilsen

Garbie Solvang Jørgensen

Teamleder for Trafik- og Mobilitet, Trafikingeniør



Trafik og Mobilitet
By- og Miljøforvaltningen
Rådhus Alle 7
2860 Søborg

gladsaxe.dk

Telefon: 39 57 58 86

Mobil: 61 55 13 69

Mail: garjor@gladsaxe.dk

Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtig for Gladsaxe Kommune. [Her kan du se, hvordan vi behandler dine personoplysninger og læse mere om dine rettigheder.](#)

Transportministeriet
Ministry of Transport Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
trm@trm.dk

Gladsaxe Kommune
Borgmesteren

Rådhus Allé 7
2860 Søborg
Telefon: 39 57 50 01
Mail: bm@gladsaxe.dk
gladsaxe.dk

Sag: 25-18-05.00.00-G01

24. januar 2025

Høringssvar, Forslag om ændring af færdselsloven mv (sagsnr. 2024-1674)

Gladsaxe Kommune har med interesse læst forslag til ændringer af Færdselsloven, vejloven og privatvejsloven med henblik på forenklinger af sagsgange. Det var ventet, at der ville være ændringer i forhold til samarbejdet med politiet for netop at opnå administrative lettelser, men det er meget overraskende, at de foreslåede ændringer vil resultere i en betydeligt øget prioritering af biler og begrænse kommunernes muligheder for at foretage lokale afvejninger.

Vi byder den øgede kommunale selvstændighed velkommen. Vi frygter dog, at de nye lovændringer vil underminere vores bestræbelser på at fremme grøn mobilitet, skabe trygge og fredelige byområder, reducere trafikstøj samt forbedre tilgængelighed og trafiksikkerhed på blandt andet skoleveje.

Manglende fokus på fodgængere og cyklister

Gladsaxe Kommune har i mange år arbejdet målrettet på at bekæmpe trafikstøj fra de kommunale veje og skabe en grønnere og mere bæredygtig mobilitet, blandt andet ved at reducere hastighederne på vores veje i tæt samarbejde med politiet.

Mobilitet er en vigtig del af hverdagen for alle borgere, men særligt biltrafik medfører også negative konsekvenser som f.eks. trafikstøj med deraf følgende sundhedskonsekvenser.

Lovforslaget fokuserer ensidigt på trafikmængder for motorkøretøjer, når kommunerne ønsker at sænke hastigheder, fredeliggøre veje, etablere gågader eller lave ensretninger. Der mangler fokus på trafikmængder for cyklister og fodgængere. Fredeliggørelse af veje handler ofte om at skabe bedre forhold for netop disse grupper ved at begrænse biltrafikken.

Forhindring i at fortsætte mobilitetsudviklingen i Gladsaxe

Kriterierne i forslaget er for rigide og vil blokere flere af vores igangværende projekter samt forhindre fremtidige initiativer. En del af vores seneste gennemførte projekter – og som vi i dag ikke vil undvære – ville slet ikke være mulige under de nye regler.

Vi har for eksempel etableret 40 km/t på rigtig mange veje, hvor ÅDT er højere end 4000. Dette har ført til bedre byrum, øget trafiksikkerheden og mindsket støjpåvirkninger. Dette ville ikke være muligt med det nye lovforslag.

For at nå Gladsaxe Kommunes mål om at reducere bilturene med 10 % inden 2030 og fremme fredelige og trafiksikre lokalområder er det væsentligt at kunne etablere ensretninger og vejlukninger på mindre veje med uønsket gennemkørende trafik. Dette tiltag gør det mere attraktivt at vælge grønne transportformer som cykling og gang. Det nye lovændringsforslag vil forhindre os i dette.

Lovændringer vil blokere for gennemførsel af mange af vores udviklingsprojekter på vejnettet. Mange af udviklingsprojekterne opfylder ikke kriterierne for tiltag som f.eks. hastighedsnedsættelse. Det forhindrer os i at gøre skoleruter mere sikre og trygge for skoleelever, der går og cykler til skole.

Dertil kommer, at vi over de næste mange år står overfor at skulle separatkloakere, så vi kan klimasikre vores by. I mange tilfælde vil det betyde etablering af regnbede på vejarealer og dermed reduceret hastighed på en række strækninger. Det forekommer besynderligt at ændre loven med et meget ensidigt hensyn til bilernes fremkommelighed uden at tage hensyn til de mange afvejninger, der bør foretages lokalt, når der skal arbejdes med vigtige temaer som klimasikring og trafiksikkerhed. Ikke mindst taget i betragtning, at formålet med lovændringen var administrative lettelser, ikke nye begrænsninger i forhold til mulighederne for at forfølge mål om grøn omstilling, bedre og mere sikre byer.

Forslag til justeringer

Kommunerne bør have et større råderum og kunne foretage individuelle trafikale vurderinger under hensyntagen til det samlede trafikbillede, herunder fodgængere og cyklister. Råderummet bør gælde hastighedsreduktioner, fredeliggørelse af veje og etablering af vejlukninger, ensretninger og gågader.

Jeg vil afslutningsvis udtrykke min bekymring over, at forslaget åbner op for, at allerede eksisterende og godkendte tiltag på vejene risikerer at blive omstødt. Dette virker både uhensigtsmæssigt og urimeligt overfor de borgere, der sætter pris på en grønnere og mere trafiksikker by.

Jeg håber, at disse synspunkter vil komme i betragtning. Gladsaxe Kommune stiller sig gerne til rådighed i forhold til at dele vores erfaringer og drøfte, hvordan vi bedst kan balancere både statslige og kommunale hensyn på vejområdet.

Med venlig hilsen



Trine Græse

Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtig for Gladsaxe Kommune. På [kommunens hjemmeside](https://gladsaxe.dk/personoplysninger) (gladsaxe.dk/personoplysninger), kan du læse mere om, hvordan vi behandler dine oplysninger og om dine rettigheder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Martin Roed (Martin.Roed@glostrup.dk), Mads Nielsen (Mads.Nielsen@glostrup.dk), Anders Asmind (Anders.Asmind@glostrup.dk), Rasmus Hansen (Rasmus.Hansen@glostrup.dk)
Fra: Anders Asmind (Anders.Asmind@glostrup.dk)
Titel: Vedr. sag 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 15:27
Bilag: Indsigelse til transportministeret - Lov om ændring af færdselsloven mm.docx;

[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 borgmester Kasper Damsgaard, Glostrup Kommune vedr. jeres sag 2024-1674 (Lov om ændring af færdselsloven mm.). Høringssvaret vedhæftes som bilag til denne mail.

Med venlig hilsen

Anders Asmind
Centerchef



Center for Miljø og Teknik
Center for Miljø og Teknik
Tlf. 4323 6100
Mobil 2491 8079
Rådhusparken 2, 2600 Glostrup

www.glostrup.dk

Transportministeriet
ATT: Thomas Danielsen, transportminister
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

27. januar 2025

Indsigelse til transportministeren og Folketingets transportudvalg angående forslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

Glostrup Kommune har den 20. december 2024 modtaget dit forslag til ændring af ovenstående love.

Det er med stor bekymring, at vi i Glostrup Kommune har læst lovforslaget, da det blokerer for vores allerede planlagte og projekterede fornyelse af vores bymidte, herunder udviklingen af vores banegårdsplads.

I Glostrup har vi ingen overskudsarealer til rådighed. Derfor kræves en meget præcis trafikplanlægning, hvor hver eneste kvadratmeter er planlagt under hensyntagen til det omkringliggende bymiljø og i forhold til den lokale trafiksituation. De foreslåede begrænsninger, såsom krav om årsdøgntrafik for hastighedsændringer, eller de stramme regler for etablering af indkørselsforbud og ensretninger er alt for generelle og vil skabe alvorlige hindringer for vores mangeårige planlægning.

De foreslåede tiltag gør det reelt umuligt for Glostrup Kommune at gennemføre den fornyelse af vores banegårdsplads, som vi har arbejdet på i de sidste 5 år. Dels planlægges der med en total ombygning af banegårdspladsen med boliger, moderne busterminal med optimale omstigningsmuligheder til S-tog og letbane, trafikal fredeliggørelse samt stationsnære boliger. Og dels planlægges der i den forbindelse med en ensretning af en stationsnær vejforbindelse med henblik på en optimering af trafiksituationen ved banegårdspladsen. Alt sammen for at skabe de bedst mulige forhold for brugerne af banegårdspladsen og dermed områdets borgere, som pendler til arbejdspladser i hovedstadsområdet.

Jeg vil i den anledning minde ministeren om, at du i april 2023 var på besøg i Glostrup for netop at drøfte udviklingen af Glostrup Station og dens funktion som pendlerstation og indenfor få år som regionaltoogsstop. Det gør det desto mere skuffende, at det nuværende lovforslag risikerer at spænde ben for de projekter, som vi dengang drøftede. Besøget efterlod os med indtrykket af, at vi havde din støtte til at fortsætte vores arbejde. Jeg noterede mig, at du var meget begejstret for

planerne for Banegårdspladsen. Det er netop det projekt, som i april planlægges at blive sendt i udbud.

Vores ønske i Glostrup er selvfølgelig, at banegårdsprojektet gennemføres, hvilket ikke er muligt med det foreslåede lovforslag. Banegårdsprojektet er – som vi talte om på dit besøg – nøje afstemt med letbaneprojektet. Først og fremmest vil den trafikale fredeliggørelse af banegårdspladsen ikke være mulig, da vi ikke vil have mulighed for at forbyde gennemkørsel af biltrafik der hvor busserne skal holde. Endvidere vil vi skulle tillade en hastighedsgrænse på 50 km/t, hvilket er helt ude af proportion med den planlagte og projekterede boligbebyggelse på stedet. Endelig vil det ikke være muligt at ensrette en mindre tilkørselsvej til banegårdspladsen, da den nuværende trafik overskrider grænsen på 1000 biler/døgn. Den planlagte fremadrettede funktionalitet for banegårdspladsen som trafikknudepunkt vil derfor blive stærkt udfordret.

Hvis banegårdsprojektet ikke kan realiseres som følge af det aktuelle lovforslag, så vil konsekvensen reelt være forringet mobilitet i det vestlige Storkøbenhavn. Det vil også betyde forringede vilkår for DSB og Banedanmark. Det kan ingen være interesserede i.

Jeg håber, at du vil tage vores bekymringer alvorligt og tage lovforslaget af bordet igen. Hvis afbureaukratisering og frisættelse betyder firkantede regler, der griber ind i kommunens udvikling, ja så vil vi hellere være fri. Derfor, tag lovforslaget af bordet igen!

Jeg og min forvaltning står selvfølgelig til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen



Kasper Damsgaard
Borgmester
Glostrup Kommune

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>



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)
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.

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 andelen 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. Indførelse 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 rutenummerede 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 rutenummerede vejnet, såfremt der lægger en skole, idrætsfacilitet eller lignende ud til vejen. I Helsingør Kommune er der konkret 4 skoler beliggende ud til det rutenummerede 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

[Skriv sikkert til Helsingør Kommune via digital post](#)

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

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 bilisternes 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)
Fra: Charlotte Tønning (charlotte.toenning@hjoerring.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje) - sagsnummer 2024-1674.
Sendt: 27-01-2025 15:00
Bilag: Høringssvar (1).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.

Hej,

Hermed Team Vej, Hjørring Kommunes høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, sagsnummer 2024-1674.

Med venlig hilsen

Charlotte Tønning
Vejtingeniør



Hjørring Kommune

Team Vej

Springvandspladsen 5, 9800 Hjørring, 9800 Hjørring
72336611 / 41226611

Charlotte.toenning@hjoerring.dk

www.hjoerring.dk





Hjørring den 27-01-2025

Til Transportministeriet

Høringssvar til Transportministeriets forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven.

Vi er overordnet positive overfor lovforslaget i og med, at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse og indretning. Vi har dog været meget tilfredse med vores samarbejde med Nordjyllands Politi, fordi det til tider har givet en anden vinkel på vores vejprojekter.

Hjørring Kommunes Vejmyndighed har følgende opmærksomhedspunkter:

Hastighedsnedsættelser

Vi finder de foreslåede præmisser om hastighedsnedsættelser problematiske.

- **Årsdøgnstrafik, som indikator for hvornår hastigheden kan nedsættes**

Vi finder det ikke tilstrækkeligt kun at benytte ÅDT'en, som afgørende faktor for, om hastigheden kan nedsættes eller ej.

Vi har adskillige uheldsbelastede kryds med svingbaner, hvor ÅDT'en på primærvejen overskrider den fastsatte grænse. Gennemføres forslaget i sin nuværende form, får vi ikke længere mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på primærvejen, som et værktøj for at mindske antallet af krydsuheld.

Samme problematik vil vi få på de strækninger, hvor vi har mange overkørsler til en overordnet vej med en ÅDT over 4.000 køretøjer, hvor der er registreret mange uheld.

- **Rutenummeret veje**

Det samme gælder rutenummeret veje, hvor vi ikke vil få mulighed for at nedsætte hastigheden på trods af en ÅDT under 4.000 kt.

De samme eksempler gør sig gældende, som ovenfor.

**Forbud mod bestemte typer trafikanter**

Vi finder hensynet til cyklisterne og andre bløde trafikanter tilsidesat med dette lovforslag, hvor der er meget fokus på bilisternes fremkommelighed, og ÅDT spiller den vigtigste faktor. Vi ser det ikke hensigtsmæssigt, at det ikke er muligt at forbyde bløde trafikanter på de mere trafikerede veje, hvor der ikke er cykelfaciliter til dem, men gode alternativer i eget trace.

Dispensationsmulighed

Vi vil påpege vores bekymring over, at der i lovforslaget ikke er lavet mulighed for at give dispensation eller mulighed for at afvige fra den objektive indikator, ÅDT. Dermed vil vi blive mere begrænset i vores handlemuligheder, end vi er i dag.

Ændringernes betydning for eksisterende forhold

Afslutningsvis har vi behov for en afklaring af lovforslagets betydning for eksisterende forhold. Vi har mange steder færdselstavler opsat på strækninger, hvor det efter forslaget til den nye lovgivning ikke længere ville være lovligt. Kan vi blive pålagt at fjerne denne skiltning, hvis det fremlagte forslag bliver gennemført?

I så fald ville det få store økonomiske konsekvenser, da det mange steder ville være nødvendigt med egentlige anlægsprojekter for på den måde at opretholde niveauet for trafiksikkerheden. Derfor ville det være nødvendigt med en længere årrække til at rette op på disse forhold.

Med venlig hilsen

Hjørring Kommune,
Team Vej

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Ulla Østergaard (ueo@trm.dk), Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Fra: Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Titel: HK Stats høringsvar - sagsnr. 2024-1674 - forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje
Sendt: 26-01-2025 20:39

Til: Transportministeriet.

Ang.: Sagsnummer 2024-1674 – HK Stats høringsvar – jf. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Hermed fremsendes nedenfor HK Stats høringsvar til ovennævnte lovforslag jf. høringsbrev dateret den 20. december 2024 med sagsnummer 2024-1674.

Høringsvar fra HK Stat til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje".

HK Stat takker for muligheden for at afgive høringsvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). HK Stat repræsenterer de administrative medarbejdere, der til dagligt sammen med politibetjentene udgør de vejtekniske afsnit i politikredsene, hvor de arbejder på lige fod med opgavevaretagelsen som fagspecialister på området.

Det er HK Stats opfattelse, at dette forslag til lov som helhed bør trækkes tilbage, da de potentielle trafik- og færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser vurderes at være u hensigtsmæssige.

Dette begrundes i det følgende:

Det bemærkes indledningsvis, at lovforslaget er en konsekvens af regeringens forslag om politisk prioriteret opgavebortfald på 1.000 årsværk snarere end værende begrundet i trafik- og færdselsmæssige hensyn. Lovforslaget skal således hjemle, at Justitsministeriet har indmeldt opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning som politisk prioriteret opgavebortfald på godt 22 årsværk.

Lovforslaget vil implementere opgavebortfaldet således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. HK Stat vurderer, at denne ændring vil kunne få u hensigtsmæssige konsekvenser for trafik- og færdselssikkerheden og dermed ikke bør foretages.

HK Stat er således *ikke* enig i, at politiets behandling af sager om vejes færdselsmæssige udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling. Det er således vores opfattelse, at bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen kan medføre negative konsekvenser for vejmyndighederne, idet vejmyndighederne ikke nødvendigvis har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering. Samtidigt sikrer den nuværende kompetencefordeling mellem aktørerne en høj grad af uafhængighed af kommunale, politiske og økonomiske interesser.

Vi vurderer også, at det fortsat vil være hensigtsmæssigt med skønsmæssige vurderinger med inddragelse af politiet snarere end at der fastsættes klare, objektive regler for vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

Det er derfor HK Stats vurdering, at der *ikke* bør foretages en 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.

Det er også HK Stats vurdering, at der kan være u hensigtsmæssige konsekvenser af, at indføre et årsdøgnstrafikkriterie jf. lovforslaget samt indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren jf. lovforslaget samt at der kan være u hensigtsmæssige konsekvenser ved at ændre og ophæve en række bestemmelser i vejloven og privatvejsloven om vejmyndighedens pligt til at forhandle med eller indhente samtykke fra politiet, i de eksempler, som lovforslaget nævner.

HK Stat vurderer også, at den ændrede kompetencefordeling vil medføre et tab af vigtig viden, faglige kompetencer og erfaring. Der kan også være en risiko for en manglende overholdelse af færdselsloven, idet fraværet af den faglige vurdering i politiet, kan føre til skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. som ikke er lovmedholdelige. Ligeledes kan en mangelfuld eller ukorrekt skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. føre til, at bilister kan påberåbe sig fejlagtig eller manglende lovhjemmel, hvilket vanskeliggør politiets håndhævelse af færdselsloven.

Det er således HK Stats vurdering, at det er afgørende, at den nuværende kompetencefordeling fastholdes og at det fremsendte lovforslag trækkes tilbage. Samtidigt bør der tilvejebringes de nødvendige ressourcer til en fortsat løsning af opgaven hos politiet.

Henvendelser vedrørende dette høringssvar kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen



Thomas Lynge Madsen

Analysechef

Telefon +45 7011 4545

Direkte +45 3330 4272

Mobil +45 6155 4465

thomas.lynge.madsen@hk.dk

HK Stat

HK Stats sekretariat

Weidekampsgade 8

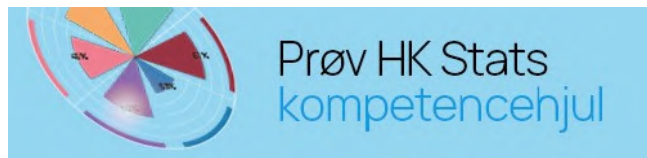
2300 København S

HK.DK/STAT



Anmeld os på  Trustpilot

[HK's privatlivspolitik](#)



Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Adam Ahlstrand Christensen (adam-ahlstrand-christensen@protonmail.com)
Titel: Lovændring af færdselsloven er udemokratisk og ubæredygtig
Sendt: 29-01-2025 11:27

[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.

Venstres forslag til lovændring, så omlægninger af veje skal godkendes af transportministeren, vil underminere endnu mere af kommunernes magt og gøre det mere svært for dem at tjene til deres lokale miljø med lokale initiativer.

Mange tiltag der vil gøre det nemmere og mere sikkert for blødere trafikanter - gågader, mindre hastighedsgrænser, grønne byrumsprojekter - vil være meget mere vanskelige at gennemføre. Det vil gøre det (endnu) sværere at leve op til Parisaftalen, give mere udledning fra billisme, optage mere plads i bybilledet, gøre det mindre sikkert for andre færdende, mm.

Det er udemokratisk (imod lokal beslutningsevne) og ubæredygtigt at gennemføre.

~ Adam Ahlstrand Christensen

Sent with [Proton Mail](#) secure email.

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 lovbegrænset 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

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Albert Astrup Christensen (aac1@mail.tele.dk)
Titel: Høringssvar vedr forslag til ændring mv.
Sendt: 29-01-2025 10:45

[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 Lone Priies, Transportministeriet

Jeg kunne ikke få teknikken til at virke og dette høringssvar blev vist ikke indlagt. Kan det stadig lade sig gøre?

Vh Albert Astrup Christensen, Vanløse

Vedr:

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

Vanløse den 27.1 –2025.

Høringsindlæg:

Lavere hastigheder i byerne en fordel for alle.

Lavere hastigheder mindsker CO2 udslippet, giver mindre forurening, bedre udnyttelse af vejkapacitet, mindre støj, mindre bilkørsel og færre trafikulykker. Kun absolut positive erfaringer i flere Europæiske storbyer hvor normen er 30 km i timen i flere hovedstæder.

“

Mens de fleste trafikulykker med dødelig udgang finder sted på landevejen, sker 2 ud af 3 trafikuheld i vores byer. De mange trafikuheld i byerne skyldes trafiktæthed, mange veikryds og blandingen af forskellige trafikanter. Derfor er der god grund til at se på fartgrænserne i byerne. Som omtalt i en tidligere artikel, er der en række argumenter, som fremføres for lavere fartgrænser i byerne: bedre overskuelighed i trafikken, hvilket særligt er vigtigt for bløde trafikanter, børn og ældre; kortere bremselængder

med reduktion af ulykkernes forekomst og konsekvenser; bedre trafiksikkerhed for alle trafikanter; støj- og miljøgevinster; kun marginalt forlængede rejsetider. Alene de fysiske love taler for lavere fartgrænser, hvor bløde trafikanter er involveret: en fodgænger der rammes af en bil med 30 km/t har gode chancer for at overleve, men rammes fodgænger af en bil med 60 km/t, er overlevelseschancen kun 1:5. “ (Plangruppens analyse Storbyer trækker i retning af lavere fartgrænser) (Analysen opdateret 2024).

Plangruppens

analyse bygger på indsamlede erafringer fra Oslo, Helsinki, Wien og Munchen. Her er fartgrænserne nedsat til 30 og 40 km i timen med udelukkende positive effekt for støj,

møj, trafikulykker mv.

Analysen findes på **plangruppen.dk** med titlen: Storbyer trækker i retning af lavere fartgrænser(Analysen opdateret i 2024).

Hastighedsregulering bør derfor være en absolut lokal beslutning, som tages på demokratisk vis af byerne selv, fordi kun de lokale og myndighederne kender til trafikforholdene i de neklede byer og bydele. Lovforslaget bør derfor smides i papirkurven.

Med venlig hilsen,

Albert Astrup Christensen, Lyngholmvej 21, 2720 Vanløse. Medlem af Klimagruppen i Vanløse, Vanløse Lokaludvalg og trafikudvalget i Vanløse Lokaludvalg.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johannes Baagøe-Nielsen (qjb@hvidovre.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - høringssvar fra Hvidovre kommune vedr. ændringer af færdselsloven
Sendt: 27-01-2025 16:13
Bilag: 19799-25 Høringssvar til Transportministeriet.pdf;

Til Transportministeriet;

Herved Hvidovre Kommunes høringssvar vedr. lovforslaget om ændringer af færdselsloven, sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Johannes Baagøe-Nielsen
Projektleder veje og trafik



Hvidovre Kommune
Center for Trafik og Ejendomme
Vej og Park
Høvedstensvej 21, 2650 Hvidovre

Telefon: 3639 2101
Mobil: 4132 0669
qjb@hvidovre.dk
toe@hvidovre.dk

Høringssvar fra Hvidovre Kommune til Transportministeriet vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v.

NOTAT

Hvidovre Kommune takker for muligheden for at afgive høringssvar.

HVIDOVRE KOMMUNE

Vores generelle, politiske bemærkninger til lovforslaget fremsættes først, hvorefter følger specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte dele.

Center for Trafik og Ejendomme

Sagsnr.: 25/1568

Doknr.: 11528/25

Dato: 27-01-2025

Vores **generelle, politiske bemærkninger** er følgende:

Hvidovre Kommune er en tætbebygget forstadskommune med flere bynære motorvejsstrækninger og med ca. 11.900 støjbelastede boliger, hvoraf omtrent halvdelen er støjbelastet af vejtrafikstøj fra kommunens egne veje. Vi er derfor meget optaget af dagsordnerne vedr. trafik, hastighedsnedsættelser og støj, og lovforslaget har stor betydning for os.

Som Kommunalbestyrelse ønsker vi helt grundlæggende en byudvikling, hvor vi sætter mennesker først og gør op med den forældede prioritet af forstadens biler først. Vi ønsker en by, der er god at bo, leve og færdes i. Hvor man kan være i sin have og sin bolig uden at blive udsat for sundhedsskadelig trafikstøj. Hvor der er sikre skoleveje for børnene. Og hvor der kan laves begrønning af veje og byrum.

Med det for øje er hastighedsnedsættelser og støjbekæmpelse afgørende virkemidler for os og derfor en politisk topprioritet i Hvidovre Kommune.

En enig Kommunalbestyrelse har i budgetaftalen for 2025-2028 fokus på at nedbringe støj fra trafikken, herunder ikke mindst igennem hastighedsnedsættelser. Vi har aftalt at arbejde for, at der kan gennemføres en generel hastighedsnedsættelse med 10 km/t over hele byen, hvor det giver mening. Desuden har vi et 17.4-udvalg, som fokuserer på støjbekæmpelse.

Vi noterede os med glæde punktet i finansloven om, at politiet ikke længere skulle godkende kommunale ønsker om hastighedsnedsættelser, og vi så frem til at få bedre rammer for at kunne beslutte hastighedsnedsættelser lokalt. Imidlertid er det vores klare vurdering, at det fremsatte lovforslag indskrænker de kommunale rammer, frem for at udvide dem. Det foreslåede årsdøgnstrafik-kriterium som grundlag for at kunne sænke hastigheden vil således konkret forhindre os i at sænke hastigheden fra 50 km/t til 40 km/t på fx vejene Sønderkær og Byvej, hvor beboerne efterspørger en hastighedsnedsættelse. Det går stik imod efterspørgslen fra borgerne om, at det bliver nemmere at lave lokale hastighedsnedsættelser.

Vi håber derfor, at lovforslaget bliver væsentligt justeret, med fokus på menneskers sundhed og sikkerhed frem for på bilers fremkommelighed.

Venlig hilsen

Anders Wolf Andresen
Borgmester

Kristina Young
Formand for Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

Specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte dele:

Ændring af beslutningsprocesserne, så vejmyndigheden selv får kompetence til at træffe de færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutning om lokale hastighedsgrænser

Hvidovre Kommune konstaterer, at der herved skulle kunne spares 22 årsværk hos politiet og 11 årsværk hos kommunerne. Hertil ønsker vi at bemærke, at det umiddelbart er tvivlsomt, hvor store besparelser der kan opnås på administrationens tidsforbrug hos Hvidovre Kommune.

Indførelse af et årsdøgnstrafikkriterie for vejmyndighedens beslutninger om nedsættelse af hastighedsgrænsen i tættere bebyggede områder

Hvad der umiddelbart kunne se ud som en administrativ forenkling er vi oprigtigt bekymrede for vil udgøre en reel indskrænkning af kommunernes muligheder for at lave løsninger, der imødekommer lokale hensyn og prioriteter. Og vi undrer os over baggrunden for at ville indføre så restriktiv en ny ramme, når muligheden lige nu er der for at styrke de lokale frihedsgrader.

Indførelse af bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren, hvorefter vejmyndigheden kan gives pålæg om at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, samt bemyndigelse til at få afmærkning fjernet for vejmyndighedens regning, i sager om lokale hastighedsnedsættelser inden for tættere bebyggede områder

Her vil vi tilkendegive, at vi er usikre på, om alle de i forvejen etablerede strækninger med nedskiltet hastighed til under 50 km/t vil blive underlagt transportministerens vurdering. Dvs. om der med den nye lov kan risikere at komme en masse ophævelser af vores nedskiltninger med tilbagevirkende kraft.

Ophævelse af forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger.

Selv om Hvidovre Kommune ikke er en del af denne forsøgsordning, havde vi håbet på, at nogle af erfaringerne fra fx Københavns Kommune kunne danne grundlag for at implementere endnu flere 40 km/t – zoner i Hvidovre Kommune, da der er et politisk ønske om at forbedre trafiksikkerheden og minimere støjen fra kommunens veje.

Ophævelse af vejmyndighedens pligt til at indhente samtykke fra politiet ift. Gravetilladelser, råden over vej mv.

Det forventes ikke, at dette vil frigøre sagsbehandlingsressourcer i Hvidovre Kommune, idet antallet af sager, som kræver et egentligt samtykke fra politiet, ikke er mange, ligesom disse behandles rutinemæssigt hos vejmyndigheden. Der er mulighed for, at den samlede sagsbehandlingstid kan blive kortere, såfremt politiet ikke skal inddrages. Til gengæld vil politiets evne til at nuancere problemstillingerne blive savnet hos kommunens vejmyndighed.

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

Hvidovre Kommune finder initiativet relevant og interessant, men vi kan være i tvivl om, hvorvidt det er muligt at løfte bevisbyrden juridisk efterfølgende.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Marie Brøchner Jespersen (marie.brøchner.jespersen@albertslund.dk), Kristine Klæbel (kristine.klaebel@albertslund.dk)
Fra: Anders Keldorff (anders.keldorff@albertslund.dk)
Titel: Høringssvar, sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 18:21
Bilag: Høringssvar lovforslag_albertslund.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674



Albertslund Kommune

Med venlig hilsen

Anders Keldorff
Enhedsleder

Trafik & Natur
Miljø & Teknik

Direkte 23659626
Mobil 23659626
anders.keldorff@albertslund.dk

Albertslund Kommune
Nordmarks Allé 1
2620 Albertslund
www.albertslund.dk



Det er vigtigt for Albertslund Kommune at beskytte dine personlige oplysninger, så her kan du se mere om, hvordan vi behandler personoplysninger og læse mere om dine rettigheder



Transportministeriet
trm@trm.dk

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674

Dato: 27. januar 2025
Sags nr.: 05.00.00-K04-1-25
Sagsbehandler: ADF

Transportministeriet har sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) i høring med høringsfrist 27. januar 2025.

Af Transportministeriets bemærkninger i udkast til lovforslaget fremgår det indledningsvist, at lovforslaget indgår som en del af regeringens 2030-plan "Danmark rustet til fremtiden". Ifølge planen vil regeringen tage initiativ til et flerårigt arbejdsprogram på det statslige område, som har til formål at frigøre medarbejdernes tid, sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati.

Ifølge Transportministeriet understøtter lovforslaget implementering af opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning på godt 22 årsværk. Dette sker ved selvstændigt at lade vejmyndigheden træffe færdselsmæssige beslutninger vedrørende vejens udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Politiet vil dog fortsat skulle godkende at afmærkning anvendes og placeres korrekt.

Transportministeriet bemærker i øvrigt, at Regeringen finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, når der træffes beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. For at lette kommunernes administration og mindske bureaukratiet, har Transportministeriet i lovforslaget fastlagt en række objektive betingelser for bl.a. hastighedsgrænser, ensretninger og vejafspærringer. Hvis vejmyndigheden træffer beslutninger der ikke efterlever lovforslagets betingelser, kan transportministeren give vejmyndigheden pålæg om at tilbageføre de færdselsmæssige ændringer.

Bemærkninger til lovforslaget:

Albertslund Kommune finder det positivt, at lovforslaget skal sikre en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed. Men da lovforslagets grænseværdier alene er baseret på årsdøgnstrafiktal for motorkøretøjer forstås, at der primært er tænkt på mobilitet og fremkommelighed for motorkørende trafik, og ikke i fredeliggørelse og byudvikling med henblik på borgernes sikkerhed, sundhed og trivsel.

**By, Kultur, Miljø &
Beskæftigelse**

Miljø & Teknik
Miljø & Teknik

Albertslund Kommune er en kommune på den Københavnske Vestegn, som lægger veje til store mængder gennemkørende trafik. Støjen fra trafikken påvirker kommunens borgeres sundhed og trivsel, og det er derfor afgørende, at vi som kommune har mulighed for at regulere trafikken i det kommunale vejnet. Nedsættelse af hastighedsgrænserne er fx et greb, som vi i Albertslund Kommune har benyttet os af og i god dialog med den lokale politimyndighed. Særligt er Albertslund Kommune bekymret for at Transportministeren, med dette lovforslag kan finde på at ophæve lokale hastighedsgrænser, som er vedtaget af Albertslund Kommunes Kommunalbestyrelse.

Albertslund Kommune er bekymret for den begrænsning lovforslaget ligger på kommunens mulighed for at planlægge og udvikle byen i demokratisk proces med byens borgere. I Albertslund Kommune er der som del af planlægningen af byens udvikling vedtaget masterplaner, hvor en nedlæggelse af udvalgte veje er en mulighed. Nedlæggelsen af vejene skal bidrage til at skabe rekreative grønne områder, som kan bidrage til det gode liv vi ønsker for borgerne i kommunen. I Albertslund Kommune er vi bekymrede for at lovforslaget bliver en hindring for denne udvikling.

Lovforslaget begrænser desuden muligheden for at efterleve målsætninger i statslige planer, eksempelvis indenfor trafiksikkerhed og miljø.

Albertslund Kommune er ikke overbevist om, at hensigten med at frigive statslige ressourcer bliver en realitet med lovforslaget, der lægger op til at årstdøgnstrafiktal for hele landet skal administreres af Vejdirektoratet og kontrol af kommunale anlæg skal foretages af Transportministeriet. Tvært imod ligger der en bekymring i udsigten til statsstyret administration, og en indskrænkning af kommunal selvbestemmelse.

Albertslund Kommune opfordrer til at lovforslaget trækkes tilbage.

Med venlig hilsen

Steen Christiansen
Borgmester

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lasse Schelde (lasc@ida.dk)
Titel: sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 10:22
Bilag: Høringssvar vejlov 2025A.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 IDA.

De bedste hilsner

Lasse Schelde
Konstitueret klyngeleder Teknologi, grøn omstilling og sundhed
Politisk chefkonsulent grøn mobilitet

Ingeniørforeningen, IDA
Kalvebod Brygge 31-33
1780 København V
M:+45 21 32 19 45
lasc@ida.dk
ida.dk

Til: trm@trm.dk

Fra: Ingeniørforeningen, IDA

Notat

23. januar 2025

Høringssvar: 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.)

sagsnummer 2024-1674

Forslaget er et led i regelforenkling og vil afskaffe den dobbeltadministration, der findes nu, hvor politiet skal godkende alle ændringer, som vejmyndighederne foreslår gennemført. I IDA er vi store tilhængere af intentionen om at reducere bureaukratiet det er meningsfuldt og har givet knas i mange år. Det er meningsfuldt at undgå at to myndigheder skal behandle de samme forhold. Især når vejmyndigheden har den faglige ekspertise og erfaring. Derfor er det meget hensigtsmæssigt, at vejmyndigheden alene kan træffe beslutning om, hvordan trafikafviklingen skal ske på vejnettet. Stor ros for dette initiativ.

IDA finder imidlertid, at det er urimeligt, at stille krav om en højeste årstdøgns-trafik 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. Det vil i hvert enkelt tilfælde være en samlet vurdering af, hvordan man afvikler trafikken på vejnettet, der skal være afgørende for vurderingen, og vi finder ikke, at der er fagligt grundlag for sådanne kriterier.

De fastlagte niveauer på henholdsvis 4000 og 1000 køretøjer i årstdøgns-trafik ville betyde at de trafiksaneringer og gågader, der er gennemført i de fleste danske byer over de seneste mange år, ikke ville have været mulige. Lovforslaget vil føre til at bilernes fremkommelighed prioriteres over hensyn til trafiksikkerhed, tryghed og godt bymiljø.

Konsekvensen i lovforslaget er i direkte modstrid med både danske og internationale trends, hvor man netop arbejder for at gøre de tætte byområder til fredelige boligmiljøer, hvor man prioriterer de aktive og kollektive transportformer højt for at tilgodese trafiksikkerhed, sundhed i befolkningen og attraktivt bymiljø.

I bemærkninger til lovforslaget står der flere gange at Transportministeriet vurderer, at fastsættelse af hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej, hviler på en balance mellem på den ene side hensynet til mobilitet og generel fremkommelighed, og på den anden side hensynet til trafiksikkerhed, tryghed og fredeligt byrum.

Netop denne afvejning skal ske konkret i den enkelte by og ses i sammenhæng med trafikafvikling på det samlede vejnet. Denne vurdering skal derfor gennemføres af vejmyndigheden, som i de fleste tilfælde vil være en kommune. Ændringer af trafikafviklingen gennemføres i høj grad for at skabe bedre trafiksikkerhed og tryghed og bedre bymiljø. Når kommuner gennemfører sådanne planer, er det ofte genstand for lokal debat, hvor man er i dialog med borgerne i byen, om hvordan balancen skal være i fremtiden. Det er også genstand for politisk debat i kommunerne, og da det er de kommunale politikere, der skal stå på mål for beslutningerne, er det – efter vores opfattelse – helt afgørende at beslutningen træffes af de lokalt valgte politikere. Desuden er det vigtigt, at trafikafviklingen ses i sammenhæng med byudviklingen, og det kan man kun på lokalt niveau.

I de fleste tilfælde vil udarbejdelse af nye planer for trafikafviklingen i en kommune blive gennemført i et samarbejde med de dygtige rådgivere, der findes på området. Kommunerne som vejmyndighed vil således oftest inddrage ekstern ekspertise ved udarbejdelse af større omlægning af trafikken, og det vil sikre, at der altid er tilstrækkelig faglig viden bag initiativerne.

IDA ser frem til at dette lovforslag ændres gennemgribende således at dobbeltadministration afskaffes uden at vejmyndighedens fulde ret til at tilrettelægge trafikafviklingen begrænses.

Mange venlige hilsner



Aske Nydam Guldberg
Næstformand i IDA

Medafsendere:
IDA Trafik & Byplan

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: alexlarsen18@gmail.com (alexlarsen18@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr sagsnummer 2024-1674
Sendt: 22-01-2025 15:07

[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.

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) vil markant modvirke mange kommuners bestræbelser på at bekæmpe den globale opvarmning og fremme et mere sundt og miljørigtigt bymiljø. Hvis vi skal nå vores klimamål, skal vi have mindre biltrafik, færre biler i bymidterne og lavere hastigheder. Både for at byerne skal være rarere at være i og på grund af hensyn til sikkerhed, klima, miljø og støj. Så træk omgående lovforslaget og lad i stedet i kommunerne få større muligheder for at fremme den kollektive trafik – og send penge til dem samtidig, så de reelt kan finansiere dette.

Med venlig hilsen
Bedsteforældrens klimaaktion og klimagruppen i Albertslund

Alex Larsen
Morelgården 4
2620 Albertslund
Mail: alexlarsen18@gmail.com
Tlf.: +45 2993 6358

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inge-Lise Rauhe (ilrauhe@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sendt: 26-01-2025 11:32

[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.

Aarhus den 26.1.2025.

Vedr. sags nummer 2014-1674

Kære Transportminister Thomas Nolsøe Danielsen.

Vi skriver til dig fordi vi, Bedsteforældrenes Klimaaktion i Aarhus, er meget bekymrede over dit lovforslag.

Ligesom mange borgmestre er vi af den klare opfattelse, at lovforslaget vil vanskeliggøre kommunernes grønne omstilling. En omstilling vi følger nøje og som vi mener forsøger at leve op til Danmarks klimamål.

I Aarhus Kommune bestræber man sig på at nå vores klimamål - det er ikke enkelt. Man vil bekæmpe udledningen af klimagasser - CO2 og metan - og fremme et sundt, klimavenligt og miljørigtigt bymiljø. Det betyder bl.a. mindre biltrafik, færre biler i midtbyen og lavere hastigheder. Man vil forbedre forholdene for gående og for cyklister. Det støtter vi! Ønsker endda gerne mere end foreslået.

Byens politikere er valgt til at varetage borgernes interesser på lokalt plan. Vi beder dig derfor om at lytte til et flertal i Byrådet, som sammen med borgmestre fra andre byer, finder dit forslag uanvendeligt. Det enkleste er vel at tage det af bordet? Også selvom enkelte lokale politikere fra dit parti sikkert gerne vil støtte bilismen i vores midtby og dit forslag.

Beslutninger skal ikke flyttes fra det lokale til det centrale.

Klimahandling er nødvendig - derfor er byens (Aarhus) Grønne Mobilitetsplan vigtig.

Kommunalvalget er i gang... Vi støtter alle, der vil en grøn omstilling. Dit forslag modarbejder en sådan.

Lyt til os lokalt og til de borgmestre fra de større byer, der har henvendt sig til dig. Vi har brug for en Grøn Omstilling.

På vegne af Bedsteforældrenes Klimaaktion i Aarhus

Inge-Lise Rauhe

Kopi sendt til :

Folketingets transportudvalg

Repræsentanter for de politiske partier i Aarhus Byråd

Repræsentanter for Bedsteforældrenes Klimaaktion i Aarhus

INGE-LISE RAUHE

Møllestien 48, 8000 Aarhus C

Denmark

Mail: ilrauhe@gmail.com

Mobile: +45 2870 6652

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Kenneth Schelbech Dollerup (KS8C@kk.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674 - Amager Vest Lokaludvalgs svar på høring
Sendt: 27-01-2025 16:09
Bilag: Amager Vest Lokaludvalgs svar på sag 2024-1674.pdf;

Til rette vedkommende ved Transportministeriet,

Vedhæftet finder du Amager Vest Lokaludvalgs svar på høring angående:

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.)

Bemærkninger eller forespørgsler foranlediget af høringssvaret bedes rettes til undertegnede ved sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg.

Med venlig hilsen

Kenneth Schelbech Dollerup
Projekt- og puljemedarbejder
Sekretariatet for Amager Vest Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Sundholmsvej 8, 1. sal
2300 København S

Mobil 2146 5623
E-mail ks8c@kk.dk
Web <https://amagervestlokaludvalg.kk.dk/soeg-penge>
EAN 5798009800442

Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger ([åbner på kk.dk](#))

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Sagsnummer 2024-1674



Amager Vest Lokaludvalgs høringssvar angående: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

I Københavns Kommune repræsenterer Amager Vest Lokaludvalg med sine lokalt valgte medlemmer mere end 90.000 borgere i bydelen. I tæt samarbejde med udvalget udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen lige nu, en Trafik- og Byrumsplan for Amager, for hvilken dette lovforslag har store konsekvenser.

Amager Vest Lokaludvalg ønsker med dette høringssvar at støtte *formålet* med lovforslaget ift. regelforenkling, selvbestemmelse for lokale vejmyndigheder, samt fjernelsen af politiets mulighed for at blokere for lokale fartnedsættelser. Lokaludvalget mener dog ikke at lovforslaget – i sin nuværende form – lever op til formålet ift. selvbestemmelse for lokale vejmyndigheder i en Københavnsk kontekst.

Det skyldes indførelsen af et årsdøgnstrafikkriterie for hastighedsnedsættelser (ændringer til §42 – særligt stk. 6) og ændring af vejstrækninger (ændringer til §92), som de facto vil blokere de lokale vejmyndigheder i Københavns mulighed for hastighedsnedsættelser på de fleste vejstrækninger. Lovforslaget kommer i stedet til at betyde en centralisering af beslutninger om lokale forhold til Transportministeriet.

Amagervest Lokaludvalg er uenige med Transportministeriets tilgang, der foreslår at man fra centralt hold kan foretage fornuftig planlægning af den lokale trafikprioritering – det bør høre til på de lokale rådhus og med en høj grad af lokal indflydelse.

Kritik af lovforslagets centralisering af beslutninger om lokale trafikprioriteringer

Med lovforslagets nuværende form er lokaludvalget stærkt bekymrede for, at årsdøgnstrafikkriteriet på 4.000 bilister ved hastighedsnedsættelser under 50 km/t (§42) og 1.000 for justeringer til vejstrækninger (f.eks.

27. januar 2025

Sagsnr.
2025-0026928

Dokumentnr.
2025-0026928-1

Sagsbehandler
Kenneth S. Dollerup

Sekretariatet for
Amager Vest Lokaludvalg

Sundholmsvej 8
2300 København S

E-mail
info@avlu.dk

EAN nummer
5798009800442

amagervestlokaludvalg.kk.dk

Sekretariatet for

Amager Vest Lokaludvalg Amager Vest Lokaludvalgs høringssvar angående: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) 2/2

ensretning, gågader, mv.) (§92) vil blokere for mulige hastighedsnedsættelser på Amager.

Amager Vest er en bydel hvor mange bilister og tung trafik bruger vejene hver dag. Samtidig er der mange boliger, fodgængere, cyklister samt andre udsatte trafikanter som (f.eks. kørestolsbrugere). Lavere trafikhastigheder her er til gavn for trafiksikkerhed, tryghed og sundhed både ift. stress fra støjforurening og skadelige partikler.

Med årsdøgntrafikkriterierne i lovforslaget bliver det dog stort set umuligt at nedsætte fartgrænserne og træffe lokale valg om prioritering af trafikken i en by som København. Ifølge [København Kommunes trafiktællinger](#) er årsdøgntrafikken på Islands Brygge ca. 5.000 og på Amagerbrogade ca. 10.000. Rykker man længere ud i Amagers beboelsesområder kører ca. 10.000 dagligt på Englandsvej og Røde mellemvej, og ca. 27.000 på de dele af Vejlands Allé der kører igennem boligområder.

Udover utryghed og nedsat sikkerhed, medfører det en masse støj som i mange tilfælde overstiger støjgrænser for bebyggelse. En grænse der er givet dispensation fra i de nye boligområder på Amager Fælled og ved Bella Centret. Hastigheden er til minimal fordel for pendlere til København men til stor gene for lokale borgere: Tager man 10 km/t af hastigheden fra motorvejsafkørslen i Kastrup og til København C, kommer man som bilist 3 minutter senere frem. Til gengæld falder støjniveauet væsentligt ifølge [Trafikstyrelsens egne tal](#).

Flere store byer i Europa har allerede sænket hastighedsgrænserne i byerne fra 50 km/t til 40 eller 30 km/t. Det gælder fx Berlin, Madrid og Bruxelles. Københavns Kommune og byens borgere ønsker samme retning – og er allerede på vej med projektet "[Ned i Fart](#)".

Det er derfor ærgerligt at lovforslaget her – som skulle styrke den lokale selvbestemmelse – kommer til at blokere for lokale ønsker for trafikplanlægning.

Afslutningsvist skal det bemærkes, at lokaludvalget ser positivt på fjernelse af politiets mulighed for at blokere for lokale fartnedsættelser.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: oldermand@ishoejlandsby.dk (oldermand@ishoejlandsby.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - Høringssvar
Sendt: 21-01-2025 20:11
Bilag: Hoeringssvar - 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.

Vedhæftet fremsendes

Høringssvar - sagsnummer 2024-1674

som efterlyst via
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548>

Kvitter venligst for modtagelsen.

Med venlig hilsen

Ishøj Bylaug

<https://www.facebook.com/Ishøj-Bylaug-2258239040920098/>

<https://www.facebook.com/groups/292084740955154/>

<http://ishoejlandsby.dk/bliv-medlem>

This e-mail, inclusive of attachments, is intended for the person(s) stated above and may contain confidential information. Unauthorised reading, disclosure, copying, distribution or use of this information violate rights to proprietary information. If you are not an intended recipient, please notify the sender and delete your copy immediately. Thank you.

som efterlyst via

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548>

Ishøj Bylaug er glad for regelforenkling og prioriteret opgavebortfald, men det er katastrofalt når mulighed for lokal udvikling og hensyntagen bortfalder for veje med megen trafik, hvor der netop ofte er brug for lokal tilpasning.

Lovudkastet bør tilføjes mulighed for forsøg med lokale hastighedsgrænser og mulighed for forsøg med forbud mod kørsel med visse køretøjer i mindst samme omfang som i øjeblikket, fordi sådanne lokale udviklinger er utrolig vigtige for lokal trafiksikkerhed samt bekæmpelse af luftforurening og støj.

Lokale hastighedsgrænser og reduktion af unødigt trafik er meget vigtige instrumenter for lokal trafiksikkerhed og begrænsning af luftforurening og støj.

Ofte rækker penge ikke til for eksempel støjdæmpende asfalt med en pris på op mod 1 million kroner per kilometer vej.

Transportminister Thomas Danielsen (V) udtaler »Nu formaliserer vi det, politiet hele tiden har administreret efter«, men lovudkastet har UDELADT mulighed for tilpassede lokale regler, som i høj grad har været brugt for at udvikle lokale løsninger.

Nuværende forhold på veje fastfryses og vil ikke kunne ændres, hvis der kører mange biler. Men det er jo netop, efter at der kører mange biler på vejene, at problemer opstår, og der lokalt er behov for at finde løsninger.

Det er unødigt besværliggørende, at der lokalt, hvis lovudkastet vedtages, må handles meget langsigtet FØR trafikken er vokset og har givet alvorlige problemer med støj, luftforurening og sikkerhedsudfordringer.

Konkret vil lovudkastet betyde, at der ved anlæggelse af transportcentre samtidig må reguleres på alle veje, hvor lastbilerne kunne finde på at køre, så luftforurening samt problemer med trafiksikkerhed og -støj kan undgås fremtidigt.

Lovudkastet risikerer at blokere for lokale ønsker.

Vi ønsker en nedsættelse af hastighedsgrænse i kommunen på Ishøj Stationsvej, Vejleåvej og Køgevej for at mindske støj og forurening samt højne sikkerheden. Nedsættelse af hastighedsgrænse er billigt og kan hurtigt etableres – eventuelt som forsøgsordning.

Vi ønsker forbud – eventuelt som forsøgsordning – mod gennemkørende lastbiler og kassebiler på Ishøj Stationsvej, Vejleåvej og Køgevej, så disse biler tvinges til at benytte nærmeste vej til motorvej. Der kommer mere og mere tung trafik på Ishøj Stationsvej, Vejleåvej og Køgevej, og alle transportcentrene der er skudt op som padehatte omkring området er etableret nær motorveje med netop den nærhed til motorvej som argument for placeringen, så transportbilerne skal blot hjælpes til at bruge motorvejene, selvom det er en lille omvej.

Vi ønsker skilte med CYKELGADE og et underskilt med ÆRINDEKØRSEL TILLADT i hver ende af Ishøj Bygade og ved indkørslerne på Freysvej fra Køgevejen (over for Netto) samt på Tåstrup Valbyvej fra Ishøj Stationsvej – eventuelt som forsøgsordning – så Ishøj Bygade og Ishøj Landsby trafiksikres og støjdæmpes, som beboere længe har ønsket. En billig løsning på disse ønsker er skilte med CYKELGADE og et underskilt med ÆRINDEKØRSEL TILLADT.

Forenklingen er gået for vidt (måske tilpasset kunstig intelligens og it), når lovudkastet indeholder helt faste ufravigelige kasser baseret på trafikmængde og overordnede bestemmelser, som ikke tillader hensyn til lokale forhold med for eksempel forskellige veje lokalt.

Vore lokale meget trafikerede veje benyttes i vid udstrækning som smutveje af transportbiler fra talrige transportcentre, der alle er etableret nær motorveje med netop den nærhed til motorvej som argument for placeringen, men transportbilerne må hjælpes til at undgå smutveje for at spare få minutters transporttid. Brugen af smutvejene er en suboptimeret individuel besparelse, der resulterer i manglende trafiksikkerhed og øget trafikstøj og luftforurening med for samfundet dyre følgeskader.

Lovudkastets regelforenkling og prioriteret opgavebortfald bliver meget dyrt, når samfundets samlede udgifter indregnes og lokal udvikling mod øget trafikstøj og luftforurening samt udvikling af trafiksikkerhed umuliggøres, hvor det største behov findes.

»Kommunerne arbejder for at sikre både mobilitet, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafiksikkerheden. Den indsats bliver desværre stækket med det foreliggende forslag« <https://www.berlingske.dk/indland/ny-lov-kan-tvinge-koebenhavn-til-at-oegelastigheden-paa-38-straekninger>

Etablering af lokale løsninger bliver absolut ikke lettet af kasseløsningstænkningen i lovudkastet.

»Det er et demokratisk problem, for det fratager os muligheden for, at vi lokalt kan løse trafikale problemer i samspil med borgerne, investere i byen og sikre udvikling af de bedste lokale løsninger«

Vi ønsker glidende trafik uden køer og stop-kør-kørsel.

Det er fint, at vi kan køre fra Køge Nord Station til Panum, Blegdamsvej 3 på 40 minutter, men vi har brug for forudsigelig transporttid i hverdagen og sikkerhed for at transporttiden holder, så vi har brug for glidende og sikker trafik uden køer og pludselige stop.

Flere undersøgelser har vist stort spild af tid og penge på veje med kø og stop. Det er mærkeligt, at undersøgelserne aldrig undersøger alternativ spildtid og pris, hvis bilerne for eksempel parkede på Køge Nord Station og brugte offentlig transport til Panum. Alternativundersøgelsen skulle naturligvis inkludere gennemsnitstal for aflyste tog og busser, forsinkelser og passagerer der efterlades fordi tog og metro er overfyldt.

Forudsigelig, behagelig glidende og sikker trafik uden køer og stop, oplevede vi faktisk på Ishøj Stationsvej via ”udvidede rundkørselsordninger med vognbaneskift-ordning”. Det virkede overraskende godt ved motorvejsbroreparation i juni 2003. Se gerne i arkiverne og i

https://web.archive.org/web/20170628002053/http://gf-andebyen.dk/Nyheder2.htm#_Toc72237738

Vognbaneskift-ordningen fungerer også fint på Sydvej ved tilkørslerne fra Roskildevej og motorvejen. I 2003 forsøgte vi via relevante myndigheder at få lov at beholde den ”udvidede rundkørselsordninger med vognbaneskift-ordning”, det lykkedes ikke og køerne kom igen og vokser for hvert nyt transportcenter.

Lovudkastet bør tilføjes mulighed for forsøg med lokale hastighedsgrænser og mulighed for forsøg med forbud mod kørsel med visse køretøjer i mindst samme omfang som i øjeblikket, fordi sådanne lokale udviklinger er utrolig vigtige for lokal trafiksikkerhed samt bekæmpelse af luftforurening og støj.

Dokumentet findes også på

<http://ishoejlundsby.dk/hoering/lokale-hastighedsgraenser-lovudkast-2025-sagsnummer-2024-1674-hoeringssvar.html>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anton B (antonbisgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar til lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 27-01-2025 19:42

[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.

Kære transportminister,

Jeg skriver, fordi jeg er bekymret for at lovforslaget vil begrænse kommunernes handlerum, når det kommer til initiativer der vil fremme den grønne omstilling af transportsektoren.

Ting som at etablere en cykelgade eller initiativer der fremmer den offentlige transport vil blive sværere for den enkelte kommune, hvilket ikke ligefrem er i tråd med at vi står i en altoverskyggende klima -og biodiversitetskrise.

Mvh
Anton Læssøe Bisgaard

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Asger Bank Dahl (asgerbankdahl@icloud.com)
Titel: Høringssvar til ændring af færdselsloven (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 31-01-2025 09:22

[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.

Kære transportminister

Jeg er dybt uenig i ændringen af færdselsloven, som vil gøre det markant sværere at skabe byer med grøn mobilitet og rare bymiljøer. Derudover er det et underligt indgreb i det kommunale selvstyre og lokaldemokrati, som man ellers i så mange henseender lovpriser. Jeg forstår simpelthen ikke, hvorfor man fra centralt hold direkte modarbejder grønne trafikdæmpende tiltag, når vi alle efterhånden burde have indset alvoren. Jeg henviser i øvrigt til andre, mere uddybende høringssvar.

Hilsen Asger Bank Dahl, bachelor i by-, energi-, og miljøplanlægning, AAU

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Kåre Svarre Jakobsen (ksj@ishoj.dk), Henrik WintherNielsen (hewin@ishoj.dk), Bianka Christine Saarnak (biasaa@ishoj.dk), Gro Kristine Iversen (groive@ishoj.dk)
Fra: Susanne Munch Nielsen (sumni@ishoj.dk)
Titel: Vedr. sagsnummer 2024-1674 - høringssvar fra Ishøj Kommune
Sendt: 27-01-2025 16:37
Bilag: Ishøj Kommune - høringssvar vedr lov om ændring af F EL, VL og PVL (forenkling af sagsgange mv).pdf;

Til rette vedkommende,

På vegne af borgmester Merete Amdisen, Ishøj Kommune, sender jeg vedhæftede høringssvar vedrørende lovforslaget *"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.)"* – sagsnummer 2024 – 1674.

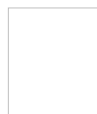
Med venlig hilsen

Susanne Munch Nielsen

Direktionssekretær

Mobil 23 39 38 80

Email sumni@ishoj.dk



Ishøj Kommune

Center for Ledelse og Strategi

Ishøj Store Torv 20

2635 Ishøj

Telefon 23 39 38 80



27-01-2025

Ishøj Kommune høringsvar lov om ændring af FÆL, VL og PVL (forenkling af sagsgange m.v.)

På vegne af Ishøj Kommune indgives hermed høringsvar til Transportministeriets forslag "*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.)*".

Overordnet set bakker Ishøj Kommune op om tiltag, som kan forenkle kommunens sagsbehandling på færdselsområdet. Det er derfor positivt, at der med lovforslaget lægges op til, at vi som kommune fremadrettet selv får kompetence til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning, samt beslutninger om lokale hastighedsgrænser – uden at skulle søge politiets godkendelse. Vi har hidtil haft et fornuftigt samarbejde med politiet om lokale trafiksikkerhedsspørgsmål mv., og er enige i, at vi som kommune har de nødvendige forudsætninger for at overtage ansvaret fuldt ud.

Ikke tale om forenkling

Ishøj Kommune bakker dog stærkt op om KL's kritiske henvendelse til Transportministeren den 16. januar, da vi ligeledes ikke ser, at de politiske intentioner om forenkling går igen i de øvrige substantielle dele af lovforslaget. Vi finder det således meget problematisk, at der med lovforslaget lægges op til at indføre begrænsninger på den kommunale vejmyndigheds beføjelser, baseret på vejnettets årsdøgntrafik og rutenummer. Som kommune har vi både de nødvendige kompetencer og den nødvendige viden om lokale forhold til at afveje de enkelte hensyn og træffe beslutninger herefter.

De foreslåede ændringer vil skabe et uhensigtsmæssigt rigidt og generaliseret regelsæt, ud fra simple betragtninger om, hvad mobilitet og fremkommelighed er. Mobilitet, som forslaget begrundes med i lovforslaget, er ikke kun et spørgsmål om bilers fremkommelighed – men en helhedsbetragtning af borgernes bevægelsesmønstre, hensynet til de bløde trafikkanter, byens udvikling og samspillet til den øvrige by.

De foreslåede ændringer lægger således en meget stor begrænsning på vores beføjelser som kommune, som er nødvendige for, at vi kan reducere trafikulykker, begrænse støj og udvikle nye og eksisterende byområder. I Ishøj Kommune har vi netop fået foretaget en støjkortlægning, som viser at op mod 29 pct. af boligerne i Ishøj er belastet med støj over Miljøstyrelsens fastsatte grænseværdier – og deraf følgende indvirkninger på sundhed og levevilkår. En stor del af disse er udsat for støj fra motorveje – men også kommuneveje har en betydning. Fra politisk hold er der derfor netop besluttet en ny støjhandlingsplan, hvor hastighedsreduktion indgår som et vigtigt element. Dertil kommer at Ishøj Kommune også nyligt har lanceret en trafiksikkerhedsplan, som desværre viser væsentlige trafiksikkerhedsproblemer flere steder i kommunen, og netop hastighed er udpeget som et af indsatsområderne. Således er hastighedsdæmpende foranstaltninger et af grebene i de kommende års arbejde. Nedenfor er listet nogle af udfordringerne:

- Uden handling på Ishøj Kommunes byveje vil det stigende antal elbiler øge støjniiveauet i Ishøj pga. dækstøj. Hvis vi ikke har mulighed for at sænke hastigheden til

40 km/t på veje med over 4.000 ÅDT eller tilpasse vejnettet vha. lokale begrænsninger på veje med trafik over 1.000 ÅDT, er vi nødsaget til at bruge flere penge på støjskærme og tilskudspuljer til støjsolering

- Samtidig er det nødvendigt for vores arbejde med trafiksikkerhed og færdselsovertrædelser, at vi har muligheden for at nedsætte hastigheden til 40 km/t på trafikveje.
- Særligt i forhold til byudvikling og byrumsprojekter har vi behov for at kunne foretage færdselsmæssige bestemmelser på veje over 1.000 ÅDT
- Endvidere kan trafikale tilpasninger som følger af ny letbane og kommende BRT blive besværliggjorte – og i nogle tilfælde umulige

Lovforslaget kan derfor vise sig at få alvorlige konsekvenser for vigtige indsatsområder i Ishøj Kommune de kommende år. Som kommune ved vi bedst hvordan man afvejer forskellige hensyn på tværs af de mange områder, vi varetager. Dette gælder både lokale og regionale mobilitetsbehov, da 73 pct. af Ishøj Kommunens beskæftigede arbejder i en anden kommune.

Desuden fremstår nogle af reglerne uklare, hvilket må forventes at give anledning til nye tvister:

Jf. følgende tekst i udkastet: *"For at mindske vejmyndighedernes administrative byrde med tælling af årsdøgntrafik, lægges der op til en ordning, hvor Vejdirektoratet udpeger den del af vejnettet, hvor årsdøgntrafikken umiddelbart må skønnes til at være højst 1.000."* Det er en risiko, at delstrækninger med lav trafik bliver grupperet sammen med strækninger som har betydeligt mere. En vejstrækning som Vejlebrovej i Ishøj har f.eks. både sektioner ligger under 1.000 ÅDT og over 4.000 ÅDT.

Det er endvidere uklart hvad formuleringen "delvis afspærring af vejstrækninger" omfatter, herunder om det kan omfatte vejindsnævring.

Endeligt skal det påpeges, at der under det foreslåede lovforslag fortsat vil være tvister som skal afgøres af anden myndighed end kommunen. I dette tilfælde foretrækker vi, at politiet med deres lokalkendskab træffer afgørelser fremfor en statslig institution.

På den baggrund vil vi opfordre til, at udkast til lovforslag ændres, så der ikke indføres nye rigide regler – når intentionerne var at forenkle. Dette er med særligt henblik på, at kommunernes beføjelser ikke pålægges begrænsninger baseret på en klassificering af årsdøgntrafik uden hensyn til lokale forhold. I Ishøj Kommune ønsker vi selv at afgøre, hvilke strækninger skal have nedsat hastighed og hvilke strækninger skal have forbud mod visse færdselsarter, samt ensretning og hel eller delvis afspærring.

Vi ser frem til den videre proces og bidrager gerne med forslag til forenklinger til gavn for kommuner og borgere rundt omkring i landet – og under hensyntagen til at begrænse støj og øge trafiksikkerheden.

Med venlig hilsen



Merete Amdisen
Borgmester

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Schmidt (schmidt.tumboel@gmail.com)
Titel: Høringssvar sagsnr. 2024-1674 om ændring af færdselsloven
Sendt: 25-01-2025 13:11
Bilag: Høringsvar til færdselsloven 270125.docx;

[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 Trafikministeriet

Hermed mit bidrag til forslaget om ændring af færdselsloven m.m

mvh
Jan schmidt
Hellinghøjvej 3
6200 Aabenraa

Høringssvar

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

Jeg vil hermed bidrage med mine bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

Min baggrund for at komme med bemærkning er, at

- jeg i perioden 1998 – 2021 har beskæftiget mig med det vejtekniske område hos politiet,
- jeg i en årrække har været politiets repræsentant i vejregelgruppen under Vejdirektoratet for afmærkning af vejarbejder,
- jeg deltog som politiets repræsentant i DUS- undersøgelser (dødsulykke) og
- jeg siden 2021 har været ansat ved kommunale vejmyndigheder.

Baggrunden for lovforslaget er at der skal sparet 1.000 årsværk indenfor statens område. Justitsministeriet har indmeldt, at der ved opgavebortfald kan spares 22 årsværk hos politiet.

Ligeledes skønnes det, at kommunerne kan spare 11 årsværk i 2025 og frem.

Baggrunden er, at politiets behandling af sager om vejes færdselsmæssige udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling. Bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen vil ikke 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.**

1.

Det fremgår af forslaget, at ændringerne omfatter færdselslovens §§ 92 og § 100. Færdselslovens §§ 95/97 er ikke omfattet, ligesom bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 3 og bekendtgørelsen om afmærkning af vejarbejder § 5 heller ikke er omfattet af forslaget.

Ved at ovennævnte bestemmelser ikke er omfattet af forslaget vil det stadig betyde, at politiet skal afsætte de samme ressourcer og med de rette kompetencer som de har i dag. Der vil således ikke være nogen besparelse hos politiet.

I forslaget er der taget højde for:

Bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen vil ikke 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. Trafikministeriet har således vurderet, at vejmyndighederne har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn.

Jeg var ansat i en politikreds i provinsen. Vi var 2 sagsbehandler og havde typisk ca. 2.400 sager årligt. 2/3 – 3/4 af sagerne omhandlede vejarbejder. Pga. de begrænset ressourcer der var afsat blev der ikke brugt meget tid på færdselslovens § 95/97 idet afmærkningen indgik i den normale proces med fremsendelse af afmærkningsplaner m.m. Ligeledes blev der ikke brugt tid på forhandling jf. Vejlovens § 73, hvilket var afstemt med ledelsen.

Som forslaget er indrettet, vil politiet stadig skulle meddele samtykke til brug og placering af afmærkningen. Vejmyndigheden skal således godtgøre overfor politiet baggrunden for afmærkningen og placeringen. Ved at politiet skal bruge tid til kontrol af korrekt anvendelse af afmærkning og placering vil vejmyndigheden også skulle bruge ressourcer til at begrunde afmærkningen.

Der er således ingen besparelse af ressourcer hos både politiet og vejmyndigheden, idet det er samme sagsbehandling som på nuværende tidspunkt.

At politiet stadigt skal give samtykke til afmærkning af vejarbejde jf. § 5, stk. 1 vil kræve de samme ressourcer med de rette kompetencer som de anvender i dag. Efter mere end 23 års erfaring på det vejtekniske område inden for politi ved jeg af erfaring, at politiet har svært ved at finde og ansætte medarbejdere der besidder de rette kompetencer inden for det vejtekniske område.

Såfremt forslaget skal give besparelse hos politiet bør politiets samtykke jf. færdselslovens §§ 95/97, bkg. om anvendelse af afmærkning § 3 og bkg. om afmærkning af vejarbejder § 5, stk. 1, 2 og 6 udgå af bestemmelserne.

Hvad gør Danmarks nabolande i nord?

2.

Det fremgår af forslaget, at de materielle bestemmelser omfatter strækninger med årsdøgn trafik på henholdsvis 4.000 og 1.000 køretøjer. Det fremgår ikke hvor disse tal kommer fra. Der er stor forskel om det er de store kommuner eller mindre kommuner. Men uanset, så vil kravet til årsdøgn trafikken få stor indflydelse for kommunernes/vejmyndighedens fremtidige planlægning af trafiksikkerheden, mobiliteten og trafikafvikling. Vejmyndighederne vil blive meget begrænset i at planlægge trafiksikkerheden, mobiliteten og trafikafviklingen, hvilket vil være til ugunst for trafiksikkerheden og der skal budgetteres med større omkostninger til personskade, idet den model der er forslået, kun i begrænset omfang tager højde for trafiksikkerheden ved kun forholder sig til årsdøgntrafikken.

Der vil således ikke være en besparelse for staten og kommunerne, idet der skal budgetteres med størres omkostninger ved personskaade.

Det fremgår af forslaget, at årstdøgn trafikken er under/over henholdsvis 4.000/1.000 køretøjer. Det fremgår ikke hvilke køretøjer der henvises til. Jf. færdselslovens definitioner § 2, nr. 10 er køretøjer en indretning på hjul, bælder, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej. I forslaget er der således ikke beskrevet om det er motorkøretøjer, cykler eller andre former for køretøjer. I visse kommuner er der et større antal cykler end motorkøretøjer på visse vejstrækninger.

Afmærkning af vejarbejder er ikke en del af lovforslaget. Politiet skal stadig give samtykke til de områder der er nævnt i § 5 i bkg. om afmærkning af vejarbejder. Som det fremgår af det nuværende forslag må der kun ske ensretninger eller vejlukninger hvis de omkringliggende vejstrækninger har ådt på under 5.000 eller forøgelsen er mindre end 20 pct.

Politiet vil således med baggrund i ovennævnte materielle betingelser kunne nægte samtykke til ensretning, så det vil blive umuligt at udrulle den "grønne omstilling" modernisere kloaknettet og vandforsyningen m.m på større veje eller hvor ådt forøges med 20 pct.

Ved at lade § 100 udgå får kommunerne og vejmyndigheden ikke mulighed for at sikre, at der ikke sker bakning i forbindelse med varelevering til virksomheder, handelscentre og andre steder, hvor der færdes mange bløde trafikanter. Politiet og vejmyndighederne har i en lang årrække arbejdet på, at hindre vareindlevering blandt bløde trafikanter. Dette skydes, at der skete en forøgelse af dødsulykker med bakkende biler under varelevering. Dette arbejde må anses at være spildt til ugunst for trafiksikkerheden.

Følgende fremgår af lovforslaget:

Lovforslaget implementerer opgavebortfaldet, således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Jf. ovennævnte kan vejmyndigheden ikke selvstændigt træffe færdselsmæssige bestemmelser om vejen udnyttelse og indretning.

3.

Det fremgår af forslaget, at det skønnedes at kommunerne kan spare 11 årsværk i 2025 og frem.

I forslaget fremgår det, at "Transportministeriet finder derfor, at transportministeren skal kunne give vejmyndigheden pålæg om at ophæve fastsatte hastighedsgrænser, hvis de ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser der vil blive fastsat herfor".

Det fremgår også, at færdselslovens § 92 c, stk. 1, 3 pkt., ændres så transportministeren ved beslutning om ophævelse af vejmyndigheden beslutning efter § 42, stk. 6-9 og § 92, stk. 2-4.

Det betyder, at vejmyndighederne skal afsætte ressourcer og midler til identificering af vejstrækninger og områder der ikke overholder de materielle betingelser, overveje og planlægge andre muligheder for at opnå mindst den samme trafiksikkerhed, mobilitet og fremkommelig som tidligere og udfinde oplysninger og dokumenter til transportministeren vederlagsfrit hvis transportministeren finder det nødvendigt for at udstede evt. pålæg til vejmyndigheden.

Det må forventes, at disse tiltag vil betyde, at kommunerne skal afsætte ressourcer og vil blive omkostningstung for kommunerne og vejmyndigheden.

4.

Det fremgår af forslaget, at den nuværende form for sagsbehandling har karakter af dobbeltsagsbehandling.

Til tider har det været nødvendigt med dobbeltsagsbehandling, idet politiet også har fungeret som værn mod politiske og ledelsesmæssige pres mod de kommunale forvaltninger til at gennemfører vejtekniske anlæg der var i strid med gældende bestemmelser og udgjorde en fare for trafiksikkerheden.

Jeg vil hermed komme med et pr. eksempler:

- Politisk pres på forvaltningen til at etablerer hvide ledelinjer til fodgængere på tværs af en trafikeret kørebane. I stede for ledelinjer opfordrede politiet kommunen til at undersøge mulighederne for et fodgængerfelt. Dette var ikke et politisk ønske. Afslag på samtykke. Klagemuligheden ikke benyttet.
- Der blev lagt pres på forvaltningen om at etablere et fodgængerfelt i åbent land på en 80 km/t strækning. Sagen nedlagt efter forhandling med politiet.
- Politisamtykke til gågadeforsøg med kørsel tilladt. Ved fornyet ansøgning konstaterede politiet, at kommunen havde givet tilladelse til etablering af en ca. 1 m høj terrasse ved indkørslen til gågaden ud til kørebanen. Gågadens sideareal var inddraget til terrassen. Etableringen af terrassen blev ikke nævnt i ansøgningerne til politiet. Alle trafikanter blev presset ud på kørebanen uden om terrassen. Politiet afslog fornyet samtykke. Borgmesteren forsøgte at presse politiets øverste ledelse til at omgøre afslaget. Klagemuligheden ikke benyttet.

Jeg vil kraftig opfordre til at lovforslaget genovervejes og vurdere om det er det rette sted, at spare på politiets deltagelse. Jeg er bekendt med, at der er kommuner, der har været utilfredse med afslag på samtykke, men de samme kommuner har undladt, at bruge deres klagemulighed.

Såfremt forslaget fastholdes i sin nuværende form, hvor politiets samtykke udgår, bør der stilles krav om, at kommunerne udpeger medarbejder der uden politisk eller ledelsesmæssig indflydelse skal kvalitetssikre at de vejtekniske løsninger, anlæg, indretning, afmærkning m.m opfylder gældende bestemmelser.

På nuværende tidspunkt er det politiet der er garant over for domstolene, at de vejtekniske løsninger er i overensstemmelse med regler. Fremover vil det så være kommunerne der har den opgave. Med baggrund i ovennævnte eksempler er det vigtigt, at kommuner bliver forpligtet til at udpege medarbejder der uden politisk eller ledelsesmæssig indblanding sikre, at reglerne overholdes. Såfremt ovennævnte ikke inddrages i kommende forslag, er risikoen stor for, at Danmark vil komme til at opleve uensartet afmærkning og vejtekniske løsninger. Trafikanterne vil ikke oplever den genkendelighed der på nuværende tidspunkt er på vejnettet.

Herudover finder jeg det uforståeligt, at høringen blev udsendt den 20. december, hvor langt de fleste gik på juleferie i ca. 14 dage.

Med venlig Hilsen

Jan Schmidt

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)
Cc: mail@jenseskildsen.dk (mail@jenseskildsen.dk)
Fra: mail@jenseskildsen.dk (mail@jenseskildsen.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674:
Sendt: 27-01-2025 17:52
Bilag: Færdselsloven - Bemærkninger til Transportministeriet - 27.1.2025.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 til lovforslag om ændring af vejloven m.v. vedr. vejmyndighedens dispensationer over offentlige veje og private fællesveje.

Brev af 27.1.2025 vedhæftes.

Med venlig hilsen
Jens Eskildsen
Johan Semp's Gade 9, 3. tv.
1402 København K

Transportministeriet

trm@trm.dk

Sagsnr. 2024-1674:

Høringssvar til lovforslag om ændring af vejloven m.v. vedr. vejmyndigheds dispensationer over offentlige veje og private fællesveje

NÆROMRÅDET OMKRING CHRISTIANS KIRKE PÅ CHRISTIANHAVN.

Christians Kirke ligger 130 meter syd for Torvegade på Christianshavn. Kirken er omgivet af Strandgade (130 m.), Nicolai Eigttveds Gade (180 m.), Johan Sempes Gade (130 m.) og Wildersgade (280 m.). Området betegnes som "Nærområdet omkring Christians Kirke".

Knippelsbrogade er tilsluttet Strandgade i et T-kryds 50 meter fra Torvegade. Ørkenfortet, der ligger mellem Torvegade og Knippelsbrogade, blev ombygget til Hotel NH Collection i 2019. Sofiegade er tilsluttet Wildersgade i et T-kryds 100 meter fra Torvegade. Bebyggelsen langs vejene er en blanding af gamle og nyere separate boligejendomme og kontorejendomme. Langs Johan Sempes Gade er der kun boliger.

Vejstrækningerne omkring Christians Kirke omfatter således 6 sammenhængende vejstrækninger. Årsdøgntrafikken overstiger ikke 5.000 – og anses derfor ikke omfattet af §92, stk. 4.

Men – vejstrækningerne er formentligt omfattet af §92, stk. 2.

En væsentlig del af trafikken i nærområdet er bus- og taxatrafikken til Hotel NH Collection. Uden trafikken til hotellet er årsdøgntrafikken næppe markant over 1.000.

Borgerrepræsentationen afviste ved vedtagelse af lokalplanen for Ørkenfortet den 13.12.2018 ti trafikale indsigelser – blandt andet med begrundelsen: Trafik til og fra hotellet skal afvikles på hotelejendommen. Der ER anlagt p-pladser til hotelbusser langs Knippelsbrogade og der ER anlagt en vendeplads dimensioneret til 14 meter busser i den vestlige ende af Knippelsbrogade.

Borgerrepræsentationen besluttede samtidig at det skal forhindres, at tung trafik ledes omkring Christians Kirke via Strandgade eller Wildersgade. Det indgik i oplysningerne om forslaget til lokalplan, at ca. 200 taxaer og 8 busser dagligt vil køre til hotellet. Det er meget kritisabelt, at det endnu IKKE er

effektueret, at busser og taxaer SKAL køre ind på hotelejendommen. Nogle busser til hotellet kører ind / ud ad Knippelsbrogade mens de allerfleste busser og taxaer parkerer / holder i Strandgade.

Resultatet er i dag, at mange busser og taxaer bruger Nærområdet omkring Christians Kirke som vende-, gennemkørsels- og parkeringsområdeområde. Ofte med motoren i gang - ved sidstnævnte anvendelse.

Borgerrepræsentationen besluttede den 7.12.2024 at ombygge Torvegade med bedre cykelstier. Det vil medføre, at al trafik fra Torvegade til Nærområdet omkring Christians Kirke fremadrettet kun sker fra Strandgade. Udkørsel til Torvegade kan (teoretisk) fortsat ske fra Wildersgade.

HØRINGSSVAR / BEMÆRKNINGER TIL § 92 STK. 2:

Det fremgår af lovforslagets § 92, stk. 2:

"For en vejstrækning med en årsdøgntrafik på højst 1.000 kan vejmyndigheden jf. stk. 1, træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter".

- Eksemplet med Nærområdet omkring Christians Kirke anskueliggør, at forslaget til ændring af § 92, stk. 2. er for rigidt og generelt.
- Hvis årsdøgntrafikken i Nærområdet omkring Christians Kirke er mere end 1.000 skyldes det i høj grad bus- og taxatrafikken til og fra Hotel NH Collection.
- Den samlede vejstrækning i nærområdet er mere end 700 meter. Hotellet vejbetjenes fra de første 50 meter af Strandgade. Hvorfor accepterer myndighederne, at trafikken til hotellet får lov til at miljøbelaste nærområdet / de bagvedliggende boligejendomme – når hotellet ligger så tæt Torvegade!
- Hvis forslaget til ændring af § 92, stk. 2. opretholdes vil det i praksis betyde, at bus- og taxatrafikken til og fra Hotel NH Collection fortsat vil bruge Nærområdet omkring Christians Kirke som vende-, gennemkørsels- og parkeringsområdeområde. Og
- i så fald - er det ganske urimeligt og en tilsidesættelse af bestræbelserne på at nedbringe luft- og støjforureningen – også lokalt.

Derfor bør §92, stk. 2 ændres, så der kan indføres forbud mod kørsel busser o.l. – selv om årsdøgntrafikken overstiger 1.000.

Med venlig hilsen

Jens Eskildsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Mads Henrik Lindberg Christiansen (MADC (MADC@balk.dk), Steen Pedersen (SPE1 (spe1@balk.dk)
Fra: Julie Egede Hansen (JUL6) (jul6@balk.dk)
Titel: Høringssvar sags. nr. 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 13:18
Bilag: Høringssvar til Transportministeriet_Færdselsloven 22. jan.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet er Ballerup Kommunes høringssvar til sag nr. 2024-1674.

Høringssvaret er med forbehold for politisk vedtagelse, da første møde i Klima- og Miljøudvalget i 2025, bliver afholdt 28. januar. Der vil blive eftersendt om svaret er politisk vedtaget efter udvalgmødet.

Jeg skal bede om en bekræftelse på at høringssvaret er modtaget.

Med venlig hilsen

Julie Egede Hansen

Trafikplanlægger
Team Trafik og Anlæg

Center for By og Miljø

Direkte 4175 0112
Team 4175 0170
E-mail trafikoganlaeg@balk.dk

Ean: 5798008801556



Ballerup Kommune

Hold-an Vej 7
DK-2750 Ballerup
Telefon: 4477 2000

ballerup.dk





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: Thomas Danielsen (thomas.danielsen@ft.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Frederik Find Leisner (fle@trm.dk)
Fra: Jens Wandt (wandt@webspeed.dk)
Titel: TIL TRANSPORTMINISTER THOMAS DANIELSEN
Sendt: 23-01-2025 13:54

[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.

Kære Thomas Danielsen,

Tusind tak fordi du har taget initiativ til et lovforslag om at kommuner ikke kan ensrette veje med over 1000 biler om dagen.

Jeg er borger i Københavns Kommune, bor i Toldbodgade i det indre København, og her har kommunens Teknik- & Miljøudvalg anført af Line Barfod, besluttet af Toldbodgade skal ensrettes. Der skal etableres cykelstier i begge retninger, og 99 af gaden 108 p-pladser skal nedlægges. For os der bor i gaden vil dette være en væsentlig forringelse af vores trafikale hverdag. Vi er en del der er afhængig af vores bil - børnefamilier, ældre, handicappede, og jeg selv som har et arbejde som gør at en bil er nødvendigt. Det handler ikke kun om vores personlige behov for parkering og transport til og fra vores bolig, men også om den trafikale helhed i Toldbodgade og ikke mindst indre by.

Lige nu er Toldbodgade midlertidigt ensrettet på grund af det store Mærsk-byggeri. Vi ser dagligt hvordan den ensretning giver os udfordringer, og hvordan trafikken i indre by er voldsomt berørt af denne ensretning. Politiet har givet udtryk for at de ikke kan imødekomme kommunens ønske om en permanent ensretning af Toldbodgade, dels fordi den vil skabe ca. 30 % mere trafik i kvarteret Bredgade, Kongens Nytorv, Holmens Kanal og helt ud til Kalvebod Brygge, og dels fordi man frygter at beredskab og udrykningskøretøjer ikke kan komme frem i indre by. Line Barfod har udtalt at politiet modarbejder kommunens ønsker, hun har klaget over beslutningen - først til politiet, og dernæst til Transportministeriet hvor klagen pt er under behandling.

De trafikale forhold i vores område - som også omhandler tung trafik på bl.a. Sankt Annæ Plads, turistbusser, lastbiler, m.m. - ikke mindst på grund af Toldbodgades midlertidige ensretning, har været medvirkende til, at vi var en gruppe lokale borgere der sidste år tog initiativ til at stifte Frederiksstadens Beboer- & Erhvervsforening. Her et lille års tid efter den stiftende generalforsamling, er vi ca 500 medlemmer, deriblandt en række af de store virksomheder i indre by - Jeudan, Sovino, Arp Hansen Hoteller, d'Angleterre, en række advokat-kontorer, restauranter, hoteller m.m. Vi har holdt møder både med politikere og forvaltning, også med Line Barfod og med Pernille Rosenkrantz-Theil. Vi er overbevist om at dialog fremmer forståelsen, at beboerdemokrati er vigtigt, og at vi også skal komme med forslag til hvordan indre bys trafikale forhold kan gøres bedre.

Desværre oplever vi ikke samme forståelse og imødekommenhed fra teknik- & miljøforvaltningens side. På mig virker de som om de ikke har helt forståelse for hovedstadens trafikale situation. Derfor hilses dit lovforslag varmt velkommen, jeg håber inderligt at det bliver vedtaget. Jeg er klar over at du er kaldt i samråd af venstrefløjen, som taler om grønt miljø og selvbestemmelse. Dit forslag fremmer jo netop det grønne miljø, og når man som hos os i København, ser hvordan kommunen ikke magter at håndtere den trafikale situation, så er det din pligt og ansvar at gribe ind. Det er det du gør. TAK!

Jeg forventer ikke noget svar på denne mail, er sikker på du har meget andet at bruge din tid på. Skulle du være tiltrukket af at citere fra min mail eller på anden vis kunne bruge den i din kommunikation, er du meget velkommen.

De bedste hilsener og tak,
Jens-Christian

OPERASANGER JENS-CHRISTIAN WANDT

Kunstnerisk leder, Verdensballetten

Toldbodgade 53, DK-1253 København K

+45 22 47 74 10

wandt@webspeed.dk

www.verdensballetten.dk

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Barbara Dunn (dunndenmark@gmail.com)
Titel: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 27-01-2025 11:17

[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.

Jeg er stærkt imod de dele af lovforslaget, der fratager kommunerne deres ret og pligt til at ændre på vej, især i de indre bydele. Disse bydele er oftest ældre, med snævre veje, der ikke tåler dagens intense trafik. Der skal ske ændringer og de lokale folk ved bedste.

Det strider med demokratiske principper, så som borger inddragelse og lokale bestemmelser. Det strider med intentionerne om at leve op til Paris Aftalen i 2030. Den del af lovforslag er et simpelt politisk trick for at få stemmer fra klimaforbælgere fremfor en lov om at varetage samfundets helheds interesser.

med venlig hilsen

Barbara Dunn

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Jette Kaae (jette@reporters.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 29-01-2025 08:05

[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 til forslag om ændring af færdselsloven

Kære beslutningstagere,

Som borger i Aarhus er jeg dybt bekymret over de foreslåede ændringer i færdselsloven, som vil begrænse mulighederne for at skabe trygge, grønne og attraktive byrum.

Er der ikke længere lokal demokrati?

De nye begrænsninger på ensretninger og vejlukninger vil gøre det næsten umuligt at gennemføre vigtige byudviklingsprojekter, herunder:

- **Vesterbro Torv**
- **Frederiks Allé/Simonsens Have**
- **Banegårdspladsen**
- **Marselis Boulevard**
- **Trafikal planlægning i Kongelunden (det er jo absurd med borgerinddragelse hvis alle planerne bare fejes af bordet fra centalt hold)**

Samtidig vil reglerne forhindre etablering af trafikøer, da den tilladte trafikstigning på omkringliggende veje er urealistisk lav. Tidligere projekter som **Åbning af åen, Lille Torv, Store Torv og sommergågader i Graven** ville ikke have været mulige under de nye regler.

Jeg opfordrer til en justering af lovforslaget, så kommunerne fortsat kan regulere trafikken og udvikle bæredygtige byrum. Aarhus – og andre byer i Danmark – har brug for fleksibilitet, ikke begrænsninger.

Med venlig hilsen,

Kh
Jette Kaae

mobil: +45 27645212

www.aarhUSDoughnut.dk.



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Strandby (birte19@gmail.com)
Titel: 2024-1674 - høringsvar
Sendt: 27-01-2025 07:51

[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.

I forbindelse med punktet i lovforslaget der handler om 'Indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren, hvorefter vejmyndighederne kan gives pålæg om at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, ...' undrer det mig meget, at Venstre vil overstyre kommunernes forsøg på at reducere transportens CO2-udslip og skabe bedre bymiljø for bøgerne.

Flere byer kæmper hårdt med en tiltagende og ødelæggende bilisme. Efterhånden er det nærmest et krav, at alle skal have hver sin bil for at få tilværelsen til at fungere, uagtet privatbilismen fungerer uhensigtsmæssig og kræver mange ressourcer herunder kostbar tid, der kunne være anvendt fornuftigt i kollektiv transport.

Det er en ødelæggende tendens, der kræver stadig mere vej og flere parkeringspladser, samtidigt med at erhvervslivets transport bliver hæmmet af, at selv de dårligste bilister er tvunget ud i trafikken, fordi de ikke har andre valg. Burde et liberalt parti ikke netop sørge for, at der er valgmuligheder, at det altid er muligt at vælge kollektiv transport - både af hensyn til den liberale vinkel, men sandelig også af hensyn til ressourcer som tid og miljø?

Flere byer kæmper for at holde bilismen nede. Dels af hensyn til fremtidens klima og miljø, og dels for at give skolebørn - og alle os andre - mulighed for at cykle og gå til skole og alle de andre steder, vi skal hen. Det er initiativer der sigter på fremtiden, og det er her, byerne har mulighed for en sund udvikling og for at skabe tiltag der gør dem tiltrækkende for nytillflyttere, hvilket vel indirekte også gør dem tiltrækkende for nye virksomheder der har brug for arbejdskraft.

Der er masser af ny tænkning og nye initiativer i byernes planlægning af plads til mennesker. Og selv om borgerinddragelsen ikke fungerer lige godt alle steder, så er udviklingen baseret på dokumentation - for eksempel er der dokumentation for, at manglende parkeringspladser ved en forretning, ikke behøver at have negative konsekvenser for handlen - tværtimod. Og hvis man skal bryde med et gammeldags mønster der favoriserer en usund og trængselsskabende privatbilisme og give borgerne muligheden for at bevæge sig rundt ved aktiv transport, så er der for tiden mange gode ideer i byudviklingen.

Pointen er, at mange byers udviklingsarbejde viser en vej frem i forhold til flere af tidens kriser - klima, natur, sundhed, trængsel. Om gennemført vil det oven i købet give bedre plads til erhvervslivet på vejene og dermed mindre spildtid, til dem der skal flytte gods og varer rundt. Er det ikke på sigt, hvad vi alle ønsker, og er det ikke fantastisk, at det arbejde gøres i byerne, af byerne? Der må være andre steder, hvor ministeriel detaljestyring er mere hensigtsmæssig?

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen
Parkvej 38B
5600 Faaborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Molsgaard Justesen (johanne.molsgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 27-01-2025 12:26

[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.

Kære Thomas Danielsen og transportministeriet

Jeg skriver vedrørende lovforslaget om at indskrænke kommunernes mulighed for at lave ændringer på vejene. Det vækker stor bekymring hos mig, at kommunerne fratages muligheden for at lave lokale ændringer på trafikerede veje og dermed kunne skabe netop det byrum, som de drømmer om. I en tid, hvor klima- og biodiversitetskrisen kræver, at vi netop gør alt, hvad vi kan for at fremme grøn transport, reducere biltrafikken og give rum til mere biodiversitet og en renere luft i byerne, virker det malplaceret at igangsætte et sådant forslag.

Klimagasudledningen fra transportsektoren spiller en enorm rolle i Danmarks klimaregnskab og i særdeleshed i de enkelte kommuner, hvor udformning af byrummet og infrastrukturen udgør et stort mulighedsrum for udvikling og fremtidige CO2-reduktioner. Sikre cykelveje og effektiv offentlig transport er i den forbindelse helt afgørende, men med regeringens forslag, vil mange af de løsninger, der gør en forskel, ikke kunne lade sig gøre – kommunerne sættes skakmat og bremses i deres grønne ambitioner.

Det er dybt bekymrende, at regeringen vil gøre det umuligt at sænke hastigheder ved skoler, skabe cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for de klimaneutrale trafikanter – cykellister og fodgængere.

Klimakrisen er ikke længere fremtid, men en nærværende krise, som har enorme konsekvenser for mennesker på tværs af kloden. Der er brug for handling nu og vi har et ansvar at leve op til. Dette lovforslag er et tilbageskridt, som vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer, hvor mennesker kan trives.

Jeg håber, at I vil tage den forelagte kritik til efterretning og droppe lovforslaget, så skønne by-oaser med ren luft, tryghed og trafikforhold i respekt for klima- og biodiversitetskrisens alvor kan opstå.

De bedste hilsner
Johanne Molsgaard Justesen, Aarhus

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Strandby (birte19@gmail.com)
Titel: Sagsnummer: 2024-1674 - Høringssvar
Sendt: 27-01-2025 07:18

[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.

Vedrørende: 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.)

Kære Thomas Danielsen,

umiddelbart syntes det som en god ide, at kommunerne fremover selv kunne planlægge trafikken gennem byen under behørig overholdelse af gældende lov. Det er det stadig. Det er byen og dens beboere der kender trafikken og behovet for at ændre den.

Lavere hastigheder ved skoler og ungdomsinstitutioner eller måske ligefrem lukning af veje kan være en effektiv måde at sikre vejene, så skoleeleverne får mulighed for at cykle til skole. Som bekendt bevæger en tredjedel af børn mellem 11 og 15 år sig alt for lidt, og vi har også dokumentation for, at børn der har bevæget sig før skoletid, lærer bedre. Alene det burde være gode argumenter for at holde biler væk fra skolerne.

Som samfundet har udviklet sig, har vi alle gode muligheder for at slippe for 'den tvungne motion' - turen til skole/arbejde/indkøb/fritidsinstitution, som vi før tog på cykel eller til fods. Men hvad sker der, hvis man ikke får den motion? Så bliver det pludseligt lidt vanskeligere at tage cyklen - måske er trafikken heller ikke tryghedsskabende - og motionen er ikke automatisk en del af hverdagen. Så render vi ind i velfærdssygdomme. Diabetestilfælde er steget til det tredobbelte i løbet af 20 år, og vi er overvægtige, mere end 50 % af os er tungere end praktisk nødvendigt. Det virker igen hæmmende på begejstringen for bevægelse, og da rigtigt mange af os sidder stiller på arbejdet eller på uddannelsen, skal man efterhånden ligefrem tage sig sammen for at gå en tur. Måske bliver man endda aggressiv, hvis man ikke kan komme til at parkere ved supermarkedets hovedindgang.

Der er mange gode grunde til at gøre plads til mennesker i stedet for biler både i byerne og uden for. Dels er der de sociale, og vi har jo også dokumentation for det sociale indflydelse på helbredet, og dels kan vi vel godt unde hinanden bedre luft, mindre støj og omgivelser, der giver lyst til at bevæge sig rundt med aktiv transport. Efter kommunalreformen er der røget meget af det, vi før havde inden for gå-rækkevidde, men med elcyklen har vi fået nye muligheder. Det ville være fantastisk, hvis byerne i højere grad lagde op til, at vi kunne komme rundt på en sund måde, på en mindre skadelig måde. Nogle byer lægger vægt på, at eleverne kan cykle sikkert til skole, andre byer ser mere fordel i at kunne skabe torve og havnefronter uden trafik. Hvis privatbilisterne stiger ud af bilen, så vil der blive mere plads til nødvendig erhvervstrafik, altså mindre af den dyre spildtid, og mere motion og sundhed til os der

har brug for det.

I lokalsamfundene findes viden om, hvad der fungerer, hvad der kan lade sig gøre, og de fleste kommuner er efterhånden bevidste om fordelene ved at inddrage borgerne i udviklingsprocessen. Det handler om beslutninger der tages bedst lokalt. Og måske handler det også om at give kommunerne og borgere et friere valg.

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen
Parkvej 38B
5600 Faaborg

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: karina@santos.dk (karina@santos.dk)
Titel: Høringssvar vedr. lovforslag om ændring af færdselsloven
Sendt: 29-01-2025 13:49
Bilag: København d.docx;

[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 rette vedkommende

Hermed høringssvar

Mvh.
Karina Olesen

København d. 29/1 2025

Høringssvar til

Forslag til lov om ændring af færdselsloven

Da det er kommet mig for øre, at det stadig er muligt at indsende et høringssvar på lovforslaget til ny vejlov, vil jeg hermed gøre mine indsigelser desangående.

Jeg finder det dybt problematisk, at man ved lov vil give den siddende transportminister vetoet vedrørende udvikling af vejene. Dermed sættes borgernes ret til indflydelse på deres lokale kommuners udvikling i en grønnere retning over styr. Vi har som borgere i vores samfund krav på at kunne øve indflydelse på vores samfund, og vores lokale politikere skal – sammen med borgerne - også have magten til at udvikle deres kommuner i retning af en grønnere fremtid for at nå de mål, vi har forpligtiget os på. Disse rettigheder sættes fuldstændig over styr og det er et udemokratisk forslag, som straks må smides i skraldespanden.

Det er snart på tide, at vi fremmer naturen i stedet for at bekæmpe den. Det kan kun gå for langsomt. Borgerne skal fortsat kunne høres i sager, hvor nye vejanlæg kommer til at få indflydelse på nærmiljøet, og dermed resten af landets biodiverse sammenhæng.

Med venlig hilsen

Karina Olesen

Medlem af Amager Fælleds Venner

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Strandby (birte19@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 23-01-2025 13:25

[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.

Vedrørende: 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.)

Kære Thomas Danielsen,

umiddelbart syntes det som en god ide, at kommunerne fremover selv kunne planlægge trafikken gennem byen under behørig overholdelse af gældende lov. Det er det stadig. Det er byen og dens beboere der kender trafikken og behovet for at ændre den.

Lavere hastigheder ved skoler og ungdomsinstitutioner eller måske ligefrem lukning af veje kan være en effektiv måde at sikre vejene, så skoleeleverne får mulighed for at cykle til skole. Som bekendt bevæger en tredjedel af børn mellem 11 og 15 år sig alt for lidt, og vi har også dokumentation for, at børn der har bevæget sig før skoletid, lærer bedre. Alene det burde være gode argumenter for at holde biler væk fra skolerne.

Som samfundet har udviklet sig, har vi alle gode muligheder for at slippe for 'den tvungne motion' - turen til skole/arbejde/indkøb/fritidsinstitution, som vi før tog på cykel eller til fods. Men hvad sker der, hvis man ikke får den motion? Så bliver det pludseligt lidt vanskeligere at tage cyklen - måske er trafikken heller ikke tryghedsskabende - og motionen er ikke automatisk en del af hverdagen. Så render vi ind i velfærdssygdomme. Diabetestilfælde er steget til det tredobbelte i løbet af 20 år, og vi er overvægtige, mere end 50 % af os er tungere end praktisk nødvendigt. Det virker igen hæmmende på begejstringen for bevægelse, og da rigtigt mange af os sidder stiller på arbejdet eller på uddannelsen, skal man efterhånden ligefrem tage sig sammen for at gå en tur. Måske bliver man endda aggressiv, hvis man ikke kan komme til at parkere ved supermarkedets hovedindgang.

Der er mange gode grunde til at gøre plads til mennesker i stedet for biler både i byerne og uden for. Dels er der de sociale, og vi har jo også dokumentation for det sociale indflydelse på helbredet, og dels kan vi vel godt unde hinanden bedre luft, mindre støj og omgivelser, der giver lyst til at bevæge sig rundt med aktiv transport. Efter kommunalreformen er der røget meget af det, vi før havde inden for gå-rækkevidde, men med elcyklen har vi fået nye muligheder. Det ville være fantastisk, hvis byerne i højere grad lagde op til, at vi kunne komme rundt på en sund måde, på en mindre skadelig måde. Nogle byer lægger vægt på, at eleverne kan cykle sikkert til skole, andre byer ser mere fordel i at kunne skabe torve og havnefronter uden trafik. Hvis privatbilisterne stiger ud af bilen, så vil der blive mere plads til nødvendig erhvervstrafik, altså mindre af den dyre spildtid, og mere motion og sundhed til os der har brug for det.

I lokalsamfundene findes viden om, hvad der fungerer, hvad der kan lade sig gøre, og de fleste kommuner er efterhånden bevidste om fordelene ved at inddrage borgerne i udviklingsprocessen.

Det handler om beslutninger der tages bedst lokalt. Og måske handler det også om at give kommunerne og borgere et friere valg.

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen
Parkvej 38B
5600 Faaborg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten (kirstenap@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sendt: 23-01-2025 22:25

[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.

Vedr. sagsnummer 2024-1674

Kære Thomas Nolsøe Danielsen, Danmarks transportminister

Jeg tillader mig at skrive til dig, da det lovforslag, du har fremsat, vil medføre et tilbageslag for den grønne omstilling i kommunerne.

Jeg er bekymret over *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.)*

Især har stk. 3 min opmærksomhed:

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. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgns trafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Loven vil modvirke kommunernes bestræbelser på at bekæmpe den globale opvarmning og fremme et mere sundt, klimavenligt og miljørigtigt bymiljø. Hvis vi skal nå vores klimamål, skal vi have mindre biltrafik, færre biler i bymidterne og lavere hastigheder. Både for at byerne skal være rarere at opholde sig i og på grund af hensynet til sikkerhed, klima, miljø og støj. Kommunerne skal fortsat have frihed til at forbedre vilkårene for cyklister og gående og fremme den kollektive trafik.

Den centralistiske tænkning i lovforslaget oplever jeg som gammeldags og utidssvarende, og at det er en Venstre-minister, der stiller forslag, der øger den statslige styring, er ganske overraskende.

Så træk venligst forslaget tilbage, og lad kommunerne være 'herre i eget hus'. De ved trods alt bedst, når det handler om egne lokale forhold.

Med venlig hilsen

Kirsten Andkjær Petersen

Børnenes fremtid, vores ansvar

Kirsten Andkjær Petersen
Langelandsgade 56, 5. tv.
8000 Aarhus C
Tlf.: +45 29401154

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjørn Olsen (bjoerno@proton.me)
Titel: Høringssvar til: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v.,
Sendt: 28-01-2025 22:58
Bilag: Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven lov om offentlige veje mv - Bjørn Olsen.docx;

[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.

Hej,

Vedhæftet høringssvar til: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. (sagsnummer 2024-1674)

Med venlig hilsen

Bjørn Olsen
Ellen Jensens Gade 17, 2. th.
8240 Risskov
Mobil: 60 61 21 80

sagsnummer 2024-1674

Høringssvar til:

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

Af

Bjørn Olsen

Ellen Jensens Gade 17, 2. th.

8240 Risskov

Lovforslag øger bureaukratiet, forringer lokaldemokratiet og bremser udviklingen i byerne

Det er meget svært at bevare optimismen, når man ser det lovforslag, der er lagt i høring.

Øget bureaukrati: Lovforslagets formål er ifølge ministeren at mindske bureaukratiet. Det skal ske ved at fjerne politiet som myndighed på vejområdet, men det kommer ikke til at ske.

Politiet skal fortsat godkende ændringer i vejafmærkninger. Aarhus Kommune har vurderet, at det omfatter 95% af alle vejmyndighedsbeslutninger. Det er derfor uklart, hvori den reelle administrative besparelse består. Samtidig får Aarhus Kommune øget administration fx i forbindelse med trafiktællinger.

For Aarhus Kommune vil det altså betyde øget bureaukrati, uden administrative besparelser.

Lokaldemokratiet sat ud kraft: Hvis lovforslaget bliver vedtaget, vil det skyde flere års omfattende borgerinddragelsesprocesser i sænk. Det drejer sig bl.a. om midtbyvisionen og helhedsplanen for Banegårdspladsen. Inddragelsen, der har givet lokale mulighed for at engagere sig i deres eget lokalsamfund, vil groft sagt være lige til at smide i skraldespanden, da lovforslaget vil begrænse kommunens muligheder for at realisere planerne.

I Aarhus Stiftstidende d. 19. januar praler Venstre i Aarhus af, at de er lykkedes med at få lovforslaget formuleret, så det kan bremse det, de kalder krigserklæringen mod bilisterne.

<https://stiften.dk/politik/v-jubler-over-forslag-til-ny-vejlov-det-kan-standse-krigserklaeringen-mod-bilisterne>

Det vil være et voldsomt tilbageslag for lokaldemokratiet, hvis et parti på den måde kan lykkes med at trække beslutningskraften ud af kommunen og via Christiansborg bremse udviklingsplaner, blot fordi man ikke er enig i det, som flertallet i kommunen med omfattende borgerinddragelsesprocesser har vedtaget.

Udviklingen af danske byer vil gå i stå: Storbyer overalt i Europa arbejder på i disse år på at gøre byområderne mere attraktive med færre biler og flere grønne områder og bedre forhold for cyklister og kollektiv transport.

Aarhus har ligesom andre storbyer problemer med trængsel, støj, utryghed, forurening og klimabelastning som følge af en gammeldags infrastruktur med en alt for høj andel af privatbiler.

Lovforslaget vil bremse mulighederne for at løse disse problemer og hæmme udviklingen af fredelige attraktive bymiljøer. Store dele af den grønne mobilitetsplan i Aarhus vil være umulig at gennemføre. Fx er det ikke længere muligt at inddrage borgerne i udviklingen af trafikøerne i Christiansbjerg, Åbyhøj, Hasle og Ø-gaderne. Det vil heller ikke været muligt at gennemføre omdannelsen af Vesterbro Torv inkl. klimasikring, fredeliggørelsen af Banegårdspladsen inkl. fremtidigt letbanestop eller sammenlægningen af Rådhusparken og Musikhusparken i Simonsens Have.

Jeg finder de nævnte forhold så kritiske, at jeg kun kan anbefale at tage lovforslaget helt af bordet.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bodil Høirup (bodilfyn@gmail.com)
Titel: Trafik
Sendt: 24-01-2025 15:38

[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.

Kære trafikminister.

Lad kommunerne beholde så meget selvbestemmelse som muligt.
Det er utrolig vigtigt for et levende demokrati, at kommunerne har mulighed for at bestemme, hvad der er bedst for indbyggerne i lokalsamfundet:
For børnene på vej til skole og fritidsinteresser,
for de ældre på bytur eller på vej til deres aktiviteter,
for alle, der gerne vil have en grøn by med parker og fugle og hyggelige torve,
og er bekymrede for bilernes dominans, som kun vil blive større og større.
Med venlig hilsen og i håb om, at det vil nytte at bruge sin stemme
Bodil Høirup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten Nielsen (gullmajs@gmail.com)
Titel: 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.) Transportministeriet
Sendt: 22-01-2025 18:27

[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.

Med stor undren læser jeg, at trafikministeren har fundet det belejligt at gøre kommunernes og borgernes arbejde med at ændre den massive biltrafik i byerne på forskellige måder, som Trafikministeriet vil hindre fremover.

Vi kan ikke nedsætte hastigheder, ikke bryde vejforløb, og i en by som Odense, som jeg bor i har vi længe samarbejdet om at gøre byen mere venlig ove

Sendt fra min iPad

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

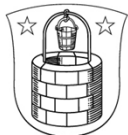
Marius Teglstrup Blixt
Vejingeniør - Projektleder



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 (trm@TRM.dk)
Cc: Henrik Fabiansson Haue (HFH@kl.dk)
Fra: Lars Hedegaard Nielsen (lahn@kl.dk)
Titel: KL's 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.)
Sendt: 27-01-2025 14:22
Bilag: Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven lov om offentlige veje.pdf;

Hermed fremsendes KL's 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.).

Sagsnummer 2024-1674

Se vedhæftet dokument.

Med venlig hilsen
Lars Hedegaard Nielsen

Chefkonsulent
Klima & Tv erkommunalt Samarbejde



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3343
E LAHN@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk



Klik på banner for at læse mere, se program samt foretage en elektronisk tilmelding.

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

KL takker for muligheden for at komme med bemærkninger 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.).

Forslaget omfatter vejområdet, som har en væsentlig betydning for landets kommuner. Det er afgørende for sammenhænge i og på tværs af kommunerne og samtidig af stor betydning for, hvordan kommunerne arbejder med at fremme gode og trygge byrum, skabe gode forhold for gående og cyklister, trafikikkerhed og understøtter den grønne omstilling.

Generelle bemærkninger

Lovforslaget udgangspunkt er at sikre en reduktion i statslige årsværk. Således peges der med forslaget på en række opgaver, som fremadrettet ikke længere skal løses af politiet. Dette omfatter politiets behandling af en række kommunale vejsager.

Tiltaget har været efterspurgt af flere kommuner og KL med henblik på at sikre en større grad af kommunal selvbestemmelse inden for mobilitetsområdet. Derfor er det med ærgrelse, at KL kan konstatere, at politiets mulighed for indsigelse i stedet er erstattet af snævre kriterier for kommunernes vejsager, som udelukkende løfter et hensyn til fremkommeligheden for den motoriserede transport. Således indskrænker forslaget det kommunale råderum inden for vejområdet betragteligt.

Kommunerne arbejder strategisk med byplanlægning, planlægningen af kommunale veje og med at sikre mobilitet i kommunerne. I den forbindelse balanceres mange forskellige hensyn, og der lægges vægt på en helhedsorienteret tilgang i kommunerne. Kommunerne arbejder med at sikre både mobilitet, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafikikkerheden. Den indsats bliver desværre stækket med det foreliggende forslag. Det er særligt, når der stilles faste kriterier for, hvornår vejmyndigheden blandt andet kan arbejde med at sænke hastigheden lokalt, fredeliggøre veje, etablere gågader og ensretning.

Med forslaget angives kriterier, som næsten udelukkende forholder sig til mængden af biler på de konkrete veje. Det foreslåede niveau for den maksimale trafikmængde vil få store betydninger for, hvordan kommunerne kan håndtere trafikale udfordringer i særligt de større byer, men

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

også i mindre og mellemstore byer. Netop her har vejmyndigheden særligt brug for de værktøjer, som de nu bliver afskåret fra. KL mener, forslaget bureaukratiske tilgang med faste kriterier for kommunernes selvbestemmelse er en markant indskrænkning af det lokale handlerum.

Med de udfordringer, som kommunerne står overfor med mere trafik og den følgende påvirkning af boliger og byrum, har kommunerne ikke brug for flere regler, men i stedet flere redskaber til at understøtte en grøn mobilitet, trygge byrum, mindre støj og færre tilskadekomne i trafikken.

Specifikke bemærkninger

Generelle og rigide kriterier og manglende helhedstænkning

KL konstaterer, at der i dag ikke er særlige betingelser for, hvornår der kan træffes beslutning om vejspærringer, ensretninger mv. Beslutninger omfatter afvejning af forskellige lokale hensyn, såsom trafiksikkerhed, fremkommelighed for forskellige typer af trafikanter (bilister, fodgængere, cyklister), tryghed, bymiljø og støj.

Når lovforslaget udelukkende stiller krav om tal for årsdøgntrafik, bliver kommunernes skøn og mulighed for en helhedsorienteret tilgang indskrænket. Dette finder KL uhensigtsmæssigt.

Hastighedsgrænser

KL konstaterer, at de gældende regler omfatter et hensyn til vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Dette omfatter dog ikke et fast og objektivi kriterie, som der lægges op til med forslaget. KL konstaterer samtidig, at der i gældende regler og vejledninger også tages hensyn til trafiksikkerhed og andre trafikale hensyn i forbindelse med hastighedsnedsættelser.

Der peges således på en helhedsorienteret vurdering af den trafiksikkerhedsmæssige og trafikale situation for den pågældende strækning eller område. Det er en opmærksomhed, som der efter KL's opfattelse mangler i lovforslaget.

Hastighedsnedsættelser ved institutioner for børn

KL kan konstatere, at trafiksikkerheden potentielt kan forringes omkring uddannelsesinstitutioner. Det er således muligt med gældende regler at nedsætte hastigheden omkring institutioner for børn under 18 år – dvs. forskellige ungdomsuddannelser samt folkeskole og lignende. Med forslaget indskrænkes dette til kun at omfatte børn i den skolepligtige alder.

KL konstaterer samtidig, at det med gældende regler er muligt at arbejde med hastighedsnedsættelse for områder omkring institutioner. Dette bliver indskrænket med forslaget til udelukkende at omfatte vejstrækninger 100 meter fra institutionernes indgang.

Mange kommuner arbejder med tryghedszoner i områderne omkring skoler, og muligheden for denne indsats bliver væsentligt indskrænket med forslaget. KL mener, det bør være op til en kommunal vurdering at definere, i hvilket omfang der er behov for hastighedsnedsættelse i områderne omkring institutioner.

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

Hastighedsnedsættelser i beboelsesområder

I gældende regler er det muligt at sætte hastigheden ned til 30 km/t i beboelsesområder. Vejdirektoratets aktuelle vejledning til hastighedsbekendtgørelsen anfører, at beboelsesområder kan være områder, hvor vejnettet alene er tiltænkt benyttet af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området.

Ifølge lovforslaget defineres beboelsesområder derimod som områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder, og hvor gennemkørende trafik med motorkøretøj ikke er fysisk muligt.

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.

Samlet set vurderer KL, at mulighederne for at fredeliggøre vejene i mange beboelsesområder indskrænkes. Det er KL's vurdering, at kommunerne i høj grad har viden og kompetence til at vurdere, hvor der er behov for lokale hastighedsnedsættelser. Denne vurdering bør ikke tages ud fra faste kriterier, men ud fra helhedsorienterede afvejninger af forskellige relevante hensyn.

Trafikøer

Mange kommuner er begyndt at arbejde med de såkaldte trafikøer. Her begrænses trafikken i bestemte områder med mindre veje med henblik på at lede den ud på større trafikårer, som er bedre egnet til at rumme større trafikmængder.

KL vurderer, at forslaget gør dette tiltag væsentligt sværere. Det skyldes forslagets krav om, at årsdøgnstrafikken på de omkringliggende vejstrækninger, inden trafikøen etableres, er mindre end 5.000 køretøjer eller at forøgelsen af trafikmængden på de på de omkringliggende veje højst må stige med 20 pct. KL mener, at netop muligheden for at lede trafikken ud på større og mere egnede trafikårer er et væsentligt greb i kommunernes arbejde med trafiksikkerhed og fredeliggørelse af beboelsesområder og byrum. Denne mulighed bør efter KL's opfattelse ikke indskrænkes.

Ministerens mulighed for at tilbagerulle allerede eksisterende tiltag

KL konstaterer, at der med forslaget følger en beføjelse til ministeren om at kunne kræve en tilbagerulning af allerede godkendte og etablerede trafikforanstaltninger på vejene, som ikke lever op til regler og kriterier i lovforslaget.

Dette finder KL mindst talt problematisk. Der er tale om kommunale investeringer, som nu kan ruller tilbage med noget, der kan ligne lovgivning med tilbagevirkende kraft. Det er særligt problematisk, da der samtidig er tale om anlæg, som staten i form af politiet har accepteret og godkendt. Forslaget vil samtidig skabe stor usikkerhed for alle involverede parter, herunder kommunerne, borgere, virksomheder og entreprenører.

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4



Ud over det uhensigtsmæssige og urimelige i forhold til kommunerne, erhvervene og borgerne, der mange steder har ønsket foranstaltningerne, vil der også være tale om et stort økonomisk spild. Dette forventer KL, at kommunerne vil blive kompenseret for.

Økonomiske konsekvenser

Med lovforslaget forventes der en besparelse på 11 kommunale årsværk på baggrund af, at politiet ikke længere vil skulle behandle kommunale vejsager. Denne betragtning er KL ikke enig i.

Når lovforslaget lægger op til, at den kommunale behandling af vejsager skal tage udgangspunkt i tal for årsdøgntrafik, vil dette kræve, at kommunerne bruger flere ressourcer på trafikmodeller. Da trafiktal ikke er statiske, vil nye tal kontinuerligt skulle genereres, og dermed vil dette øgede ressourceforbrug være konstant.

Derudover vil kommunerne i forbindelse med mange vejsager fortsat skulle have politiets accept af afmærkninger på vejene.

KL ønsker på den baggrund, at der tages en dialog om spørgsmål om DUT af lovforslaget.

Høringssvaret fremsendes med forbehold for politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Stine Johansen
Direktør for erhverv, klima og miljø, KL

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Høring og Jura (hoering@klimatebev.dk)
Titel: Høringssvar til lovforslag, jf. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 20:32

[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.

Klimabevægelsen afgiver hermed høringssvar på 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.), jf. sagsnummer 2024-1674.

Klimabevægelsen ønsker hermed at udtrykke en klar og entydig modstand mod lovforslaget, som vil indebære en begrænsning af muligheden for at etablere grønne arealer i byrummet som erstatning for biltrafikkerede veje.

Lovforslaget indebærer og bygger ét bærende princip, nemlig mobilitet og fremkommelighed af biltrafik på bekostning af andre trafikanter som gående, cyklende og brugere af offentlig transport. Det får store negative konsekvenser for klima og miljø såvel som for folkesundheden.

Klimabevægelsen respekterer regeringens ønske om afbureaukratisering, men med ønsket om afbureaukratisering får man skabt det modsatte – nemlig rigide principper, der modvirker muligheden for en miljø- og klimamæssig bæredygtig udvikling lokalt.

Den skæve definition af "færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed" kombineret med de "objektive kriterier" betyder, at man effektivt vil forhindre en række ønsker fra borgernes og byernes side. Det gælder 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 klimaafttryk.

Lovforslaget cementerer en forkert definition på, hvad "færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed" indebærer. Det fremstilles som om, det kun er privatbiler, der kan imødekomme disse behov. Mobilitet og fremkommelighed bør også inkludere aktiv mobilitet og kollektiv transport og kombinationstransport.

Dertil kommer, at det er forkert, at fartbegrænsninger i byer for bilister ikke kan give en CO2-reduktion. Det kan det for elbilerne, som der bliver flere og flere af.

I Københavns Kommune udgør CO2-udledning fra biler næsten 50 pct.^[1], og det er på trods af, at over 60 pct. af beboerne har under 10 km på arbejde^[2]. I det fleste kommuner i Danmark har folk i arbejde under 10 km på arbejde. Hvis byerne skal have nogen som helst mulighed for at nå deres klima- og miljømål, så er det nødvendigt at kunne tilpasse vejene, så det bliver nemmere og sikrere for den kollektive trafik og for fodgængere og cyklister at komme frem. I byerne går de fleste uheld udover "de bløde trafikanter", og biler udgør den største risiko. I 2/3 af ulykker i kryds er bilen hovedansvarlig.^[3] Hvis ikke kommunerne kan tilpasse vejene, så det er nemt og sikkert at vælge bussen/cyklen/benene til at komme på arbejde, så vil flere vælge bilen, ikke af lyst men af nød. Hvis klimamålene skal nås, skal kommunerne have mulighed for at tilpasse vejnettet, så det er nemmere og sikre at lade bilen stå.

Dertil kommer, at biltrafik er en af hovedårsagerne til luftforurening. Luftforurening har en række veldokumenterede sundhedsmæssige konsekvenser for vores sundhed, deriblandt øget risiko for luftvejssygdomme, hjertekarsygdomme, luftvejslidelser, type 2-diabetes, lungekræft og for tidlig død. I København dør omkring 440 for tidligt hvert år pga.

luftforurening, hvilket svarer til hvert 10. af alle dødsfald i København.^[4]

Det skal desuden nævnes, at Klimabevægelsen ikke finder, at lovforslagets beskrivelse af lovforslagets klimamæssige konsekvenser og miljø- og naturmæssige konsekvenser er retvisende, når der alene peges på biltrafikanter fremkommelige og en fejlagtig vurdering af fartreduktioner. Lovforslagets hindringer i forhold til at prioritere grønne arealer og klimarigtige trafikløsninger indebærer utvetydigt negative klima- og miljømæssige konsekvenser.

I forsøg på afbureaukratisering fjerner man lokal kompetence til at træffe de langsigtede klima- og miljømæssige bæredygtige beslutninger og byrum, som børn og voksne kan leve og trives i. Tiden er ikke til at lægge hindringer i vejen for vigtige klimatiltag. Den globale opvarmning accelerer, og der er behov for klimahandling nu!

Afslutningsvist bør nævne, at lovforslagets titel er misvisende i forhold til ikke at pege på, hvor indgribende loven vil være for klima, miljø og folkesundhed.

^[1] https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2558

[2] <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1aEwW855dGkiHAQocRgrtIRpMmaxhthxLcb58115s5N0/edit?gid=1474001238#gid=1474001238>

[3] <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2024-11-21-cyklister-har-selv-ansvar-i-hver-tredje-ulykke-i-vejkryds>

[4] <https://www.kk.dk/borger/affald-og-miljoe/stoej-stoev-og-luft/luftforurening/om-luftforurening-og-sundhed>

Arbejdsgruppen for klimaret og høringer

Klimabevægelsen i Danmark

Mobil: +45 2295 4047



Støt os og bliv medlem på www.klimabevægelsen.dk

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte Egerup (cegerup@gmail.com)
Titel: sagsnr. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 31-01-2025 11:32

[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.

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

Som borger i Aarhus ønsker jeg ikke, at lovændringen bliver gennemført!
Hvordan vi i Aarhus ønsker at indrette vores byer mht. trafik, skal IKKE styres fra København! F.eks. vil vi i Aarhus SELV bestemme, hvordan trafiksituationen i vores by skal se ud, og det må være op til de folkevalgte politikere i VORES kommune at lytte til borgernes ønsker. Jeg - og mange andre i Aarhus - ønsker en "grøn" og smuk by med oaser, hvor mennesker kan trives uden at blive kørt ned af en bil, og det kan vi bedre overskue i Aarhus end fra København.

Med venlig hilsen
Charlotte Egerup / borger i Aarhus kommune

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Knud Anker Iversen (kai@mec-ht.dk)
Titel: forslag om ændring af færdselsloven
Sendt: 26-01-2025 11:56

[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.

Kære Lene Pries

Hermed mit høringssvar vedr. trafikministerens forslag om ændring af færdselsloven. Håber det vil kunne indgå sammen med de øvrige høringssvar.:

Jeg er helt enig med transportministeren i at det er tilstræbellesværdigt at begrænse bureaukratiet og overadministrationen og således lægge rammer for hvor meget centrale myndigheden og politi skal blande sig i den lokale trafikplanlægning.

Imidlertid er lovforslaget udtryk for mistillid til at kommunernes politikere og embedsmænd magter opgaven med at balancere fremkommeligheden for bilister med andre brugere af byen. Hvad er det ministeren frygter at de, der lokalt kender forholdene, vil kunne finde på?

Mit forslag er: hold fast i afbureaukratiseringen og overlad til de lokale politikere og embedsmænd at indrette bymiljøet som de ønsker.

Med venlig hilsen

Knud Anker Iversen

--

Knud Anker Iversen
Rønnevangshusene [29.st.th.](#)
2630 Taastrup
tlf. 50 12 68 68
www.positivenyheder.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Kenneth Øhrberg Krag (kenneth@cyklistforbundet.dk), Jane Kofod (jane@cyklistforbundet.dk), Jørgen Schlosser (jorgen@cyklistforbundet.dk)
Fra: Emil Maj Christensen (emil@cyklistforbundet.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674. Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje
Sendt: 27-01-2025 16:31
Bilag: Cyklistforbundets høringssvar.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.

Vedr. Sagsnummer 2024-1674.

Hermed fremsendes Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med 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 / Kind regards

Emil Maj Christensen

*Politisk konsulent / political consultant
Urban Planner (MSc) & Designer (BSc)*

M +45 40 70 83 70



Cyklistforbundet

Rømersgade 5
DK-1362 København K

T +45 33 32 31 21

post@cyklistforbundet.dk

www.cyklistforbundet.dk



Bygnings-, Bolig- og Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

Sagsnummer 2024-1674.

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med 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.)

20. januar 2025

En katastrofe for kommuners muligheder for at sikre moderne byrum med trafiksikker mobilitet for alle trafikanter

Cyklistforbundet har læst lovforslaget og ønsker at udtrykke den allerkraftigste kritik. Lovforslaget er i sin nuværende udformning en katastrofe for vores byer og for kommunernes arbejde med at sikre god mobilitet for alle trafikanter – herunder sund og aktiv mobilitet for cyklister, skabe sikrere skoleveje, etablere trygge, fredelige og grønne byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafik-sikkerheden.

Med lovforslaget fjernes kommunernes mulighed for med nogle få undtagelser fx omkring skoler at sænke hastigheden til 30 km/t. Muligheden for at sænke hastigheden til 40 km/t indskrænkes til kun at gælde for veje med under 4.000 bilister per dag (ÅDT). At arbejde med en så fast og centralt fastlagt grænse gør det for de største og mellemstore danske byer i praksis umuligt at føre en trafikpolitik, der opprioriterer mobilitetsformer såsom cykling. Lovforslaget er selvsagt et kæmpe tilbageslag for den idé, der har vundet indpas i mange danske byer over de seneste årtier; At byerne og særligt bymidterne tilhører mennesker fremfor biler.

Det er på samme måde dybt uhensigtsmæssigt, at man fremover ikke vil kunne sænke hastigheden på de rutenummererede veje. Der findes mange rutenummererede veje, som på deres vej gennem bykerne får en helt anden funktion, trafik og aktivitet, end de har uden for bygrænsen. Det er en helt og aldeles utidssvarende opfattelse, at rutenummereringen skal føre store trafikmængder *gennem* byen. Desuden findes der mange ringgader i byerne, som vil blive ramt af lovforslaget, selvom de forløber gennem tætbebygget by og benyttes af mange krydsende børn, cyklister og fodgængere. Det er desværre et eksempel på at lovforslaget prioriterer et gammeldags system over mennesket.

Lovforslagets indhold om begrænsning af ensretning af gader og gadespærringer har desuden den konsekvens, at de i København populære "trafikøer" ikke fremover kan etableres, ej heller de, der er på tegnebrættet i både Aarhus og Odense. Trafikøer holder gennemkørende trafik ude fra større områder gennem etablering af trafikreducerende tiltag. Det er tiltag, som i høj grad er til gavn for områdets beboere – herunder børn – og aktive trafikanter såsom cyklister. Især begrænsningen i muligheden for at lukke og spærre gader sætter en stor fed streg under lovforslagets forstokkede *raison d'être*; At morgendagens by skal fortsætte med at se ud som byen af i går.

1960'erne har ringet

Lovforslaget lægger op til at ville sikre en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed. Men de nye kriterier for hastighedsnedsættelse baseres på biltrafiktal og er dermed udelukkende fokuseret på bilers fremkommelighed fremfor trafiksikkerhed. Der er tale om uhørt voldsomme

restriktioner for kommunernes selvstyre på vejområdet, hvor det er svært at tolke det anderledes end, at ambitionen fra Christiansborg er at prioritere biltrafik over alle andre hensyn i byrummet.

Konsekvensen af lovforslaget er utvetydigt, at vores byer vil blive indrettet med biler og bilisters behov som pejlemærke frem for at understøtte de senere års meget positive ambitioner om at skabe grønne og mere menneskevenlige byrum, mindske trængslen og reducere støj- og luftforurening. Det er et tilbageskridt mod 1960'ernes trafik- og bysyn. Langt størstedelen af Københavns Kommunes planlagte og udrullede hastighedssænkninger må nu trækkes tilbage, fordi loven vil prioritere bilers fremkommelighed og hastighed over menneskevenlige bymiljøer. Andre eksempler på populære tiltag, der ikke ville kunne gennemføres, hvis det tilbageskuende lovforslag vedtages, er fredeliggørelsen af Nørrebrogade i København, genurbaniseringen af Thomas B. Thriges Gade i Odense, gågader og minimering af mængden af gennemkørende trafik i boligkvarterer. Det er alarmerende, hvis så populære byforbedrende projekter ikke vil kunne gennemføres i fremtiden.

Biler står kun for lidt over halvdelen af danskernes transporture¹. Det er sørgeligt, hvis regeringen og ministeriet ikke har øje for andet end bilers fremkommelighed og lader det gå forud for kommunale politikeres ønsker om at udvikle byer for mennesker – herunder børn, ældre og andre trafikanter end bilister.

Vi er i Cyklistforbundet helt enige med Kommunernes Landsforening, når de i en henvendelse til transportministeren og Folketingets transportudvalg kritiserer, at lovforslaget arbejder med kriterier, som næsten udelukkende forholder sig til mængden af biler. Det negligerer behovet for at kunne arbejde med at indrette vejene og brugen af den ud fra kriterier, som handler om at øge trafiksikkerheden. Vi ser det - som KL - som et væsentligt tilbageskridt i forhold til gældende regler.

Det er en rigtig og klog beslutning at fratage den lokale politikreds indflydelse på hastighedsgrænserne og i stedet lægge ansvaret hos den lokale vejmyndighed. Men det fremlagte lovforslag vil sætte Danmark bagest i bussen, når det kommer til at styrke trafiksikkerhed og revitalisering af vores byer.

Venlig hilsen

Kenneth Øhrberg Krag
Direktør

¹ Det Nationale Cykelregnskab, 2025

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 in-volvering.

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 årsdøgntrafikken på disse strækninger overstiger 1.000.

Beslutninger om fx ensretninger bør ikke udelukkende baseres på årsdøgntrafiktal og trafikafvikling for biler, men på en helhedsvurdering af trafikken og området. Lovforslagets krav om, at en ensretning på veje med en årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafiktal over 4.000. Uanset årsdøgntrafiktal 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 Trafiksikkerhed 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafikken 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 offentlig 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 skattekrøner, 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 vejsskat/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: Asger Fischer Mølgaard (afm@dif.dk)
Titel: Høringssvar - SAGSNUMMER 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 23:18
Bilag: Høringssvar fra Danmarks Atletkomite 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 vedhæftede høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Asger Fischer Mølgaard
Formand for Atletkomiteen
Bestyrelsesmedlem
DIF Bestyrelse



Idrættens hus
Brøndby stadion 20
2605 Brøndby
Danmark

T +45 31 53 69 98
M +45 31 53 69 98
afm@dif.dk
www.dif.dk



Til Transportministeriet
Indsendt til trm@trm.dk

27 JANUAR 2025

DANMARKS ATLETKOMITE'S HØRINGSSVAR TIL SAGSNUMMER 2024-1674 OM FORSLAG TIL LOV OMÆNDRING AF FÆRDSELSLOVEN, LOV OM OFFENTLIGE VEJE M.V. OG LOV OM PRIVATE FÆLLESVEJE

Danmarks Atletkomite som er Danmarks Idrætsforbund (DIF) og Team Danmarks fælles atletkomite, har med stor bekymring læst udkast til ovennævnte lovforslag.

Danmarks Atletkomite repræsenterer alle elite idrætssatleter, blandt andet alle der deltager ved de olympiske lege, paralympiske lege, verdensmesterskaberne, europamesterskaberne og alle Team Danmark atleter samt landsholds atleter.

Danmarks Atletkomite har især hæftet sig ved forslaget om 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.

Vi frygter at det kan betyde højere hastigheder for bilerne på vejene og færre stille veje og mere trafik i bymidterne.

Vejene i Danmark er essentiel for udøvelse af rigtig mange idrætter. Blandt andet løb og cykling dyrkes i stor stil på vejene, men også mange andre idrætter. Derfor er trafiksikkerhed og lavere hastighed for bilerne på vejene meget vigtig.

Vi vurderer, at dette lovforslag vil medføre højere hastighed for biler på vejene generelt, hvilket vi er meget bekymret for. Højere hastighed for biler vil medføre flere farlige situationer imellem biler og lette trafikanter som løbere og cyklister. Dette er vi særdeles bekymret for.

Hastigheden og andre dispositioner for vejene bør efter vores mening fastsættes ud fra en trafikfaglig vurdering, hvor trafiksikkerhed for alle, vægtes højest.

Venlig hilsen

Asger Fischer Mølgaard, formand for Danmarks Atletkomite, tlf. 31 53 69 98, afm@dif.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Tina Berglöv Kjær (tbkj@ida.dk), Karina Skotte Larsen (ksla@ida.dk)
Fra: Torben Juulsager (tgj@geopartner.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674. Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven
Sendt: 27-01-2025 10:22

Til Transportministeriet

Landinspektørforeningen takker for modtagelsen af høringsmaterialet vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesvej m.v.).

Vi vurderer, at de aktuelle ændringsforslag, som primært tager udgangspunkt i ændring af færdselslovens §92, ligger udenfor vores faglige områder, og foreningen har derfor ingen bemærkninger til ændringerne.

Da vejloven og privatvejsloven generelt har stor relevans for landinspektørområdet, ønsker vi fortsat at modtage høringer fra Transportministeriet.

Med venlig hilsen

Torben Juulsager
Landinspektørforeningen

Direkte +45 9641 5221
Mobil +45 6162 8321
tgj@geopartner.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jytte Jakobsen (jj@dfac.dk)
Titel: DFAC Høringssvar vedr. sagsnr 2024-1674_Forslag til lov om ændring af FL, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje
Sendt: 26-01-2025 22:59
Bilag: Høringssvar_Danmarks_Frie_AutoCampere_sagsnr_2024-1674.pdf; Bilag 1_2021-03-05-Bornholm_Politiets afslag på skiltning mod AC.pdf; Bilag 2.1_2009-12 Campingrådet informerer s.1, Tøndermodellen.pdf; Bilag 2.2_2018-08-12 Oasens ejere til Borgmester vedr. forbudsskiltning og forvaltningens svar.pdf; Bilag 2.3_2022-09-27 Agterskrivelse fra Syd- og Sønderjyll Politi_Aktindsigts dok. 1.pdf; Bilag 2.4_2022-11-15 Syd- og Sønderjyllands Politi_Tilbagekaldelse af samtykke.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

Hermed fremsender vi høringssvar fra Danmarks Frie AutoCampere vedr. sagsnummer 2024-1674, 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.)

Foruden høringssvaret, vedlægger vi 2 sæt bilag med i alt 5 dokumenter.

Vi overlader til Transportministeriet at vurdere, hvorvidt og i hvilken form de to sæt bilag lovligt kan offentliggøres sammen med vores høringssvar.

Venlig hilsen

Jytte Jakobsen
Jura og pladser
Tlf. 20 67 30 67
jj@dfac.dk
<https://www.dfac.dk/>

Danmarks Frie AutoCampere



CVR: 37157430

Privat: Tingmosen 11
3500 Værløse



Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der frivilligt arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 26. januar 2025

Transportministeriet, trm@trm.dk

Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674

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.)

Tak for muligheden for at indgive høringssvar.

Vi har ingen kommentarer til lovforslagets foreslåede paragraffer om vejmyndighedens mulighed for selvstændigt at fastsætte lokale hastighedsgrænser.

Men vi ser en markant risiko for, at bilisters – og især autocamperbilisters - retssikkerhed forringes, hvis politiet ikke længere skal samtykke til vejmyndighedens ønsker om at skilte med restriktioner mod parkering af biler (FL §92, stk. 1 pkt. 1).

Mht. regulering af hastigheder har Transportministeriet foreslået indført ”materielle betingelser”, mens alle beslutninger mht. skiltning jf. § 92, stk. 1 overlades til vejmyndigheden. Hermed vil der uvægerligt blive skiltet uensartet hen over landet. Hvis kravet om politiets samtykke bortfalder, er der ikke tale om, at et dobbeltarbejde bliver fjernet, men om, at der vil ske en forringelse af bilisternes retssikkerhed.

Vi oplever desværre regelmæssigt, at vejmyndighedens ønsker om skiltning mod autocampers parkering er politisk begrundet/besluttet, men ikke er sagligt begrundet. Derfor har vi igennem mange år haft kontakt med en lang række kommuner om at fjerne/ændre skiltning, der var specifikt rettet mod autocampers parkering eller natlig parkering af biler. Vi har orienteret mange vejmyndigheder om, at der er krav om saglige begrundelser, når skiltning kan have retsvirkning, og også om, hvad saglige begrundelser, jf. udtalelser fra bl.a. Vejdirektoratet, kan være hhv. ikke kan være.

I nogle tilfælde forstår kommunen hurtigt, hvori fejlen ligger, og skiltningen bliver fjernet/ændret. I andre tilfælde kan brevveksling vare i flere år. Det forekommer især, når vejmyndigheden skifter medarbejdere – og det sker tit - når der ikke er indhentet et samtykke fra politiet til skiltningen, eller at det politiske pres for at bevare en skiltning, der er opsat på en usaglig baggrund, er stort.

Fjernes kravet om politiets samtykke til skiltningen, øges muligheden for, at et politisk pres overfor embedsmændene forøges, at embedsmændenes vurderinger tilsidesættes, og at borgerne ikke længere har lige rettigheder.

Vi opfatter politiets indsats i forbindelse med skiltning som værende en garanti for bilisternes retssikkerhed. Politiets kvalitetskontrol kan medføre, at de ikke ønsker at samtykke til en skiltning, trækker deres samtykke til skiltningen tilbage eller påpeger en opsat skiltning hvor samtykke ikke er indhentet.

Vi vedlægger 2 sæt bilag med eksempler. Det ene omhandler, at Bornholms politi ikke kunne samtykke til vejmyndighedens ønske om at opsætte forbudsskilte mod autocamperes natlige parkering.

Det andet omhandler, at en campingpladsejer på Rømø skrev til Tønders tidligere borgmester, Henrik Frandsen, og med henvisning til sin forretnings omsætning truede med permanent at lukke sin campingplads og dermed fjerne 60.000 turisters overnatning fra Rømø, hvis ikke borgmesteren sørgede for, at autocamperes parkering igen blev forbudt på øen. Svaret til campingpladsejeren kom fra en embedsmand, der lovede, at forbudsskiltningen blev retableret. Skiltningen forblev indtil DFAC dokumenterede, at den ikke var opsat på et sagligt grundlag, hvorpå politiet trak deres samtykke til skiltningen tilbage. Vi samarbejder i dag med kommunen om at kunne rumme de mange autocamperturister på en positiv måde.

Vi overlader til Transportministeriet at vurdere, hvorvidt og i hvilken form de to sæt bilag lovligt kan offentliggøres sammen med vores høringssvar.

Rigtig mange af Vejdirektoratets – og dermed også Transportministeriets - udtalelser om saglige /ikke saglige begrundelser for forbudsskiltning henviser til, at politiets samtykke skal indhentes til den ønskede skiltning før dennes opsætning, og at skiltningen sagligt skal kunne begrundes i de hensyn, som lovligt kan varetages efter § 92, stk. 1.

Det er politiets opgave at kende og kunne bruge Vejdirektoratets og andre tolkninger* af FL § 92, stk. 1 tilstrækkeligt godt til at kunne vurdere og evt. samtykke til skiltningen og dens saglige begrundelse og også håndhæve den.

Især med hensyn til forbudsskiltning er der således ikke tale om at der foregår en dobbeltsagsbehandling hos de to myndigheder, men at politiets kvalitetssikrer vejmyndighedens arbejde – og at dette ofte er nødvendigt. Vi henviser til [TRU 2024-25 Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 93, bilag](#).

Det er derfor afgørende for bilisternes retssikkerhed, at denne kvalitetssikring ikke bortfalder, hvis det fastholdes, at politiets samtykke til FL § 92 stk. 1, pkt .1 fjernes.

I lovforslaget s. 38 står imidlertid:

”Vejmyndigheden skal fortsat indhente politiets samtykke i forbindelse med afmærkning af strækninger, jf. § 3 i anvendelsesbekendtgørelsen

Og s. 105:

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

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i pkt. 2.4.”

* Herunder [Justitsministeriets rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, 27. juni 2013](#), 212 sider.

Derfor ser vi to indfaldsvinkler til at bevare / forbedre bilisternes retssikkerhed, lette samarbejdet mellem de to myndigheder og gøre gavn af den ekspertise, der ligger i politiets Vejtekniske afdelinger:

- A) Tydeliggørelse af [Anvendelsesbekendtgørelsens](#) §3, så paragraffen helt klart også omfatter, at politiet skal kunne samtykke til skiltningens baggrund og formål, ikke kun dens fysiske udseende og placering iht. afmærkningsbekendtgørelserne.
- B) Politiet vil også efter lovændringen skulle være helt ajour med lovgivningen, udtalelser og afgørelser, fordi politiet skal kunne håndhæve den og de øvrige færdselsindskrænkninger.

Vi ser en mulighed i, at Politiet får en formaliseret opgave med at dele deres viden og løbende undervise vejmyndighederne i lovkendskab og dele praktiske erfaringer, hvorved sagsgangen forventeligt forenkles og smidiggøres. Dette som en støtte til kommunernes efteruddannelse af vejmyndighedernes medarbejdere til dette specialarbejde.

Det forhold, 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*", mens resten af lovforslagets ændringer forventes at træde i kraft fra 1. juli 2025, skaber en uheldig situation. Vejmyndighederne var ikke forberedte eller uddannede til at overtage det fulde ansvar for disse beslutninger, da kravet om politiets kvalitetskontrol og samtykke uden varsel faldt bort.

Venlig hilsen

Jørn Skou, formand

Jytte Jakobsen, jura og pladser

Fra: Palle Kreutzberg Tourell
Sendt: 18. maj 2021 20:12
Til: Palle Kreutzberg Tourell
Emne: VS: Samtykke Hammerhavn

Fra: JTN001@politi.dk <JTN001@politi.dk>
Sendt: 5. marts 2021 12:58
Til: Morten Ginnerskov Hansen <Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk>
Emne: SV: Samtykke Hammerhavn

Hej Morten

Politiet kan ikke give samtykke som anført.

Færdselslovens § 95, stk. 1 og 3 henviser til "trafikale hensyn", hvilket der ikke er tale om i dette tilfælde.

En undertavle til C62 kan definere tidsrummet, men det er ikke muligt at anvende "autocamper", idet det ikke er en køretøjstype jf. færdselslovens begreber (personbil, bus, lastbil, motorcykel osv.). De fleste autocampere er mig bekendt registreret som personbiler, og der ville derfor skulle opsættes et generelt p-forbud, hvis autocampere skal forbydes.

Med venlig hilsen

Jacob Trøst
Politikommissær, fg.

Bornholms Politi
Operativ Støtte
Zahrtmannsvej 44
3700 Rønne
Tlf. 2542 6470
Email: jtn001@politi.dk

Fra: Morten Ginnerskov Hansen <Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk>
Sendt: 5. marts 2021 12:01
Til: Trøst, Jacob (JTN001) <JTN001@politi.dk>
Emne: Samtykke Hammerhavn

Bornholms Regionskommunes Vejmyndighed anmoder hermed Bornholms Politi jf. færdselsloven §95 stk. 1 og stk. 3 om samtykke til at forbyde autocampere at parkere på Hammerhavn i tidsrummet mellem kl. 22-06 alle ugens dage, med opsætning af C62 tavle med Undertavle UC"Autocamper 22-06 alle dage"
Skiltet opsættes ved indkørsel til Hammerhavn. Se indsatte kortbilag.



Venlig hilsen

Morten Ginnerskov Hansen
Sagsbehandler

Center for Natur, Miljø og Fritid
Veje, havne og beredskab
Skovløkken 4, Tejn
3770 Allinge
www.brk.dk

Telefon: 5692 2221
Mobil: 2437 3651
Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk

 Bornholms Regionskommune

Indhold

- ⚡ Autocamperpladser: "Tøndermodellen".
- ⚡ Velkommen autocampere: Erfaringer fra Bornholm
- ⚡ Status for det ny campingreglement
- ⚡ Stærkt pres for bedre rammevilkår
- ⚡ Nye transitmærker fra 2010 til 2012
- ⚡ Campingpladsernes hjemmesider
- ⚡ Efterårets spørgeskemaundersøgelse
- ⚡ Campingrådet til COP15
- ⚡ Campingrådets sager I: Indsigelse mod forslag til kommuneplan
- ⚡ Campingrådets sager II: Etablering af pladser forbeholdt unge mennesker
- ⚡ Campingrådets sager III: Spildevandsudslip på campingplads
- ⚡ Campingrådets sager IV: Defekte elmålere
- ⚡ Nyheder fra www.campingraadet.dk



Autocamperpladser: "Tøndermodellen"

Campingrådet har i samarbejde med campingpladserne i Tønder Kommune og kommunen udarbejdet den såkaldte "Tøndermodel". Modellen går i al enkelthed ud på, at en række campingpladser frivilligt etablerer en autocamperplads på et stykke af campingpladsens areal.

Kommunen har samtidig sørget for, at der opsættes "parkering forbudt" skilte på de arealer, hvor autocamperne hidtil har overnattet. Herudover har kommunen og politiet sørget for, at de stedlige parkeringsvagter kontrollerer, at forbuddet bliver overholdt. Som et sidste element har kommunen opsat skiltning med "Autocamperplads" til campingpladsens autocamperplads.

Ordningen har virket – omend kommunen både har truet med etablering af andre autocamperpladser og, at parkeringskontrollen kunne have været væsentlig bedre. Det er derfor en ordning, der kan bruges i andre kommuner.

På nuværende tidspunkt har en række kommuner vist interesse – bl.a. Ringkøbing-Skjern, Frederikshavn Åbenrå, Esbjerg og Mariagerfjord.

Efter 4 års kamp for, at få lov til, at lave en autocamper plads på Rømø, med god hjælp fra kommunen, har vi nu en autocamper plads med et besøgstal på 25000 overnatninger, det er ca. 60000 pers. som vi trækker til øen. Yderligere sender vi i højsæsonen ca 50 campere pr.dag videre til campingpladserne, selv om det er vores plads de er kørt efter.

Vi lavede pladserne dengang for, at få mere ordnede forhold for autocampere på Rømø, som vi også mente, vi havde fået indtil i år. Nu har kommunen så været rundt og klæbet alle skilte over med hvid tape, så det ikke længere er forbudt, at parkere med autocampere rundt omkring på øen. Desuden gør I intet som helst ved dem som parkerer om natten. Vi har i en periode tjekket tidlig om morgenen og nu holder de igen over det hele, som før vi lavede pladsen.

Vi blev kontaktet af TV Syd om de måtte lave et interview med, hvordan man lavede ordnede forhold for autocampere som på Rømø. Vi sagde nej tak, for vi synes ikke kommunen gør noget som helst, ved at de parkerer overalt.

Hvis den nye P plads på havnen også vil tage autocampere, og I ikke gør noget ved de ulovlige parkeringer, overvejer vi meget, at lukke vores plads for altid fra 1/11 2018.

Vi synes i øvrigt en heliport på havnen vil være rigtig godt, da turisterne godt kan lide, når der sker noget erhvervsmæssigt på havnen

PS. Vi har hørt der kommer grunde til store sommerhuse. Er det i nærheden af vores plads?

Det ville ødelægge alt for os, da pladsen er populær p.g.a den ro her er.

Med venlig hilsen

Hanne og Carl Chr. Hansen

Fra: Lars-Erik Skydsbjerg [les@toender.dk]
Til: 'oasen-roemoe@bbsyd.dk' [oasen-roemoe@bbsyd.dk]
Cc: Lone Nielsen [lonnie@toender.dk]; Karsten Hagel Jensen [kahj4@toender.dk]; Ole Bach-Svendsen [ob@toender.dk]
Sendt dato: 05-09-2018 07:30
Modtaget Dato: 05-09-2018 07:30
Vedrørende: Autocampere på Rømø
Vedhæftninger: image001_44.jpg
 image002_30.png

Til Hanne og Carl Chr. Hansen,

Som opfølgning på jeres henvendelse til Borgmester Henrik Frandsen omkring parkeringsforholdene på Rømø, skal jeg søge af svare på forholdene.

Først skal jeg også sige, at det er rigtig positivt med sådan en aktivitet der er på jeres plads og den kvalitet I sikre jeres gæster. Det er dejligt at se, og har været forbi jeres plads et par gange i løbet af sommeren, hvor jeg hver gang glæder mig over så mange gæster der er. Så det viser jo også, at det var den rigtige vej at gå i sin tid da der blev snakket planlægning for området. Så stor ros til jer for den indsats I gør for gæsterne på øen.

Jeres observation med overløbning af skiltene, har vi søgt noget efter nu...uden helt at finde, hvem som har udført det. Så vi vil straks følge op på dette og eventuelt udbedre det. Der er en restriktion som er bortfaldet med særlig bekendtgørelse for parkering på Rømø, grundet en lovændring, men jeg kan ikke umiddelbart sige, hvem som har klæbet det over med hvid tape, og søger stadig svar derpå hos os og andre der kunne vide noget.

Når det er sagt, så kan jeg også oplyse om, at det nyligt i august i Teknik og Miljø udvalget er besluttet, at lave en parkeringsrestriktion som gælder hele Rømø for autocampere. Og denne vil blive opsat i løbet af kortere tid når politiet har godkendt det, med zonetavler, som viser, at man ikke må parkere på de offentlige pladser mellem sandsynligvis 00-06.

Således vil der være en generel håndhævelse af dette. Så det håber jeg, vil betyde at der er færre der holder på rastepladserne.

I forhold til havnen, så er det også her klart aftalt, at dette er alene til parkering i dagtimerne, for gæster i området, da der også her er restriktion for ingen parkering mellem 00-06. Så dette er aftalt med Havnebestyrelsesformanden, og hvis det giver problemer så tager vi det op straks, så det må I meget gerne tilbage med, hvis der er udfordringer med denne. Men det er netop da Havnen ikke ønsker at være konkurrent til jer private udbydere af ydelserne.

Omkring de større sommerhuse, så er der ikke nogle områder i nærheden af jer, som kan komme i spil, i fald man vil åbne op for dette finder jeg umiddelbart.

Jeg håber dette besvarer jeres bekymringer omkring forholdene på Rømø, og ellers er I altid velkomne til at kontakte mig.

Venlig hilsen

Lars-Erik Skydsbjerg

Fagchef
 Teknik & Plan
 Teknik og Miljø

Tønder Kommune

Wegners Plads 2 - 6270 Tønder
 Tlf. +45 74 92 92 55 - Mobil +45 24 25 73 24 - E-mail: les@toender.dk
 Web: www.toender.dk - Facebook: www.facebook.dk/toenderkom



Tønder kommune

att. kommunaldirektør Lars Møldrup

Vedrørende autocampere og skiltning i Tønder kommune.

I oktober 2019 meddelte Syd- og Sønderjyllands Politi samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1 til et forbud mod parkering med autocampere og campingvogne på bestemte parkeringspladser i Tønder kommune. Politiet bad i forbindelse med samtykket om at modtage en afmærkningsplan.

Afmærkningsplan blev aldrig fremsendt. Kommunen har efterfølgende oplyst, at der skete udskiftning af eksisterende tavler, hvorfor der ikke blev udarbejdet en egentlig afmærkningsplan.

Foranlediget af en henvendelse fra Danmarks Frie AutoCampere til Syd- og Sønderjyllands Politi er sagen, hvor politiet har givet samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, blevet gennemgået på ny.

Syd- og Sønderjyllands Politi er i forbindelse med den fornyede gennemgang af sagen blevet i tvivl om, om det meddelte samtykke er givet med rette. Der har den 11. august 2022 været afholdt møde mellem Tønder Kommune og Syd- og Sønderjyllands Politis færdselsafdeling om sagen.

Tønder kommune har tilkendegivet, at kommunens baggrund for at indføre skiltning er, at kommunen ønsker overnatning flyttet til autoriserede pladser, idet overnatning på almindelige parkeringspladser, der ikke har de fornødne faciliteter, giver anledning til en række gener, f.eks. tømning af campingtoiletter i sidearealer og henkastning af affald og lignende. Tønder Kommune har ligeledes oplyst, at parkeringsrestriktionerne ikke skyldes færdselsmæssige hensyn, men udelukkende er indført af miljømæssige årsager.

Det er med baggrund i Justitsministeriets rapport om ”Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet” (fra juni 2013) politiets vurdering, at de gældende parkeringsrestriktioner for autocampere og campingvogne næppe er i overensstemmelse med hensynene bag færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, idet en forudsætning for, at politiet kan meddele samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, er, at der ikke fore-

ligger færdselsmæssige hensyn, som taler afgørende imod indførelsen af de pågældende foranstaltninger, og at de miljømæssige hensyn er væsentlige.

Det er også politiets opfattelse, at den afmærkning, der var opsat før 2019, kan være i strid med færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.

Politiet agter at tilbagekalde det tidligere meddelte samtykke, således at der kan ske en grundig sagsbehandling på de enkelte lokationer, hvor der ønskes et parkeringsforbud.

En tilbagekaldelse vil have den konsekvens, at den nuværende afmærkning vedrørende parkeringsrestriktioner for autocampere og campingvogne ikke længere vil kunne sanktioneres.

Tønder kommune meddeles en frist til den 1. november 2022 til at fremkomme med eventuelle bemærkninger. Efter fristens udløb vil Syd- og Sønderjyllands Politi tage stilling til, om samtykket skal tilbagekaldes.

Sekretariatschef Birgit Nielsen, tlf. 51 79 88 21, er politiets juridiske sagsbehandler og kan kontaktes.

Steen Silberg Thomsen
Stabschef



Syd- og Sønderjyllands Politi

Ledelsessekretariat
Kirkegade 76, 6700 Esbjerg
Tlf. 76111448

Journalnr.:	3300-50160-00439-22
Dato:	15. november 2022
Sagsbehandler:	08278
Id-nr:	29189781

Tønder Kommune
Wegners Plads 2
6270 Tønder

att. kommunaldirektør Lars Møldrup

Vedrørende autocampere og skiltning i Tønder kommune – tilbagekaldelse af samtykke efter færdselsloven

Ved skrivelse af 27. september 2022 varslede Syd- og Sønderjyllands Politi Tønder kommune om, at politiet agtede at tilbagekalde et i oktober 2019 meddelt samtykke til forbud mod parkering med autocampere og campingvogne på bestemte parkeringspladser i Tønder kommune.

Tønder kommune blev meddelt en frist til den 1. november 2022 til at fremkomme med eventuelle bemærkninger. Syd- og Sønderjyllands Politi har ikke modtaget bemærkninger.

Syd- og Sønderjyllands Politi tilbagekalder af de i agterskrivelsen nævnte grunde det tidligere meddelte samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.



Birgit Nielsen
Sekretariatschef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Ulla Østergaard (uo@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Cc: Ulla Holm (jacob@bregnballe.com), Peter Askjær (peter.aksel.askjaer@gmail.com), Dorete Dandanell (dorete@outlook.dk)
Fra: Lars Bagge Hommel-Nielsen (larsbagge@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)" med tidsfrist 27. januar 2025
Sendt: 24-01-2025 14:29
Bilag: Høringssvar TRM ændring af færdselsloven 2025 Final.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.

Transportministeriet

trm@trm.dk

24. januar 2025

Kære Medlem af Folketinget

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)" med tidsfrist 27. januar 2025 – sagsnummer 2024-1674

Vi repræsenterer 4 interesseforeninger, der arbejder imod en eventuel Kattegatforbindelse og arbejder for at bibringe viden om konsekvenserne ved infrastrukturprojekter, herunder demokratiske, forvaltningsmæssige, finansielle, miljø og sundhedsaspekter.

I det medfølgende Høringsbrev begrundes lovforslaget med "*Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativer om regel-forenkling og politisk prioriteret opgavebortfald.*" Der er dog hverken tale om regel-forenkling eller opgavebortfald, men om en udvidelse af Transportministerens ressortområde på bekostning af kommuners selvbestemmelse og politiets ansvarsområde. Transportministeren og Vejdirektoratet vil være egenrådige i beslutningsprocessen om hastighed på veje i Danmark – "*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.*"

Lovforslaget er altså ikke fremsat for at sikre trafiksikkerheden, for at sikre en grøn omstilling, for at udvikle den kollektive trafik eller for at begrænse gener fra støj og luftforurening, der gør os syge, voldelige og forringer vores fertilitet.

Lovforslaget går imod de seneste anbefalinger og krav fra Statsrevisorerne til begrænsning af støjgener og derved sikre en bedre folkesundhed.

Vores høringssvar indstiller derfor til at lovforslaget forkastes og trækkes tilbage.

Nedenfor listes vores bekymringer over lovforslaget:

- 1. For kort tidsfrist og for ringe bevågenhed.** Udkast til lovforslag blev offentliggjort på høringsportalen (https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAR07OYfpTvJIDirW4JQ9FahdWPs4Cwl_Tz1WOIClvVJBBHI7C0TFk5iJ6MU_aem_-LketERtn4FXQOMxwyM5A) den 20. december 2024 med tidsfrist for at indsende høringssvar den 27. januar 2025. Der er som sædvane fra Transportministeriet, tale om en meget kort tidsfrist. Transportministeren har ikke arbejdet for at synliggøre konsekvenser af og behovet for et lovforslag med ingen bevågenhed politisk eller i offentligheden. Lovforslaget skal trækkes tilbage og behørig bevågenhed skabes inden dette eller kommende lovforslag fremføres.
- 2. Lovforslagets ophæver den kommunale medbestemmelse og "selvstyre", og begrænser kommunernes mulighed for at nedsætte hastigheden.** Der er en stigende bevågenhed i samfundet af sygdomsrelaterede konsekvenser af støj- og luftforurening. Der er også en bevågenhed om behovet for at begrænse CO₂-udledning og partikelforurening, især i større byer. Flere kommuner er gået sammen om tiltag, som Transportministeren nu vil fjerne. Bl.a. har 16 kommuner indført hastighedsbegrænsning, som del af en forsøgsordning og det er specifikt denne ordning Transportministeren ønsker fjernet uden nogen reel begrundelse – "*Sager efter færdselsloven om indretning og udnyttelse af veje og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, der er verserende, men endnu ikke afgjorte på tidspunktet for lovens ikrafttræden, skal færdigbehandles og afgøres efter lovforslagets regler. Det vil både gælde i forhold til*

beslutningskompetence og de materielle betingelser for vejmyndighedens beslutninger.

Forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, hvorefter der i 16 kommuner uden en nærmere konkret afvejning af trafiksikkerhedsmæssige og andre trafikale forhold kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen inden for tættere bebygget område på vejstrækninger, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, vil blive ophævet med de ændringer af hastighedsbekendtgørelsen, som kommer til at træde i kraft samtidig med denne lovs ikrafttræden.” Lovforslaget fjerner kommunerne muligheder for at forfølge lokale løsninger, baseret på lokale ønsker, viden og erfaring.

3. **For store beføjelser til transportministeren.** Lovforslagets ”Indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren”, især i forhold til ”at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter”, er helt unødvendig og historisk, hvor tidligere transportministre ikke så et behov og er et udtryk for en overdreven kontroltilgang. Forslaget ses, som et forøg på, at begrænse nødvendige og tiltrængte kommunale og regionale tiltag og løsninger med nedsættelse af hastigheden.

Besluttet lovforslaget bestemmer Transportministeren alene hastigheden på vejene i Danmark, hvor der skal være gågader, hvor der skal være ensrettet og hvor der må køre lastbiler og biler. Forslaget giver Transportministeren udvidet beføjelser til at erhverve arealer, der kan bortforpagtes, bl.a. til landbrugsdrift, men der overvejes ikke en anvendelse til naturarealer. Det er en de facto udvidet erhvervelse, der omgår krav for ekspropriering - ”Stk. 3. Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af statsvejsarealer til landbrugsmæssig drift eller til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen.”

4. **Fjernelse af demokratiske processer og andre myndigheders stillingtagen herunder politiet.** Lovforslaget lægger op til at beslutninger tages administrativt, hvor hverken politi eller andre myndigheder skal spørges. Fra den 1. juli 2025 vil bestemmelser om lokale hastighedsgrænser skulle træffes af vejmyndigheden alene, uden politiets medvirken, hvilket kan påvirke trafiksikkerheden og fjerner politiet mulighed for at udøve politimæssige trafikale opgaver når deres meninger ikke høres. Det er en glidebane at overføre politimæssige beføjelser fra politiet til Vejdirektoratet, der ikke besidder relevant viden, evner eller erfaring. Her ville en nedsættelse af et udvalg bestående af politiet, kommunerne i området og Vejdirektoratet kunne afklare relevante spørgsmål og forankret i regionerne.
5. **Lovgivning med tilbagevirkende kraft til 20. december 2024.** I bemærkninger til lovforslagets § 4 beskrives det meget udanske, at lade lovforslaget gælde fra den 20. december 2024, altså med tilbagevirkende kraft, noget der ikke er set i mange år – ”Det foreslås derfor i stk. 3, at § 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a i færdselsloven, jf. denne lovs § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024. Bestemmelsen medfører, at vejmyndighederne allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024, hvilket ligger før lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt, 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 herfor i den foreslåede § 92, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, er opfyldte.”
6. **Lovforslaget, ved introduktion af ”årsdøgnsstrafikkriterie”, umuliggør den grønne omstilling, gågader, vej bump, ensretning, afspærring af veje og begrænsning af tung forurenende og støjende trafik.** ”Årsdøgnsstrafikkriteriet” betyder at alle veje med mere trafik på et døgn – flere biler, busser og lastbiler – end et bestemt antal ikke længere er et kommunalt ansvar, men kræver tilladelse ved forslag om ændringer fra Vejdirektoratet eller Transportministeren og beslutningen kan ikke ankes. Hvis der er mere end enten 1.000, 4.000 eller 5.000 årsdøgns trafik, er det Vejdirektoratet der beslutter. Der er meget få veje i de større byer, ved til- eller frakørselsveje til motorveje eller for større landeveje i landdistrikterne, der har en mindre årsdøgns trafik (biler) end de valgte kriterier – oftest under 4.000. **Konsekvensen af at ændre Færdselsloven, er at meget få veje vil se en hastighedsnedsættelse til 40km i timen eller mindre –** ”Efter § 42, stk. 5, indsættes: »Stk. 6. For et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgns trafik på højst 4.000, jf. dog stk. 7 og 8.”
- Ligeledes skal ministeren beslutte om der skal være gågade, ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, når der er mere end 1.000 årsdøgns trafik, hvilket vil sige alle veje i**

byerne - "§ 92, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker:

»Stk. 2. For en vejstrækning med en årsdøgnstrafik 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. Stk. 3. På vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, 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. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan i tilfælde omfattet af stk. 2 kun 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 på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har en årsdøgnstrafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct." Kommunerne kan ikke forfølge alternative løsninger og transportformer for at begrænse for kraftig trafik eller lastbiltransport med støj og støv. Kommunerne skal afholde de store omkostninger til vedligehold, men kan ikke vælge en anden udnyttelse af arealerne ved at begrænse parkering og veje.

7. Trafikstøj er det næststørste miljøproblem, der gør os syge, dræber os, gør os voldelige og forringer vores fertilitet, men Transportministeren er tonedøv overfor kritik fra Statsrevisorerne.

En million danskere er plagede af trafikstøj og ca. 140.000 i meget svær grad. "Miljøstyrelsen opgjorde i 2003, at **mellem 200 og 500 danskere årligt dør for tidligt af de sygdomme, som vejstøj medfører.**"

[1] Støjen er siden 2003 blevet kraftigere, mere udbredt og påvirker flere.

Miljøforsker Mette Sørensen fra Roskilde Universitet forsker i støj og partikelforurening og finder at "Trafikstøj øger risikoen for **blodprop i hjertet** og sandsynligvis også for **forhøjet blodtryk** og risikoen for **slagtilfælde**. Derudover har man fundet, at trafikstøj på skoler fører til **dårligere læseforståelse og hukommelse blandt børn**. Ny forskning peger desuden på, at risiko for andre folkesygdomme som **diabetes** og visse **kræftformer** kan være påvirket, selvom mere forskning er nødvendig indenfor disse områder, før der kan drages konklusioner." [2] I hendes seneste undersøgelse, dokumenteres det desuden, "at vi ser en så tydelig sammenhæng mellem miljøfaktorer og **infertilitet**" ved "at luftforurening kan have en direkte toksisk effekt på sædceller og dermed forringe den reproduktive evne hos mænd", hvilket medfører at "risikoen for infertilitet stiger med 44 procent hos mænd, når de udsættes for luftforurening", og "at **vejstøj kan have en negativ effekt på kvinders evne til at få børn**, hvis de er over 35 år." Der er en sammenhæng mellem støjniveau og infertilitet ved, at "**risikoen for infertilitet hos kvinder stiger nemlig med 13 procent for hver 10 decibel, støjniveauet fra vejene hæves. - Vejstøj kan føre til øget stress og forringet søvn**, hvilket kan påvirke kvinders evne til at blive gravide, siger Mette Sørensen." [3] Støj gør os ikke kun syge, men også voldelige, "For der er en **direkte sammenhæng mellem at blive udsat for voldsom støjforurening og voldelig adfærd**, hvilket har store både menneskelige og samfundsøkonomiske omkostninger" og sammenhængen er fornyelig offentliggjort af Timo Hener, Institut for Økonomi ved Aarhus BSS på Aarhus Universitet. [4]

Transportministerens lovforslag gør det umuligt for myndigheder og kommuner at gennemføre handlingsplaner mod støj, som kommunerne eller myndigheder har udarbejdet, jf.

"**Statsrevisorerne** kan blandt andet konstatere, at ingen myndigheder har overholdt kravene til indholdet i handleplanerne i alle de undersøgte år, og ingen af de statslige myndigheder har levet op til bekendtgørelsens krav om at beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at gennemføre initiativerne i handleplanerne." [1] Alle handlingsplaner og besluttede eller igangsatte tiltag efter 20. december 2024 skal, som konsekvens af lovforslaget, skrinlægges, og fremadrettet godtages af Transportministeren, der ikke prioriterer folkesundhed og det vil betyde udsættelse og forsinkelse af tiltag beskrevet i eksisterende eller kommende handlingsplaner.

Statsrevisorerne konkluderer - "Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at Transportministeriet og Miljøministeriet ikke har sikret, at myndighederne overholder en række krav fra bekendtgørelsen om støj. Konsekvensen af dette er, at myndighedernes grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og borgernes indsigt i myndighedernes indsats over for trafikstøj indskrænkes". [5] I konklusionen listes Transportministeriet med Vejdirektoratet, Banedanmark og udvalgte statslige selskaber som Transportministeriet varetager - Metroselskabet I/S og Sund & Bælt A/S - og der er mangler eller udeladelser i alle handlingsplanerne og derved er der ikke igangsat tilstrækkelige

initiativer for at forbedre folkesundheden ved at begrænse støj, siden 2013!

Transportministeriet eller styrelser og direktorater under Transportministeriet, samt statslige selskaber varetager af Transportministeriet, har ikke evnet at varetage handlingsplaner for støj og støvforurening og skal derfor ikke have yderligere beføjelser eller opgaver.

Kommunerne har ligeledes mangler og udeladelser i deres handlingsplaner og det burde være Transportministerens fokusområde, at udbedre manglerne i kommunerne og i eget ministerium.

Kan medlemmerne af Folketinget acceptere at medvirke til at gøre os yderligere syge?

8. **Hvad er egentlig begrundelsen for lovforslaget?** Den stigende bekymring i samfundet over støj- og luftforurening har set et stadigt stigende antal borgere, kommuner og politikere arbejde for hastighedsbegrænsning, hvilket er i tråd med internationale overvejelser og bevægelser. Målet er at efterleve **anbefalingerne fra WHO om en maksimal støjpåvirkning på 53dB i dagtimerne og 45dB i løbet af natten [6]**. Rekreative muligheder i byerne er ligeledes i fokus, hvor bilerne optager vigtig plads, selvom de kun anvendes 5% af tiden. Byerne kan anvende pladsen – byrummet – på anden vis end for parkering og veje.

Infrastrukturplan 2035 har en lang række unødvendige bygge- og anlægsprojekter, der, hvis de færdiggøres, vil forøge støj- og luftforureningen, køddannelser på vejene og CO₂ udledning.

Projekternes **"samfundsøkonomi"** er bl.a. afhængig af den såkaldte "køretidsbesparelse", der udregnes optimistisk med teoretiske køretider for at give et projekt en lille positiv effekt. Projekterne er kraftigt tabsgivende, hvis der indregnes ødelæggelse af natur, rekreative områder og livskvalitet, samt konsekvenserne af støj- og luftforurening for folkesundheden.

Vælger kommunerne at forbedre folkesundheden i deres område, vil det ske ved en begrænsning af støj- og luftforureningen ved en lavere hastighed og et forbud mod tung trafik, eventuelt sammen med road pricing og udvidelse af den kollektive trafik. Køretiden vil blive forøget på især til- og frakørsler til motorvejene. "Samfundsøkonomien" i projekterne er altså på spil. Forbydes den tunge trafik i byerne vil bl.a. Lynetteholm projektet ikke kunne modtage jord transporteret i tunge lastbiler, men skal have jorden sejlet ind.

Vælger en kommune at nedsætte hastigheden i dens område for at gøre noget for borgerne i kommunen, får det en betydning for køretiden for borgere udenfor kommunen, medmindre de tager toget. Og det er begrundelsen for Transportministerens behov for at kunne kontrollere hastighedsfastsættelsen i Danmark, at kunne sikre køretiden i ministeriets projekter. Men kan han sikre køretiden?

Motorvejene er overbelagte og det bliver kun værre. Der er kun 1.09 passagerer i bilerne i myldretiden [7]. Vejene bliver stadig mere nedslidte og borgerne nær vejene stadig mere syge. Så mange kræver der gøres noget, Transportministerens svar er mere støj og mere forurening.

Referencer:

[1] https://www.ft.dk/da/statsrevisorerne/nyheder/2024/11/beretning-5_2024

[2] <https://kattogatforbindelsenejtaak.dk/wp-content/uploads/2022/04/MetteSorensenStoj.pdf>

[3] <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2024-09-04-ny-undersogelse-viser-sammenhaeng-mellem-evnen-til-at-faa-boern-og-hvor-du-bor>

[4] https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/stojforurening-er-skyld-i-vold?publisherId=12670518&releaseld=13676209&fbclid=IwAR0HwpjF4ZRcxvH319-oMvXKw_UfzA6WVb1yC8xIDFZiZNwsSLvW3ILGISY

[5] <https://www.ft.dk/statsrevisor/20241/beretning/sb5/bilag/1/2938409.pdf>

[6] <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1>

[7] <https://jahuel5.wixsite.com/traengsel/mange-biler-med-fa-passagerer-fylde>

Med venlig hilsen og på vegne af,

bestyrelsen for "NEJ til
Kattogatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

bestyrelsen for "STOP
motorvej over Samsø"

bestyrelsen for
"Nej tak til motorvej
på Asnæs"

bestyrelsen for
"Nej til motorvej på
Røsnæs"

Bestyrelsesmedlem, Lars
Bagge Hommel-Nielsen

Forperson,
Peter Askjær

Forperson,
Jacob Bregnballe

Bestyrelsesmedlem,
Dorete Dandanell

Kære Medlem af Folketinget

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)" med tidsfrist 27. januar 2025 – sagsnummer 2024-1674

Vi repræsenterer 4 interesseforeninger, der arbejder imod en eventuel Kattegatforbindelse og arbejder for at bibringe viden om konsekvenserne ved infrastrukturprojekter, herunder demokratiske, forvaltningsmæssige, finansielle, miljø og sundhedsaspekter.

I det medfølgende Høringsbrev begrundes lovforslaget med "*Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativer om regel-forenkling og politisk prioriteret opgavebortfald.*" Der er dog hverken tale om regel-forenkling eller opgavebortfald, men om en udvidelse af Transportministerens ressortområde på bekostning af kommuners selvbestemmelse og politiets ansvarsområde. Transportministeren og Vejdirektoratet vil være egenrådige i beslutningsprocessen om hastighed på veje i Danmark – "*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.*"

Lovforslaget er altså ikke fremsat for at sikre trafiksikkerheden, for at sikre en grøn omstilling, for at udvikle den kollektive trafik eller for at begrænse gener fra støj og luftforurening, der gør os syge, voldelige og forringer vores fertilitet.

Lovforslaget går imod de seneste anbefalinger og krav fra Statsrevisorerne til begrænsning af støjgener og derved sikre en bedre folkesundhed.

Vores høringssvar indstiller derfor til at lovforslaget forkastes og trækkes tilbage.

Nedenfor listes vores bekymringer over lovforslaget:

1. **For kort tidsfrist og for ringe bevågenhed.** Udkast til lovforslag blev offentliggjort på høringsportalen (https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMATAAR07OYfpTvJIDirW4JQ9FahdWPs4Cwl_Tz1WOIClvJBbHI7C0TFk5iJ6MU_aem_-LketERtrn4FXQOMxwyM5A) den 20. december 2024 med tidsfrist for at indsende høringssvar den 27. januar 2025. Der er som sædvane fra Transportministeriet, tale om en meget kort tidsfrist. Transportministeren har ikke arbejdet for at synliggøre konsekvenser af og behovet for et lovforslag med ingen bevågenhed politisk eller i offentligheden. Lovforslaget skal trækkes tilbage og behørig bevågenhed skabes inden dette eller kommende lovforslag fremføres.
2. **Lovforslagets ophæver den kommunale medbestemmelse og "selvstyre", og begrænser kommunernes mulighed for at nedsætte hastigheden.** Der er en stigende bevågenhed i samfundet af sygdomsrelaterede konsekvenser af støj- og luftforurening. Der er også en bevågenhed om behovet for at begrænse CO₂-udledning og partikelforurening, især i større byer. Flere kommuner er gået sammen om tiltag, som Transportministeren nu vil fjerne. Bl.a. har 16 kommuner indført hastighedsbegrænsning, som del af en forsøgsordning og det er specifikt denne ordning Transportministeren ønsker fjernet uden nogen reel begrundelse – "*Sager efter færdselsloven om indretning og udnyttelse af veje og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, der er verserende, men endnu ikke afgjorte på tidspunktet for lovens ikrafttræden, skal færdigbehandles og afgøres efter lovforslagets regler. Det vil både gælde i forhold til beslutningskompetence og de materielle betingelser for vejmyndighedens beslutninger.*"

Forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, hvorefter der i 16 kommuner uden en nærmere konkret afvejning af trafiksikkerhedsmæssige og andre trafikale forhold kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen inden for tættere bebygget område på vejstrækninger, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, vil blive ophævet med de ændringer af hastighedsbekendtgørelsen, som kommer til at træde i kraft samtidig med denne lovs ikrafttræden." Lovforslaget fjerner kommunerne muligheder for at forfølge lokale løsninger, baseret på lokale ønsker, viden og erfaring.

3. **For store beføjelser til transportministeren.** Lovforslagets "*Indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren*", især i forhold til "*at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter*", er helt unødvendig og historisk, hvor tidligere transportministre ikke så et behov og er et udtryk for en overdreven kontroltilgang. Forslaget ses, som et forøg på, at begrænse nødvendige og tiltrængte kommunale og regionale tiltag og løsninger med nedsættelse af hastigheden. **Beslattes lovforslaget bestemmer Transportministeren alene hastigheden på vejene i Danmark, hvor der skal være gågader, hvor der skal være ensrettet og hvor der må køre lastbiler og biler.** Forslaget giver Transportministeren udvidet beføjelser til at erhverve arealer, der kan bortforpagtes, bl.a. til landbrugsdrift, men der overvejes ikke en anvendelse til naturarealer. Det er en de facto udvidet erhvervelse, der omgår krav for ekspropriering - "*Stk. 3. Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af statsvejsarealer til landbrugsmæssig drift eller til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen.*"
4. **Fjernelse af demokratiske processer og andre myndigheders stillingtagen herunder politiet.** Lovforslaget lægger op til at beslutninger tages administrativt, hvor hverken politi eller andre myndigheder skal spørges. Fra den 1. juli 2025 vil bestemmelser om lokale hastighedsgrænser skulle træffes af vejmyndigheden alene, uden politiets medvirken, hvilket kan påvirke trafiksikkerheden og fjerner politiet mulighed for at udøve politimæssige trafikale opgaver når deres meninger ikke høres. Det er en glidebane at overføre politimæssige beføjelser fra politiet til Vejdirektoratet, der ikke besidder relevant viden, evner eller erfaring. Her ville en nedsættelse af et udvalg bestående af politiet, kommunerne i området og Vejdirektoratet kunne afklare relevante spørgsmål og forankret i regionerne.
5. **Lovgivning med tilbagevirkende kraft til 20. december 2024.** I bemærkninger til lovforslagets § 4 beskrives det meget udanske, at lade lovforslaget gælde fra den 20. december 2024, altså med tilbagevirkende kraft, noget der ikke er set i mange år – "*Det foreslås derfor i stk. 3, at § 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a i færdselsloven, jf. denne lovs § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024. Bestemmelsen medfører, at vejmyndighederne allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024, hvilket ligger før lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt, 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 herfor i den foreslåede § 92, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, er opfyldte.*"
6. **Lovforslaget, ved introduktion af "årsdøgnstrafikkriterie", umuliggør den grønne omstilling, gågader, vejbump, ensretning, afspærring af veje og begrænsning af tung forurenende og støjende trafik.** "Årsdøgnstrafikkriteriet" betyder at alle veje med mere trafik på et døgn – flere biler, busser og lastbiler – end et bestemt antal ikke længere er et kommunalt ansvar, men kræver tilladelse ved forslag om ændringer fra Vejdirektoratet eller Transportministeren og beslutningen kan ikke ankes. Hvis der er mere end enten 1.000, 4.000 eller 5.000 årsdøgntrafik, er det Vejdirektoratet der beslutter. Der er meget få veje i de større byer, ved til- eller frakørselsveje til motorveje eller for større landeveje i

landdistrikterne, der har en mindre årsdøgntrafik (biler) end de valgte kriterier – oftest under 4.000.

Konsekvensen af at ændre Færdselsloven, er at meget få veje vil se en hastighedsnedsættelse til 40km i timen eller mindre – ”Efter § 42, stk. 5, indsættes: »Stk. 6. For et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgntrafik på højst 4.000, jf. dog stk. 7 og 8.”

Ligeledes skal ministeren beslutte om der skal være gågade, ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, når der er mere end 1.000 årsdøgntrafik, hvilket vil sige alle veje i byerne - ”§ 92, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker:

»Stk. 2. For en vejstrækning med en årsdøgntrafik 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. Stk. 3. På vejstrækninger med en årsdøgntrafik, 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. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgntrafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan i tilfælde omfattet af stk. 2 kun 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 på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har en årsdøgntrafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct.”

Kommunerne kan ikke forfølge alternative løsninger og transportformer for at begrænse for kraftig trafik eller lastbiltransport med støj og støv. Kommunerne skal afholde de store omkostninger til vedligehold, men kan ikke vælge en anden udnyttelse af arealerne ved at begrænse parkering og veje.

7. **Trafikstøj er det næststørste miljøproblem, der gør os syge, dræber os, gør os voldelige og forringer vores fertilitet, men Transportministeren er tonedøv overfor kritik fra Statsrevisorerne. Én million danskere er plagede af trafikstøj og ca. 140.000 i meget svær grad. ”Miljøstyrelsen opgjorde i 2003, at mellem 200 og 500 danskere årligt dør for tidligt af de sygdomme, som vejstøj medfører.” [1] Støjen er siden 2003 blevet kraftigere, mere udbredt og påvirker flere.**

Miljøforsker Mette Sørensen fra Roskilde Universitet forsker i støj og partikelforurening og finder at **”Trafikstøj øger risikoen for blodprop i hjertet og sandsynligvis også for forhøjet blodtryk og risikoen for slagtilfælde. Derudover har man fundet, at trafikstøj på skoler fører til dårligere læseforståelse og hukommelse blandt børn.** Ny forskning peger desuden på, at risiko for andre folkesygdomme som **diabetes og visse kræftformer kan være påvirket, selvom mere forskning er nødvendig indenfor disse områder, før der kan drages konklusioner.” [2]** I hendes seneste undersøgelse, dokumenteres det desuden, **”at vi ser en så tydelig sammenhæng mellem miljøfaktorer og infertilitet” ved ”at luftforurening kan have en direkte toksisk effekt på sædceller og dermed forringe den reproduktive evne hos mænd”, hvilket medfører at ”risikoen for infertilitet stiger med 44 procent hos mænd, når de udsættes for luftforurening”, og ”at vejstøj kan have en negativ effekt på kvinders evne til at få børn, hvis de er over 35 år.”** Der er en sammenhæng mellem støjniveau og infertilitet ved, at **”risikoen for infertilitet hos kvinder stiger nemlig med 13 procent for hver 10 decibel, støjniveauet fra vejene hæves. - Vejstøj kan føre til øget stress og forringet søvn, hvilket kan påvirke kvinders evne til at blive gravide, siger Mette Sørensen.” [3]** Støj gør os ikke kun syge, men også voldelige, **”For der er en direkte sammenhæng mellem at blive udsat for voldsom støjforurening og voldelig adfærd, hvilket har store**

både menneskelige og samfundsøkonomiske omkostninger ”og sammenhængen er fornyelig offentliggjort af Timo Hener, Institut for Økonomi ved Aarhus BSS på Aarhus Universitet. [4]

Transportministerens lovforslag gør det umuligt for myndigheder og kommuner at gennemføre handlingsplaner mod støj, som kommunerne eller myndigheder har udarbejdet, jf. ”Statsrevisorerne kan blandt andet konstatere, at ingen myndigheder har overholdt kravene til indholdet i handleplanerne i alle de undersøgte år, og ingen af de statslige myndigheder har levet op til bekendtgørelsens krav om at beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at gennemføre initiativerne i handleplanerne.” [1] Alle handlingsplaner og besluttede eller igangsatte tiltag efter 20. december 2024 skal, som konsekvens af lovforslaget, skrinlægges, og fremadrettet godtages af Transportministeren, der ikke prioriterer folkesundhed og det vil betyde udsættelse og forsinkelse af tiltag beskrevet i eksisterende eller kommende handlingsplaner.

Statsrevisorerne konkluderer - ”Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at Transportministeriet og Miljøministeriet ikke har sikret, at myndighederne overholder en række krav fra bekendtgørelsen om støj. Konsekvensen af dette er, at myndighedernes grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og borgernes indsigt i myndighedernes indsats over for trafikstøj indskrænkes”. [5] I konklusionen listes Transportministeriet med Vejdirektoratet, Banedanmark og udvalgte statslige selskaber som Transportministeriet varetager - Metroselskabet I/S og Sund & Bælt A/S - og der er mangler eller udeladelser i alle handlingsplanerne og derved er der ikke igangsat tilstrækkelige initiativer for at forbedre folkesundheden ved at begrænse støj, siden 2013!

Transportministeriet eller styrelser og direktorater under Transportministeriet, samt statslige selskaber varetager af Transportministeriet, har ikke evnet at varetage handlingsplaner for støj og støvforurening og skal derfor ikke have yderligere beføjelser eller opgaver.

Kommunerne har ligeledes mangler og udeladelser i deres handlingsplaner og det burde være Transportministerens fokusområde, at udbedre manglerne i kommunerne og i eget ministerium.

Kan medlemmerne af Folketinget acceptere at medvirke til at gøre os yderligere syge?

8. **Hvad er egentlig begrundelsen for lovforslaget?** Den stigende bekymring i samfundet over støj- og luftforurening har set et stadigt stigende antal borgere, kommuner og politikere arbejde for hastighedsbegrænsning, hvilket er i tråd med internationale overvejelser og bevægelser. Målet er at efterleve **anbefalingerne fra WHO om en maksimal støjpåvirkning på 53dB i dagtimerne og 45dB i løbet af natten** [6]. Rekreative muligheder i byerne er ligeledes i fokus, hvor bilerne optager vigtig plads, selvom de kun anvendes 5% af tiden. Byerne kan anvende pladsen – byrummet – på anden vis end for parkering og veje.

Infrastrukturplan 2035 har en lang række unødvendige bygge- og anlægsprojekter, der, hvis de færdiggøres, vil forøge støj- og luftforureningen, kødannelser på vejene og CO₂ udledning. Projekternes ”samfundsøkonomi” er bl.a. afhængig af den såkaldte ”køretidsbesparelse”, der udregnes optimistisk med teoretiske køretider for at give et projekt en lille positiv effekt. Projekterne er kraftigt tabsgivende, hvis der indregnes ødelæggelse af natur, rekreative områder og livskvalitet, samt konsekvenserne af støj- og luftforurening for folkesundheden.

Vælger kommunerne at forbedre folkesundheden i deres område, vil det ske ved en begrænsning af støj- og luftforureningen ved en lavere hastighed og et forbud mod tung trafik, eventuelt sammen med road pricing og udvidelse af den kollektive trafik. Køretiden vil blive forøget på især til- og frakørsler til motorvejene. ”Samfundsøkonomien” i projekterne er altså på spil. Forbydes den tunge trafik i byerne vil bl.a. Lynetteholm projektet ikke kunne modtage jord transporteret i tunge lastbiler, men skal have jorden sejlet ind.

Vælger en kommune at nedsætte hastigheden i dens område for at gøre noget for borgerne i kommunen, får det en betydning for køretiden for borgere udenfor kommunen, medmindre de tager toget. Og det er begrundelsen for Transportministerens behov for at kunne kontrollere

hastighedsfastsættelsen i Danmark, at kunne sikre køretiden i ministeriets projekter. Men kan han sikre køretiden?

Motorvejene er overbelagte og det bliver kun værre. Der er kun 1.09 passagerer i bilerne i myldretiden [7]. Vejene bliver stadig mere nedslidte og borgerne nær vejene stadig mere syge. Så mange kræver der gøres noget, Transportministerens svar er mere støj og mere forurening.

Referencer:

- [1] https://www.ft.dk/da/statsrevisorerne/nyheder/2024/11/beretning-5_2024
- [2] <https://kattegatforbindelsenejtak.dk/wp-content/uploads/2022/04/MetteSorensenStoj.pdf>
- [3] <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2024-09-04-ny-undersogelse-viser-sammenhaeng-mellem-evnen-til-at-faa-boern-og-hvor-du-bor>
- [4] https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/stojforurening-er-skyld-i-vold?publisherId=12670518&releaseId=13676209&fbclid=IwAR0HwpjF4ZRcxvH319-oMvXKw_UfzA6WVb1yC8xIDFZiZNwsSLvW3ILGISY
- [5] <https://www.ft.dk/statsrevisor/20241/beretning/sb5/bilag/1/2938409.pdf>
- [6] <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1>
- [7] <https://jahuel5.wixsite.com/traengsel/mange-biler-med-fa-passagerer-fylde>

Med venlig hilsen og på vegne af,

bestyrelsen for "NEJ til
Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

Bestyrelsesmedlem, Lars
Bagge Hommel-Nielsen

bestyrelsen for "STOP
motorvej over Samsø"

Forperson,
Peter Askjær

bestyrelsen for
"Nej tak til motorvej på
Asnæs"

Forperson,
Jacob Bregnballe

bestyrelsen for
"Nej til motorvej på
Røsnæs"

Bestyrelsesmedlem,
Dorete Dandanell

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 20-12-2024 12:59

[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.

Kære Lene Priess

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113
1552 København V
Direkte +45 33 38 92 76
Mobil +45 29 20 02 76
Mail jdj@da.dk
Web da.dk



Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: 20. december 2024 11:32
Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>
Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mie Holbech Gustavsén (mhog@danskerhverv.dk)
Titel: Dansk Erhvervs bemærkninger til Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: Dansk Erhvervs bemærkninger til Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 27-01-2025 19:08
Bilag: Dansk Erhvervs bemærkninger til ændring af færdselslov mm sagsnr 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.

Til rette vedkommende,

Se venligst Dansk Erhvervs bemærkninger til ovenstående høring.

Med venlig hilsen

Mie Holbech Gustavsén
Erhvervspolitisk konsulent

M.: +4541870865
T.: +4533746546
mhog@danskerhverv.dk



[DE.logo.jpg](#)

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.
Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger.
Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV

Børsgade 4
DK-1215 København K

CVR nr. 43232010

info@danskerhverv.dk

T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Dansk Erhverv - Læs mere](#)

[Læs vores persondatapolitik online](#)

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 27. januar 2025

Dansk Erhvervs bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring *om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje* og takker for muligheden for at komme med bemærkninger til lovforslaget.

Dansk Erhverv er positive overfor forslaget om at afskaffe dobbeltadministrationen og at vejmyndighedernes beslutningsprocesser forenkles hvad angår eventuelle lokale hastighedsnedsættelser, forbud mod visse færdselsarter og ensretning og hel eller delvis afspærring af vej indenfor tættere bebygget område.

Dansk Erhverv anerkender, at forslaget balancerer en svær problemstilling mellem regelforenklaring og hensynet til komplekse lokale sager, hvor mange faktorer spiller ind. Derfor vil vi gerne rose Transportministeren for bestræbelserne på at skabe overordnede og klare kriterier for vejmyndighedernes færdselsregulerende planlægning og for at gøre reglerne samt deres administration enklere.

Vi deler Transportministeriets vurdering af, at der – med politiets opgavebortfald – bør indføres overordnede krav, der sikrer, at kommunerne i deres færdselsregulerende beslutningsprocesser tager hensyn til den generelle fremkommelighed for borgere, erhverv og turister. Et velfungerende erhvervsliv afhænger også af en velfungerende infrastruktur, og det er derfor væsentligt, at der ikke vedtages løsninger på kommunalt niveau, som potentielt forringer samfundseffektiviteten og den generelle fremkommelighed. Vi noterer, at det er Transportministeriets vurdering at en vejstræknings årsdøgnskriterium kan være en simpel indikator for om fx en lokal hastighedsnedsættelse eller ensretning af vej vil få væsentlige konsekvenser for den generelle afvikling af trafikken.

Forslag om evaluering og dispensationsmulighed

Vi er enig med Transportministeren i at beslutninger om lokale færdselsregulerende tiltag som ovennævnte skal træffes på et balanceret grundlag. Vi mener at dette grundlag på den ene side bør tage hensyn til det lokale erhvervsliv, transportydelse, arbejdsudbud og den generelle fremkommelighed, men også bør tage hensyn til trafiksikkerheden, fremme af bæredygtige transportformer, herunder cyklisme og kollektiv transport, udviklingen af attraktive byrum i større byer

såvel som mindre bysamfund og reduktion af luft- og støjforureningen i særligt belastede områder.

Vi foreslår derfor, at der indarbejdes en evalueringsbestemmelse i lovforslaget, som forpligter ministeren til at evaluere lovændringen to år efter ikrafttrædelsen. Dette indebærer en evaluering af det foreslåede årsdøgnstrafikkriterie.

Derudover mener vi, at forslaget bør åbne muligheden for, at kommuner med større og gennemgribende projekter – f.eks. trafik-, mobilitets- og byudviklingsplaner – kan få mulighed for i særlige tilfælde at afvige fra de foreslåede kriterier. Dette skal begrundes ud fra en planmæssig helhedsbetragtning af både konsekvenser for trafikafviklingen, den generelle mobilitet, bymiljø, klimatilpasning o.a. relevante faktorer, om der er tale om en generel forbedring. Der bør desuden indgå en grundig inddragelsesproces af relevante myndigheder, borgere og erhverv. Behandlingen af sådanne dispensationssager kan varetages af f.eks. Vejdirektoratet eller Transportministeriet.

Med venlig hilsen

Mie Holbech Gustavsén
Erhvervspolitisk konsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Laurits Bøje Borup-Hansen (lboje@live.dk)
Titel: Høringssvar slagnummer/ 2024-1674
Sendt: 02-02-2025 14:19

[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 høringssvar til transportministeriet vedrørende sag nummer 2024-1674, ift. **“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.)”**

Den forlagte lovændring vil skade danske byer og deres miljø, for de mennesker der færdes her. Dette er, da loven vil besværliggøre at skabe byrum som omfavner liv i stedet for trafik. Ved en centralisering af beslutningskompetencerne forventes at forsimple en påstået bureaukratisk proces. Imidlertid risikerer dette, at afstanden mellem borger og beslutningstager øges i en sådan grad, at de som berøres af de fysiske manifesteringer af loven, dvs. eksempelvis færre cykel/gågader, øget biltrafik, vil have ringere mulighed for indflydelse på hvordan den knappe plads skal anvendes. I stedet vil privatbilisme fremover favoriseres, da kvantitative mål prioriteres overfor kvalitative byrumskvalitet, som øget sikkerhed, lavere forurening, plads til kultur og liv, samt selvfølgelig bekvemmelighed for de som ikke drager fordel af ministeriets ønske om amerikansk inspireret veje. Bigger is not always better. Det skal endvidere tydeliggøres, at et centralt argument for modstand mod dette forslag er, at vores byer på sigt vil kræve at blive designet med biler først i mente og mennesker som andenprioritet. I Danmark kan vi være stolte af, at vi tænker på hinanden, også når det gælder, hvordan vores byer udstråler prioritering af maskiner/mennesker. Her sker desværre en forkert vægtning, da man tilsyneladende ikke forstår de alvorlige konsekvenser, denne såkaldte “afbureaukratisering”, vil forårsage for almindelige borgere, da mindre kompetencer lokalt, fratager privilegiet til at tilvælge byrum med mennesket i fokus; byrum med mindre trafik, mere liv, mere grønt og mindre fare, mindre stress, mindre forurening. Den fysiske prioritering der foregår på hver gade og stræde i dette land er en ideologisk beslutning. Valget mellem ideen om effektivitet og luksus for de få, eller at være ambitiøs som foregangsland for, hvordan vi danner rammerne for det gode liv. Det er essentielt, at denne trussel mod grundlæggende livskvalitet ikke bagtaleres, hvorfor det er nødvendigt at dette høringssvar skrives. Mennesker kommer først.

Med venlig hilsen
Laurits Bøje Borup-Hansen

Brevdato	27-01-2025
Afsender	Lise Dalsgaard (lisedalsgaard13@gmail.com)
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Lise Dalsgaard vedr. høringssvar til ændring af færdselsloven - Sagsnummer 2024-1674
Sagsnummer	2024 - 1674
ID-nummer	431075
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Lene Merete Priess
Udskrevet	06. feb 2025

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: lisedalsgaard13@gmail.com (lisedalsgaard13@gmail.com)
Titel: Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 19:45

[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.

Dette forslag giver sig ud for at være en forenkling. I stedet er det en kraftig forringelse af det kommunale selvstyre. Kommunen får lov til at regulere fart og trafik i områder, hvor det ikke er nødvendigt. Til gengæld bestemmer selve mængden af trafik, hvor der ikke må reguleres. Forslaget er helt ude af trit med den virkelighed vi lever i, hvor klimaforandringer truer. Det er godt nok en ommer.

Lise Dalsgaard
Anne Maries Alle 42
5250 Odense SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)
Titel: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) Journal n. 2024-1674
Sendt: 26-01-2025 22:11

[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

Hermed fremsendes Danske MotorCyklister - DMC - bemærkninger til ovennævnte Lovforslag om ændring af Færdselsloven og lov om private fællesveje.

Danske MotorCyklister - DMC - finder forenkling af den administrative del af vejmyndighedernes arbejde fornuftig, men ser i samme forenkling en risiko for at indførelse af forbud for visse færdselsarter – herunder motorcykler – vil forøges når fokus lægges på veje med en årsdøgntrafik på højest 1000 køretøjer uanset om der er tale om offentlige eller private fællesveje; dette uden at der er tale om etablering af gågader eller lign.

Lovforslaget åbner således op for at vejmyndigheden i kommunerne - store som små - vil kunne indføre forbud for visse færdselsarter på mange strækninger, hvor færdselsarterne nu er tilladt hvis der opstår et politisk pres herfor foranlediget af lokalbefolkning, men uden et reelt trafiksikkerhedsmæssigt formål.

Ligeledes åbnes der op for nedsættelse af de generelle hastighedsgrænser til 40 km/t og 30 km/t på strækninger, hvor det ikke kun er trafiksikkerhedsmæssige hensyn, der vægter tungest, men et politisk hensyn til at få trafikanterne til at vælge andre transportformer eller alternative ruter selv om virkemidlet i form af hastighedsnedsættelsen vil forøge udledningen af CO₂.

Da Lovforslaget indeholder en bestemmelse om at der i sidstnævnte tilfælde for vejstrækninger med en årsdøgntrafik på højest 4000 køretøjer skal udføres en beregning af trafikbelastningen på de veje, som bliver belastet af den forøgede trafikmængde, sætter det en vis begrænsning antallet af strækninger, hvor der kan etableres hastighedsnedsættelse på det overordnede vejnet, til sikring af mobiliteten i samfundet.

Med venlig hilsen
Rolf Skovløkke
Formand f. Danske MotorCyklister - DMC

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: lone nørsgaard (lone.norgaard@hotmail.com)
Titel: Att. Thomas Danielsen
Sendt: 23-01-2025 13:35

[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.

Endelig et lovforslag Københavnerne udenfor Enhedslisten kan bruge til noget.

Nyere 40km herunder 50km strækning på Kalvebod Brygge har længe været absurd teater.
Line Barfoed vågn op og træk i en seriøs grøn trøje, for der er masser af forsømte grønne initiativer at tage fat i i byerne herunder København.

TAK for dig Thomas Danielsen.

Venlige hilsener
Lone Nørsgaard
Eckersbergsgade 22
2100 København Ø
Mobil + 45 40418670

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Michael Koch-Larsen (mkl@regioner.dk), Malthe Rosenkvist Andersen (Malra@regioner.dk), Anne Køks Ellebæk (AKS@regioner.dk)
Fra: Morten Brønnum Andersen (MORBA@regioner.dk)
Titel: DUT-høringssvar, Danske Regioner - sagsnummer 2024-1674 - Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 16-01-2025 14:35

Til Transportministeriet

Transportministeriet bemærker, at høringen i forhold til KL og Danske Regioner også udgør den økonomiske høring over lovforslaget.
Danske Regioner har ikke bemærkninger i relation til DUT

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen
Chefrådgiver
Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 23 20 61 31
E morba@regioner.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: 20. december 2024 11:30
Cc: Ulla Østergaard <uo@trm.dk>
Emne: {{regioner}}Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Dam Mikkelsen (METMI@ltk.dk)
Titel: Høringssvar til lovudkast med sagsnummer 2024-1674.
Sendt: 27-01-2025 10:49
Bilag: Høringssvar til Forslag om lov om ændring af færdselsloven mv..pdf;

Til Transportministeriet

Henv. til sagsnummer 2024-1674.

Hermed fremsendes høringssvar til lovudkast "*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.)*" fra Lyngby-Taarbæk Kommune

Venlig hilsen

Mette Dam Mikkelsen

Specialkonsulent i Trafik og Mobilitet



Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed
Trafik og Mobilitet
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte:

Mobil: 24 82 64 18

E-mail: METMI@ltk.dk

Hjemmeside: www.ltk.dk

Skriv sikkert til Lyngby-Taarbæk Kommune – du kan finde links til Digital Post på ltk.dk/kontakt-os.

På ltk.dk/privatlivspolitik finder du oplysninger om, hvordan kommunen behandler personoplysninger samt dine rettigheder.

Til Transportministeriet
trm@trm.dk

Dato: 25. januar 2025
Ref.: metmi
Sagsnr.: 05.00.00-G01-6-25

Høringssvar til Forslag om lov om ændring af færdselsloven mv.

Lyngby-Taarbæk Kommune har med interesse læst udkast 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.)

Kommunen bakker op om indholdet i KLs åbne brev til Folketingets transportudvalg af 16. januar 2025, ligesom kommunen som er en del af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen, også bakker op om det høringssvar Supercykelstisekretariatet har fremsendt.

Lyngby-Taarbæk Kommune udtrykker i øvrigt bekymring for, at forslagene til ændringer af færdselsloven mv., særligt indskrænker kommunens muligheder for at forbedre trafiksikkerheden på vejene.

Lyngby-Taarbæk Kommune er særligt bekymret for, at mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for skolebørn, der cykler og går til skole, ligesom mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for fodgængere og cyklister begrænses. Lyngby-Taarbæk Kommune finder det problematisk, at kommunerne begrænses i brugen af flere værktøjer, såsom indkørselsforbud, hastighedsbegrænsninger og ensretninger, alene baseret på trafikmængder for motorkøretøjer.

Vi ser også med stor bekymring for, at flere objektive kriterier er meget snævert defineret udelukkende med fokus på biltrafikken, hvilket i høj grad begrænser kommunernes muligheder for at gennemføre byudvikling og trafikplanlægning ud fra et helhedsorienteret perspektiv i stedet for en kortsigtet fokus på biltrafikken på den enkelte vej.

Særligt i bymidter, hvor der er større fokus på en balance mellem handelsliv, trafiksikkerhed og beboeres ønsker og behov, vil det med de foreslåede ændringer blive vanskeligt at gennemføre en langsigtet strategisk udvikling af byen. I Lyngby-Taarbæk Kommune vil det særligt gælde Lyngby Hovedgade, der er en del af kommunens strategiske



**Center for Trafik, Miljø og
Bæredygtighed
Trafik og Mobilitet**

www.ltk.dk

Skriv sikker post via
borger.dk og Virk



vision for den fremtidige by. En vision som vanskeligt kan gennemføres uden tiltag som vil medføre ændringer i trafiksystemet i store dele af bymidten.

På den baggrund vil Lyngby-Taarbæk Kommune opfordre til, at Transportministeriet går i dialog med KL om at udarbejde et revideret udkast til forslag til lovændringer for færdselsloven mv. Et forslag som i højere grad tager hensyn til kommunernes mulighed for langsigtet strategisk planlægning, og forbedring af trafiksikkerhed og fremkommelighed for alle trafikanter.

Venlig hilsen

Lene Mårtensson

Centerchef

Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Brønnum Andersen (MORBA@regioner.dk)
Titel: Høringssvar fra Danske Regioner - lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven - sagsnummer 2024-1674
Sendt: 28-01-2025 10:06
Bilag: Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar fra Danske Regioner vedr. ovennævnte

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen
Chefrådgiver
Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 23 20 61 31
E morba@regioner.dk

trm@trm.dk

Sagsnummer 2024-1674

DANSKE
REGIONER



28-01-2025

EMN-2025-00042

1750741

Morba@regioner.dk

Høringssvar 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.)

Med lovudkastet vil vejmyndigheden bl.a. få kompetence til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser. Endvidere indføres et årstdøgnstrafikkriterie 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.

Danske Regioner bemærker, at en række vejprojekter i større byer, der har medført passagervækst på regionale busruter og som prioriterer aktiv mobilitet, ikke vil kunne lade sig gøre inden for den nye lov – det være sig omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune.

Danske Regioner bemærker endvidere, at forslagets 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 mv.

Danske Regioner opfordrer til, at den statslige lovgivning fortsat giver mulighed for lokale og regionale prioriteringer af kollektiv og aktiv mobilitet.

Danske Regioners høringssvar er fremsendt med forbehold for godkendelse i Danske Regioners bestyrelse.

Med venlig hilsen

Anders Kühnau
Formand, Danske Regioner

Mads Duedahl
Næstformand, Danske Regioner

DANSKE REGIONER
DAMPFÆRGEVEJ 22
2100 KØBENHAVN Ø
+45 35 29 81 00
REGIONER@REGIONER.DK
REGIONER.DK

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lyngø Randen Børding (lyngø.randen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 28-01-2025 15:02

[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.

Kære Transportminister

Jeg skriver på baggrund af en stor bekymring over det nye lovforslag, som begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Dette er i mine øjne et enorm skridt i den helt forkerte retning - fremtidens by er ikke centreret om biltransport, og at nå til et punkt hvor vi i stedet fremmer grøn trafik og generel trivsel for borgerne vil blive en meget længere proces hvis i fratager kommunerne deres ret til at lave forbedringer af bybilledet.

Det er trods alt kommunerne der kender deres byer bedst selv, og hvis i vil spare dem for papirarbejde på bekostning af alt det arbejde de har lagt i fremtidig byplanlægning er ikke vejen frem.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling nu. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer. Jeg håber virkelig, at regeringen vil lytte til kritikken og droppe dette forslag.

Med venlig hilsen
Lyngø Randen Børding

Brevdato	20-12-2024
Afsender	Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk)
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Datatilsynet vedr. ingen bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje - J.nr. 2024-1674
Sagsnummer	2024 - 1674
ID-nummer	421970
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Lene Merete Priess
Udskrevet	06. feb 2025

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk)
Titel: Vedrørende høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, j.nr. 2024-1674
Sendt: 20-12-2024 14:17
Bilag: Brev til samtlige ministerier om forpligtelsen til at høre Datatilsynet.pdf;

Til Transportministeriet

Datatilsynet har modtaget ministeriets høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

Fremsendelsesmailen eller høringsbrevet ses ikke at omtale databeskyttelsesretlige forhold.

Høringen ses endvidere at være fremsendt til en række forskellige modtagere, og høringen ses således ikke at være stilet direkte og udelukkende til Datatilsynet.

Datatilsynet har derfor ikke læst det fremsendte høringsmateriale.

Det følger af databeskyttelseslovens § 28, at der skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet ved udarbejdelse af lovforslag, bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle forskrifter, der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger. Det er således alene i de tilfælde, hvor der er forhold, der kan være af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, at Datatilsynet skal høres.

Datatilsynet modtager imidlertid løbende et meget stort antal høringer over lovforslag, bekendtgørelser m.v., som ikke har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Datatilsynet har tidligere udsendt breve om denne problemstilling til samtlige ministerier, uden at dette ses at have haft den fornødne effekt. Det seneste brev fra juni 2021 vedlægges til orientering.

Erfaringsmæssigt er op mod 66 pct. af høringerne således irrelevante for Datatilsynet, hvilket skal ses i forhold til, at tilsynet bruger mange ressourcer på at læse og forholde sig til disse høringer.

Hvis ministeriet derfor ønsker, at Datatilsynet skal forholde sig til den fremsendte høring, bedes ministeriet i en ny henvendelse til Datatilsynet angive, hvilke dele af forslaget m.v. der er relevante for Datatilsynet at forholde sig til.

Hvis Datatilsynet ikke hører fra ministeriet i rimelig tid inden høringsfristens udløb, kan ministeriet ikke forvente at modtage et høringssvar fra tilsynet.

Med venlig hilsen

Signe Vestergård
Specialkonsulent

svs@datatilsynet.dk
T 29 49 32 56



Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
T 33 19 32 00
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Til samtlige ministerier

23. juni 2021

J.nr. 2021-010-0018

Dok.nr. 301637

Sagsbehandler

Sidsel Kloppenburg

Høringer over udkast til lovforslag og bekendtgørelser mv.

1. Datatilsynet oplyste ved brev af 28. juni 2019 samtlige ministerier om forpligtelsen til at høre tilsynet over lovforslag og bekendtgørelser mv. Datatilsynet modtager imidlertid forsat et stort antal høringer over udkast til lovforslag og bekendtgørelser mv., hvor der ikke er forhold, der kan være af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Datatilsynet

Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

T 3319 3200

dt@datatilsynet.dk

datatilsynet.dk

CVR 11883729

Datatilsynet vil på den baggrund igen oplyse om, hvornår der skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet ved udarbejdelse af lovforslag og bekendtgørelser mv.

2. Det følger af databeskyttelseslovens § 28, at der skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet ved udarbejdelse af lovforslag, bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle forskrifter, der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Det er i forarbejderne til lovens § 28 anført, at det er uden betydning, om reglerne kun er bindende for ansatte i en myndighed eller tillige har retsvirkning over for borgerne. Det afgørende vil være, om reglerne har indflydelse på beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

3. Datatilsynet modtager løbende et stort antal høringer over udkast til lovforslag og bekendtgørelser mv. I 2020 blev der i Datatilsynet således oprettet 607 høringer, og året før i 2019 var antallet 521.

Som det imidlertid fremgår af ovenstående, er det alene i de tilfælde, hvor der er forhold, der kan være af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, at Datatilsynet skal høres, jf. databeskyttelseslovens § 28.

Datatilsynet anmoder derfor om, at der i forbindelse med udarbejdelse af lovforslag og bekendtgørelser mv. konkret tages stilling til, om tilsynet skal høres.

Med det formål at effektivisere sagsbehandlingen skal Datatilsynet endvidere henstille, at det – navnlig ved fremsendelse af mere omfattende udkast til retsforskrifter – i høringsbrevet til tilsynet nærmere angives, hvor i udkastet der er forhold af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Hvis udkastet eller dele af udkastet har været drøftet med Justitsministeriet, Databeskyttelseskontoret, forud for høringen af Datatilsynet, bedes dette også oplyst i høringsbrevet til tilsynet.

Side 2 af 2

3. Datatilsynet skal anmode om, at dette brev videresendes til de relevante myndigheder inden for hvert enkelt ministeriums ressort.

Eventuelle spørgsmål eller kommentarer kan rettes til Specialkonsulent Sidsel Kloppenburg på telefonnummer 29 49 32 92.

Med venlig hilsen

Cristina A. Gulisano
Direktør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maiken Løhde (maiken.loehde@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 25-01-2025 14:03

[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.

Kære Transportminister

Det bekymrer mig, at det nye lovforslag begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje.

Det bekymrer mig endvidere, at veje hele tiden udbygges, nye vejforbindelser etableres, lufthavne udvides og bestanden af biler i Danmark stiger. Dette sker i en virkelighed hvor klimakrisen hele tiden forværres. Vi skal derfor gøre hvad vi kan for ikke at skabe for store katastrofer, der går ud over både natur og mennesker.

En stor del af Danmarks og verdens klimabelastning kommer fra fossil transport, derfor skal vi i kampen mod en mere bæredygtig og retfærdig fremtid reducere den fossile transport. Dette gør vi ved først og fremmest at reducere mængden af fossile biler i byerne.

Det er en stor del af transportministeriets ansvar at sørge for at bestanden af biler i Danmark reduceres, og at den kollektive transport gøres attraktiv og tilgængelig.

Borgere bliver i høj grad nødt til at bevæge sig anderledes. Her er cykel, gang og kollektiv transport et vigtigt alternativ. Der skal derfor skabes incitament herfor, og ikke til at benytte bilen i et større omfang. I som Regering har et stort ansvar for denne omstilling - det nytter derfor ikke at I vedtager lovforslag der gør det sværere for kommuner at indføre tiltag og ændre på bystrukturen, der vil skubbe borgerne fra bilen til cyklen eller bussen.

Når kommuner udtaler at de med dette lovforslag ikke har mulighed for at realisere mobilitetsplaner er der noget galt. Kommunerne bør desuden kunne skærpe hastighedsbegrænsningen for at passe på bløde trafikanter i trafikken.

Andre lovforslag i kan vedtage eller tage i betragtning i stedet for:

- Roadpricing
 - Et vigtigt værktøj for kommunerne, hvis de skal reducere mængden af biler i byerne
 - Det er desuden vist at det har stor effekt i andre storbyer.
- Optimering af busfremkommelighed
- Krav til et trængselsfrit busnet i større byer
- Encitament til at etablere busbaner og fjerne P-pladser, så kollektiv transport gøres attraktivt.
 - Eller andre tiltag, der skaber incitament til at kommunerne prioriterer og udbygge kollektiv transport
- Sænke prisen på offentlig transport og sætte den op på f.eks. Fly eller andre afgifter på fossil transport.

Jeg tror på at forandring med omtanke kan skabe bedre og sikrere byer

Mange hilsner
Maiken Løhde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jean Thierry (jean@fremtidsmaskinen.dk)
Titel: Høringssvar ang forslag til lovændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesvej
Sendt: 27-01-2025 13:15
Bilag: HØRINGSSVAR_27.01.2025 Bispebjerg Bakke imod bilvejs lov.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 høringssvar angående *forslag til lovændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesvej* fra Frederiksborgvej-arbejdsgruppen i Områdefornyelse Bispebjerg Bakke i Københavns kommune.

DBH

Jean Thierry, forperson for Bispeparkens Bestyrelse

27.01.2025

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar på *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.)*

Som en del af den lokale arbejdsgruppe med 21 medlemmer for Områdefornyelse Bispebjerg Bakke, projekt "Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej" har vi sammen med Københavns kommune i 3 år arbejdet på et anlægsprojekt om at fredeliggøre Frederiksborgvej, herunder at ensrette og begrønne vejrummet pga. en lang historie med vanvidskørsel.

Fredeliggørelsen og begrønningen er et meget stærkt lokalt ønske, og er et svar på problematik med utryghedsskabende trafikale adfærd, trafikstøj og svære forhold for bløde trafikanter.

Dette bliver umuliggjort, hvis den nye lov vedtages d. 11. marts 2025.

Derfor giver arbejdsgruppen for projektet hermed et samlet høringssvar med ønsket om, at loven ikke vedtages - og hvis loven vedtages, skal der gives dispensationsmulighed for allerede igangværende projekter, herunder projektet "Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej".

Med venlig hilsen

Erik V. Østergaard

Jean Thierry

Lars Pazyj

Sabine Lam

Steen Hartmann

*På vegne af Den lokale Arbejdsgruppe for Projekt Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej,
Områdefornyelse Bispebjerg Bakke*

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maria Leerbeck Meyer (marialeerbeck@gmail.com)
Titel: Høringssvar til lovforslag 2024-1674
Sendt: 26-01-2025 12:21

[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 trafikministeren!

Jeg er rystet over at læse dit lovforslag i en tid hvor trivsel og miljø burde være i højsædet. Jeg finder lovforslaget både uholdbart og kortsigtet at kommunerne fratages mulighederne for at regulere den største trafik i vores byer, der har så stor indflydelse på alle der bor og færdes i byerne. Man ved at forurening fra biler er skyld i flere dødsfald årligt end influenza. Der er allerede et stort arbejde i de enkelte kommuner på at skabe mere trivsel, sundhed og et bedre miljø i byerne, flere cykelstier, sækning af bilernes hastighed og et forsøg på at nedbringe antallet af biler i byerne. Dette store arbejde bliver kraftigt reduceret/ stoppet med dette forslag, hvor kommunerne fremover kun kan lave reguleringer på små veje med forholdsvis lidt trafik. At de udgør 80 procent af vejene har ikke den store betydning, når den virkelig store trafik findes på de resterende 20 procent og har en voldsom indflydelse på miljø, sundhed og trivsel. Jeg opfordrer til at genoverveje lovforslaget og implementere mere langsigtede løsninger, som f.eks parkeringer udenfor byerne, en slags park and ride, videreudvikle offentlig transport og gøre det muligt at cykle og gå i byerne uden at være ved at blive kvalt i bilos og støj.

Med venlig hilsen

Maria Leerbeck Meyer

Sendt fra min iPad

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: Michael Koldsgaard (koldsgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar til sagsnummer 2024-1674
Sendt: 26-01-2025 14:46

[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 til sagsnummer 2024-1674: "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.)"

Afbureaukratisering er selvfølgelig en god ting, og disse dele af lovforslaget er fine.

MEN indførelsen af årsdøgnstrafikkriteriet er uigennemtænkt og direkte skadeligt for landets udvikling.

Jf. forslaget fremgår det, at intentionen med årsdøgnstrafikkriteriet er at sikre mobilitet. Men forslaget vil have den direkte modsatte effekt, da det vil fastlåse byerne i deres nuværende ineffektive infrastruktur.

Mange af Danmarks byer oplevede i 1960'erne et boom i privatbilismen og anlagde veje til at imødekomme biltrafikken. De negative konsekvenser heraf blev først senere tydelige (ineffektiv mobilitet, støj, forurening, begrænset kundetrafik til butikker, etc.). Men nu har vi lært af vores fejl og indset, at privatbilisme er en ekstrem ineffektiv transportform, der ikke hører hjemme i storbyerne (men selvfølgelig fungerer fint i landdistrikterne).

Holland er et foregangsland hvor meget af den fejlslagne infrastruktur fra 1960'erne, bl.a. større veje gennem storbyerne, er blevet hevet op og erstattet med mere effektive mobilitetsløsninger (tog, metro, letbane, busser, cykelstier, etc.) og attraktive byrum, der forbedrer byernes økonomi.

Danmarks største byer er så småt gået i gang med at rette op på infrastrukturfejlene fra det forrige århundrede. Men årsdøgnstrafikkriteriet i dette lovforslag vil sætte en stopper for disse aktiviteter og dermed være direkte skadeligt for storbyernes udvikling – og dermed hele Danmarks økonomi.

Årsdøgnstrafikkriteriet er dermed direkte skadeligt for hele Danmarks konkurrenceevne og fremtidige udvikling.

Det er kritisabelt og bekymrende, at transportministeren har fremsat et lovforslag med så store negative konsekvenser. Men det er dejligt, at vi har et fungerende demokrati, hvor høringssvar som dette kan være med til at fange og rette de værste fejl – og i dette tilfælde sikre, at årsdøgnstrafikkriteriet aldrig bliver en del af vores kommende lovgivning.

Michael Koldsgaard
<https://www.linkedin.com/in/koldsgaard/>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Casper Lindemann (cli@dif.dk)
Titel: SAGSNUMMER 2024-1674 OM FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDSSELSLOVEN
Sendt: 27-01-2025 09:22
Bilag: DIF's høringssvar til sagsnummer 2024-1674 om lov om ændring af færdselsloven.pdf;

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

Til Transportministeriet

DIF fremsender hermed høringssvar til sagsnummer 2024-1674 om Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Venlig hilsen

Casper Lindemann
PA-Konsulent
DIF Public Affairs & Samfundsindsatser



Idrættens hus
Brøndby stadion 20
2605 Brøndby
Danmark

T +45 40 35 29 87
M +45 40 35 29 87
cli@dif.dk
www.dif.dk



[PRIVATLIVSPOLITIK](#)

Til Transportministeriet

24. JANUAR 2025

INDSENDT TIL TRM@TRM.DK



DIF'S HØRINGSSVAR TIL SAGSNUMMER 2024-1674 OM FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF FÆRDSSELSLOVEN, LOV OM OFFENTLIGE VEJE M.V. OG LOV OM PRIVATE FÆLLESVEJE

Danmarks Idrætsforbund (DIF) har med bekymring læst udkast til ovennævnte lovforslag. DIF har især hæftet sig ved forslaget om 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.

Vi frygter, at lovforslaget vil kunne medføre større hastighed på vejene generelt og mere trafikchaos i bymidter, hvilket vil medføre usikkerhed og farlige situationer for befolkningen herunder også idrætsudøvere både på veje og på pladser i bymidter.

Herunder er en mere uddybende redegørelse for vores bekymringer:

Bekymring for øget trafik i bymidter

DIF finder det vigtigt, at kommunerne selv har mulighed for at træffe beslutninger om hastighedsbegrænsninger, ensretning af gader, cykelgader og vejlukninger i bymidterne med henblik på at mindske biltrafikken i bymidterne og dermed skabe trygge, rolige og grønne bymidter til glæde for cyklister, fodgængere og det levende liv i bymidterne. DIF er bekymret for, at det vil få negative konsekvenser for de rekreative muligheder i byerne, herunder også gadeidræt og friluftsliv i byrummet.

Bekymring for øget hastighed på vejene

Vores vurdering er, at loven vil betyde højere hastigheder på vejene, hvor rigtig mange atleter og idrætsaktive danskere træner og transportere sig.

DIF vil meget gerne have lavere hastigheder på vejene. Med denne ændring er vi bange for, at Transportministeren vil tilbagerulle hastighedsnedsættelser og umuliggøre fremtidige hastighedsnedsættelser. Det vil betyde dårligere trafiksikkerhed på vejene, hvor atleterne træner og bruger meget tid.

Hastigheden og andre dispositioner for vejene bør efter vores mening fastsættes ud fra en trafikfaglig vurdering, hvor trafiksikkerhed for alle, vægtes højest.

Venlig hilsen

Casper Lindemann

PA-konsulent

Tlf.: 40 35 29 87

cli@dif.dk

DIF

DANMARKS IDRÆTSFORBUND

IDRÆTTENS HUS BRØNDBY

STADION 20

2605 BRØNDBY

T: 43 26 26 26

WWW.DIF.DK

SIDE1 AF 1

BEVÆGER DANMARK

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), ueo@trm.dk (ueo@trm.dk)
Fra: John Roy Vesterholm (jrv@dtl.eu)
Titel: Høringssvar: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) sagsnr. 2024-1674
Sendt: 22-01-2025 11:52
Bilag: 21.1.2025 Høringssvar om lokale hastighedsgrænser - enekompetence vejmyndighederne.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,

Vedlagt høringssvar fra DTL-Danske Vognmænd (DTL) til forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) sagsnr. 2024-1674

Med venlig hilsnen

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand. jur.

Mobil: +45 42 90 99 89

Hovednummeret: +45 70 15 95 00

DTL - Danske Vognmænd

Grønningen 17, mezz., 1270 Kbh. K



Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Ekstern: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025.**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Deres ref.: 2024-1674

Vor ref.: 25-21

Dato: 22.1.2025

**Høringssvar 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.)**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

Ændring af beslutningsprocesserne i færdselslovens §§ 92 og 92a

DTL har noteret sig, at Transportministeriet ønsker at ændre beslutningsprocessen, således vejmyndigheden selv får kompetence til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejens udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser. Politiet skal fremadrettet ikke involveres i vejmyndighedens afgørelser om lokale hastighedsgrænser.

Indførsel af et årsdøgnstrafikkriterie

DTL er enige med Transportministeriets i, at det i forbindelse med overladelsen af enekompetence til vejmyndighederne til at træffe afgørelse i sager om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser er helt nødvendigt at indføre klare, objektive kriterier for, hvornår der kan fastsættes lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område.

I forlængelse heraf, så det er vigtigt, at antallet for årsdøgnstrafik for, hvornår der kan fastsættes lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område i lovforslaget, fastholdes af hensyn til fremkommeligheden og trafikafviklingen. Efter DTLs opfattelse er der også et trafiksikkerhedsmæssig hensyn i at undgå såkaldt sivetrafik fra hovedfærdselsårer til mindre egnede sideveje, hvis fremkommeligheden qua lavere hastighedsgrænse forringes på hovedfærdselsårer.

Indførsel af en bemyndigelsesbestemmelse

DTL er enige med Transportministeriet i, at i forbindelse med at vejmyndigheden får ovennævnte enekompetence, så er det nødvendigt, at transportministeren kan skride ind overfor vejmyndighederne, hvis de materielle betingelser i loven ikke overholdes.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Midtbyens Fællesråd (midtbyensfaellesraad@gmail.com)
Titel: Høringssvar sagsnr 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 21:24
Bilag: Høringssvar_sagsnr 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.

Vi vedhæfter høringssvar vedr sagsnr 2024-1674. Høringssvar sendes på vegne af 5 fællesråd i Aarhus:

- Fællesrådet Aarhus K,
- Trøjborg Fællesråd,
- Mølleparken Vesterbro Fællesråd,
- Christiansbjerg Fællesråd,
- Midtbyens Fællesråd

Evt kontakt, som det også fremgår af høringssvar, er midtbyensfaellesraad@gmail.com

Med venlig hilsen,

Vibeke Skjøttgaard f. ovenstående

Vi, dvs en række fællesråd i Aarhus, har med forhåbninger og derefter med stigende bekymring læst udkast til ny færdselslov (lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje), som i øjeblikket er sendt i høring.

Vi kan forstå, at rationalet bag lovudkast er

- "fokus på at lette kommunernes administration og mindske bureaukrati."
- "opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning", da den nuværende praksis "har karakter af dobbeltsagsbehandling."
- "at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser."

Det lyder i princippet fint. Det kunne antages, at man fortsætter i det spor, som blev lagt af bl.a. Venstre i forbindelse med kommunalreformen 2005, hvor man ønskede "..... at fremtidssikre det lokale demokrati. Det sker ved at flytte yderligere opgaver til kommunerne, så opgaver, der i dag er delt mellem myndigheder på flere niveauer, samles tæt på borgerne." Ovenstående fokus på nærdemokrati, kommunernes opgaver og borgernes involvering og engagement har da også generelt været fulgt af efterfølgende regeringer (1).

I regeringens (2021) 'Køreplan for et grønt Danmark', står at omstilling "kræver bred deltagelse fra den offentlige sektor, borgere og virksomheder" (s. 12). Man kan læse, at "Vi skal samtidigt have flere til at fravælge fossile personbiler og i stedet vælge bus eller cykel". Der står også, at regeringen i 2025, sammen med aftalepartierne skal genbesøge området for at skabe rammerne for at understøtte realisering af potentialet i sektoren" (s 22).

En bred deltagelse af borgere, flere til at vælge bus eller cykel, reduktion i CO2 – det er ikke helt nemt. Men at fjerne dobbeltsagsbehandling i forhold til vejes udnyttelse og indretning, mindske bureaukrati og sikre vejmyndighedens mulighed for selvstændigt at kunne træffe bestemmelse om udnyttelse og indretning kunne helt sikkert hjælpe på vej. Og være med til at engagere og forankre lokalt i forhold til lokale udfordringer og problematikker ifht målsætning fra bla. 2005.

Men så kommer vores undren og bekymring. Det må undre, hvordan ovenstående kan være foreneligt med, at der med lovforslag samtidig indføres

- En lang række specifikke begrænsninger på hvilke veje kommunen reelt set kan træffe beslutning ifht fartbegrænsning, ensretning, udnyttelse, indretning mv. I Aarhus, eksempelvis, betyder det formentlig at de fleste gader/veje indenfor ringvejen ligger (eller indenfor overskuelig fremtid vil ligge) udenfor kommunens beslutningskompetence.
- At politiets dobbeltbehandlingsrolle erstattes med Trafikministeriet/trafikministeren. Ved indførsel af de meget specifikke regler, eksempelvis vedr antal biler på en given vejstrækning, så fratager man kommunen og byrådet at søge overordnede helhedsløsninger for et område/kvartér. Ethvert forsøg på dette vil formentlig skulle lande på ministerens bord. Og i henhold til loven, må ministeren afvise. Uagtet om lokal viden, borgernes ønsker og helhedsløsninger tilsiger, at beslutning kunne være god.

Lovforslaget i sin helhed fremmer:

- Ikke sikring af det lokale demokrati /nærdemokrati. Det flytter reelt ikke opgaver til kommune, giver ikke selvstændig bestemmelsesmulighed i forhold til lokale forhold og samler ikke i forhold til borgere, mulighed for at påvirke lokalt og engagere sig demokratisk i lokalområderne.
- Ikke den reelle mulighed for byråd, kommune og borgere at tænke i helheder og arbejde på lokale løsninger. Eksempelvis

(1) https://www.folketingstidende.dk/samling/20051/redegoerelse/R3/20051_R3.pdf

- I Aarhus er der behov for at løse op for en problematik, at den offentlige transport ikke er reelt alternativ i mange områder ifht privatbil. Til gengæld er der – bla pga af en voldsom byggeaktivitet af både boliger og erhverv i bykerne – et støt stigende antal biler. Der er ikke vedblivende vejkapacitet til kontinuerligt flere biler. Der er ikke areal til at udvide vejkapacitet indenfor ringgaden. Der er behov for at finde plads/vejkapacitet til at forbedre kollektiv trafik, så det bliver et reelt alternativ og til overhovedet at gøre det muligt at cykle rundt. Eneste mulighed er derfor at ændre trafikflow. Det kan bare ikke lade sig gøre med lovudkast in mente.

Lovudkast er ikke alene problematisk, som beskrevet ovenfor, men har ovenikøbet også, hvis det træder i kraft, tilbagevirkende kraft. Reglerne og dermed trafikministerens hjemmel til at omstøde beslutninger og planer – har effekt fra dec. 2024. Det betyder, at en lang række projekter, som borgere har brugt flere år på at tegne, forhandle og planlægge – sammen med forvaltning og lokale politikere – bare bortfalder. Hvordan forventer man, at nærdemokrati og borgernes engagement skal sikres fremadrettet? Mange projekter omhandler f.eks. fredeliggørelse, sikkerhed /cyklister og fodgængere, klima, sundhed mv. I det nære, er det vigtigt for lokalområder og borgere.

Så vidt vi kan se, så vil en lang række projekter og planer, som er udarbejdet af Aarhus Kommune, været i borgermøder, til høring og vedtaget af byrådet, med lovforslag også kunne omstødes tilbagevirkende.

Forslag er ikke udtryk for afbureaukratisering , at lægge opgaver ud til kommunerne, decentralisering eller nærdemokrati. Det betyder spild af borgernes tid og ressourcer og giver troværdighedsproblemer.

Vi forstår, at lovforslag formentlig bla har til sigte at sikre trafikflow for bilister. Vi mener ikke, det er dét, man opnår over tid. Kan man fremtids sikre trafikflow for billister i byområder udelukkende ved at forbyde, at man kan arbejde med fartbegrænsninger, ensretninger osv.? Da man ikke kan udvide ofte smalle gader/veje i de indre byer pga tæt bebyggelse, så fordrer lovforslaget (ikke vi!), hvis det skal virke langsigtet, vel også at man må sikre sig mod yderligere biler. Vil man tilføje det? Ellers sander vi til indenfor overskuelig årrække. Lovforslaget fratager muligheden for at arbejde med trafikflow og byens indretning for bilister og for alle andre. Det giver derfor også udfordringer for klima- og sundhedstiltag. Lovforslaget stiller ikke konstruktive muligheder op men lukker ned for mulighederne for at flytte, ændre, tilpasse. Hvad skal vi gøre? Tilpasning er jo ikke udtryk for, at man vil bekriige bilister – det er et udtryk for på forskellig måde at forsøge at skabe nogle løsninger under meget vanskelige forudsætninger. For mobilitet generelt, for borgere som skal kunne komme rundt, som skal kunne bo, som skal kunne være der, opholde sig.

Vi ser ikke, at lovforslag fremmer gode løsninger – hverken i trafik- eller nærdemokratisammenhænge. Vi opfordrer trafikministeren til at genoverveje.

Med venlig hilsen

*Fællesrådet Aarhus K, Trøjborg Fællesråd, Mølleparken Vesterbro Fællesråd, Christiansbjerg Fællesråd, Midtbyens Fællesråd

Evt. kontakt via midtbyensfaellesraad@gmail.com

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: ivan@noah.dk (ivan@noah.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende: Udkast til lovforslag om "ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje"
Sendt: 27-01-2025 14:14
Bilag: Hurtig bilkørsel vigtigere end andre hensyn.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

Herved fremsendes høringssvar

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Kbh. 27. januar 2025

Høringssvar vedrørende: Udkast til lovforslag om ”ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje”

Lovforslaget lægger op til at prioritere fremkommelighed for alle former for biltrafik højere end hensyn til trafiksikkerhed, miljø, klima og alle andre trafikantgrupper. Kun på veje med lille biltrafik vil man fremover kunne fravige denne prioritering.

Bilerne først. Megen og hurtig bilkørsel er vigtigere end alle andre hensyn

Transportministeren lægger op til at bremse kommunernes ønsker om at prioritere andre hensyn højere i byplanlægningen end bilfremkommelighed.

Her et eksempel på en miljøvenlig prioriteringsmodel, som står i skærende modsætning til den som der foreslås i Danmark. Den er i sin tid udviklet af bystyret i Nottingham og for midlet i Danmark af tidligere nu generalplanchef i Københavns Kommune Kai Lemberg

1. Minimum trafikulykker
2. Bedst muligt miljø
3. Fodgængere og cyklister
4. Passagerer i den kollektive trafik
5. Handicappede bilister
6. Nødvendig varedistribution
7. Brug af personbiler i erhvervssammenhæng
8. Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden
9. Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Baggrunden for forslag om lavere hastighed og anden fredeliggørelse er normalt ud fra ønsket om større trafiksikkerhed, tryghed og for at kunne bruge byens arealer til andet end bilkørsel og parkering. Det ønskes normalt også at påvirke valget af transportmiddel så folk stimuleres til at bruge bentøjet, cykler og kollektive transportmidler i stedet for bil. Når bilkørsel reduceres nedsættes alle de med bilkørsel følgende effekter såsom utryghed, trafikulykker, forurening, klimabelastning, støj og trængsel.

Transportministeren får med lovforslaget tilmed hjemmel til at kunne pålægge kommunen at ophæve foranstaltninger der ikke lever op til de nye regler.

Transportministeren kan fjerne foranstaltningerne for kommunens regning, hvis pålægget ikke efterkommes."

Lovforslagets gennemførelse vil cementere den ringe situation, som vi har i Danmark, sammenlignet med andre lande

"Lav fart mindsker risikoen ved påkørsler markant Der kan være gode grunde til at få det indført, fremhævede trafikforskeren Harry Lahrman fra Aalborg Universitet under høringen. »Der er stadig 90 procent af lokalvejene i Danmark, der har 50 km/t-grænser. I lande som Holland og Tyskland har de 30 km/t-zoner over det hele«. Den udbredte danske hastighedsgrænse øger risikoen for bløde trafikanter markant, hvis de køres ned af en bilist. En fodgænger, der rammes med 50 km/t, har 80 procents risiko for at blive slået ihjel ved påkørslen. Den halveres, hvis fartgrænsen er på 40 m/t og er helt nede på 5 procent, hvis bilisten rammer fodgængerens med 30 km/t."

Risiko for fodgængere

Kilde: Rådet for sikker trafik – MFC 14046

Fodgængeres risiko for at blive dræbt af påkørsler ved forskellige hastigheder.



Kilde: <https://politiken.dk/danmark/art8196480/Minister-vil-g%C3%B8re-det-lettere-for-kommuner-at-s%C3%A6nke-fartgr%C3%A6nser-lokalt.-Det-mindsker-risikoen-ved-ulykker-men-politiet-er-imod?shareToken=F493kVAAduBA>

De europæiske byer skal gøre op med hurtigtkørende motortrafik og prioritere bløde trafikanter, hvis de vil ændre på uheldsstatistikkerne. Færdselssikkerheden i tætbeboede områder har det ikke så godt som den kunne, viser ny analyse fra det fælleseuropæiske trafiksikkerhedsråd.

Færdselssikkerhedsråd til Europas byer: Vil I have sikker bytrafik, skal I

have 30 km/t-fartgrænser og vejarealer, der gives til fodgængere og cyklister

Kilde: <https://politiken.dk/danmark/art7249730/Vil-I-have-sikker-bytrafik-skal-I-have-30-kmt-fartgr%C3%A6nser-og-vejarealer-der-gives-til-fodg%C3%A6ngere-og-cyklister>

Forhistorie

Indtil nu har Politiet ofte systematisk bremset tiltag som lavere hastighedsgrænser og andre tiltag til forbedring af bymiljøet. Politiet har normalt prioriteret bilfremkommelighed højere end hensynet til miljø, tryghed og andre trafikantgrupper. Denne praksis har gennem årtier været stærkt kritiseret af kommuner, organisationer og borgergrupper, men alligevel har skiftende regeringer ikke villet ændre på kompetencen og prioriteringen.

Den 30. august 2024 kom en glædelig melding fra den nuværende regering:

“Bortfald af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning, hvor vejmyndigheden i stedet vil få enekompetencen”

Glæden var kortvarig, idet Regeringen i den glade juletid den 20 december 2024 udsendte det nye lovforslag. Det kan tilmed betyde endnu ringere mulighed for lokal indflydelse på området. Man lægger op til at lægge snævre generelle grænser for hvornår man kan fastsætte lavere hastighedsgrænser og andre tiltag til forbedring af miljø, tryghed og sikkerhed. Og der lægges op til at give transportministeren vetoet.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Bjarne Jess Vennike (Bjarne.Vennike@egekom.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - Høringssvar fra Egedal Kommune
Sendt: 27-01-2025 20:34

Att.: Transportministeriet

Egedal Kommune hilsner generelt forslaget til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) velkomment.

Det er positivt, at det bliver lettere og mere smidigt at hastighedsregulere trafikken på kommunale veje.

Som kommune arbejder vi aktivt for at skabe mobilitet, trygge byrum og bæredygtige trafikforhold for vores borgere.

I den forbindelse er det positivt, at politiet ikke har vetoret på hastighedssænkning på kommunale veje.

Det foreslåede lovforslag indebærer desværre også en betydelig indskrænkning af kommunernes råderum inden for vejområdet, særligt ved at fastsætte kriterier, der udelukkende fokuserer på trafikmængder. Det vil begrænse kommunernes mulighed for at prioritere trafiksikkerhed, støjreduktion og tryghed i byområderne.

Egedal kommune mener derfor, at denne del af forslaget vil hæmme den lokale indsats og samtidig risikerer at rulle allerede eksisterende og effektive løsninger tilbage. Vi opfordrer derfor til, at kommunernes faglige vurderinger tilgodeses, og det lokale råderum styrkes i det endelige lovforslag.

Med venlig hilsen

Bjarne Jess Vennike
Afdelingsleder

Trafik og Miljø
By, teknik og miljø
Mobilnummer: 7259 7304
E-mail: Bjarne.Vennike@egekom.dk



Egedal Rådhus
Dronning Dagmars Vej 200
3650 Ølstykke
Telefon: 7259 6000
E-mail: kommune@egekom.dk
www.egedalkommune.dk



Egedal er en kommune, hvor hverdag og fællesskab er i bevægelse.
Her kan man leve og bo midt i grøn natur i et af vores 17 aktive lokalsamfund.
Medarbejderne i Egedal Kommune arbejder hver eneste dag for at skabe rammerne for verdens bedste hverdag for borgerne.

[Behandling af dine personoplysninger](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Rie Berenth (Rie@strecker.dk), 'Jane Harvad' (jane@harvad.dk), info@nyhavn.com (info@nyhavn.com), Mads Vestergaard Olesen (mvo@stromma.dk), xyzfhuh44@gmail.com (xyzfhuh44@gmail.com), wandt (wandt@webspeed.dk), 'Tom Jacobsgaard' (tj.ccg@cbs.dk), jensommerup7@gmail.com (jensommerup7@gmail.com)
Fra: Jens Tommerup (jensommerup7@gmail.com)
Titel: høringssvar
Sendt: 31-01-2025 11:39
Bilag: transportministeriet politiudtalelse.docx;

[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 Vedrørende lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

I bedes venligst videreformidle vedhæftede høringssvar.

Venlig hilsen
Nyhavnsgruppen
v. Jens Tommerup

Til transportministeriet

Høringssvar Vedrørende lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

Den 27.1. 2025 havde Københavns Kommunes TMU sat et ekstra punkt på dagsordenen vedr. ovenstående. Punktet fremgik ikke af de oprindelige dagsorden for mødet. Nyhavnsgruppen har efterfølgende protesteret over dette.

Vi behandlede efterfølgende sagen på vores møde den 29.1.2025

Som det ses af nedenstående udtalelse til Toldbodgades fredeliggørelse, kan det være katastrofalt, hvis ingen overordnet myndighed kan gribe ind, hvis politikere vedtager trafikreguleringer, der medfører at borgernes trafiksikkerhed nedsættes.

Da regeringen efter det oplyste har valgt at spare politiets udtalelsesret væk, en besparelse vi som borgere i byen meget beklager, da det efter alt at dømme vil medføre en mere farlig trafikafvikling, er noget andet nødt til at træde i stedet. Vi kan derfor støtte de ovennævnte forslag, idet vi dog håber, at de endelig forslag vil tage hensyn til de politimæssige vurderinger, borgernes liv og sikkerhed samt de miljømæssige forhold.

Med venlig hilsen

Nyhavnsgruppen v,

Formand Jens Tommerup

Tel. 204279 72

Adresse: Toldbodgade 10b 4.

1253 København K

Fra: KNJ002@politi.dk <KNJ002@politi.dk> **Sendt:** 7. december 2023 13:15 **Til:** Anders Lund Hejlesen

Emne: VS: Anmodning om principiel godkendelse af dispositionsforslag - Toldbodgade.

Til Københavns Kommune (Anders Lund Hejlesen)

I har i mail af 24/11-23 bedt Københavns Politi om at genoverveje afslaget af 22/11-23 på samtykke til ensretning af Toldbodgade, som ansøgt af kommunen.

Jeres henvendelse har været debatteret i herværende sektion og med ledelsen i Center for Færdsel og Trafik.

Københavns Politi har som hovedargumenter fremført, at det er vores politifaglige bekymringer, at en ensretning af Toldbodgade kan medføre, at:

-den i forvejen langsommelige trafikafvikling omkring Kgs. Nytorv og særligt videre ad Bredgade, vil blive endnu ringere og at trafikken i spidsperioder vil gå i stå.

Dette vil ligeledes få konsekvenser for trafikafviklingen bagud, hvor der vil ske en ophobning af køretøjer på Kgs. Nytorv og helt tilbage til Christians- og Kalvebod Brygge.

Ligeledes har vi en bekymring for beredskabets fremkommelighed ved ulykker eller hændelser i området.

-trafikken fra syd vil skulle finde nye veje at afvikle på. Vi fik nævnt i afslaget, at det fremgik af projekt materialet, at trafikken mod nord ville søge mod Farimagsgade og Søgaderne. Vi korrigerer dette til, at det er Københavns Politis egen trafikale vurdering.

-cyklisters og fodgængeres krydsninger ved Nyhavn vil i endnu højere grad blive vanskeliggjort, idet bilerne blokerer de lovlige krydsninger.

I vurderer, at bilisters blokeringer er et politimæssigt problem og henviser til Færdselslovens § 26, stk. 7. Dette er et gyldigt argument, men det er vores vurdering, at mange af de bilister, der bliver "fanget" i krydsene, ikke ender i disse situationer med vilje, men at de bliver ramt af, at trafikken længere fremme pludseligt går i stå.

Dette vil være problematisk for politiet at håndhæve.

I har yderligere spurgt til, hvor i Færdselsloven det er beskrevet, at politiet har hjemmel til at afgøre en sag med begrundelse i fremkommelighed.

Færdselsloven nævner ikke dette politimæssige hensyn.

Vi henviser til, at det er generelt anerkendt, at politiet i sine vurderinger skal tage hensyn til både trafiksikkerhed og trafikal fremkommelighed. Dette hensyn fremgår i øvrigt også af vejdirektoratets tilbagemelding til høringsparter af 1. september 2021 i forhold til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, hvor justitsministeriet anfører: "at politiets rolle i forbindelse med fastsættelse af lokale hastighedsgrænser har til formål at sikre hensynet til færdselssikkerheden, trafikafviklingen og beredskabets fremkommelighed". Denne rolle mener vi også gør sig gældende i andre spørgsmål om trafikale ændringer, idet hensynet objektivt set er det samme.

Det er fortsat Københavns Politis vurdering, at en permanent ensretning af Toldbodgade vil medføre yderligere trafikafviklingsmæssige udfordringer i en sådan grad, at et samtykke ikke kan gives.

Med venlig hilsen

Karin Nymann

Politiassistent

Færdselsafdelingen

Sektionen for vejsager og ATK

Gammel Køge Landevej 1

2500 Valby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Tine Jeppesen (tjepp@faxekommune.dk), Rie Christiansen (brich@faxekommune.dk)
Fra: Claus Just Madsen (clma@faxekommune.dk)
Titel: SV: Sagsnummer 2024-1674 - Svar til høring om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 27-01-2025 10:52

Att.: Transportministeriet

Faxe kommune skal herved indgive høringssvar til nærværende høring.

Faxe kommune deler synspunkterne som er udtrykt i KL's henvendelse til transportministeren og Folketingets transportudvalg ved brev af 16. januar 2025.

Faxe Kommune skal endvidere gøre opmærksom på at vi ud fra et administrativt synspunkt er bekymret for:

- om der fremadrettet, hvis loven ændres, kan fastholdes ensartet vejafmærkning på tværs af kommunegrænserne, da de enkelte vejmyndigheder kan læse og fortolke rammerne for vejafmærkning forskelligt. Dette kan i praksis betyde at trafikanter vil opleve uensartet vejafmærkning på tværs af kommunegrænserne, hvilket kan give anledning til forvirring og udfordre trafikanternes respekt for skiltningen.
- at det ikke længere vil være muligt at kvalitetssikre vejafmærkningen gennem faglig sparring med politiet. Sparring med politiet er dels med til at kvalitetssikre ensartet skiltning på tværs af kommunegrænserne, men det sikre også at vejafmærkningen udføres således, at det er muligt at håndhæve for politiet.

Venlig hilsen

Claus Just Madsen
Specialkonsulent
Direkte tlf.: 56203040

http://www.faxe-files.dk/maillsignaturer/FaxeKommune_logo.gif

Center for Plan og Miljø
Plan, Byg og Trafik
Frederiksgade 9
4690 Haslev
Telefon: 56203000
www.faxe-files.dk/maillsignaturer/FaxeKommune_boelge.gif

Postadresse: Faxe Kommune, Frederiksgade 9, 4690 Haslev

Digital Post: Du kan beskytte dine oplysninger bedst muligt ved at bruge Digital Post (eller fysisk brev).

Som borger sender du Digital Post fra [Borger.dk](http://borger.dk)

Som virksomhed sender du Digital Post fra [Virk.dk](http://virk.dk).

Dine personoplysninger passer vi godt på! Her kan du læse om, hvordan vi behandler dine oplysninger, og hvilke rettigheder du har:

[Behandling af personoplysninger.](#)

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende

folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpri@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thorbjørn Lund Dieppen (tholdi@naestved.dk)
Titel: Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 13:25
Bilag: Høringssvar, Næstved Kommune, sagsnummer 2024-1674.pdf;

Til rette vedkommende

Hermed vedhæftet høringssvar fra Næstved Kommune vedr. sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen

Thorbjørn Lund Dieppen
Direktionskonsulent



Center for Politik og Strategi
Byrådssekretariatet

Næstved Kommune
Teatergade 8
4700 Næstved

Afdeling +45 5588 5588
Direkte +45 5588 5019
Mobil +45 2162 8314

Denne e-mail og eventuelle vedhæftede dokumenter kan indeholde fortroligt materiale, som kun er beregnet for den angivne modtager. Har du ved en fejltagelse modtaget denne e-mail, bedes du venligst omgående underrette Thorbjørn Lund Dieppen, samt slette e-mailen.



Til Transportministeriet

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til lovforslaget om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje. Næstved Kommune vurderer, at lovændringerne vil bidrage positivt til, at vejmyndigheden selv kan træffe afgørelser om færdselsændringer på de fleste af kommunens veje. Trafiksikkerhed er noget som kommunens borgere vægter højt, og her er det vigtigt at vejmyndigheden ikke begrænses i muligheden for at lave lokale hastighedsbegrænsninger eller færdselsreguleringer, uanset trafikmængden på de pågældende veje.

Næstved Kommune er usikre på hvorledes vejmyndigheden skal forholde sig til de eksisterende lokale hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og påbud om ensrettet færdsel. Af lovtæksten fremgår det, at transportministeren får bemyndigelse til at give vejmyndighederne pålæg om at ophæve forhold som ikke er i overensstemmelse med de fastsatte krav, og her er det uklart om det også gælder de nuværende restriktioner.

Næstved Kommune vurderer, at lovforslaget mindsker muligheden for at lave færdselsreguleringer, da der kører mere end 1.000 biler i døgnet på de fleste veje i midtbyen. F.eks. har delstrækninger af "centrumringen" en ÅDT på over 10.000 biler/døgn. Lovforslaget vurderes at låse den nuværende trafikale situation, og ikke tage tilstrækkelig højde for et eventuelt fremtidigt ønske om at lave færdselsindskrænkninger i midtbyen. Kommunens borgere udtrykker stor bekymring omkring de trafikale udfordringer på de centrale veje, og her kan det fremadrettet blive vanskeligere at imødekomme disse.

Næstved Kommune vil derfor opfordre til, at kravet til årsdøgntrafik genovervejes.

I forhold til ressourceforbruget i administrationen, vurderes lovforslaget ikke at medføre en mærkbar ændring for vejmyndigheden, da der fortsat skal indhentes samtykke fra politiet jf. § 3 i "Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning".

Mvh.

Næstved Kommune

Byrådssekretariatet

Center for Politik og Strategi
Teatergade 8
4700 Næstved

Telefon +4555885019

naestved@naestved.dk

Dato

24. januar 2025

Sagsbehandler

Thorbjørn Lund Diepgen

Direktionskonsulent

tholdi@naestved.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk)
Titel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674
E-mailtitel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009) - sagsnummer 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 09:35
Bilag: Høringssvar 1.0.pdf;

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes FDM's høringssvar, se vedhæftede.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Transportministeriet trm@trm.dk

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard uo@trm.dk

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

24-01-2025

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S24-7909

Ref: DBL/

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.)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Der skal ikke herske tvivl om, at FDM ideelt helst så, at den nuværende lovgivning på området blev opretholdt. Grundlæggende er FDM ikke tilhænger af, at politiet spares væk fra dets nuværende rolle som sikring af fagligheden og sparringspartner, når det handler om kommunernes forvaltning af færdselsområdet. I dag har politiet væsentlig indflydelse på kommunale hastighedsgrænser og andre reguleringer af færdslen. En opgave som FDM anser som vigtig.

Det er FDM's oplevelse, at nogle kommuner bruger og har brugt hastighedsgrænser og andre vejforhold som tiltag, der reelt har til formål at mindske incitamentet til at vælge bilen, men som pakkes ind i argumenter om trafik-sikkerhed. I dag er det typisk politiet, der med sin faglighed siger nej, når det reelt handler om alt andet end sikkerhed og fremkommelighed.

Når det så er sagt, finder FDM grundlæggende, at nærværende lovforslag er fornuftigt og velafbalanceret under den givne forudsætning om politiets opgavebortfald.

Det er afgørende, at kommunerne ikke gives betingelsesfrie muligheder, når det kommer til fx hastighedsgrænser, ensretninger og vejlukninger. Dels så bilister ikke mødes med 98 forskellige tilgange til regulering af færdselsområdet og dels for at sikre en rimelig mobilitet. Hertil kommer risikoen for, at færdselssikkerheden vil kunne blive svækket, hvis bilister mister tilliden til at tiltag, der indføres med henvisning til færdselssikkerheden, reelt viser sig at handle om andre dagsordner.

Den nuværende forsøgsordning omkring udvalgte kommuners øgede mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km/t har allerede medført en lang række eksempler på misbrug af ordningen og intentionen bag, og eksempelvis Københavns Kommune har i vid udstrækning udnyttet forsøgsordningen til at indføre 40 km/t-zoner i snart sagt hele kommunen – stik imod intentionen i forsøgsordningen og med hensynet til klima som det bærende argument.

Erfaringen viser med andre ord, at det ikke er hensigtsmæssigt at give kommunerne frie muligheder til at forringe fremkommeligheden og mobiliteten på de veje som både kommunens borgere og andre er afhængige af for at kunne komme frem. FDM finder derfor også, at lovforslagets indbyggede

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

begrænsninger i forhold til årsdøgntrafik på en given vejstrækning er fornuftige, velafbalancerede og nødvendige.

FDM kan også kun bakke op om, at der i tættere bebygget område for vejstrækninger, som ligger ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder, kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen. FDM har længe været fortalende for, at en lavere hastighedsgrænse kan give god mening på disse helt særlige, nærmere definerede lokationer.

På samme måde kan det også give god mening med en særlig lav hastighedsgrænse i beboelsesområder uden mulighed for gennemkørende trafik med motorkøretøjer.

Det fremgår af ministerens svar på Transportudvalgets spørgsmål (TRU alm. del spørgsmål 93, samling 2024-25), at det er relativt få tilfælde, hvor en uenighed mellem vejmyndigheden og politiet har ført til, at kommunen har inddraget Transportministeriet. Det fremgår også, at den væsentligste del af de indbragte tvister kommer fra en enkelt kommune, og at Transportministeriet i 21 ud af 25 tvister var enig med politiet. Tallene modbeviser således kommunernes narrativ om, at politiet tager fejl og står i vejen for kommunernes ønsker. Tværtimod efterlader det indtrykket af, at i hvert fald nogle kommuner ikke ønsker eller accepterer at skulle efterleve de gældende regler og hensyn.

Kommunerne har i flere år efterlyst en mere harmoniseret tilgang til denne type sager. Det vil den foreslåede lovændring føre til, hvilket FDM kun kan bakke op om.

FDM har endvidere noteret sig, at vejmyndigheden fortsat skal indhente politiets samtykke i forbindelse med etablering af afmærkning eller ændring af bestående afmærkning, jf. § 3 i anvendelsesbekendtgørelsen. FDM vil opfordre til, at ministeriet fremadrettet har fokus på at monitorere, om kommunerne føler sig fristet til at udnytte mulighederne for at træffe bestemmelser om standsning og parkering, udover hvad hensigten er. Vi er således som udgangspunkt enige i, at visse færdselsmæssige bestemmelser, som vejmyndigheden kan træffe, især bestemmelse om parkering og standsning, har en relativt lille indvirkning på mobiliteten, og at det som udgangspunkt ikke er nødvendigt at indsætte materielle betingelser i færdselsloven herom, udover hvad der i forvejen er gældende. Men det er under forudsætning af, at realiteterne i den praktiske verden ikke ændrer sig, og at der blandt kommunerne ikke sker et skred i tilgangen til disse forhold.

Afslutningsvist vil FDM understrege, at vi finder det positivt, og desværre nødvendigt, at lovforslaget lægger op til, at Transportministeriet har reelle sanktionsmuligheder, hvis kommunerne ikke lever op til de foreslåede regler. Det kan FDM kun bifalde, da der ellers må antages at være en ikke uvæsentlig risiko for, at visse kommuner ellers ville se stort på reglerne.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michael Wognsen Frederiksen (mbf@odense.dk)
Titel: Teknisk høringssvar fra Odense Kommune vedr. lovforslag sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 22:11
Bilag: Høringssvar til lovforslag ift. færdselsloven Odense Kommune..pdf;

Med venlig hilsen

Michael Wognsen Frederiksen

Adm. direktør

mbf@odense.dk

ODENSE KOMMUNE

Klima- og Miljøforvaltningen

Nørregade 36, Indgang X

5000 Odense C

Mobil + 45 29432364

<http://www.odense.dk>



"Odense Kommune behandler dine personoplysninger. Du kan se mere om, hvordan det foregår og dine rettigheder på www.odense.dk/privatlivspolitik"

Høringssvar fra Odense Kommune

Først og fremmest takker Odense Kommune for muligheden for at komme med bemærkninger 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.).

Odense Byråd har en ambition om, at Odense skal være en storby med omtanke. Odense skal være de unges og familiernes by, en attraktiv by for eksisterende og nye virksomheder, samt en sund, levevenlig og klimaneutral storby.

Disse ambitioner afhænger alle af Odenses samlede byudvikling, som bl.a. er stærkt påvirket af rammerne for byens infrastruktur – herunder vejområdet.

Overordnede bemærkninger

Odense Kommune er positive overfor lovforslagets intentioner om at reducere de administrative opgaver på vejområdet, herunder i særdeleshed politiets rolle ift. godkendelse af kommunale vejprojekter.

Odense Kommune er dog samtidig stærkt bekymrede for de objektive kriterier, som lovforslaget lægger op til, med hensyn til mulighederne for at bruge en række væsentlige trafikale redskaber, som hastighedsnedsættelse, ensretning, indkørselsforbud og gågader.

Odense Kommune er kritiske overfor, at kriterierne er bygget op omkring en snæver mobilitetsforståelse omkring bilfremkommelighed. Særligt i en by af Odenses størrelse, består mobilitetsområdet af flere transportmidler som cyklisme, kollektiv trafik og gang, der ikke rummes i kriteriet om årsdøgnstrafik.

Bekymring ift. begrænsning af det kommunale selvstyre

Odense Kommune er meget bekymrede for, hvordan lovforslaget påvirker det kommunale selvstyre ift. den lokale trafikplanlægning i kommunerne.

Rammerne i lovforslaget skaber en statslig detailstyring, som helt overordnet begrænser det lokale selvstyre og den lokale beslutningskompetence over trafikplanlægningen.

De objektive kriterier er herved med til at underminere borgernes muligheder for lokalt at få medindflydelse på indretningen af de byer og lokalområder, som de bor og lever i.

Odense Kommune estimerer, at ca. 85 % af biltrafikken i Odense kører på veje med over 4.000 ÅDT, mens ca. 95 % kører på veje med over 1.000 ÅDT. Disse grænseværdier for ÅDT begrænser derfor massivt kommunens muligheder for at påvirke langt størstedelen af trafikken i kommunen.

Bekymring ift. byernes muligheder for at være vækst- og investeringsdrivende

Odense Kommune er desuden bekymrede for, at lovforslaget i omfattende grad vil hæmme kommunernes muligheder for at understøtte byernes rolle som vækstmotorer gennem byudvikling.

De objektive kriterier i lovgivningen dikterer, hvilke greb kommunerne må anvende på hvilke veje, og begrænser herved kommunernes muligheder for at lave byudvikling i og omkring trafikerede områder.

Forslaget er på den måde med til at fryse byerne fast i tid, hvilket vil bidrage til at underminere væksten, gøre byerne mindre attraktive og risikere at forværre virksomhedernes muligheder for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Der er en stærk sammenhæng mellem vækst, byudvikling og mobilitet, som det er afgørende, at kommunerne har mulighed for at understøtte og udvikle.

Bilfremkommelighed er højt prioriteret i Odense, men biltrafikken skal primært køre af de direkte adgangsveje

Odense Kommune er meget enige i intentionen i lovforslaget om at sikre god bilfremkommelighed. Derfor arbejder Odense Kommune også intensivt med netop dette perspektiv. Konkret har Odense Kommune i en længere periode samarbejdet tæt med byens Cityforening omkring "direkte grønne adgangsveje" til bymidten, og markedsført disse veje på hele Fyn.

Denne indsats er dog bygget op omkring et fokus på at prioritere bilfremkommeligheden på de primære trafik- og indfaldsveje, hvor vejene er indrettet til en større motoriseret trafikmængde.

Grundet byens størrelse er der dog en række gader i by- og boligområder i Odense med over 4.000 biler i døgnet. Nogle af disse gader har en væsentlig mængde gennemkørende trafik uden ærinde men er samtidig skoleveje for børn og unge. Vejbredden gør mange steder, at der ikke kan etableres cykelstier, hvis der skal fastholdes dobbeltrettet biltrafik, hvilket kan være afgørende for fremkommeligheden og tilgængeligheden.

Lovforslaget tager dog i sin nuværende form ikke højde for sådanne tilfælde. I sådanne tilfælde kunne tiltag som hastighedsbegrænsning eller initiativer for at modvirke gennemkørsel uden ærinde, dels sikre tryghed og dels fastholde bilfremkommelighed og tilgængelighed.

Bekymring ift. mulighederne for at imødekomme trængsel og forbedre trafiksikkerhed

Odense Kommune er bekymrede for, at lovforslaget vil have negative konsekvenser for kommunernes muligheder for at modvirke nuværende og imødekomme fremtidige trængselsproblemer på vejene.

Der er mange steder stigende udfordringer med trængsel på vores veje. Desværre findes der ikke én løsning, som kan afhjælpe trængselsproblemer.

Løsningen på trængselsudfordringer kræver helhedsorienterede tiltag, med afsæt i de lokale forhold, forskellige typer trafik og en kombination af flere forskellige greb. Derfor er det stærkt bekymrende, at lovforslaget indeholder en omfattende begrænsning af kommunernes brug af en række forskellige greb, herunder ensretning, indkørselsforbud og hastighedsnedsættelse.

Forslaget risikerer i stedet at gøre, at kommunerne passivt må se til, hvordan trængselsudfordringerne vokser, med stærkt begrænsede muligheder for at lave lokalt tilpassede løsninger for at imødekomme udfordringerne.

Lovforslaget indsnævrer mulighederne for bedre trafiksikkerhed, sunde og levevenlige byer

Odense Kommune er desuden bekymrede for, at lovforslaget vil indsnævre kommunernes muligheder for at understøtte udviklingen af en sund og levevenlig by.

Forslagets ensidige fokus på mobilitet i form af bilernes fremkommelighed overser, at byudvikling i høj grad handler om at finde balancer mellem mange forskellige hensyn.

Konkret begrænser forslaget mulighederne for at lave tiltag, der vil kunne fremme kollektiv trafik og aktive transportformer som gang og cyklisme. På den måde indsnævrer det kommunernes muligheder for at skabe bedre rammer for trafiksikkerhed og aktiv og bæredygtig transport, mindske luftforurening og støj samt skabe attraktive og grønne byrum.

Med venlig hilsen

Michael Wognsen Frederiksen
Adm. Direktør

Klima- og Miljøforvaltningen
Odense Kommune

Til: 'Jens Tommerup' (jenstommerup7@gmail.com), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: 'Rie Berenth' (Rie@strecker.dk), 'Jane Harvad' (jane@harvad.dk), info@nyhavn.com (info@nyhavn.com), Mads Vestergaard Olesen (mvo@stromma.dk), 'wandt' (wandt@webspeed.dk), 'Tom Jacobsgaard' (tj.ccg@cbs.dk)
Fra: xyzfhuh44@gmail.com (xyzfhuh44@gmail.com)
Titel: SV: høringssvar
Sendt: 31-01-2025 12:05

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

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

K re Jens
Fremragende svar!
Vi er ved at være ovenpå igen.
Mvh.
Flemming

Fra: Jens Tommerup <jenstommerup7@gmail.com>
Sendt: 31. januar 2025 11:40
Til: trm@trm.dk
Cc: Rie Berenth <Rie@strecker.dk>; 'Jane Harvad' <jane@harvad.dk>; info@nyhavn.com; mvo@stromma.dk; xyzfhuh44@gmail.com; wandt <wandt@webspeed.dk>; 'Tom Jacobsgaard' <tj.ccg@cbs.dk>; jenstommerup7@gmail.com
Emne: høringssvar

Høringssvar Vedrørende lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

I bedes venligst videreformidle vedhæftede høringssvar.

Venlig hilsen
Nyhavnsgruppen
v. Jens Tommerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Olav (olavmann45@gmail.com)
Titel: høringssvar til ændring af færdselsloven
Sendt: 31-01-2025 18:24

[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.

Kære Lene Priess / Trafikministeriet

Hermed høringssvar til:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674

sagsnummer 2024-1674

Høringssvar til:

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

Med lovforslaget lægger transportminister Thomas Danielsen op til, at kommunerne ikke uden videre må indføre begrænsninger på biltrafikken så som at sænke farten, etablere gågader, eller indrette trafikøer og blokere veje de steder, hvor man nu lokalt synes det giver bedste mening. Skal det *være slut med nye gågader, hastighedsnedsættelser og trygge veje omkring skoler og børnehaver i rigtig mange bykvarterer*. Det virker meget gammeldags og helt i strid med moderne menneskers tankegang. **Hvis lovforslaget vedtages vil det blive sværere at mindske klimaaftryk og andre uheldige resultater af bilismen.**

Biltrafikken står for langt hovedparten af vejtransportens udledninger, der samlet udgør 30% af Danmarks udledninger. Det er derfor nødvendigt af hensyn til klimakrisen at mindske biltrafikken overalt i Danmark. Elbiler medfører et mindre klimaaftryk end fossilbiler, men kommer med et større ressourcepres og kræver samme plads til veje, motorveje, broer, parkeringer som fossilbiler og udleder i heldigste fald, ifølge regeringens Klimaråd, mindst halvt så meget CO₂ som fossilbiler i løbet af bilens livscyklus. Infrastruktur udleder som bekendt betydelige mængder af CO₂ til atmosfæren, både fra deres anlægsfase og driftsfase.

Hjælp kommunerne med billig og effektiv offentlig transport og lad være med beskytte individualtrafik.

Det vil være et voldsomt tilbageslag for lokaldemokratiet, hvis et parti på den måde kan lykkes med at trække beslutningskraften ud af kommunen og via Christiansborg bremse udviklingsplaner, blot fordi man ikke er enig i det, som flertallet i kommunen med omfattende borgerinddragelsesprocesser har vedtaget. Forvaltninger i mange kommuner har oplyst at man med de foreslåede regler for vejlukninger og ensretninger ikke ville have haft mulighed for at gennemføre en række historiske projekter, for eksempel:

- ³⁹₁₇Transformation af Thoms B. Gade til Carl Nielsens Kvarter mm. Odense
- Nedskalering af Skibhusgade i Odense
- Diverse byomdannelseprojekter

Lovforslagets nye regler er derfor stærkt begrænsende i forhold til kommunens mulighed 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.

Der er ingen tvivl om, at lovforslaget vil medføre en direkte svækkelse af det lokale demokrati. Lovforslaget vil medføre en centralisering som i princippet betyder, at det fremover vil være transportministeren, der skal sidde og afgøre, om vi må omlægge en vej i vores kommune eller nedsætte hastigheden kraftig.

Hvis lovændringen bliver vedtaget, vil det ødelægge mulighederne for at lave trafikøer, nul-emissionszoner, cykelgader og attraktive grønne byrum osv. Ikke bare i Aarhus, men overalt.

Og alt hvad der været af borgerinddragelse og høringsprocesser lokalt vil blive lagt i graven.

Det er et kæmpe slag mod lokaldemokratiet og en helt vild centralisering af fremtidige beslutninger på transportområdet. Det hele skal afgøres centralt, ikke af dem der bor i og kender byerne, men af en fjern minister.

Omstillingen til grønne byer vil gå i stå Storbyer overalt i Europa arbejder i disse år på at gøre byområderne mere attraktive med færre biler og flere grønne områder, med bedre forhold for cyklister og mere kollektiv transport. Det gælder Paris, Barcelona, London, Oslo o.m.fl. Aarhus har ligesom andre storbyer problemer med trængsel, støj, utryghed, forurening og en voldsom klimabelastning som følge af en gammeldags infrastruktur med en alt for høj andel af privatbiler. I dag har verden - og Danmark - overskredet 6 af 9 planetære grænser i de systemer, som holder vores planet, Jorden, i balance. Transporten har en afgørende andel i dette. Den står som nævnt for 30% af Danmarks CO2-udledninger og betydeligt mere i en by som København eller Aarhus. Når vi overskrider klodens grænser, overskrides afgørende globale Tipping Points. De første fem af disse overskrides, når vi *permanent* overskrider Parisaftalens mål om 1,5 grader, hvilket sker senest i første halvdel af 2030'erne. 2024 var som bekendt det første år med en gennemsnitstemperatur over 1,5 grader. Konsekvenserne af disse overskridelser er voldsomt store. Det vil få vitale globale økosystemer til at kollapse. Dermed handler spørgsmålet om transportens og bilernes klima- og miljøaftryk sig om vores fremtid og overlevelse. Vores hverdagsliv bliver i første omgang vanskeliggjort, sidenhen gjort tæt på umuligt. Ikke 'en gang' - ikke langt ude i fremtiden - men om ganske få år, og det ér allerede begyndt med oversvømmede veje, mudderskred, infrastruktur der bryder sammen etc. Vi ser det overalt i verden: dødlige oversvømmelser i Tyskland, Norge, Pakistan, Sydøstafrika, Valencia og brande i Australien, Sibirien og Nordamerika. I den situation er det sidste Danmark og de danske kommuner har brug for en centralisering af lokale trafikbeslutninger fra lokale borgere og kommuner til staten.

At skabe en mere grøn mobilitet må have første prioritet: for statens indsatser gælder klimaloven. Men det fremsætte lovforslag tager ikke hensyn til denne overordnede ramme for al fremtidig lovgivning.

Med venlig hilsen,
Olav Scheunemann
Medlem af Bedsteforældrene klimaktion

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Niels Aagaard (naa_13@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til Trafikministeriet
Sendt: 29-01-2025 01:19
Bilag: HØRINGSSVAR TIL FÆRDELSLOVSFORSLAG_Det Fælles Bedste.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.

Kære Lene Priess / Trafikministeriet

Hermed sender vi **høringssvar til:**

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674

Fra Foreningen Det Fælles Bedste <https://detfaellesbedste.dk/> - ved foreningens formand Niels Aagaard, Gl. Kirkevej 128, 8530 Hjortshøj, 40189019, naa_13@hotmail.com og niels@detfaellesbedste.dk

Med venlig hilsen,
Niels Aagaard

Niels Aagaard
Det Fælles Bedste, formand
Gammel Kirkevej 128, 8530 Hjortshøj
+45 4018 9019
niels@detfaellesbedste.dk



Høringssvar til:

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

Af

Foreningen Det Fælles Bedste <https://detfaellesbedste.dk/>

ved foreningens formand

Niels Aagaard, Gl. Kirkevej 128, 8530 Hjortshøj, 40189019, naa_13@hotmail.com og niels@detfaellesbedste.dk

Med lovforslaget lægger transportminister Thomas Danielsen op til, at kommunerne ikke uden videre må indføre begrænsninger på biltrafikken så som at sænke farten, etablere gågader, eller indrette trafikøer og blokere veje de steder, hvor man nu lokalt synes det giver bedste mening.

Det kan, som det hedder i Ingeniøren, [MobilityTech](#), hvis forslaget vedtages "være slut med nye gågader, hastighedsnedsættelser og trygge veje omkring skoler og børnehaver i rigtig mange bykvarterer". Det virker meget gammeldags og helt i strid med moderne menneskers tankegang.

Hvis lovforslaget vedtages vil det blive sværere at mindske klimaafttryk og andre uheldige resultater af bilismen.

Biltrafikken står for langt hovedparten af vejtransportens udledninger, der samlet udgør 30% af Danmarks udledninger. Det er derfor nødvendigt af hensyn til klimakrisen at mindske biltrafikken overalt i Danmark. Elbiler medfører et mindre klimaafttryk end fossilbiler, men kommer med et større ressourcepres og kræver samme plads til veje, motorveje, broer, parkeringer som fossilbiler og udleder i heldigste fald, ifølge regeringens Klimaråd, mindst halvt så meget CO2 som fossilbiler i løbet af bilens livscyklus. Infrastruktur udleder som bekendt betydelige mængder af CO2 til atmosfæren, både fra deres anlægsfase og driftsfase.

Herudover resulterer bilismen som bekendt i en række yderligere og alvorlige gener. Bilerne støjer - i en by som Aarhus overskrider støjen på langt hovedparten af byens veje og gader WHO's grænse på 53dB. Bilerne skaber trængsel og kødannelser som i Aarhus betyder at busserne bliver op til flere timer forsinket dagligt. Det medfører udslip af NOx, der risikerer at skabe alvorlige sundhedsproblemer hos lokale borgere i form af diabetes, astma, kræft, kortere levetid. Bilerne er samtidig den største enkeltfaktor bag bildækkenes udslip af mikroplast, som ender i natur, atmosfære, havmiljøer og herfra videre til mennesker.

Lokaldemokratiet sættes ud af kraft og der sker en centralisering op til statsmagten

Hvis lovforslaget vedtages, vil det skyde flere års omfattende borgerinddragelsesprocesser i Aarhus i sænk. Det drejer sig bl.a. om midtbyvisionen, omdannelsen af Vesterbro Torv og helhedsplanen for Banegårdspladsen. Inddragelsen, der har givet lokale borgere mulighed for at engagere sig i deres eget lokalsamfund, vil være lige til at smide i skraldespanden, da lovforslaget vil begrænse kommunens muligheder for at realisere planerne.

I Aarhus Stiftstidende d. 19. januar fortæller Venstre i Aarhus af, at de er lykkedes med at få lovforslaget formuleret, så det kan bremse det, de kalder krigen mod bilisterne. <https://stiften.dk/politik/v-jubler-over-forslag-til-ny-vejlov-det-kan-standse-krigserklaeringen-mod-bilisterne>

Det vil være et voldsomt tilbageslag for lokaldemokratiet, hvis et parti på den måde kan lykkes med at trække beslutningskraften ud af kommunen og via Christiansborg bremse udviklingsplaner, blot fordi man ikke er enig i det, som flertallet i kommunen med omfattende borgerinddragelsesprocesser har vedtaget.

Konsekvenser for Aarhus Kommune

Teknik & Miljø forvaltningen i Aarhus vurderer, at de foreslåede ændringer i færdselsloven vil få store konsekvenser for mange af forvaltningens anlægsprojekter. Der er flere igangværende projekter som indeholder ensretninger eller vejlukninger, der ikke vil kunne anlægges, da årsdøgntrafikken på disse strækninger overstiger en årsdøgntrafik på 1.000. Eksempler på ensretning og vejlukninger er:

- Omdannelse af Vesterbro Torv
- Fredeliggørelse af Frederiks Allé/Simonsens Have
- Banegårdspladsen
- Omdannelse af Marselis Boulevard
- Trafikal planlægning i Kongelunden

Lovforslaget gør også etableringen af trafikøer svært urealiserbare, da trafikken på de omkringliggende veje ikke må stige med mere end 5000 køretøjer.

Til sammenligning vurderer forvaltningen, at man med de foreslåede regler for vejlukninger og ensretninger ikke ville have haft mulighed for at gennemføre en række historiske projekter, for eksempel:

- Åbning af åen
- Omdannelse af Lille torv og Store torv
- Etablering af sommergådader i Graven og Vestergade
- Ensretningen af Mejlgade

Lovforslagets nye regler er derfor stærkt begrænsende i forhold til kommunens mulighed 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.

Afdelingsleder for Aarhus Mobilitetsafdeling, Morten Skou Nicolaisen, siger, at man i Aarhus med sikkerhed kan sige, at en grænse på 1.000 biler i døgnet omfatter ["stort set hele vejnettet, der er relevant at kigge på."](#) - *"Hvis man historisk set havde haft denne lovgivning, så ville man ikke kunnet have etableret gågader noget sted i landet, eller lave mange af de store byomdannelsesprojekter, man har gennemført de senere år i landets større byer"*, siger han (samme kilde).

Der er ingen tvivl om, at lovforslaget vil medføre en direkte svækkelse af det lokale demokrati. Lovforslaget vil medføre en centralisering som i princippet betyder, at det fremover vil være transportministeren, der skal sidde og afgøre, om vi må omlægge en vej i Aarhus og alle andre kommuner/byer - ovenikøbet med tilbagevirkende kraft.

Det gælder for veje over en vis størrelse trafik per døgn, men størrelsen er sat så lavt at hovedparten af alle forslag til Grøn Mobilitet i Aarhus bliver umulige.

Hvis lovændringen bliver vedtaget, vil det ødelægge mulighederne for at lave trafikøer, nul-emissionszoner, cykelgader og attraktive grønne byrum osv. Ikke bare i Aarhus, men overalt.

Og alt hvad der været af borgerinddragelse og høringsprocesser lokalt vil blive lagt i graven.

Det et kæmpe slag mod lokaldemokratiet og en helt vild centralisering af fremtidige beslutninger på transportområdet. Det hele skal afgøres centralt, ikke af dem der bor i og kender byerne, men af en fjern minister.

Mener Venstre i Aarhus og i Folketinget virkelig, at det er bedst at trafikministeren skal sidde på Christiansborg og bestemme, hvordan de enkelte veje i Aarhus skal se ud, og hvordan Aarhus skal udvikle sig som by?

Forslaget vil, hvis det vedtages, betyde, at de mange tiltag i en by som Aarhus på vej med en Grøn Mobilitet, stopper. Og det betyder nok så vigtigt, at danske byer og kommuner ikke længere selv kan afgøre deres trafik.

Ovenikøbet trækker man en fælles standard ned over alle byer og alle kommuner, selvom de er dybt forskellige og dermed har forskellige behov. Det betyder en centralisering og en standardisering eller ensgørelse af alle 98 kommuner, som ikke giver borgerne mulighed for at få de byer, flertallet lokalt ønsker.

Omstillingen til grønne byer vil gå i stå

Storbyer overalt i Europa arbejder i disse år på at gøre byområderne mere attraktive med færre biler og flere grønne områder, med bedre forhold for cyklister og mere kollektiv transport. Det gælder Paris, Barcelona, London, Oslo o.m.fl.

Aarhus har ligesom andre storbyer problemer med trængsel, støj, utryghed, forurening og en voldsom klimabelastning som følge af en gammeldags infrastruktur med en alt for høj andel af privatbiler.

Lovforslaget vil bremse mulighederne for at løse disse problemer og det vil hæmme udviklingen af fredelige attraktive bymiljøer. Store dele af den grønne mobilitetsplan i Aarhus fra aug. 2024 vil være umulig at gennemføre. Fx er det ikke længere muligt at inddrage borgerne i udviklingen af trafikøerne i Christiansbjerg, Åbyhøj, Hasle og Ø-gaderne.

Det vil heller ikke været muligt at gennemføre omdannelsen af Vesterbro Torv inklusive klimasikring, fredeliggørelsen af Banegårdspladsen inkl. fremtidigt letbanestop eller sammenlægningen af Rådhusparken og Musikhusparken i Simonsens Have.

Således indskrænker lovforslaget det kommunale råderum inden for vejområdet betragteligt.

Borgere i Aarhus gennem en længere periode arbejdet for at formulere en række borgerforslag til kommunen om Grøn Mobilitet, som kan føre Aarhus gennem en række processer frem mod en langt mere grøn by med en betydelig mere grøn mobilitet. Det sker, fordi vi i civilsamfundet er bekendt med - og stærkt bekymrede over - klimavidenskabens stadig mere alarmerende analyser og anbefalinger.

I dag har verden - herunder Aarhus og Danmark - overskredet [6 af 9 planetære grænser](#) i de systemer, som holder vores planet, Jorden, i balance. Transporten har en afgørende andel i dette. Den står som nævnt for 30% af Danmarks CO2-udledninger og betydeligt mere i en by som København eller Aarhus.

Når vi overskrider klodens grænser, overskrides afgørende globale [Tipping Points](#). De første fem af disse overskrides, når vi *permanent* overskrider Parisaftalens mål om 1,5 grader, hvilket sker [senest](#) i første halvdel af [2030'erne](#). 2024 var som bekendt det første år med en gennemsnitstemperatur [over 1,5 grader](#).

Konsekvenserne af disse overskridelser er voldsomt store. Det vil få vitale globale økosystemer til at kollapse. Dermed handler spørgsmålet om transportens og bilernes klima- og miljøaftryk sig om vores fremtid og overlevelse.

Vores hverdagsliv bliver i første omgang vanskeliggjort, sidenhen gjort tæt på umuligt. Ikke 'en gang' - ikke langt ude i fremtiden - men om ganske få år, og det er allerede begyndt med oversvømmede veje, mudderskred, infrastruktur der bryder sammen etc. Vi ser det overalt i verden, fra Los Angeles brande til Valentias oversvømmelser.

Når de store økosystemer begynder at kollapse, udgør det en trussel mod hele menneskehedens fortsatte eksistens. Sammenbruddet af Atlanterhavets havstrømme, bl.a. Golfstrømmen, kombineret med global opvarmning vil ifølge nyeste videnskab eksempelvis medføre, at halvdelen af det globale areal til dyrkning af hvede og majs [går tabt](#). Og sådanne globale sammenbrud kan ske og vil ske hurtigt.

I den situation er det sidste Danmark og de danske kommuner har brug for en centralisering af lokale trafikbeslutninger fra lokale borgere og kommuner til staten og en fravælgelse af borgernes initiativer for at skabe en mere grøn mobilitet til fordel for en perspektivløs bevarelse af den eksisterende bilisme, som vi frygter ligger bag lovforslaget.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Oscar Sig Tranberg (oscarsigtranberg@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommuners adgang til at lave ændringer på veje (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 27-01-2025 21:38

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver for at udtrykke min store bekymring over det nye lovforslag, der begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det er et stort skridt i den forkerte retning i en tid, hvor demokratiet er mere udfordret end nogensinde før. Derfor er det essentielt at lade det velfungerende lokaldemokrati bestå, så det kan bestemme, når det angår beslutninger, der har store konsekvenser for sundheden, trivslen og velværen for lokalbefolkningen.

Klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og reducere biltrafikken i byerne, og det forsøger kommunerne allerede at komme til livs ved at få flere til at cykle, gå eller bruge offentlig transport. Dette er helt afgørende for, at vi kan mindske den enorme CO2-udledning fra transportsektoren.

Men hvis regeringens lovforslag bliver vedtaget, vil mange af de løsninger, der gør en forskel, ikke længere kunne lade sig gøre.

Det er dybt bekymrende, at regeringen vil gøre det umuligt at sænke hastigheder ved skoler, lave cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for cyklister og fodgængere. Det har lokalbefolkningen og deres demokratisk valgte repræsentanter sådan set ret til at administrere selvstændigt.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling lige nu. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer.

Jeg håber virkelig, at regeringen vil lytte til kritikken og droppe dette forslag.

Med venlig hilsen
Oscar Sig Tranberg
8000 Aarhus C

Sendt fra [Outlook](#)

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

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 lov håndhævelse. 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: freddy ridderhaugen (ridderhaugenf@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til ændring af Færdselsloven
Sendt: 26-01-2025 23:45
Bilag: Høringssvar vedr ændring af færdselsloven.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.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 Kbhvn K
Sendt til trm@trm.dk

Hvidovre d. 26/01/25

Høringssvar vedrørende:

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.)

Fra Freddy Ridderhaugen, Trafikudvalget / GF Ny Hvidovre

I forbindelse med Transportministeriets forventede fremsættelse i kommende folketingssamling af ovennævnte udkast til lovforslag, skal hermed gøres opmærksom på følgende:

Er der overensstemmelse mellem lovforslaget og gældende bekendtgørelse om støjhandlingsplaner?

I forsøgsordningen som trådte i kraft den 6. januar 2022 (Hastighedsbekendtgørelsens) blev muligheden åbnet for at nedsætte hastigheden af hensyn til støjniveauet.

(citat): Hastighedsgrænsen kan endvidere fastsættes til 40 km i timen af hensyn til at nedbringe støjniveauet, jf. hastighedsbekendtgørelsen § 7, stk. 2, 2. pkt.

I herværende udkast til lovforslag indgår støj ikke længere som et kriterium, der kan danne grundlag for en hastighedsregulering. Man vælger således at nægte kommunerne et redskab i kampen mod vejstøj jvnf. gældende bekendtgørelse (*Bek. om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner*).

Ligeledes vil kriterier, der i lovforslaget baseres på opgjort årsdøgntrafik, udgøre en begrænsning for allerede eksisterende handlemuligheder. Dette vil påvirke kommunernes støjhandleplaner og gøre tiltag mod trafikstøj – særligt i bymæssig bebyggelse - ekstraordinært omkostningstunge. Der vil formentlig være kommuner, der på denne baggrund ikke kan gennemføre realistiske støjhandleplaner i henhold til Miljøstyrelsens retningslinier.

Sikre skoleveje?.

(Citat fra udkast til lovforslaget/transportministerens overvejelser 2.1.2 / side 22):

Bestemmelsen vil medføre, at der på de pågældende institutionsstrækninger vil kunne fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, selvom vejstrækningen har en årsdøgntrafik på mere end 4.000. Til gengæld vil den foreslåede bestemmelse kun give mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på selve den vejstrækning, der ligger ved institutionen, og ikke i et nærmere afgrænset område omkring institutionen.

Skoledistrikter landet rundt indeholder ofte flere farlige vejstrækninger, der skal passeres af skolebørnene. Ved 50km/t er risikoen ved påkørsel ca. dobbelt så stor for alvorlige skader

(hospitalsindlæggelse) som ved 40km/t. Når kommunerne kun kan regulere vejen ved selve skolen, øges risikoen for påkørsler. Hvorfor må kommunerne ikke sikre hele vejen til skolen – det er vel de færreste elever der bor på samme vej som skolen?. Er der et tal på hvor mange skolebørn der fremover ikke vil kunne sikres mod påkørsel fra hurtigkørende motortrafik (50km/t eller mere) på deres vej til skole?

Hvad er økonomien i lovforslaget?

Transportministeren mangler i det hele taget at opgøre de samfundsøkonomiske omkostninger i forbindelse med lovforslaget. Huspriser i områder med biltrafikmængder der ligger over de i lovforslaget fastsatte grænser, vil forblive på relativt lavere niveau end omkringliggende boliger og negative sundhedseffekter vil øge i takt med stigende motortrafikmængder. Det må således påregnes at motortrafikken vil øge som følge af overløb fra omkringliggende hastighedsregulerede veje og som følge af forslagets generelle påvirkning på anden transportform (passager på tværs af belastede vejløb bliver besværliggjort og risikobetonede).

Hvad er estimatet på udgifter forbundet med forventede øgede støjgener opgjort i henh.t. gældende brug af SBT (StøjBelastningsTal - et økonomisk tal, der udtrykker udgifterne/værditabet i kroner af en given støjbelastningen pr. bolig/beboere pr. år) Står det mål med økonomien i lovforslagets påståede sikring af ”fremkommeligheden”? Kan ministeren udelukke at de samlede effekter af forslaget ikke vil føre til øgede omkostninger for samfundet?.

Ingen sammenhæng mellem fremkommelighed og hastighed.

Ministerens gør i kommentarer til lovforslaget brug af begrebet ”fremkommelighed”. Der mangler en nærmere definition af ordet, i det omfang der ikke er tale om egentlige afspærringer af veje. Er der en sammenhæng mellem hastighed og fremkommelighed - i bymæssig bebyggelse? Hvis man skal tro vejdirektoratet, er der ingen sammenhæng (citater):

- *Hvis man sætter hastigheden ned på byveje med 10 km/t, så vil det formentlig ikke have nogen konsekvens for trafikken*, citat Charlotte Vithen, områdechef i Vejdirektoratet.

Og videre: *”I byer har man oftest trafikregulering, som dikterer trafikken, så det burde ikke gøre nogen stor forskel for trængslen”*, slår hun fast.

Med dette in mente vil beregninger på de økonomiske konsekvenser for beboelser med en støjbelastning over Miljøministeriets anbefalede grænseværdi, i områder af bymæssig karakter, i overvejende grad være bestemt af Støjbelastningstallet og forslaget vil således på sigt føre til et samfundsøkonomisk tab der i størrelse, langt overgår selv den største besparelse på ”bureaukratiet”. Der ses ikke hverken i lovforslaget eller i baggrundsmaterialet til lovforslaget – at være taget højde for de økonomiske aspekter, som her beskrevet. Dette være hermed påklaget.

Opsummering:

Jeg skal hermed gøre gældende, at lovforslaget i sin nuværende form vil :

- modarbejde lokale støjhandleplaner
- mindske trafiksikkerheden for skolebørn, cyklister, fodgængere og bløde trafikanter
- mindske fremkommeligheden i det samlede trafikbillede
- øge trafikstøj og partikelforurening
- samlet set udgøre en økonomisk belastning for samfundet, der langt overstiger den ønskede besparelsen

Mvh Freddy Ridderhaugen
Sønderkær 31
2650 Hvidovre
Email: ridderhaugenf@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: pipilut1 (pipilut@gmail.com)
Titel: 2024 - 1674
Sendt: 30-01-2025 22:45

[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 Thomas Danielsen

I Odense kommune er der lagt megen energi og tid i at leve op til den fælles målsætning om at gøre Odense grønnere og bæredygtig - CO2 neutral. Der har været og er fortsat et tæt samarbejde med borgerne. Som borger i Odense kommune blev jeg først forundret og derefter rasende over det nye lovforslag, som med et pennestrøg kan kuldkaste planerne for fremtiden og også dem, der er effektueret og på diktatorisk vis underkender hele den demokratisk proces skabt af borgere og politikere, som kender til hvordan, der er i Odense kommune.

I en tid hvor KLIMAKRISE står bøjet i neon - eller burde gøre det - er det ganske uforståeligt, at du/I som politikere modarbejder de lokale forsøg på at blive bæredygtige kommuner, for det er jo heldigvis ikke kun Odense kommune, der arbejder med den målsætning.

Nu er Venstre jo ikke kendt for sin klimapolitik - tværtimod - men selvom alt om klima bliver trukket ud af ligningen, er lovforslaget stadig på alle måder en dårlig ide, lige bortset fra vores egen mageligheds synspunkt. Det er en skrøne, at manglende mulighed for at parkere lige foran forretningerne, skaber butiksdød! Det er en dårlig ide, fordi bilisme er en væsentlig sundhedsskadelig faktor og et stort problem i forhold til at skabe et miljø, som inviterer borgerne, børn som voksne, til at bruge deres by - skabe liv. Støjen fra bilerne stresser og er til gene for tusindvis af mennesker i Odense. Biler gør det også usikkert at færdes på cykel og til fods, specielt hvis man er barn, for hvem luftforureningen er særlig belastende.

Vi opfordres - nok ikke af Venstre - til at cykle, fordi det gavner os selv og os alle sammen; men hvem har lyst til at cykle med udstødningen fra biler som en fast følgesvend?

Jeg kan ikke læse andet i lovforslaget, end at det fremmer privatbilismen, som er et stort problem i forvejen. Jeg finder lovforslaget uforsvarligt set ud fra, hvad der er det fælles bedste og det er vel trods alt det en politiker skal arbejde for.

Med venlig hilsen
Pia Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Pia Rafn Jensen (piarafnjensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 13:33
Bilag: Vedr ændring af færdselsloven.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 vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sagsnummer 2024-1674

Kære Thomas Nolsøe Danielsen,
Transportminister

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over lovforslaget "Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fælles veje". Især §3, som jeg finder problematisk, da det kan hæmme den grønne omstilling i kommunerne.

Hele brevet vedhæftet som fil

Med venlig hilsen

Pia Rafn Jensen
Martsvej 14
8210, Århus V
Mail adr: piarafnjensen@hotmail.com

Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sagsnummer 2024-1674

Kære Thomas Nolsøe Danielsen,
Transportminister

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over lovforslaget "Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fælles veje". Især §3, som jeg finder problematisk, da det kan hæmme den grønne omstilling i kommunerne.

Ifølge §3 kan vejmyndighederne påbyde ensrettet færdsel på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik over 1.000, hvis det forbedrer trafikafviklingen. Dette påbud kan kun træffes, hvis en trafikmodelberegning viser, at ensretningen forbedrer trafikafviklingen.

Min bekymring er, at dette lovforslag kan underminere kommunernes arbejde med at fremme et sundt og grønt bymiljø. Kommunerne er allerede i fuld gang med at reducere CO2-udledningen, mindske biltrafik i bymidten og fremme cykling, gang og kollektiv transport. For at nå de klimamål, der er sat, er det afgørende, at kommunerne bevarer friheden til at træffe lokale beslutninger om trafikforhold, som afspejler deres specifikke behov og udfordringer.

Jeg finder det svært at forstå, hvorfor et forslag som dette kommer fra en Venstre-regering, der traditionelt har hyldet decentralisering og kommunernes selvbestemmelse. At overdrage beslutningskompetence til staten i så lokale anliggender giver ikke mening. Det er netop kommunerne, der bedst kender deres egne forhold og kan finde de mest effektive løsninger.

Jeg vil derfor opfordre til, at lovforslaget trækkes tilbage eller revideres, så kommunerne fortsat kan arbejde målrettet på deres klimamål og forbedre vilkårene for cyklister, gående og kollektiv trafik uden statslig indblanding.

Med venlig hilsen

Pia Rafn Jensen
Martsvej 14
8210, Århus V
Mail adr: piarafnjensen@hotmail.com

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

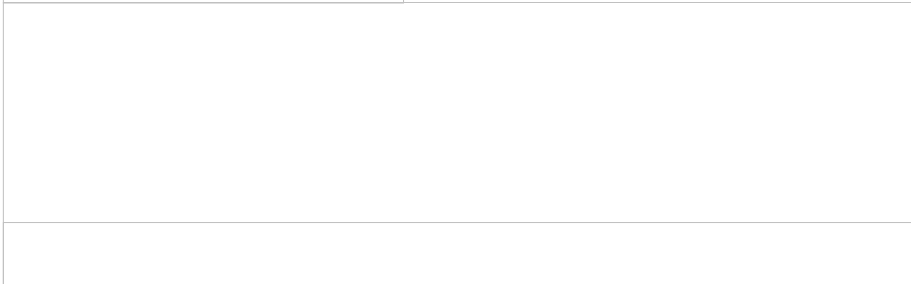
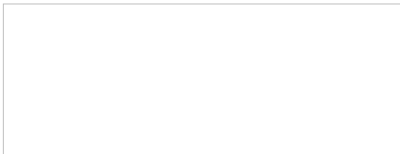
Leder

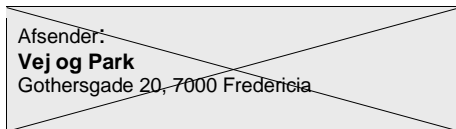
Vej og Park

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 stistystem. 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: Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)
Titel: VS: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: VS: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 06-01-2025 09:32
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf;

Til Transportministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2024-01332.

Med venlig hilsen

Jan Hempel
Forbundssekretær



Gammel Kongevej 60, 11. sal
DK-1850 Frederiksberg

Tlf. +45 3345 5965
E-mail mail@politiforbundet.dk

Politiforbundet passer på dine data. Læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-databeskyttelsespolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, inkl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter. På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til mail@politiforbundet.dk. Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

https://url41.mailanyone.net/scanner?m=1tOaN8-000000000Gg-2PSB&d=4%7Cmail%2F90%2F1734690600%2F1tOaN8-000000000Gg-2PSB%7Cin41b%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C676548BACF7528F541BBDC66A8F139D8&o=..wwkrmdwt&s=foPohxsp83shPJ7_YnwDdsupHg0

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

20. december 2024
2024-1674

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

**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 offent-
lige veje og private fællesveje m.v.)**

Transportministeriet forventer i denne kommende folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast til ovennævnte lovforslag.

Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativer om regelforenkling og politisk prioriteret opgavebortfald.

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.
- 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.
- 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.



- 4) Ophævelse af færdselslovens § 92 d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger.
- 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 gravetildelse, råden over vejareal, vintervedligeholdelse m.v.
- 6) Hjemmel til at visse dispositioner over statsvejsarealer kan foretages administrativt.
- 7) Hjemmel til at vejmyndigheden kan reetablere offentlige veje for graveaktørens regning efter ulovligt gravearbejde.

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.

Ved afgivelse af høringssvar samtykkes til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og adresse, på bl.a. Høringsportalen.dk, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringssvar eller dele heraf ikke kan offentliggøres.

Transportministeriet bemærker, at høringen i forhold til KL og Danske Regioner også udgør den økonomiske høring over lovforslaget.

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest den 27. januar 2025** med henvisning til sagsnummer 2024-1674.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk.

Spørgsmål vedrørende lovforslagets §§ 1 og 4 kan stilles til Ulla Østergaard på mail uoe@trm.dk og telefon 72 26 70 44, mens spørgsmål til §§ 2 og 3 kan rettes til Lene Priess på lpr@trm.dk og telefon 23 49 41 68.



Side 3/3

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

HØRINGSLISTE

20. december 2024

2024-1674

Advokatsamfundet
Andel Energi A/S
Arbejdsgiverforeningen KA
Centralorganisationen af 2010 (CO2010)
Clever
Cyklistforbundet
Danmarks Frie AutoCampere
Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF)
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Byggeri
Dansk e-mobilitet
Dansk Energi
Dansk Energinet
Dansk Erhverv – Høringssager
Dansk Erhvervsfremme
Dansk Fjernvarme
Dansk Handicap Forbund
Dansk Industri (DI)
Dansk Ledningsejerforum
Dansk Magisterforening (DM)
Dansk Parkeringsforening
Dansk Transport og Logistik – DTL
Dansk Vand- og Spildevandsforening
Dansk Vejforening
Danske Advokater
Danske Handicaporganisationer
Danske Kørelæreres Landsforbund
Danske Medier - Mediernes Hus
Danske Motorcyklister
Danske Regioner
Datatilsynet
Den Danske Dommerforening
Den Danske Landinspektørforening
Det Centrale Handicapråd
DI Transport
Drivkraft Danmark



DTL's arbejdsgiverforening
DTU Transport
Energinet.dk
E.ON
Fagbevægelsens Hovedorganisation
Fagligt Fælles Forbund – 3F
FOA
Fodgængerforbundet
Forenede Danske Motorejere - FDM
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd
Grundejeren.dk
HK Stat
HK Trafik og Jernbane
HMN Naturgas I/S
Ingeniørforeningen (IDA)
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet
Institut for planlægning – Aalborg Universitet
Kommunal Teknisk Chefforening
Kommunal Vejteknisk Forening
Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte
Kommunernes Landsforening – KL
Krifa
Landbrug og Fødevarer
Landbrugserhvervets Færdselsgruppe
Landdistrikternes Fællesråd
Landsorganisationen i Danmark (LO)
Ledernes Hovedorganisation
Norlys
Offentligt Ansattes Organisationer (OAO)
Parcelhusejernes Landsforening
Politiforbundet
Region Hovedstaden
Region Midtjylland
Region Nordjylland
Region Sjælland
Region Syddanmark
Rigsadvokaten
Rigsrevisionen
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for grøn omstilling
Rådet for Sikker Trafik
Sammenslutning af Danske Småøer
SEGES
Sikre Veje
Teknisk Landsforbund
Teknologisk Institut



Trafikforbundet
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Ørsted A/S
Albertslund Kommune
Allerød Kommune
Assens Kommune
Ballerup Kommune
Billund Kommune
Bornholms Regionskommune
Dragør Kommune
Egedal Kommune
Esbjerg Kommune
Fanø Kommune
Favrskov Kommune
Faxe Kommune
Fredensborg Kommune
Fredericia Kommune
Frederiksberg Kommune
Frederikshavn Kommune
Frederikssund Kommune
Furesø Kommune
Faaborg-Midtfyn Kommune
Gentofte Kommune
Gladsaxe Kommune
Glostrup Kommune
Greve Kommune
Gribskov Kommune
Guldborgsund Kommune
Haderslev Kommune
Halsnæs Kommune
Hedensted Kommune
Helsingør Kommune
Herlev Kommune
Herning Kommune
Hillerød Kommune
Hjørring Kommune
Holbæk Kommune
Holstebro Kommune
Horsens Kommune
Hvidovre Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Hørsholm Kommune
Ikast-Brande Kommune
Ishøj Kommune
Jammerbugt Kommune
Kalundborg Kommune
Kerteminde Kommune
Kolding Kommune
Københavns Kommune
Køge Kommune
Langeland Kommune
Lejre Kommune
Lemvig Kommune



Lolland Kommune
Lyngby-Taarbæk Kommune
Læsø Kommune
Mariagerfjord Kommune
Middelfart Kommune
Morsø Kommune
Norddjurs Kommune
Nordfyns Kommune
Nyborg Kommune
Næstved Kommune
Odder Kommune
Odense Kommune
Odsherred Kommune
Randers Kommune
Ringkøbing-Skjern Kommune
Ringsted Kommune
Roskilde Kommune
Rudersdal Kommune
Rødovre Kommune
Samsø Kommune
Silkeborg Kommune
Skanderborg Kommune
Skive Kommune
Slagelse Kommune
Solrød Kommune
Sorø Kommune
Stevns Kommune
Struer Kommune
Svendborg Kommune
Syddjurs Kommune
Sønderborg Kommune
Thisted Kommune
Tønder Kommune
Tårnby Kommune
Vallensbæk Kommune
Varde Kommune
Vejen Kommune
Vejle Kommune
Vesthimmerlands Kommune
Viborg Kommune
Vordingborg Kommune
Ærø Kommune
Aabenraa Kommune
Aalborg Kommune
Aarhus 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 størres 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 Handlungsplan, 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 cyklister 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 reserverede 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: Leila Stockmarr (leila.stockmarr@ft.dk), Line Barfod (Borgerrepræsentationen (line_barfod@kk.dk)
Fra: Poul Hviid (hviid.poul@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 27-01-2025 12:21
Bilag: Til Transportministeren. 27.1.Vanløse.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 Transportministeren

Hermed
Høringssvar til lovforslag om ændring af trafikloven. Frist d. 27.1. 2025.
Ses vedhæftet.

Med venlig hilsen
Poul Hviid.
Medlem af Vanløse Lokaludvalg og Vanløse Bymidtegruppe

Til transportministeren

I Vanløse har vi i flere år kæmpet mod politiet evindelige modstand mod fartnedsættelser og miljøforbedringer.

Lokale borgere, partier, organisationer og lokaludvalg har ønsket og arbejdet for mindre trafik-, støj- og miljøbelastninger i deres lokalområder og på deres lokale- og gennemkørende veje.

Nu vil Transportministeren have et lovforslag gennemført.

Det begrænser godt nok politiets magt over miljøet, men ønsker herefter at erstatte det med transportministerens og bilismens uindskrænkede forrang og magt.

Dette lovforslag er skadeligt for den positive udvikling, som flertallet af befolkningen står bag.

Lovforslaget skal trækkes tilbage og demokratiske beslutninger i landet kommuner skal selv have lov til at bestemme fartgrænser til borgernes og miljøets bedste.

I andre lande kan man godt gøre det.

En masse andre storbyer sætter hastigheden ned for at gavne klimaet og mennesker i byerne, på landet og i verden som helhed.

I Paris gør det, Bruxelles og Madrid gør det, og Tyskland og Østrig har man gjort det i årevis.

Nedsætter hastighedsgrænsen i byer til 30 km/t udenfor de helt store trafikveje.

Og det giver positive resultaterne - færre tilskadekomne i trafikken – støtte og tryghed for de bløde trafikanter og helt igennem bedre livskvalitet for dem der bor og færdes i trafikken.

Transportministeriet vil ikke følge den europæiske trend. Foreslår bare mulighed for en hastighedssgrænse på 30 i rene boligområder, hvor det ikke fysisk er muligt at køre igennem området.

Desuden foreslås 40 km grænsen alene at kunne anvendes på veje med under 4.000 i årsdøgntrafik. Begrundelsen er, at man vil sikre mobilitet og fremkommeligheden for biltrafikken.

I virkeligheden betyder hastighedsgrænsen i bytrafik meget lidt for rejsehastigheden.

I bytrafik er det trafikafviklingen i krydsene og i særlig grad de signalregulerede kryds, samt antallet af kørsler, der bestemmer rejsehastigheden.

Denne lov bør partierne i Folketinget stemme ned.

Selv ét eller flere af partierne i den nuværende flertalsregering bør kunne se det skadelige i dette lovforslag.

Vedtages det som lov, bliver det endnu en faktor, der vil reducere regeringspartiernes stemmetal ved næste folketingsvalg.

Poul Hviid.

Thorupgård Alle 26, 2720 Vanløse, hviid.poul@gmail.com

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 (uo@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Josephine Sandal (josephine.sandal@regionh.dk)
Titel: SV: Region Hovedstadens høringssvar til forslag om lov om ændring af færdselsloven mv. - den 27. januar 2025
Sendt: 05-02-2025 15:11
Bilag: Region Hovedstadens høringssvar til Lovforslag om ændring af færdselsloven... den 27. januar 2025.pdf;

Kære I

Jeg kan hermed bekræfte, at høringssvaret sendt den 27. januar 2025 nu er endeligt godkendt af Region Hovedstadens regionsråd på deres møde den 4. februar 2025.

Med venlig hilsen

Josephine Grønlund Sandal
Specialkonsulent | Udvalgssekretær for udvalget for trafik og regional udvikling og udvalget for erhvervsuddannelser

Telefon: 24 98 54 37

Mail: josephine.sandal@regionh.dk



Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling
Sekretariatet
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Tlf: 38 66 50 00

Web: www.regionh.dk

Når vi behandler personoplysninger om dig, skal vi efter databeskyttelsesforordningen give dig en række oplysninger, herunder:

- At formålet med at behandle dine personoplysninger er at sagsbehandle din henvendelse. Derfor registrerer vi dine personoplysninger i vores elektroniske sagsbehandlingssystem.
- At du kan gøre brug af en række rettigheder, herunder retten til at se dine oplysninger og retten til at gøre indsigelse mod vores behandling af dine oplysninger

Yderligere information

Du kan læse mere på www.regionh.dk/persondatapolitik

Du er også velkommen til at kontakte Region Hovedstadens databeskyttelsesrådgiver, Birgitte Hagelskjær Nielsen på www.regionh.dk/dpo

Denne e-mail indeholder fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.

Fra: Josephine Sandal

Sendt: 27. januar 2025 10:36

Til: trm@trm.dk

Cc: uoe@trm.dk; lpr@trm.dk; Birgitte Leolnar <birgitte.leolnar@regionh.dk>; Søren Bom <soeren.bom@regionh.dk>; CRU-FP-Politisk betjening-postkasse <politiskbetjening-postkasse.center-for-regional-udvikling@regionh.dk>

Emne: Region Hovedstadens høringssvar til forslag om lov om ændring af færdselsloven mv. - den 27. januar 2025

Kære I

Vedlagt er Region Hovedstadens 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.).

Høringssvaret sendes med forbehold for regionsrådets endelige godkendelse den 4. marts 2025.

Med venlig hilsen

Josephine Grønlund Sandal

Specialkonsulent | Udvalgssekretær for udvalget for trafik og regional udvikling og udvalget for erhvervsuddannelser

Telefon: 24 98 54 37

Mail: josephine.sandal@regionh.dk



Region Hovedstaden

Center for Regional Udvikling

Sekretariatet

Kongens Vænge 2

3400 Hillerød

Tlf: 38 66 50 00

Web: www.regionh.dk

Når vi behandler personoplysninger om dig, skal vi efter databeskyttelsesforordningen give dig en række oplysninger, herunder:

- At formålet med at behandle dine personoplysninger er at sagsbehandle din henvendelse. Derfor registrerer vi dine personoplysninger i vores elektroniske sagsbehandlingssystem.
- At du kan gøre brug af en række rettigheder, herunder retten til at se dine oplysninger og retten til at gøre indsigelse mod vores behandling af dine oplysninger

Yderligere information

Du kan læse mere på www.regionh.dk/persondatapolitik

Du er også velkommen til at kontakte Region Hovedstadens databeskyttelsesrådgiver, Birgitte Hagelskjær Nielsen på www.region.dk/dpo

Denne e-mail indeholder fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.

Region Hovedstaden anvender de personoplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Du kan læse mere om formålet med anvendelsen samt dine rettigheder på vores hjemmeside: www.regionh.dk/persondatapolitik

HØRINGSSVAR

Til: Transportministeriet

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.)

I Region Hovedstaden arbejder vi for flere passagerer i den kollektiv trafik, flere cykelture og mere gående trafik. Det skal være nemt for borgerne at komme rundt i regionen uden bil i et styrket, stærkt kollektivt transportnet, der sammen med fx supercykelstier og nye mobilitetsløsninger skabe et attraktivt alternativ til alene kørsel i bilen. I den forbindelse arbejder Region Hovedstaden tæt sammen med kommunerne om det regionale busnet og udbygning af Supercykelstinettet.

Derfor er det også med stor interesse, at vi har læst det aktuelle udkast til lovforslag vedrørende blandt andet indskrænkning af politiets vetoret overfor kommunale vejsager.

Vi forstår, at det har længe været et ønske fra kommunernes side, og således vil vi også gerne kvittere for initiativet.

Det vækker derfor stor bekymring, at lovforslaget reelt indskrænker det kommunale råderum på de større kommunale veje, hvor trafikmængden overstiger 4000 motor-køretøjer i døgnet, og hvor de regionale busser typisk kører. Regionen bakker generelt op om kommunernes arbejde for at sikre mobilitet og fremkommelighed, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafik-sikkerheden.

Men lovændringen vil betyde, at flere større vejprojekter, hvor kommunen ønsker at prioritere aktiv transport eller kollektiv trafik med hastighedsnedsættelser til under 50 km i timen, trafikøer/trafikal fredeliggørelse og ensretninger ikke kan gennemføres. Prioriteringer af busser, hvor der indrettes kørselsforbud for øvrig motorkørende trafik via busluser eller anlægges sikre buslommer og busperroner med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen vil ligeledes ikke kunne gennemføres.

Et eksempel på vejprojekter, som ikke vil kunne lade sig gøre inden for den nye lov er omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune, som i dag er indrettet med høj prioritering af cyklende, gående og af busser. Disse omdannelser har også betydet en markant passagervækst for de regionale busruter, som kører på strækningen.

Region Hovedstaden finder det vanskeligt at kunne gennemføre fremtidige busprioriteringer herunder det såkaldte BRT-net og udbygningen af et trafiksikkert supercykelstinet med udgangspunkt i nationale målsætninger, herunder Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark (2022).

Region Hovedstaden finder det kritisk, at de nye objektive betingelser i lovforslaget baseres på årsdøgnstrafiktal, hvor der udelukkende er tænkt på mobilitet og fremkommelighed for motorkørende trafik (biler, varebiler og lastbiler). Der tages således ikke højde for antal busser i rute og antallet af passagerer eller antallet af cyklister, som kører over døgnet på en vejstrækning.

Når der i forslaget udelukkende sættes kriterier, som omhandler trafikmængder for motorkørende trafik, negligeres behovet for at kunne arbejde med at indrette vejene og brugen af den ud fra kriterier, som handler om at øge trafiksikkerheden, skabe bedre forhold for busdrift og reducere støjpåvirkningen. Dette er et væsentligt tilbageskridt i forhold til gældende regler.

Region Hovedstaden opfordrer Transportministeriet til at inddrage aktørerne for at sikre de nødvendige rammer for en mere grundig inddragelsesproces i et meget omfattende lovforslag, hvor høringsprocessen med den korte frist, har gjort det svært tilrettelægge en grundig administrativ og politisk proces.

Region Hovedstaden støtter at lov forslaget ændres, således at kommunerne har medbestemmelse, når det gælder indretning af veje og gader med mere end 4000 motorkøretøjer i døgnet, og at trafikken også bliver vurderet ud fra tællinger af cyklister, fodgængere og buspassagerer.

På vegne af Regionsrådet

Lars Gaardhøj, Regionsrådsformand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henriette Andersen (henra@frederikssund.dk)
Titel: Høringssvar til lovændringerne på vejloven, sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 00:14
Bilag: Høringssvar til lovforslaget om ændringer i Vejlovgivningen.pdf;

Til Transportministeriet

Hermed et høringssvar til forslaget om ændringer af vejloven.

Sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Henriette Andersen
Afdelingsleder

Center for Ejendomme og IT
Trafik, Vej og Park
Torvet 2, 3600 Frederikssund
30 32 79 85
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](#).

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Sagsnummer 2024-1674

Dato
26. januar 2025

Sagsnr.
05.01.00-G01-1-25

Høringssvar Hermed vedrørende forslaget 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.)

BY OG LANDSKAB

Torvet 2
3600 Frederikssund

Bank 4319-3430270303

Til Transportminister Thomas Danielsen

Hermed et høringssvar til lovforslaget fra Frederikssund kommunes Trafik, Vej og Park afdeling.

Telefontid:

Mandag 09.00 - 14.00
Tirsdag lukket
Onsdag 09.00 - 14.00
Torsdag 09.00 - 14.00
Fredag 09.00 - 12.00

Sammenfatning

Trafik, Vej og Park afdelingen i Frederikssund Kommune kan generelt ikke tilslutte sig disse ændringsforslag. At tilslutte sig dette lovforslag, vil være at acceptere at kommunerne må opgive sin selvbestemmelse samt at samarbejdet med politiet skal ophøre.

Se øvrige åbningstider
på www.frederikssund.dk

Hvem har deltaget i udarbejdelsen af dette lovforslag? Det kan da umuligt være cyklistforbundet med dette resultat af lovforslaget fra Transportministeriet.

Sammenfatningen er nedenfor.

Centralisering og manglende afbureaukratisering

Vi mener, ikke at regeringen skal foretage en centralisering af myndighedsområdet og derved fratage kommunernes selvbestemmelse. Der er en grund til at det hedder kommuneveje. Vejdirektoratet har altid haft statsvejene, her er de myndighed. Men at fastsætte regelsæt ifht. årstdøgnstrafiktak og bestemme trafikmodeller, som kommunerne fremover skal følge ved administrering af kommunevejene, er en skændsel for et demokratisk samfund.

Det ville have klædt udformningen af lovforslaget, at der blev udvist samme velvilje overfor kommunerne som sker ved

Vejdirektoratet. Vejdirektoratet får mange "friheder", hvor ændringer på statsvejene sker administrativt.

I høringsbrevet står:

Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativ om politisk prioriteret opgavebortfald, der skal dæmme op for udviklingen og begrænse stigningen i antallet af statslige årsværk.

Lovforslaget skal forenkle sagsgangene, men dette kommer ikke til at ske. Vejdirektoratet vil få store sagspukler, når kommunerne kræver dispensationer, når vi vil arbejde med infrastrukturen som vi altid har gjort. Det vil kræve tilførsel af mange ressourcer i Vejdirektoratet for at kunne håndtere forespørgsler fra 98 kommuner.

At Transportministeriet heraf udleder, at når politiet udgår som samarbejdspartner med vejmyndighederne, vil betyde at det fremover medfører en reduktion af antallet af årsværk i kommunerne med 11 årsværk i 2025 og frem. Det kan ikke være ministeriets alvor, da vejmyndigheden, nu uden politiets hjælp, fremover skal bruge endnu flere ressourcer på, at argumentere med borgere og politikere, hvis vi skal bevare fagligheden og have fokus på den gode trafiksikre løsning på de kommunale veje.

I øvrigt er denne centralisering overhovedet ikke i tråd med regeringens målsætning om frisættelse og afbureaukratisering. I stedet sættes kommunerne under styring af Vejdirektoratet og er ikke i stand til med Byrådet, at besluttet, hvilken trafikale løsninger, som skal udføres i forhold til både byudvikling og det øvrige arbejde med kommuneplanen. I netop dette arbejde, hvor infrastrukturen er en særdeles vigtig faktor for bevarelse og fortsat udvikling af en attraktiv kommune.

En godt samarbejde med politiet, det skal fortsætte

Vi har i Frederikssund kommune altid haft et fantastisk samarbejde med politiet. Vi har sammen drøftet løsningsmodellerne, når der skulle ske ændringer ved infrastrukturen i kommunen. Det kræver vi fortsat skal være en mulighed.

Vi har udført hastighedsdæmpende foranstaltninger på både trafikalt vigtige veje og på de mindre lokalveje. Dette har været et vigtigt redskab for at kunne forbedre trygheden, trafiksikkerheden og fremkommeligheden på kommunens veje.

Politiet skal også i fremtiden have indflydelse på kommunens veje, pladser og busparkering. Da kommunerne skal etablere løsninger, som politiet via Færdselsloven kan administrere ud fra.

Vi kan ikke ændre forudsætningerne med kommunernes samarbejde med politiet. Også ud fra den kendsgerning, at vi samarbejder med forebyggelse af kriminalitet og overtrædelser

indenfor Færdselsloven. Ydermere har vi et tæt samarbejde omkring VSP samarbejdet (Vej-Skole-Politi – samarbejdet). Her lærer eleverne om Færdselsloven og bliver sikre trafikanter såvel med cyklistprøver og som fodgængere. Derfor skal politiet fortsat være samarbejdspartner på vejområdet.

Manglende fokus på de bløde trafikanter, trafiksikkerhed og Klimaplanen

Dette lovforslag bærer præg af, at det er bilismens fremkommelighed som tilgodeses. Der er overhovedet ikke fokus på de bløde trafikanter og kommunens øvrige infrastrukturelle problemstillinger som: forbedring af trafikmiljø, tryghed og trafiksikkerhed, byudvikling og klimamål med nedbringelse af CO₂ osv. Regeringen vil at kommuner nedsætter udledningen af CO₂. Derfor arbejder vi med udvikling af den kollektive trafik og cyklisme. Vi skal sikre bedre muligheder for cyklismen. I udkastet til den nye lovgivning, er dette overhovedet ikke en mulighed. En stor mangel, at fremtidens trafikløsninger ikke tilgodeses ved det nye lovforslag.

Ukorrekte vurderinger og rigide regler

At der fremhæves, hvor mange procent af vejene i kommunerne, som vi har myndigheden dvs. kan bestemme over, er fake news. I jeres opgørelse beskriver I, at vi fortsat har administrationen på mellem 70 til 80 % af vejene. Men kommunen har ofte ikke interesse i at foretage hastighedsforanstaltninger på de små lokale veje. Vi vil udelukkende have interesse i ændringer på de større veje, dvs. at det udelukkende er de sidste 18 %, som har interesse. Det er de større veje i kommunen, hvor trafikken kan være et problem enten med hensyn til trafikintensiteten eller trafikstøjen. Men lige netop disse veje vil Vejdirektoratet, hvis dette lovforslag besluttet, fremadrettet skulle administrere, ved de faste regelsæt. Den stramme styring umuliggør kommunernes selvbestemmelse.

Regler som alene styres af årsdøgnstrafikken med et fast tal, enten under 1000 eller under 4000, afhængig af de ønskede tiltag, er et stort tilbageskridt. Der er mange tidligere udførte hastighedsforanstaltninger og ændringer af infrastrukturen i kommunen, som er sket på veje med langt højere årsdøgnstrafik. Dette med meget stor succes.

Nedenfor vil vi uddybe de enkelte ændringspunkter i lovgivningen nærmere. De nummererede punkter referer til punkterne i høringsbrevet.

§1, Lovforslag som vedrører Færdselsloven

I lovudkastet indgår i det væsentlige følgende punkter:

- 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.*

Svar:

Kommuner er i bemærkningerne til dette ændringsforslag, tidligere fremhævet som yderst kompetente og et samarbejde med politiet, bærer præg af dobbelt administration, men som vi ser det, er det nu i stedet Vejdirektoratet som er indsat, som en overmyndighed.

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 I har skrevet i bemærkningerne, er tale om dobbeltadministration. Derimod er det et samarbejde, hvor vi som administration benytter vejloven og med samarbejdet med politiet, får vi myndigheden for Færdselsloven dvs. politiet i tale. Derved kan et nyt projekt drøftes ud fra deres erfaring og lovgivning. Dette er et unikt samarbejde, som ikke skal ændres.

Ved at foretage ændringer i §92, så udelukkes kommunerne for at administrere indenfor områderne: Cykelveje, gågader, ensretninger mv.

Det er ikke på veje med under 1000 ÅDT, hvor disse ændringer er interessante. Lovforslaget har været en skrivebordsøvelse. Alene at forslag, at grænsen er 1000 køretøjer, det har overhovedet ikke fodfæste i virkeligheden.

Nedenstående lader sig ikke gøre i byer som ikke hører til de fire største i landet, da de øvrige byer ikke er med karreopbygning.

I lovforslaget står:

I visse tilfælde vil ensretning af færdslen kunne være til gavn for den samlede trafikafvikling, selvom der på den pågældende vejstrækning er en større mængde trafik. Det vil navnlig kunne være tilfældet, hvis ensretning sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes. I sådanne tilfælde bør vejmyndigheden kunne indføre ensretninger, selvom årsdøgntrafikken på vejstrækningerne er over 1.000.

Vi må ikke ændre på fremkommeligheden, men vi kunne være interesseret i at ændre vejen til kun at have et spor, for derved at give et større areal til de bløde trafikanter. Kommunerne arbejder med bedre forhold for cyklister og kollektiv trafik for at nedbringe CO2 udledninger for at kunne nå klimamålene samt give borgerne sundere transportvaner. Igen er her ikke foretaget en 360 graders vurdering.

At annullere §100, som beskriver at vejmyndigheden i samarbejde med politiet beslutter pladser og busholdepladser, er vi 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.

Når denne paragraf ophæves, hvordan får man sikret sig, at vejmyndigheden fortsat kan håndhæve, at kunne træffe afgørelser om vejes indretning og udnyttelse, herunder om udførelse af vejanlæg med væsentlig betydning for færdselens sikkerhed og vejes indretning ved private byggemodninger og ved udarbejdelse af en lokalplan, hvor vi som vejmyndighed skal godkende vejprojektet. Ved byggemodninger benyttes denne paragraf. Det drejer sig om nye vejanlæg, som ikke nødvendigvis er kommunale. Hvordan sikres, at vejmyndigheden har bemyndigelse til dette som vejmyndighed.

-
- 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.*

Svar:

Hvorfor indføre disse meget stringente regelsæt, I beskriver dem som: " klare, objektive kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan træffe bestemmelse om indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger. " Hvorfor mener I, at der er behov for sådanne krav, når der i Lovforslaget er nedfældet følgende:

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.

Vi mener derimod, at kommunernes selvbestemmelse indskrænkes voldsomt med de nye regelsæt. At der nu fremadrettet skal være regler for at ændringer udelukkende kan ske, hvor årsdøgnstrafikken er max. 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. Med en bestemmelse om, at kommunerne kan lave lokale hastighedsnedsættelser med 40 km i timen i tættere bebyggede område. Typisk er disse lokalveje irrelevante, da hastigheden i forvejen er lav. Som I skriver, at kommunerne kan beslutte forbud mod visse færdselsarter, igen en fratagelse af kommunernes selvbestemmelse, da det kun drejer sig om visse.

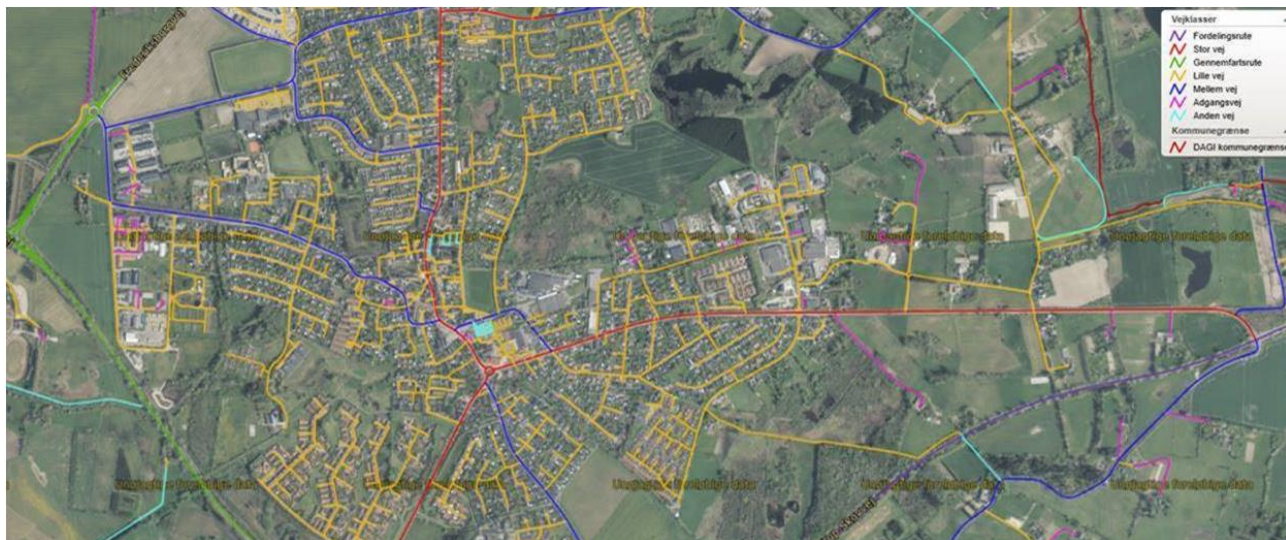
Igen må vi pointere, at vi altid har etableret gode trafikløsninger i samarbejde med politiet også ved veje med en større trafikbelastning end beskrevet i dette lovforslag.

Vedrørende hastighedsnedsættelser omkring skoler og institutioner, så definerer I "ligger ved" som værende den del af være vejen, hvor adgangen er. Her mener vi at det vil være nødvendigt, at have fokus på hele området omkring en given institution.

I beskriver, at skoler er folkeskoler og ikke gymnasier og videregående uddannelsesinstitutioner. Det er vi ikke enige i. Unge mennesker er uopmærksomme i trafikken, derfor bør samtlige uddannelsesinstitutioner være indeholdt i denne paragraf. Har I desuden tænkt på skoler som specialtilbud, her kan det dreje sig om unge mennesker, hvor hastigheden ligeledes bør nedsættes.

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 interesse er svarende til ca. 18% af det samlede vejnet. Det er netop de trafikerede veje, som vi har fokus på. Med dette lovforslag, vil vi i fremtiden ikke have selvbestemmelse. Derfor er jeres 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 overhovedet ikke kommunernes interesser. Se kortet af Slangerup, her er: stor vej, rød og mellem vej, blå. Her har vi interesse i at se på hastighedsændringer og samtlige veje har flere end 4000 køretøjer i årsdøgntrafik.



Nu foreskriver lovforslaget, at Vejdirektoratet skal beslutte, hvilke særlige trafikmodeller, som fremadrettet skal være gældende. Vi er uenige om, at kommunerne nu skal styres ifht. bestemte modeller, som er bestemt af Vejdirektoratet. Der må være frit valg med brug af valide modeller, hvorved kommunerne har valgfrihed til også vælge rådgivere. Her bør vi kunne benytte den hidtidige vurdering med slangetæller. Disse kan separere hver enkelt køretøjstype, hvilke vi har brug for. Ligeledes benytter vi en tælleplan, som giver en brugbar statistik. Dette skal I ikke forpurre ved indførsel om krav af andre modeller.

Nedenstående et eksempel på, at lovforslaget er en stor regne-/skrivebordsøvelse:

Ved lukning af fire vejstrækninger, der hver har en årsdøgntrafik på maksimalt 1.000, vil der på de omkringliggende veje højst kunne ske en forøgelse i årsdøgntrafikken på 4.000. På veje, der i forvejen har en årsdøgntrafik på 5.000, hvor der tilføres 4.000 ekstra køretøjer, vil årsdøgntrafikken således ikke kunne overstige 10.000. Transportministeriet finder derfor, at det som et objektivt og klart kriterie vil kunne fastsættes, at indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger kun må ske, hvis de omkringliggende vejstrækninger, der oplever en forøgelse af trafikmængden, har en årsdøgntrafik under 5.000, eller at forøgelsen er mindre end 20 pct.

Kommunerne bør som hidtil kunne foretage de nødvendige analyser og herefter administrere de kommunale veje med de ændringer, som vi ønsker.

Muligheder for ændring af hastighedsforanstaltninger bør være mere fleksible.

- 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.*

Svar:

Vi er meget uenig i, at I nu skal kunne kræve lovligt besluttede og etablerede lokalt fastsatte hastighedsgrænser ophævet. For eksempel har 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 et stort spild af kommunernes skattefinansierede midler og set fra et klimaperspektiv en katastrofe.

Dette lovforslag bærer præg af at det er køretøjernes fremkommelighed som tilgodeses. Der er overhovedet 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.*

Svar:

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

§2, Ændringsforslag som vedrører Vejloven

- 5) *Ændring og ophævelse af en række bestemmelser i vejloven og Privatvejsloven. Det er vejmyndighedens pligt til at forhandle med eller indhente samtykke fra politiet, fx gravetilladelse, råden over vejareal, vintervedligeholdelse m.v.*

Svar:

Ved både Færdselsloven, Privatvejsloven og Vejloven skal vejmyndigheden i kommunen og politiet samarbejde, da vi er myndighed for hvert vores lovgivning. I værste tilfælde udfører kommunen et projekt, hvor politiet ikke har mulighed for at administrere efter Færdselslovens bestemmelser.

Et enkelt sted ændres retorikken, her 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. "

Ergo samarbejdet med politiet er en nødvendighed.

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

Svar:

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 kommunerne har fremadrettet contra Vejdirektoratet.

I bemærkningerne står skrevet følgende:

*En modernisering af vejlovens §§ 12 og 14 vil give Vejdirektoratet **større fleksibilitet ved optimering og tilpasning** af statsvejnettet, herunder til at kunne understøtte den grønne omstilling inden for vejtransporten og til at imødekomme EU-retlige forpligtelser.*

***Forslaget vil forenkle og gøre administrationen af statsvejenes arealer mere fleksibel** og vil samtidigt bringe lovens ordlyd i overensstemmelse med den praksis, der har udviklet sig efter den gældende vejlovs § 12, stk. 1, 2. pkt., hvor Vejdirektoratet administrativt har nedklassificeret og nedlagt statsvejsarealer i forbindelse med mindre anlægsprojekter.*

Kommunerne ser gerne tilsvarende forenkling og fleksibilitet indskrives, hvor den kommunale vejmyndighed administrerer vejene.

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 rutenummerede vejnet, vil hastighedsgrænsen således ikke kunne nedsættes på strækninger inden for tættere bebygget område, selvom vejstrækningen måtte have en årsdøgnstrafik over 4.000."

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

Kommuner og borgere i dette land vil fremover ikke have mulighed for at anmode om hastighedsnedsættelser på de rutenummerede veje jvf.

Det foreslås endvidere, at der i § 42 indsættes et stk. 7, hvorefter det ikke vil være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen efter den foreslåede § 42, stk. 6, på

vejstrækninger, der er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummeringen af det danske vejnet.

Derved får vi kommunale vejmyndigheder mindre at sige, da vi end ikke kan argumentere for nedsættelser på statsvejnettet med denne ændring i paragraffen.

§3, Ændringsforslag som vedrører Privat fællesvejsloven

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

Svar:

Denne nye bestemmelse ser vi frem til. Denne som den eneste af de nye forslag. Herved får kommunerne mulighed for at udbedre ved ulovlige gravninger for deres regning. Det er et vigtigt værktøj 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.

Vi 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 kommunernes administration med indførelse af konsekvenser ved manglende samarbejdsvilje.

I øvrigt står ikke meget om ændringer af Privat fællesveje på landet. Heraf må vi udlede, at politiet fortsat er myndighed ved borgernes anmodning om vejændringer mv.

§4, Ændringer som træder i kraft ved ny lovgivnings i kraft træden.

Endelig vil vi bemærke, at Transportministeriet i lovforslaget foreslår ændringer, som skal træde i kraft allerede ved offentliggørelsen af lovforslaget, hvor intet reelt er besluttet endnu. Hvilket vi finder meget 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.

Ministeriet bedes udarbejde et nyt forslag, hvor samtlige kommuners bekymringer og ønsker indarbejdes. Kommunernes veje er nu en gang veje, som indgår i en kommuneplan og skal også i fremtiden administreres 100 procent af kommunerne.

Med venlig hilsen

Henriette Andersen v.

Trafik, Vej og Park
Frederikssund kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Christian Bille-Sandø (cbs@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høringssvar ang. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: Høringssvar ang. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 21-01-2025 15:42

[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

Ministeriet har 20. december 2024 sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Christian Bille-Sandø
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir. +45 33 92 86 50
cbs@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Bekræft venligst, at denne e-mail er modtaget.
Please confirm receipt of this e-mail.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anne-Marie Bøgh (amr1@furesoe.dk)
Fra: Henrik Harder (hhr1@furesoe.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven) - A25/1023 - Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven - Stiager 2, 3500 Værløse
Sendt: 27-01-2025 10:10
Bilag: Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven)~.docx;

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
T: 41 71 27 00

EAN: 5798000893429
CVR: 43265717

Att.: Ulla Østergaard og Lene Priess

Hermed fremsendes 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.)

Høringssvar vedr. Transportministeriets Sagsnummer 2024-1674.

Denne henvendelse er journaliseret på sagen A25/1023 - Høringssvar til Lov om ændring af færdselsloven - Stiager 2, 3500 Værløse

Bedste hilsner

Henrik Harder
Projektleder

Vej, Trafik og Grøn omstilling
Furesø Kommune
Stiager 2, 3500 Værløse
Omstillingen.: 7235 4000 (Mobil: 7216 4051)



Dato: 23-01-2025
Sags nr.: 25/1023
Dok.nr.: 9166/25

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.)

Furesø Kommune
Center for By og Miljø
Tlf.: 7235 4000

Overordnede bemærkninger til forslag om ændring af færdselsloven mv.

Afdelingens telefontider:
Mandag-tirsdag og
torsdag-fredag kl. 12:30-
13:30

Furesø Kommune har med interesse læst forslaget til ændringer af Færdselsloven, vejloven og privatvejsloven.

Skriv til os via Digital Post
fra borger.dk og virtk.dk

Vi byder den øgede kommunale selvstændighed velkommen. Vi havde ventet, at der ville være ændringer i forhold til samarbejdet med politiet, men det er vurderingen, at de foreslåede ændringerne vil resultere i en betydeligt øget prioritering af bilen som transportform i vores kommune.

www.furesoe.dk

Vi er bekymrede for, at de foreslående lovændringer vil gøre det sværere for os at fremme grøn mobilitet, skabe trafiksikre, trygge og fredelige byområder, reducere trafikstøj og luftforurening samt forbedre tilgængelighed og trafiksikkerhed - på blandt andet skoleveje og mere generelt i kommunen.

Manglende fokus på fodgængere og cyklister som bæredygtig transportform

Furesø Kommune har i flere år arbejdet målrettet på at skabe en grønnere og mere bæredygtig mobilitet, blandt andet ved at reducere hastighederne på vores veje i kommunen i et tæt og godt samarbejde med politiet (senest Nordsjællands Politi). Mobilitet er en vigtig del af hverdagen for alle borgere i Furesø Kommune, men særligt biltrafikken medfører negative konsekvenser som trafikstøj, CO₂-udledning og partikelforurening med deraf følgende sundhedskonsekvenser.

Det er Furesø Kommunes vurdering, at lovforslaget fokuserer for ensidigt på trafikmængder for motorkøretøjer, når kommunerne fremover ønsker at sæn-

ke hastigheder, fredeliggøre veje, etablere gågader eller lave ensretninger. Der mangler fokus på trafikmængder for cyklister og fodgængeres forhold.

Fredeliggørelse i form af at skabe trafiksikre, trygge og fredelige byområder, reducere trafikstøj og luftforurening på vejene handler ofte om at skabe bedre forhold for netop cyklister og fodgængere ved at ændre biltrafikkens omfang. Netop denne bredere tilgang til vurderingen af, hvordan vejene i kommunen skal fungere sammen med vores byområder, er helt central for vores ønsker til at gøre Furesø Kommune til et attraktivt sted at bo.

Ønske om at udvide "Forsøg med lokale hastighedsgrænser"

Furesø Kommune deltager allerede i dag i "Forsøg med lokale hastighedsgrænser" jævnfør BEK nr. 3 af 03/01/2022 og har allerede mange positive erfaringer med dialog med borgere generelt om hastighedsnedsættelser også i områder, som ikke er del af forsøget. I den forbindelse kommer der en lang række ønsker fra borgere, der bunder i behov for at skabe trafiksikre, trygge og fredelige byområder og reducere trafikstøj og luftforurening på vejene.

Furesø Kommune vurderer, at de kriterier, der er i lovforslaget, er for rigide og vil blokere for kommunens fremtidige projekter og initiativer. En del af vores seneste gennemførte projekter – og som vi i dag ikke vil undvære – ville nok slet ikke være mulige under de nye foreslående regler. Målet er, at al transport i Furesø Kommune er CO₂-neutral i 2050.

Furesø Kommune ønsker at fremme et grønt transportmønster, hvor borgerne vælger gang og cykel til de korte og mellemlange afstande. Kommunen arbejder i dag med tiltag, der gør det mere attraktivt at vælge grønne transportformer som cykling og gang. Det er vurderingen, at lovændringsforslaget vil forhindre os i dette.

Forslag til justeringer af Lov om ændring af færdselsloven

Kommunerne bør have et større råderum ift. andre parametre end biltrafik og bør kunne foretage individuelle trafikale vurderinger under hensyntagen til det samlede trafikbillede, herunder fodgængere og cyklister. Råderummet bør også gælde hastighedsreduktioner, fredeliggørelse af veje og etablering af vejlukninger, ensretninger og gågader.

Ønske om fortsat samarbejde og balance mellem både statslige og kommunale hensyn

Furesø Kommune håber, at disse synspunkter vil komme i betragtning og at der arbejdes for at sikre et større kommunalt handlingsrum i den endelige lovgivning. Furesø Kommune vil meget gerne deltage i et møde, hvor vi kan drøfte, hvordan vi bedst sammen kan balancere både statslige og kommunale hensyn på vejområdet i kommunerne.

Venlig hilsen

**Lene Munch-Petersen,
Formand for Natur & Klima i Furesø Kommune**

**Øjvind Vilsholm,
Næstformand for Natur og Klima, Medlem af Økonomiudvalget i Furesø
Kommune**

**Anders Medum Groth
Næstformand for Børn og Skole samt Medlem af Natur og Klima i Furesø
Kommune**

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christoffer Øbro (christoffer.oebro@rksk.dk)
Titel: bemærkninger til lovudkast - sagsnummer 2024-1674.
Sendt: 27-01-2025 15:50
Bilag: RKSJ Høringssvar vedr forslag til lov om ændring af færdselsloven og vejlovgivningen 25-002252-2 6795176_1_0.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.




Hej Lene

Vedhæftet finder du høringssvar fra Ringkøbing-Skjern 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.)

Sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen

Christoffer Øbro
Vej & Park
Land, By og Kultur
Smed Sørensens Vej 1, 6950 Ringkøbing
Telefon 9974 1553 / Mobil 2091 8657
E-post christoffer.oebro@rksk.dk

 [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)
 [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)
 [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)



Returadresse:

Land By og Kultur, Vej og Park
Enghavevej 45, 6950 Ringkøbing



Sagsbehandler
Christoffer Øbro
Direkte telefon
99 74 15 53
E-post
christoffer.oebro@rksk.dk
Dato
27. januar 2025
Sagsnummer
25-002252

Høringssvar: 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.)

På baggrund af forslaget fremsætter vi hermed vores høringssvar.

Det foreslås at fjerne kravet om politiets samtykke ved en række beslutninger omkring vejes indretning og udnyttelse. Dette indebærer en betydelig risiko for manglende lokal forankring og uvildighed, da politiet gennem deres nærvær og erfaring har et dybtgående lokalt kendskab, der sikrer, at beslutninger træffes ud fra både teknisk og praktisk indsigt. Der er risiko for uhensigtsmæssige politiske beslutninger, da politiet fungerer som en vigtig vagthund. Fjernelsen af politiets sparring kan desuden medføre større variation i kvaliteten af lokale beslutninger og resultere i ineffektive eller uhensigtsmæssige trafikale løsninger. Vores erfaring viser, at et tæt samarbejde med politiet har sikret en høj standard i trafikale beslutninger. Eksempelvis har politiets vurderinger i flere projekter givet afgørende input, som forbedrede både sikkerhed og funktionalitet. Det er også vigtigt at understrege, at politiet har en central rolle i håndhævelsen af trafikregler og sikkerhed. Deres involvering i beslutningsprocessen understøtter ikke kun kvaliteten af løsningerne, men sikrer også, at de er gennemførlige og realistiske i praksis. Derfor anbefales det, at politiet fortsat skal være involveret som sparringspartner i beslutninger, hvor deres ekspertise kan tilføre afgørende værdi.

Indførelsen af årsdøgnstrafik som en fastlagt betingelse for beslutninger om hastighedsnedsættelser og ensretninger kan have uhensigtsmæssige konsekvenser. Årsdøgnstrafik alene er ikke 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. Områder med mange fodgængere og cyklister kan blive overset, hvis beslutninger alene baseres på biltrafik. Vi anbefaler, at årsdøgnstrafik ikke anvendes som det eneste kriterium, men suppleres med en helhedsvurdering af lokale forhold. Derudover bør kommuner gives mulighed for dispensation, når særlige forhold gør sig gældende.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan pålægge kommuner at ophæve lokale beslutninger, der ikke lever op til de materielle betingelser. Vi ser dette som problematisk af flere årsager. Beslutninger truffet af en fjern myndighed kan mangle nødvendig indsigt i de lokale forhold,



og kommunerne risikerer at miste muligheden for at afprøve innovative løsninger, der kan forbedre byrummet og trafiksikkerheden. Decentrale beslutningskompetencer giver bedre mulighed for at implementere løsninger, der er skræddersyet til lokale behov. Erfaringer viser, at kommuner kan skabe mere sikre og funktionelle byrum, når de har frihed til at handle ud fra lokale forhold. Vi anbefaler derfor, at det sikres, at lokale myndigheder bibeholder beslutningskompetence, mens central myndighed fungerer som vejleder og kvalitetskontrol.

Med udgangspunkt i ovenstående punkter foreslås følgende ændringer. Politiets rolle som sparringspartner bør bevares, særligt i beslutninger om hastighedsnedsættelser, vejlukninger og ensretninger. Årsdøgnstrafik bør ikke anvendes som det eneste kriterium, men suppleres med en helhedsvurdering af trafikale og lokale forhold. Kommunerne bør gives større fleksibilitet og selvbestemmelse, med central myndighed som vejleder fremfor direktivgiver. Kommunerne bør desuden gives mulighed for dispensation fra objektive kriterier, når særlige lokale forhold gør sig gældende.

Venlig hilsen

Christoffer Øbro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thomas Nicolajsen (thnic) (thnic@fmk.dk)
Titel: Vedr. Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 11:37

[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.

Faaborg-Midtfyn Kommune har følgende bemærkninger til det fremlagte lovforslag:

Ressourcemæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at medføre øgede ressourcekrav for kommunen:

- Øget behov for sagsbehandling og kompetenceløft hos medarbejderne, da ansvaret for beslutninger, der tidligere blev truffet i samråd med politiet, nu overgår til kommunen alene. Dette kræver en opkvalificering af medarbejderne for at håndtere de nye ansvarsområder.
- Længere sagsbehandlingstider som følge af det øgede ansvar og arbejdsmængde.

Trafikmæssige konsekvenser

For Faaborg-Midtfyn Kommune vurderes de trafikmæssige konsekvenser at være:

- Begrænset behov for hastighedsreguleringer grundet færre højtrafikkerede veje og mindre komplekse trafikale udfordringer.
- Nulemissionszoner har begrænset relevans i de fleste områder grundet den lavere befolkningstæthed. Der kunne potentielt implementeres en zone i Faaborg eller Ringe, men effekten ville formentlig være mindre markant end i større byområder.

Begrænsning af kommunal selvbestemmelse

Lovforslaget begrænser kommunernes muligheder for at:

- Nedsætte hastighedsgrænser
- Ensrette veje
- Lave gågader
- Bestemme over indretningen af byernes mest trafikerede veje (over 4000 biler pr. døgn)

Dette indskrænker kommunernes muligheder for at:

- Transformere ældre funktionstømte bydele til nye funktioner
- Afprøve forskellige indsatser forud for større beslutninger om funktionsændringer og ændringer i den kommunale infrastruktur
- Gennemføre succesfuld borger- og interessentinddragelse
- Udvikle hensigtsmæssige løsninger baseret på lokalkendskab

Lovforslaget gør op med praksis og tradition for, at kommunerne gennem den fysiske planlægning selv kan planlægge for byernes udvikling, hvor den kommunale infrastruktur har stor betydning for kommunernes mulighed for at skabe attraktive og gode byer at bo i.

Yderligere bemærkninger

- Der forventes udfordringer med at implementere hastighedsnedsættelser og andre trafikregulerende tiltag i specifikke projekter, såsom havneprojektet i Faaborg.
- Afviste sager med nedsættelse af hastigheder kan potentielt blive genbesøgt eller genåbnet.
- Der vil være behov for at beslutte en række principper i Teknik- og Miljøudvalget vedrørende de områder, hvor forvaltningen fremadrettet bliver myndighed, for at undgå at skulle beslutte fra sag til sag.

Konsekvenser for byudvikling og trafiksikkerhed

1. Begrænsning af sammenhæng mellem havn og bykerne:

- Havnegade, med ca. 6000 biler i døgnet, udgør en barriere mellem den historiske bykerne og den nye havnefront i Faaborg.
- Lovforslaget vil forhindre hastighedsbegrænsninger på Havnegade, hvilket er afgørende for at skabe bedre forbindelser på tværs.
- Det vil hæmme kommunens muligheder for at realisere den politisk vedtagne udviklingsplan for de havnenære arealer og bymidten i Faaborg.

2. Hæmmet arbejde med støjreduktion:

- Eksisterende boliger langs Havnegade og Sundvejen er støjbelastede.
- Lovforslaget vil begrænse kommunens muligheder for at reducere hastigheden på disse veje for at mindske trafikstøjen.
- Dette kan have negative konsekvenser for borgernes mentale og fysiske trivsel.

3. Udfordringer for trafiksikkerhedsarbejdet:

- Kommunens systematiske arbejde med at reducere antallet af trafikuheld gennem den politisk vedtagne trafiksikkerhedsplan vil blive udfordret.
- Lovforslaget kan begrænse kommunens muligheder for at implementere trafiksikkerhedsfremmende tiltag, særligt på veje med over 4000 biler pr. døgn.
- Det kan påvirke kommunens evne til at prioritere og gennemføre trafiksikkerhedsprojekter, især omkring skoler og andre følsomme områder.

4. Begrænsning af aktive transportkorridorer:

- Lovforslaget vil hæmme kommunens muligheder for at skabe trygge og aktive korridorer for cyklister og fodgængere.
- Det kan påvirke realiseringen af den grønne omstilling og ændringen af mobiliteten i kommunen.
- Projekter som omdannelsen af strækningen langs Sundrenden til en grøn, rekreativ forbindelse kan blive vanskeliggjort.

Konklusion og anbefalinger

Lovforslagets konsekvenser for Faaborg-Midtfyn Kommune vil være betydelige, særligt i forhold til begrænsningen af kommunernes selvbestemmelse i byudvikling og trafikplanlægning.

De primære udfordringer vil være af både administrativ og planlægningsmæssig karakter.

Vi anbefaler derfor:

1. At kommunerne fortsat har kompetence til at beslutte, hvordan man vil afvikle trafik på kommunal infrastruktur og i kommunernes byer.
2. Som minimum, at kommunerne får mulighed for at lave forsøg over længere perioder med alternative trafikløsninger, også på veje med over 4000 biler pr. døgn.

Disse anbefalinger vil sikre, at kommunerne kan fortsætte deres arbejde med at skabe attraktive og velfungerende byer, baseret på lokale forhold og behov, samt opfylde målsætningerne i vores klimaplan og trafiksikkerhedsplan.

Venlig hilsen

Thomas Nicolajsen

Afdelingsleder

Infrastruktur, Ejendomme & Grønne Områder



By Land og Kultur Fælles

Mellemgade 15, 5600 Faaborg

Mobil: 72 53 84 49

thnic@fmk.dk
www.fmk.dk

Brevdato	27-01-2025
Afsender	Klaus Møller Bjerregaard (KLBJ@RINGSTED.DK)
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Ringsted Kommune vedr. høringssvar til ændringer i Færdselsloven
Sagsnummer	2024 - 1674
ID-nummer	431077
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Lene Merete Priess
Udskrevet	06. feb 2025

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Klaus Møller Bjerregaard (KLBJ@RINGSTED.DK)
Fra: Klaus Møller Bjerregaard (KLBJ@RINGSTED.DK)
Titel: Høringssvar fra Ringsted Kommune vedr. ændringer i Færdselsloven
Sendt: 27-01-2025 19:10

På vegne af Ringsted Kommune sendes hermed nedenstående høringssvar.

Samlet mener vi ikke det er en administrativ lettelse for kommunerne – tværtimod. Der er stor forskel på hvordan den enkelte kommune bliver ramt ved denne ændring. Hvad vi kan forstå, bruger fx København og enkelte andre kommuner, meget tid på at diskutere med politiet om tiltag, og hvad der skal til for at fx nedsætte hastigheden på en vej, men det er ikke tilfældet i alle kommuner. Vi har et godt samarbejde med politiet, og de har en stærk faglighed på området, som vi bruger til at få gode løsninger. Lovforslaget forudsætter nærmest, at de ikke bidrager, hvilket er langt fra sandheden, som vi ser den.

I bemærkningerne til lovændringen vurderer Transportministeriet, at kommunerne som helhed sparer 11 årsværk. Det er vi i Ringsted Kommune ikke enige i. Vi oplever, at politiet har været en samarbejdspartner, der var med til at kvalitetssikre og kvalificere det arbejde, vi gør i kommunen. Hver enkelt kommune skal fremadrettet afsætte ressourcer til at varetage den opgave. Igen afhænger det af kommunens størrelse. Når vi, i Ringsted Kommune, ikke skal indhente samtykke fra Politiet, står vi i højere grad selv for kvalitetssikring af skilteplaner til grave- og rådighedstilladelser, kommunale og private vejprojekter plus andet hvor der indgår skilte og/eller afmærkning. Til illustration har Ringsted Kommune omkring 1.200 grave- og rådighedstilladelser per år. Dertil modtager kommunens vejmyndighed mellem 100-150 sager om året, hvor der indgår skilte og/eller afmærkning. Derudover har de enkelte projektledere også en dialog med Politiet ifm. det enkelte projekt, så der findes gode løsninger. Desuden vil kommunerne skulle behandle klager over skilte og afmærkning iht. færdselslovens §§ 92 og 92 a, der i dag varetages af politiet.

I Ringsted har opgaven hidtil ligget hos én person, da der var mulighed for at sparre med politiet. Det vil fremover være for sårbart, hvorfor det kan være nødvendigt at prioritere flere ressourcer. Det vil således kræve et kompetenceløft, da der tidligere altid var mulighed for at vende de svære sager med politiets specialister.

Der er desuden de bløde elementer. Ringsted Kommune oplever, at der står en større respekt overfor Politiets holdninger end administrationen. Vi forventer derfor at skulle bruge mere administrativ tid på at behandle borgerhenvendelser og henvendelser til politikerne, hvor borgere og borgergrupper ønsker forskellige tiltag. Det betyder flere administrative opgaver og pres på servicerammen. Samlet ligner det en opgaveflytning, der giver merarbejde i kommunerne.

Derudover ligger lovforslaget op til at der indføres en række nye faste kriterier for, hvornår kommunerne fx må beslutte at sætte hastigheden. Det vil betyde, at fleksibiliteten i at kommunerne finder gode løsninger tilpasset det specifikke sted indskrænkes væsentligt. Dertil kan kommunerne stå med en noget nær umulig opgave i at forbedre trafiksikkerheden, tage hensyn til beboerne ift. miljø og støj mv.

Med venlig hilsen

Klaus Møller Bjerregaard
Trafikingeniør



Ringsted
Kommune

Ringsted Kommune
Vej- og Ejendomscenter

Rønnedevej 9 · 4100 Ringsted
Tel.: 57626321 · Dir.: 57626366 · Mob.: 21779998

www.ringsted.dk

Oplysninger om Ringsted Kommunes behandling af dine data

Hvis du ønsker at sende følsomme eller fortrolige oplysninger til Ringsted Kommune, eksempelvis dit cpr.nr., oplysninger om dine helbredsforhold eller økonomiske situation, anbefales du at gøre det via Digital Post , fx via Borger.dk, Mit.dk eller e-Boks.dk.

Hvis du ønsker en uddybning af, hvad følsomme og fortrolige oplysninger er, kan du [klikke her](#).

[Læs om beskyttelse af persondata i Ringsted Kommune](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Irene Bro Brinkmeyer (IBRR) (ibrr@gentofte.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - høringssvar fra Gentofte Kommune
Sendt: 27-01-2025 15:11
Bilag: Gentofte Kommune - Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.pdf;

Til Transportministeriet

Modtag venligst vedhæftede høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

Venlig hilsen

Irene Bro Brinkmeyer
Trafikingeniør

Gentofte Kommune | Park og Vej
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Telefon 3998 8128



Til Transportministeriet
trm@trm.dk

27. januar 2025
Sagsnummer EMN-2025-00734

Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven mv

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

Gentofte Kommune arbejder for at skabe trygge og sikre rammer for alle trafikanter, der færdes på vejnettet i kommunen. Samtidig har vi stor fokus på bæredygtig mobilitet gennem blandt andet bedre forhold for cyklister og kobling til den kollektivtrafik, samt begrænsning af støjgenerne fra trafikken.

I dette arbejde har forventningen været at lovforslaget ville skabe mere kommunal selvbestemmelse og større statslig tillid til lokale vurderinger, faglighed og erfaringer. Desværre ser det ud til at lovforslaget indskrænker vores råderum inden for vejområdet betragteligt.

I forslaget stilles der faste kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan arbejde med at sænke hastigheden lokalt, fredeliggøre veje og ensrette mm. Kriterierne forholder sig næsten udelukkende til mængden af biler på de konkrete veje. Det foreslåede niveau for den maksimale trafikmængde vil få stor betydning for hvordan Gentofte Kommune kan håndtere trafikale udfordringer. Vi bliver således afskåret fra nogle af de handlemuligheder, der er nødvendige for at sikre en bæredygtig mobilitet, høj trafiksikkerhed og begrænse støjgener fra biltrafikken.

I lovforslaget bliver der ikke givet et alternativ til den faglige sparring, som i høj grad foregår mellem politiet og vejmyndigheden, hvor Nordsjællands Politikreds er førende på området. Desuden er der ikke angivet en klagemulighed, i det tilfælde hvor vejmyndigheden og transportministeren er uenig om et færdselsregulerende projekt lever op til de nye bestemmelser.

Det er både urimeligt og uhensigtsmæssigt for både os som kommune og borgerne, at forslaget lægger op til at eksisterende og godkendte indsatser på vejene kan risikere at blive rullet tilbage.



Vi håber at transportministeren vil genoverveje forslaget og være med til at sikre større kommunalt råderum, og de handlemuligheder, som er nødvendige for at sikre omstilling til bæredygtig mobilitet, høj trafiksikkerhed og begrænse støjgener fra biltrafikken.

Med venlig hilsen

Johanne Leth Nielsen
Park- og vejchef
Gentofte Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vej- og Trafikafdelingen i Rødovre Kommune (e10312@rk.dk)
Titel: Høringssvar til sagsnummer 2024-1674
Sendt: 28-01-2025 20:20
Bilag: Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje mv.pdf;

Vedlagt er høringssvar fra Rødovre 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.).

Med venlig hilsen

Hans Georg Hybschmann
Vejingeniør
Vej og Park, Anlæg og Myndighed
Telefon: 36377232

Vi gør dig opmærksom på, at vi, i forbindelse med din henvendelse til Rødovre Kommune, behandler oplysninger om dig, som er relevante i forbindelse med sagsbehandlingen ud fra databeskyttelsesforordningens artikel 6. Vi behandler primært almindelige personoplysninger (ikke-følsomme oplysninger) om dig og benytter dit personnummer i vores behandling af din sag. På følgende link kan du finde en nærmere uddybning i forhold til kommunens privatlivspolitik og dine rettigheder i forhold til vores behandlinger af oplysninger om dig.
<https://www.rk.dk/privatlivspolitik/>

Til Transportministeriet
trm@trm.dk

Dato: 22-01-2025
Sags-ID: 05.01.30-G01-I-25

Høringssvar til lovforslag vedrørende 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 etc.)

I Rødovre kommune er byudviklingen præget af gamle erhvervs- og industriområder, der omdannes til boligområder. Vi savner i forslaget til ændrede bestemmelser, at der tages højde for sådanne situationer, da der i Færdselslovens nye § 42 stk. 6 sættes en grænse på 4.000 ÅDT for hastighedsnedsættelser til 40 km/t.

Den foreslåede paragrafændring er efter vores vurdering ikke i overensstemmelse med intentionerne om, at vejnettet og trafikken bør tilpasses ved ændret funktioner i forbindelse med byudvikling. Det kan være nødvendigt ved byudvikling, at bruge hastighedsnedsættelse til at motivere trafikanter til at ændre adfærd, overflytte trafikken til andre dele af vejnettet, samt for at øge trafiksikkerheden eller fredeliggøre et nyt boligområde og/eller reducere trafikstøjen i forhold til eksisterende bebyggelse.

Det fremgår ingen steder i bemærkningerne til lovforslaget, at Transportministeriet har overvejet sådanne situationer. Transportministeriet bør derfor overveje, hvordan lovforslaget skal bruges i situationer med byudvikling eller omlægning af trafikken på veje med mere end 4.000 ÅDT eller over 1.000 ÅDT i relation til ensretninger og vejlukninger.

Vi forslår, at der tilføjes en ny paragraf, hvor der indskrives undtagelser for § 42 stk. 6 grænsen på 4.000 ÅDT, såfremt nedsættelse af hastigheden sker af hensyn til ændret randbebyggelse, trafiksikkerheden eller miljøhensyn, herunder støj.

I den foreslåede § 92 stk. 2 kan kommunen kun træffe bestemmelser om vejlukninger og forbud for færdselsarter for veje med op til 1.000 ÅDT.

Vi foreslår, at der også tilføjes en ny paragraf, hvor der indskrives undtagelser for vejlukninger og forbud for færdselsarter for veje over 1.000 ÅDT, såfremt forbuddet indføres af hensyn til ændret randbebyggelse, trafiksikkerheden eller miljøhensyn, herunder støj.

Med venlig hilsen

Britt Jensen

Borgmester, Rødovre Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Garbie Solvang Jørgensen (GARJOR@gladsaxe.dk)
Titel: Høringssvar til forslag om ændring af færdselsloven mv (sagsnr. 2024-1674)
Sendt: 24-01-2025 14:23
Bilag: Høringssvar til forslag om ændring af færdselsloven.pdf;

Hermed høringssvar fra Gladsaxe Kommune til forslag om ændring af færdselsloven mv (sagsnr. 2024-1674).

Venlig hilsen

Garbie Solvang Jørgensen

Teamleder for Trafik- og Mobilitet, Trafikingeniør



GLADSAXE
KOMMUNE



Trafik og Mobilitet
By- og Miljøforvaltningen
Rådhus Alle 7
2860 Søborg

gladsaxe.dk

Telefon: 39 57 58 86

Mobil: 61 55 13 69

Mail: garjor@gladsaxe.dk

Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtig for Gladsaxe Kommune. [Her kan du se, hvordan vi behandler dine personoplysninger og læse mere om dine rettigheder.](#)



Transportministeriet
Ministry of Transport Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
trm@trm.dk

Gladsaxe Kommune
Borgmesteren

Rådhus Allé 7
2860 Søborg
Telefon: 39 57 50 01
Mail: bm@gladsaxe.dk
gladsaxe.dk

Sag: 25-18-05.00.00-G01

24. januar 2025

Høringssvar, Forslag om ændring af færdselsloven mv (sagsnr. 2024-1674)

Gladsaxe Kommune har med interesse læst forslag til ændringer af Færdselsloven, vejloven og privatvejsloven med henblik på forenklinger af sagsgange. Det var ventet, at der ville være ændringer i forhold til samarbejdet med politiet for netop at opnå administrative lettelser, men det er meget overraskende, at de foreslåede ændringer vil resultere i en betydeligt øget prioritering af biler og begrænse kommunernes muligheder for at foretage lokale afvejninger.

Vi byder den øgede kommunale selvstændighed velkommen. Vi frygter dog, at de nye lovændringer vil underminere vores bestræbelser på at fremme grøn mobilitet, skabe trygge og fredelige byområder, reducere trafikstøj samt forbedre tilgængelighed og trafiksikkerhed på blandt andet skoleveje.

Manglende fokus på fodgængere og cyklister

Gladsaxe Kommune har i mange år arbejdet målrettet på at bekæmpe trafikstøj fra de kommunale veje og skabe en grønnere og mere bæredygtig mobilitet, blandt andet ved at reducere hastighederne på vores veje i tæt samarbejde med politiet.

Mobilitet er en vigtig del af hverdagen for alle borgere, men særligt biltrafik medfører også negative konsekvenser som f.eks. trafikstøj med deraf følgende sundhedskonsekvenser.

Lovforslaget fokuserer ensidigt på trafikmængder for motorkøretøjer, når kommunerne ønsker at sænke hastigheder, fredeliggøre veje, etablere gågader eller lave ensretninger. Der mangler fokus på trafikmængder for cyklister og fodgængere. Fredeliggørelse af veje handler ofte om at skabe bedre forhold for netop disse grupper ved at begrænse biltrafikken.

Forhindring i at fortsætte mobilitetsudviklingen i Gladsaxe

Kriterierne i forslaget er for rigide og vil blokere flere af vores igangværende projekter samt forhindre fremtidige initiativer. En del af vores seneste gennemførte projekter – og som vi i dag ikke vil undvære – ville slet ikke være mulige under de nye regler.

Vi har for eksempel etableret 40 km/t på rigtig mange veje, hvor ÅDT er højere end 4000. Dette har ført til bedre byrum, øget trafiksikkerheden og mindsket støjpåvirkninger. Dette ville ikke være muligt med det nye lovforslag.

For at nå Gladsaxe Kommunes mål om at reducere bilturene med 10 % inden 2030 og fremme fredelige og trafiksikre lokalområder er det væsentligt at kunne etablere ensretninger og vejlukninger på mindre veje med uønsket gennemkørende trafik. Dette tiltag gør det mere attraktivt at vælge grønne transportformer som cykling og gang. Det nye lovændringsforslag vil forhindre os i dette.



Lovændringer vil blokere for gennemførelse af mange af vores udviklingsprojekter på vejnettet. Mange af udviklingsprojekterne opfylder ikke kriterierne for tiltag som f.eks. hastighedsnedsættelse. Det forhindrer os i at gøre skoleruter mere sikre og trygge for skoleelever, der går og cykler til skole.

Dertil kommer, at vi over de næste mange år står overfor at skulle separatkloakere, så vi kan klimasikre vores by. I mange tilfælde vil det betyde etablering af regnbæde på vejarealer og dermed reduceret hastighed på en række strækninger. Det forekommer besynderligt at ændre loven med et meget ensidigt hensyn til bilernes fremkommelighed uden at tage hensyn til de mange afvejninger, der bør foretages lokalt, når der skal arbejdes med vigtige temaer som klimasikring og trafiksikkerhed. Ikke mindst taget i betragtning, at formålet med lovændringen var administrative lettelser, ikke nye begrænsninger i forhold til mulighederne for at forfølge mål om grøn omstilling, bedre og mere sikre byer.

Forslag til justeringer

Kommunerne bør have et større råderum og kunne foretage individuelle trafikale vurderinger under hensyntagen til det samlede trafikbillede, herunder fodgængere og cyklister. Råderummet bør gælde hastighedsreduktioner, fredeliggørelse af veje og etablering af vejlukninger, ensretninger og gågader.

Jeg vil afslutningsvis udtrykke min bekymring over, at forslaget åbner op for, at allerede eksisterende og godkendte tiltag på vejene risikerer at blive omstødt. Dette virker både uhensigtsmæssigt og urimeligt overfor de borgere, der sætter pris på en grønnere og mere trafiksikker by.

Jeg håber, at disse synspunkter vil komme i betragtning. Gladsaxe Kommune stiller sig gerne til rådighed i forhold til at dele vores erfaringer og drøfte, hvordan vi bedst kan balancere både statslige og kommunale hensyn på vejområdet.

Med venlig hilsen



Trine Græse

Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtig for Gladsaxe Kommune. På [kommunens hjemmeside](https://www.gladsaxe.dk/personoplysninger) ([gladsaxe.dk/personoplysninger](https://www.gladsaxe.dk/personoplysninger)), kan du læse mere om, hvordan vi behandler dine oplysninger og om dine rettigheder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Martin Roed (Martin.Roed@glostrup.dk), Mads Nielsen (Mads.Nielsen@glostrup.dk), Anders Asmind (Anders.Asmind@glostrup.dk), Rasmus Hansen (Rasmus.Hansen@glostrup.dk)
Fra: Anders Asmind (Anders.Asmind@glostrup.dk)
Titel: Vedr. sag 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 15:27
Bilag: Indsigelse til transportministeret - Lov om ændring af færdselsloven mm.docx;

[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 borgmester Kasper Damsgaard, Glostrup Kommune vedr. jeres sag 2024-1674 (Lov om ændring af færdselsloven mm.). Høringssvaret vedhæftes som bilag til denne mail.

Med venlig hilsen

Anders Asmind
Centerchef



Center for Miljø og Teknik
Center for Miljø og Teknik
Tlf. 4323 6100
Mobil 2491 8079
Rådhusparken 2, 2600 Glostrup

www.glostrup.dk

Transportministeriet
ATT: Thomas Danielsen, transportminister
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

27. januar 2025

Indsigelse til transportministeren og Folketingets transportudvalg angående forslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

Glostrup Kommune har den 20. december 2024 modtaget dit forslag til ændring af ovenstående love.

Det er med stor bekymring, at vi i Glostrup Kommune har læst lovforslaget, da det blokerer for vores allerede planlagte og projekterede fornyelse af vores bymidte, herunder udviklingen af vores banegårdsplads.

I Glostrup har vi ingen overskudsarealer til rådighed. Derfor kræves en meget præcis trafikplanlægning, hvor hver eneste kvadratmeter er planlagt under hensyntagen til det omkringliggende bymiljø og i forhold til den lokale trafiksituation. De foreslåede begrænsninger, såsom krav om årsdøgntrafik for hastighedsændringer, eller de stramme regler for etablering af indkørselsforbud og ensretninger er alt for generelle og vil skabe alvorlige hindringer for vores mangeårige planlægning.

De foreslåede tiltag gør det reelt umuligt for Glostrup Kommune at gennemføre den fornyelse af vores banegårdsplads, som vi har arbejdet på i de sidste 5 år. Dels planlægges der med en total ombygning af banegårdspladsen med boliger, moderne busterminal med optimale omstigningsmuligheder til S-tog og letbane, trafikal fredeliggørelse samt stationsnære boliger. Og dels planlægges der i den forbindelse med en ensretning af en stationsnær vejforbindelse med henblik på en optimering af trafiksituationen ved banegårdspladsen. Alt sammen for at skabe de bedst mulige forhold for brugerne af banegårdspladsen og dermed områdets borgere, som pendler til arbejdspladser i hovedstadsområdet.

Jeg vil i den anledning minde ministeren om, at du i april 2023 var på besøg i Glostrup for netop at drøfte udviklingen af Glostrup Station og dens funktion som pendlerstation og indenfor få år som regionaltoogsstop. Det gør det desto mere skuffende, at det nuværende lovforslag risikerer at spænde ben for de projekter, som vi dengang drøftede. Besøget efterlod os med indtrykket af, at vi havde din støtte til at fortsætte vores arbejde. Jeg noterede mig, at du var meget begejstret for

planerne for Banegårdspladsen. Det er netop det projekt, som i april planlægges at blive sendt i udbud.

Vores ønske i Glostrup er selvfølgelig, at banegårdsprojektet gennemføres, hvilket ikke er muligt med det foreslåede lovforslag. Banegårdsprojektet er – som vi talte om på dit besøg – nøje afstemt med letbaneprojektet. Først og fremmest vil den trafikale fredeliggørelse af banegårdspladsen ikke være mulig, da vi ikke vil have mulighed for at forbyde gennemkørsel af biltrafik der hvor busserne skal holde. Endvidere vil vi skulle tillade en hastighedsgrænse på 50 km/t, hvilket er helt ude af proportion med den planlagte og projekterede boligbebyggelse på stedet. Endelig vil det ikke være muligt at ensrette en mindre tilkørselsvej til banegårdspladsen, da den nuværende trafik overskrider grænsen på 1000 biler/døgn. Den planlagte fremadrettede funktionalitet for banegårdspladsen som trafikknudepunkt vil derfor blive stærkt udfordret.

Hvis banegårdsprojektet ikke kan realiseres som følge af det aktuelle lovforslag, så vil konsekvensen reelt være forringet mobilitet i det vestlige Storkøbenhavn. Det vil også betyde forringede vilkår for DSB og Banedanmark. Det kan ingen være interesserede i.

Jeg håber, at du vil tage vores bekymringer alvorligt og tage lovforslaget af bordet igen. Hvis afbureaukratisering og frisættelse betyder firkantede regler, der griber ind i kommunens udvikling, ja så vil vi hellere være fri. Derfor, tag lovforslaget af bordet igen!

Jeg og min forvaltning står selvfølgelig til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen



Kasper Damsgaard
Borgmester
Glostrup Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Poul Kattler (poul@kattler.dk)
Fra: Niels Wellendorf (niels.wellendorf@gmail.com)
Titel: 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.)
Sendt: 27-01-2025 16:00
Bilag: Høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik til lovforslag om ændring af Færdselsloven.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.

Vedhæftet høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik under henvisning til sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen
Niels Wellendorf
bestyrelsesmedlem



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

27. januar 2025

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.)

Rådet for Bæredygtig Trafik finder ønsket om regelforenkling, hvor de kommunale myndigheder, der har både ekspertisen og den nødvendige viden om de lokale vejforhold, får den fulde myndighed for udformning og fastsættelse af trafikale forhold på deres veje, og så politiet ikke længere skal indblandes for både fornuftige og nødvendige. Dette med baggrund i regeringens udmeldinger den 30. august 2024 i forbindelse med præsentationen af finansloven 2025: Regeringens oplæg til politisk prioriteret opgavebortfald på FFL25, hvor der i et faktaark bl.a. stod: *"Bortfald af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning, hvor vejmyndigheden i stedet vil få enekompetencen"*.

Politiet har generelt igennem årtier prioriteret bilfremkommeligheden højere end hensynet til miljø, tryghed og andre trafikantgrupper. Det er blevet erfaret af kommuner, organisationer og borgergrupper i et utal af tilfælde. Alligevel har man ikke fra skiftende regeringers side villet ændre på kompetencen og prioriteringen.

Vi er derfor også enige i, som det også står i bemærkningerne til lovforslaget mange steder om politiet, at: *"Bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen vil ikke 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."*

Derfor kan det undre, at man så i stedet vil lade Transportministeriet kontrollere de lokale vejmyndigheder, hvorved der stadig vil være en dobbeltadministration, så besparelsen ved politiets opgavebortfald ikke indfries, men opgaverne i stedet forøges i Transportministeriet.

Vi finder også at *"færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed"* er væsentlige elementer i hvordan vejforholdene ordnes.

Imidlertid må dette nødvendigvis gælde for alle trafikformer, og ikke kun for biltrafikken, som det synes at lovforslaget indikerer. Forslaget prioriterer tydeligvis alene bilernes mobilitet og fremkommelighed på bekostning af alle andre trafikanter såsom fodgængere og cyklister.

Derfor mener vi, at trafikformerne i lovforslaget må prioriteres ud fra deres bæredygtighed og indvirkning på byernes funktioner. Her mener vi, at der skal prioriteres i følgende rækkefølge: Først gang, så cykling, derefter kollektiv trafik (busser og letbaner) og til sidst bilerne. Det følger heraf, at vejarealet må disponeres, så der sikres den nødvendig plads til trafikformerne i denne rækkefølge. Og at de trafikformer, der evt. ikke er plads til, må ledes ad andre veje.

I lovforslagets indledning (side 11 og 12), står følgende:

"Regeringen finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, når der træffes beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

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

I lovforslaget synes det imidlertid, at emnet "Færdselssikkerhed" reelt ikke indgår i de foreslåede bestemmelser. Alene "*mobilitet og fremkommelighed*" bruges som argumenter, og her synes alene bilernes fremkommelighed at være indeholdt.

Netop bilernes hastighed er afgørende for færdselssikkerheden, og fastsættelsen af hastigheden er derfor et vigtigt element her. Og lave hastigheder minimerer ulykker. Lovforslaget ignorerer således [omfattende viden fra en lang række større byer i Europa](#) (Sustainability 2024), der har indført 30-km/t grænser i store områder, og som viser at antallet af dræbte og tilskadekomne er reduceret markant, herunder at Oslo og Helsinki har opnået Vision Zero, dvs. nul trafikdræbte, i øvrigt samtidig med, at tidstabet for biler er minimalt.

I bemærkningerne (side 18) står der om "*de objektive kriterier*": "*Det vil sikre, at lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område fastsættes ud fra en balanceret afvejning af hensynene til mobilitet og færdselssikkerhed*".

De i lovforslaget indeholdte "*objektive regler*" begrænser netop de lokale vejmyndigheders muligheder for at ændre vejenes udformning og brug til gavn for alle borgere og ikke kun bilisterne. Her synes lovforslaget i stedet alene at fokusere på mobilitet og ikke på færdselssikkerhed.

Lokale ønsker om at fredeliggøre hele eller dele af byområder overses helt. Sådanne ønsker fremkommer bl.a. for at forbedre luftkvaliteten med færre partikler i luften (fra slitage af dæk, bremses og vej) og at minimere støjgener samt at reducere byernes klimaaftryk. Også ønsker om en omstilling til andre transportformer end privatbiler overses helt i lovforslaget. En omstilling, der er fornuftig for at få mere aktiv transport som gang og cykling og mindske trafikens klimabelastninger.

Vi ser derfor lovforslaget som det er udformet som noget, der reelt ikke giver en større lokal bestemmelse, men i stedet let kan medføre endnu ringere mulighed for lokal indflydelse på området. Man lægger op til at lægge snævre grænser for hvornår man kan begrænse hastighedsgrænser og brug af vejarealer til andet end bilbrug. Og endog give transportministeren vetoret.

Det er i øvrigt forkert (som nævnt i bemærkningerne på side 58 og 59) at fartbegrænsninger i byer for bilister ikke kan give en CO₂-reduktion. Det gælder kun for de fossile biler, der er hurtigt på vej ud, men det kan det for elbilerne, som der bliver flere og flere af.

Vi anbefaler at lovforslaget ændres markant, så der sker en reel udlægning af ansvaret til de lokale vejmyndigheder, og at der ikke opstilles stive regler for hvornår hastighedsændringer må foretages.

Med venlig hilsen
Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler, formand
Niels Wellendorf, bestyrelsesmedlem

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: Jakob Bøving Arendt (jba@sikkertrafik.dk)
Fra: Pernille Ehlers (PE@sikkertrafik.dk)
Titel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven - sagsnr. 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 12:51
Bilag: Høringssvar RFST - lokale hastighedsgrænser mv.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

Hermed Rådet for Sikker Trafiks høringssvar, vedlagt som pdf.
Sagsnr. 2024-1674

Med venlig hilsen

Pernille Sølund Ehlers
Chefkonsulent


Rådet for
Sikker Trafik

Mobil: +45 61 70 41 09
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

www.sikkertrafik.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: 20. december 2024 11:30
Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>
Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringssparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringssportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Til
Transportministeriet
trm@trm.dk
Sagsnr. 2024-1674

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Den 27. januar 2025

Høringssvar vedr. 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.)

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

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 mv. på veje og i områder, hvor der er en vis trafikmængde. Rådet opfordrer til, at ordningen evalueres efter 2 år, hvis den indføres.

Rådet for Sikker Trafik har noteret, at det efter forslaget er muligt at gå ned til en hastighedsbegrænsning på 40 km/t for vejstrækninger i tættere bebygget område ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder samt 30 km/t, hvor børn opholder sig og leger.

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at samme muligheder også gives ved fx idrætsfaciliteter, medborgerhuse og andre steder, hvor der færdes mange børn og/eller ældre borgere.

Med venlig hilsen

Jakob Bøving Arendt
Administrerende direktør

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Saso Kotevski (sasokotevski@icloud.com)
Titel: Re: Trafiksikkerhed (1403767)
Sendt: 22-01-2025 11:13

[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.

Kære Lene Priess,

Med henvisning til min klage til kommunen vedr den tunge trafik samt hastigheden på Amager Strandvej, jf korrespondence nedenfor, tilskynder jeg til at nedsætte fartgrænsen på Amager Strandvej til 40 km/t af hensyn til sikkerheden for de mange beboere samt endnu flere gæster, der besøger Amager Strand dagligt.

Jeg tilskynder derfor som beboer om at de stemmeberettigede stemmer om det fremsatte lovforslag 'Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)', i overensstemmelse med sikring af trafiksikkerheden og mennesket i fokus, hvilket også vil reducere trafikstøjen og den afledte forurening fra den tunge trafik.

Venlig hilsen
Saso Kotevski
Amager Strandvej 228

On 22 Jan 2025, at 08.08, TMFKP mkb oma cykel og vej nedifart <nedifart@kk.dk> wrote:

Kære Saso

I projekt København Ned i Fart har vi ansøgt Politiet om samtykke til en hastighedsgrænse på 40 km/t på Amager Strandvej, men Politiet har desværre afvist anmodningen.

I ansøgningen har kommunen påpeget, at Amager Strandvej er meget smal, med en kørebanebredde på 3,0 meter med meget parkering langs strækningen, og at der desuden både er mange krydsende fodgængere og cyklister og mange rekreative aktiviteter, især om sommeren. Det er kommunens vurdering, at det er mest trafiksikkert, at vejen bliver skiltet ned til 40 km/t, så strækningen passer til kørebanebredden, især da vejen bruges af tunge køretøjer til Lynetteholmen.

Københavns Kommune kan ikke sætte hastigheden ned uden politiets samtykke og Københavns Politi har vurderet, at hastigheden ikke kan sættes ned til 40 km/t på Amager Strandvej, da strækningen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Politiets afgørelse er vedlagt til orientering.

Kommunen har siden genanmodet om nedsættelse af hastigheden og har i den forbindelse fremsendt en uheldsanalyse. Politiet har imidlertid oplyst, at de fastholder deres afgørelse, og kommunen har derfor ikke lovhemmel til at nedsætte hastighedsgrænsen.

Yderligere kan jeg oplyse, at Transportministeriet har sendt et lovforslag i høring den 20. december 2024 blandt andet i forbindelse med Politiets opgavebortfald. Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil det lægge en meget stor begrænsning på muligheden for at sætte hastigheden ned på mange af de gennemgående veje i København, og det vil også betyde, at hastighedsgrænsen vil skulle føres tilbage til 50 km/t på mange af de gennemgående vejstrækninger i København, som har fået indført 40 km/t i 2024. Det

bliver vi klogere på, når lovforslaget er godkendt. Her er et link til lovforslaget, hvis du er interesseret <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548>.

Afslutningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at hvis man som borger oplever, at nogle trafikanter ikke forstår at overholde de gældende hastighedsgrænser og ikke kører hensynsfuldt, kan man anmode Politiet om at udføre fartkontrol. Det kan du læse mere om her: <https://politi.dk/bestil-en-betjent/bestil-en-faerdselskontrol>.

Med venlig hilsen
Søren Mikkil Berg
Projekt Ned i Fart
Cykel- og Vejprojekter

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S
EAN 5798009809452

www.nedifart.kk.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: KFFKP Digitale Blanketter <noreply-digitaleblanketter@kk.dk>

Sendt: 30. december 2024 10:07

Til: TMFKP MKB OMA Trafiksikkerhed <trafiksikkerhed@kk.dk>

Emne: Trafiksikkerhed (1403767)

Henvendelse via kontaktformular

EMNE: Trafiksikkerhed

NAVN: Saso Kotevski

EMAIL: SasoKotevski@icloud.com

BESKED:

Hej,
Vi ser, at fartgrænserne flere steder på Amager ændres til 40 km/t. I den forbindelse undrer det os, at fartgrænsen ikke også ændres til 40km/t på Amager Strandvej, da meget af den specielt tunge trafik er omdirigeret hertil og passerer her, hvor de tunge lastbiler flere gange ikke overholder fartgrænsen på 50 km/t, men kører op til 70-80 km/t. Det er kun et spørgsmål om tid før der sker et uheld, da Amager Strandvej har fået flere og flere beboere de sidste ti år.

TELEFON:

LINK: <https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/trafik-og-veje/trafiksikkerhed>

Se henvendelsen i vedhæftede PDF

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 andelen 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. Indførelse 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 rutenummerede 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 rutenummerede vejnet, såfremt der lægger en skole, idrætsfacilitet eller lignende ud til vejen. I Helsingør Kommune er der konkret 4 skoler beliggende ud til det rutenummerede 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: Jens Saabye (jes@solrod.dk)
Titel: Høringssvar fra Solrød Kommune til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv. Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 22:10
Bilag: Høringssvar fra Solrød Kommune til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv. 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.

Til rette vedkommende

Vedhæftet er høringssvar fra Solrød Kommune til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv".

Sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Jens Saabye
Chef for By og Bæredygtighed

Center for By og Bæredygtighed
Solrød Center 1
2680 Solrød Strand
Telefon +4556182000
Mobil +4556182328
www.solrod.dk



[Du kan læse om, hvordan Solrød Kommune behandler personoplysninger, ved at klikke her.](#)

Til Transportministeriet
Sagsnummer 2024-1674

Høringssvar fra Solrød Kommune til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv. (Sagsnummer 2024-1674)

Den 27. januar 2025

Bekymring over begrænsning af kommunernes mulighed for at træffe beslutninger om lokale trafikforhold

Solrød Kommune ønsker med dette høringssvar at udtrykke vores bekymring over det foreslåede lovforslag, som signifikant vil begrænse kommunens beføjelser, herunder evnen til at træffe selvstændige beslutninger vedrørende lokal trafikafvikling og byudvikling.

Det foreslåede lovforslag vil begrænse kommunens selvbestemmelse markant ved at indføre unaturlige begrænsninger for, hvordan vi som kommune kan have ønsker og behov for at regulere vores vej- og stinet. For eksempel vil vores planer om at ensrette Havdrup Hovedgade/Sallevvej og trafiksanere Sallevvej – og derigennem gøre den mere cykelvenlig – være umulige at realisere under de foreslåede nye regler, til trods for at det planlagte også vurderes at give mere ordnede forhold for biltrafikken i tilstødende byområder.

Vores bekymring skyldes lovforslagets ensidige fokus på biltrafikmængder som det primære og eneste kriterium for politiets tilladelse til trafikregulering ved ensretning, hvilket ignorerer de behov, vi som kommune har i forhold til at forbedre forholdene bredere for både cyklister og fodgængere samt den generelle bylivskvalitet.

Endvidere underminerer ophævelsen af færdselslovens §92d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger vores behov og evne til at udføre lokale trafikforsøg, der kan være begrundet i miljømæssige årsager som støjreduktion eller ønsket om at teste alternative metoder til færdselsafvikling.

Igangværende trafikarbejder som umiddelbart bliver umuliggjort

Vi bekymrede over de rigide grænser for trafikmængder fastsat mellem 1000 og 4000 ÅDT. Disse grænser påvirker direkte vores planer omkring trafiksaneringer og reguleringer, specielt på steder som Havdrup Hovedvej/Sallevvej nær skoler og andre

Man-tirs kl. 8-14
Onsdag kl. 10-14
Torsdag kl. 13-17
(Borgerservice kl. 13-18)
Fredag lukket



centrale byområder, hvor vi forsøger at fremme trafiksikkerheden for lette trafikanter, herunder særligt cyklister.

Vi mener, at lovforslaget vil have alvorlige konsekvenser for vores evne og muligheder for at fremme sikker og bæredygtig mobilitet, især i relation til vores igangværende planlægning af projekter med nabokommuner, såsom supercykelstien mellem Roskilde og Køge.

Det fastsatte spænd mellem 1000 og 4000 ÅDT er netop der, hvor mange af vores mest kritiske og trafikerede veje befinder sig, og hvor vi planlægger vigtige forsøgsordninger for at forbedre trafiksikkerheden og mobiliteten. Ved at fastsætte så strenge kriterier begrænses vores evne til at implementere nødvendige ændringer, der kan fremme og understøtte en trafiksikker og bæredygtig mobilitet. Såvel igangværende og planlagte arbejder vil umiddelbart blive negativt påvirket eller umuliggjort af lovforslaget, og viser et mønster af forhindringer for vores mål om at skabe en mere sikker og levende by for vores borgere.

Strategisk indvirkning af lovforslaget på Solrød Kommunes bæredygtighedsmål og klimaplan

Solrød Kommune ønsker med dette høringssvar at adressere, hvordan det foreslåede lovforslag vil påvirke vores strategiske visioner og planer for en bæredygtig transportinfrastruktur i direkte relation til vores Klimaplan 2050. Vores mål om at forbedre infrastrukturen for cyklister og reducere bilafhængighed er centrale i vores bestræbelser på at nedbringe CO₂-emissioner og fremme sundere transportvalg. Lovforslagets rigide grænser for trafikregulering mellem 1000 og 4000 ÅDT vil dog i alvorlig grad hæmme vores evne til at gennemføre planlagte projekter.

Vi har ambitiøse planer om at udbygge supercykelstier, der skal forbinde vigtige punkter i kommunen. Disse stier er designet til at gøre cykling til en mere attraktiv og sikker transportform, hvilket er afgørende for at reducere biltrafikken og fremme bæredygtig mobilitet. Desværre risikerer lovforslagets grænser at forhindre nødvendige tiltag som ensretning af veje eller trafikreduktioner på nøglestrækninger, der er essentielle for disse stiers succes og realisering.

Vores strategier for at skabe sikrere og mere tilgængelige områder for fodgængere og cyklister indebærer væsentlige ændringer i hastighedsbegrænsninger og vejindretninger. Disse initiativer, der er centrale for at forbedre bylivskvaliteten og samtidig højne trafiksikkerheden, står i fare for at blive begrænset af lovforslaget, hvilket direkte vil modsige målsætningerne i vores klimaplan.

**Anmodning om revidering af Lovforslaget**

Solrød Kommune opfordrer til, at lovforslaget revideres for at give kommunerne større fleksibilitet til at træffe selvstændige og uafhængige, lokalt informerede beslutninger om lokal trafikafvikling, som respekterer vores dybdegående kendskab til lokale forhold og behov. Det er afgørende, at kommunernes ekspertise og lokale kendskab respekteres i lovgivningen, så vi kan fortsætte med at udvikle sikre og bæredygtige bymiljøer – og gerne i drøftelse med myndigheden for færdselsloven, som fortsat skal have mulighed for at kunne vurdere forholdene ud fra mere fleksible kriterier end den rammesætning, der er indeholdt i lovforslaget.

Vi finder det både uforståeligt og problematisk, at den foreslåede hjemmel til reetablering af offentlige veje efter ulovligt gravearbejde allerede eksisterer under de nuværende erstatningsregler, og at lovforslaget således introducerer unødvendige gentagelser.

Vi anmoder således om, at Transportministeriet genovervejer de foreslåede ændringer i lyset af de alvorlige bekymringer, vi og andre kommuner har fremsat i høringssvar – sammen eller hver for sig. Solrød Kommune er forpligtet til at fremme vores borgeres sikkerhed og livskvalitet, og dette lovforslag kan opfattes som at stå i direkte modsætning til dette mål. Der ses desuden i den nuværende lovgivning udmærkede muligheder for at regulere trafikområdet i fornuftig dialog og drøftelse mellem kommuner og politi – en dialog, hvor der er den nødvendige plads til situationsnuancer, som kan sikre fornuftsbeslutninger frem for unuancerede afslag.

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 bilisternes 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)
Fra: Sophie Holst (sophieholst@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 24-01-2025 14:18

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver for at udtrykke min store bekymring over det nye lovforslag, som begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det er et stort skridt i den forkerte retning, især i en tid, hvor klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og reducere biltrafikken i byerne.

Når kommunerne forsøger at få flere til at cykle, gå eller bruge offentlig transport, er det helt afgørende for, at vi kan mindske CO2-udledningen og generel luftforurening i vores by-miljøer fra transportsektoren. Men hvis regeringens lovforslag bliver vedtaget, vil mange af de løsninger, der gør en forskel, ikke kunne lade sig gøre længere.

Det er dybt bekymrende, at regeringen vil gøre det umuligt at sænke hastigheder ved skoler, lave cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for cyklister og fodgængere.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling NU. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og dansk folkesundhed. Jeg håber virkelig, at regeringen vil lytte til kritikken og droppe dette forslag!

Med venlig hilsen
Sophie Lohfert Holst

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte Tønning (charlotte.toenning@hjoerring.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje) - sagsnummer 2024-1674.
Sendt: 27-01-2025 15:00
Bilag: Høringssvar (1).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.

Hej,

Hermed Team Vej, Hjørring Kommunes høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, sagsnummer 2024-1674.

Med venlig hilsen

Charlotte Tønning
Vejtingeniør



Hjørring Kommune

Team Vej

Springvandspladsen 5, 9800 Hjørring, 9800 Hjørring
72336611 / 41226611

Charlotte.toenning@hjoerring.dk

www.hjoerring.dk





Hjørring den 27-01-2025

Til Transportministeriet

Høringssvar til Transportministeriets forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven.

Vi er overordnet positive overfor lovforslaget i og med, at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse og indretning. Vi har dog været meget tilfredse med vores samarbejde med Nordjyllands Politi, fordi det til tider har givet en anden vinkel på vores vejprojekter.

Hjørring Kommunes Vejmyndighed har følgende opmærksomhedspunkter:

Hastighedsnedsættelser

Vi finder de foreslåede præmisser om hastighedsnedsættelser problematiske.

- **Årsdøgnstrafik, som indikator for hvornår hastigheden kan nedsættes**

Vi finder det ikke tilstrækkeligt kun at benytte ÅDT'en, som afgørende faktor for, om hastigheden kan nedsættes eller ej.

Vi har adskillige uheldsbelastede kryds med svingbaner, hvor ÅDT'en på primærvejen overskrider den fastsatte grænse. Gennemføres forslaget i sin nuværende form, får vi ikke længere mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på primærvejen, som et værktøj for at mindske antallet af krydsuheld.

Samme problematik vil vi få på de strækninger, hvor vi har mange overkørsler til en overordnet vej med en ÅDT over 4.000 køretøjer, hvor der er registreret mange uheld.

- **Rutenummeret veje**

Det samme gælder rutenummeret veje, hvor vi ikke vil få mulighed for at nedsætte hastigheden på trods af en ÅDT under 4.000 kt.

De samme eksempler gør sig gældende, som ovenfor.

**Forbud mod bestemte typer trafikanter**

Vi finder hensynet til cyklisterne og andre bløde trafikanter tilsidesat med dette lovforslag, hvor der er meget fokus på bilisternes fremkommelighed, og ÅDT spiller den vigtigste faktor. Vi ser det ikke hensigtsmæssigt, at det ikke er muligt at forbyde bløde trafikanter på de mere trafikerede veje, hvor der ikke er cykelfaciliter til dem, men gode alternativer i eget trace.

Dispensationsmulighed

Vi vil påpege vores bekymring over, at der i lovforslaget ikke er lavet mulighed for at give dispensation eller mulighed for at afvige fra den objektive indikator, ÅDT. Dermed vil vi blive mere begrænset i vores handlemuligheder, end vi er i dag.

Ændringernes betydning for eksisterende forhold

Afslutningsvis har vi behov for en afklaring af lovforslagets betydning for eksisterende forhold. Vi har mange steder færdselstavler opsat på strækninger, hvor det efter forslaget til den nye lovgivning ikke længere ville være lovligt. Kan vi blive pålagt at fjerne denne skiltning, hvis det fremlagte forslag bliver gennemført?

I så fald ville det få store økonomiske konsekvenser, da det mange steder ville være nødvendigt med egentlige anlægsprojekter for på den måde at opretholde niveauet for trafikssikkerheden. Derfor ville det være nødvendigt med en længere årrække til at rette op på disse forhold.

Med venlig hilsen

Hjørring Kommune,
Team Vej

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: steendalsgaards@gmail.com (steendalsgaards@gmail.com)
Titel: Ros for det nye trafikforslag
Sendt: 23-01-2025 09:00

[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.

Thomas Danielsen
Tak for det nye trafikforslag.
Endelig er der nogen, som sætter grænser for storbyernes urimelig miljøambitioner om at fjerne alle biler fra byerne, også på de stærkt befærdede gader.
Steen Sørensen
Aarhus

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Ulla Østergaard (ueo@trm.dk), Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Fra: Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Titel: HK Stats høringsvar - sagsnr. 2024-1674 - forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje
Sendt: 26-01-2025 20:39

Til: Transportministeriet.

Ang.: Sagsnummer 2024-1674 – HK Stats høringsvar – jf. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Hermed fremsendes nedenfor HK Stats høringsvar til ovennævnte lovforslag jf. høringsbrev dateret den 20. december 2024 med sagsnummer 2024-1674.

Høringsvar fra HK Stat til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje".

HK Stat takker for muligheden for at afgive høringsvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). HK Stat repræsenterer de administrative medarbejdere, der til dagligt sammen med politibetjentene udgør de vejtekniske afsnit i politikredsene, hvor de arbejder på lige fod med opgavevaretagelsen som fagspecialister på området.

Det er HK Stats opfattelse, at dette forslag til lov som helhed bør trækkes tilbage, da de potentielle trafik- og færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser vurderes at være u hensigtsmæssige.

Dette begrundes i det følgende:

Det bemærkes indledningsvis, at lovforslaget er en konsekvens af regeringens forslag om politisk prioriteret opgavebortfald på 1.000 årsværk snarere end værende begrundet i trafik- og færdselsmæssige hensyn. Lovforslaget skal således hjemle, at Justitsministeriet har indmeldt opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning som politisk prioriteret opgavebortfald på godt 22 årsværk.

Lovforslaget vil implementere opgavebortfaldet således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. HK Stat vurderer, at denne ændring vil kunne få u hensigtsmæssige konsekvenser for trafik- og færdselssikkerheden og dermed ikke bør foretages.

HK Stat er således *ikke* enig i, at politiets behandling af sager om vejes færdselsmæssige udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling. Det er således vores opfattelse, at bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen kan medføre negative konsekvenser for vejmyndighederne, idet vejmyndighederne ikke nødvendigvis har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering. Samtidigt sikrer den nuværende kompetencefordeling mellem aktørerne en høj grad af uafhængighed af kommunale, politiske og økonomiske interesser.

Vi vurderer også, at det fortsat vil være hensigtsmæssigt med skønsmæssige vurderinger med inddragelse af politiet snarere end at der fastsættes klare, objektive regler for vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

Det er derfor HK Stats vurdering, at der *ikke* bør foretages en 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.

Det er også HK Stats vurdering, at der kan være u hensigtsmæssige konsekvenser af, at indføre et årsdøgnstrafikkriterie jf. lovforslaget samt indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren jf. lovforslaget samt at der kan være u hensigtsmæssige konsekvenser ved at ændre og ophæve en række bestemmelser i vejloven og privatvejsloven om vejmyndighedens pligt til at forhandle med eller indhente samtykke fra politiet, i de eksempler, som lovforslaget nævner.

HK Stat vurderer også, at den ændrede kompetencefordeling vil medføre et tab af vigtig viden, faglige kompetencer og erfaring. Der kan også være en risiko for en manglende overholdelse af færdselsloven, idet fraværet af den faglige vurdering i politiet, kan føre til skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. som ikke er lovmedholdelige. Ligeledes kan en mangelfuld eller ukorrekt skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. føre til, at bilister kan påberåbe sig fejlagtig eller manglende lovhjemmel, hvilket vanskeliggør politiets håndhævelse af færdselsloven.

Det er således HK Stats vurdering, at det er afgørende, at den nuværende kompetencefordeling fastholdes og at det fremsendte lovforslag trækkes tilbage. Samtidigt bør der tilvejebringes de nødvendige ressourcer til en fortsat løsning af opgaven hos politiet.

Henvendelser vedrørende dette høringssvar kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen



Thomas Lynge Madsen

Analysechef

Telefon +45 7011 4545

Direkte +45 3330 4272

Mobil +45 6155 4465

thomas.lynge.madsen@hk.dk

HK Stat

HK Stats sekretariat

Weidekampsgade 8

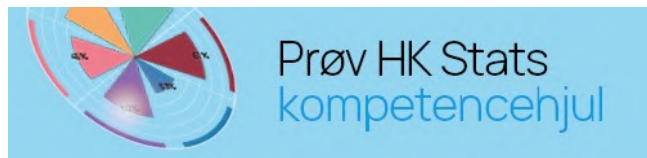
2300 København S

HK.DK/STAT



Anmeld os på  Trustpilot

[HK's privatlivspolitik](#)



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)
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

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johannes Baagøe-Nielsen (qjb@hvidovre.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - høringssvar fra Hvidovre kommune vedr. ændringer af færdselsloven
Sendt: 27-01-2025 16:13
Bilag: 19799-25 Høringssvar til Transportministeriet.pdf;

Til Transportministeriet;

Herved Hvidovre Kommunes høringssvar vedr. lovforslaget om ændringer af færdselsloven, sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Johannes Baagøe-Nielsen
Projektleder veje og trafik



Hvidovre Kommune
Center for Trafik og Ejendomme
Vej og Park
Høvedstensvej 21, 2650 Hvidovre

Telefon: 3639 2101
Mobil: 4132 0669
qjb@hvidovre.dk
toe@hvidovre.dk

Høringssvar fra Hvidovre Kommune til Transportministeriet vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v.

NOTAT

Hvidovre Kommune takker for muligheden for at afgive høringssvar.

HVIDOVRE KOMMUNE

Vores generelle, politiske bemærkninger til lovforslaget fremsættes først, hvorefter følger specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte dele.

Center for Trafik og Ejendomme

Sagsnr.: 25/1568

Doknr.: 11528/25

Dato: 27-01-2025

Vores **generelle, politiske bemærkninger** er følgende:

Hvidovre Kommune er en tætbebygget forstadskommune med flere bynære motorvejsstrækninger og med ca. 11.900 støjbelastede boliger, hvoraf omtrent halvdelen er støjbelastet af vejtrafikstøj fra kommunens egne veje. Vi er derfor meget optaget af dagsordnerne vedr. trafik, hastighedsnedsættelser og støj, og lovforslaget har stor betydning for os.

Som Kommunalbestyrelse ønsker vi helt grundlæggende en byudvikling, hvor vi sætter mennesker først og gør op med den forældede prioritet af forstadens biler først. Vi ønsker en by, der er god at bo, leve og færdes i. Hvor man kan være i sin have og sin bolig uden at blive udsat for sundhedsskadelig trafikstøj. Hvor der er sikre skoleveje for børnene. Og hvor der kan laves begrønning af veje og byrum.

Med det for øje er hastighedsnedsættelser og støjbekæmpelse afgørende virkemidler for os og derfor en politisk topprioritet i Hvidovre Kommune.

En enig Kommunalbestyrelse har i budgetaftalen for 2025-2028 fokus på at nedbringe støj fra trafikken, herunder ikke mindst igennem hastighedsnedsættelser. Vi har aftalt at arbejde for, at der kan gennemføres en generel hastighedsnedsættelse med 10 km/t over hele byen, hvor det giver mening. Desuden har vi et 17.4-udvalg, som fokuserer på støjbekæmpelse.

Vi noterede os med glæde punktet i finansloven om, at politiet ikke længere skulle godkende kommunale ønsker om hastighedsnedsættelser, og vi så frem til at få bedre rammer for at kunne beslutte hastighedsnedsættelser lokalt. Imidlertid er det vores klare vurdering, at det fremsatte lovforslag indskrænker de kommunale rammer, frem for at udvide dem. Det foreslåede årstdøgnstrafik-kriterium som grundlag for at kunne sænke hastigheden vil således konkret forhindre os i at sænke hastigheden fra 50 km/t til 40 km/t på fx vejene Sønderkær og Byvej, hvor beboerne efterspørger en hastighedsnedsættelse. Det går stik imod efterspørgslen fra borgerne om, at det bliver nemmere at lave lokale hastighedsnedsættelser.

Vi håber derfor, at lovforslaget bliver væsentligt justeret, med fokus på menneskers sundhed og sikkerhed frem for på bilers fremkommelighed.

Venlig hilsen



Anders Wolf Andresen
Borgmester



Kristina Young
Formand for Klima-, Miljø- og Tekniskudvalget

Specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte dele:

Ændring af beslutningsprocesserne, så vejmyndigheden selv får kompetence til at træffe de færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutning om lokale hastighedsgrænser

Hvidovre Kommune konstaterer, at der herved skulle kunne spares 22 årsværk hos politiet og 11 årsværk hos kommunerne. Hertil ønsker vi at bemærke, at det umiddelbart er tvivlsomt, hvor store besparelser der kan opnås på administrationens tidsforbrug hos Hvidovre Kommune.

Indførelse af et årsdøgnstrafikkriterie for vejmyndighedens beslutninger om nedsættelse af hastighedsgrænsen i tættere bebyggede områder

Hvad der umiddelbart kunne se ud som en administrativ forenkling er vi oprigtigt bekymrede for vil udgøre en reel indskrænkning af kommunernes muligheder for at lave løsninger, der imødekommer lokale hensyn og prioriteter. Og vi undrer os over baggrunden for at ville indføre så restriktiv en ny ramme, når muligheden lige nu er der for at styrke de lokale frihedsgrader.

Indførelse af bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren, hvorefter vejmyndigheden kan gives pålæg om at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, samt bemyndigelse til at få afmærkning fjernet for vejmyndighedens regning, i sager om lokale hastighedsnedsættelser inden for tættere bebyggede områder

Her vil vi tilkendegive, at vi er usikre på, om alle de i forvejen etablerede strækninger med nedskiltet hastighed til under 50 km/t vil blive underlagt transportministerens vurdering. Dvs. om der med den nye lov kan risikere at komme en masse ophævelser af vores nedskiltninger med tilbagevirkende kraft.

Ophævelse af forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger.

Selv om Hvidovre Kommune ikke er en del af denne forsøgsordning, havde vi håbet på, at nogle af erfaringerne fra fx Københavns Kommune kunne danne grundlag for at implementere endnu flere 40 km/t – zoner i Hvidovre Kommune, da der er et politisk ønske om at forbedre trafiksikkerheden og minimere støjen fra kommunens veje.

Ophævelse af vejmyndighedens pligt til at indhente samtykke fra politiet ift. Gravetilladelser, råden over vej mv.

Det forventes ikke, at dette vil frigøre sagsbehandlingsressourcer i Hvidovre Kommune, idet antallet af sager, som kræver et egentligt samtykke fra politiet, ikke er mange, ligesom disse behandles rutinemæssigt hos vejmyndigheden. Der er mulighed for, at den samlede sagsbehandlingstid kan blive kortere, såfremt politiet ikke skal inddrages. Til gengæld vil politiets evne til at nuancere problemstillingerne blive savnet hos kommunens vejmyndighed.

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

Hvidovre Kommune finder initiativet relevant og interessant, men vi kan være i tvivl om, hvorvidt det er muligt at løfte bevisbyrden juridisk efterfølgende.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: David Gaarsdal Rønnov (IQ38@kk.dk)
Fra: Signe Helledi (BL9X@kk.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674: Høringssvar ifm Forslag til lov om ændring af færdselsloven mfl.
Sendt: 27-01-2025 16:01
Bilag: Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mfl sagnr. 2024-1674.pdf;

Kære Transportministeriet

Vedhæftet er Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionens høringssvar ifm. 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.) – sagsnummer 2024-1674.

Med venlig hilsen

Signe Helledi

Sekretariatsleder

Sekretariatet for Supercykelstier



Islands Brygge 37
2300 København S

Mobil +45 2132 8102
Email BL9X@kk.dk
Web www.supercykelstier.dk
EAN 5798009809452

27. januar 2025

Til Transportministeriet
trm@trm.dk (Sagsnummer 2024-1674)

Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsområdet består af 27 kommuner og Region Hovedstaden som arbejder sammen for at skabe en bedre cykelinfrastruktur, der gør det sundt, nemt og sikkert at vælge cyklen til og fra arbejde – også på strækninger på over fem kilometer.

Supercykelstisamarbejdet repræsenterer kommuner af forskellige størrelser og geografiske forudsætninger. For eksempel består samarbejdet af både mindre kommuner som Vallensbæk (18.155 indbyggere), mellemstore kommuner som Helsingør (64.021 indbyggere), store kommuner som Roskilde (91.506 indbyggere) og den største kommune i Danmark, København (667.535 indbyggere). Samtidig er de 27 kommuner i samarbejdet også en sammensætning af både centralkommuner (fx Frederiksberg Kommune), forstadskommuner (fx Gladsaxe Kommune) og landdistriktskommuner (fx Frederikssund Kommune).

Supercykelstisamarbejdet 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.).

Selvom lovforslaget kun direkte påvirker muligheden for at anlægge cykelstier i de tilfælde, hvor et anlægsprojekt er nødt til at ensrette en vej for at kunne få plads til cykelstier, forløber supercykelstier også jævnlige på mindre trafikerede veje, hvor trafiksanering, hastighedssænkning og lignende tiltag kan være yderst relevante. Lovforslaget vil således direkte påvirke mulighederne for Supercykelstisamarbejdets medlemskommuner for at etablere gode supercykelstier, såvel som mulighederne for cykelfremme generelt både i og udenfor de store byer.

Supercykelstisamarbejdets kommentarer til lovforslaget:

Supercykelstisamarbejdet er kritisk over for, at der i lovforslaget lægges op til en større indskrænkelse af kommunernes selvbestemmelse på trafik- og mobilitetsområdet. Lovforslaget vil begrænse kommunernes mulighed for at sænke hastigheden lokalt, ensrette gader, og etablere indkørselsforbud, gågader og vejspærringer. Dette har betydning for kommunernes mulighed for at forbedre forholdene for aktiv transport, herunder også opgradering af

27. januar 2025

supercykelstistrækninger særligt i byerne. Det vil også have stor betydning for kommunernes mulighed for at arbejde med andre vigtige indsatsområder i byerne, så som støj, folkesundhed, trængsel og attraktive byrum.

Supercykelstisamarbejdet er bekymret over, at lovforslaget:

- Vil begrænse kommunernes mulighed for at forbedre trafiksikkerhed og tryghed for cyklister og fodgængere
- Vil begrænse kommunernes mulighed for at arbejde med cykelfremme
- Vil begrænse kommunernes mulighed for at skabe attraktive byrum til glæde for beboere, erhvervsdrivende og besøgende
- Fokuserer ensidigt på trafikmængder for motorkøretøjer i sine kriterier og ignorerer andre transportformer. En færdselslov for alle trafikanter bør selvfølgelig også imødekomme aktiv transport som gang, cykling og kollektiv transport.

Generelt er lovforslaget en unødvendig indsnævring af kommunernes handlerum på et område, hvor kommunerne besidder den største faglige kompetence.

De mest graverende begrænsninger i lovforslaget indbefatter:

- Veje kan kun ensrettes, hvis der kører under 1.000 biler i døgnet (ÅDT), eller hvis der ensrettes to parallelle veje i hver sin retning og antallet af spor bibeholdes og ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling
- Indkørselsforbud, gågader og afspærring kan kun etableres på veje, hvis der kører under 1.000 biler i døgnet (ÅDT), og i områder af sammenhængende vejstrækninger, hvis trafikmængden på de omkringliggende veje ikke overstiger 5.000 biler i døgnet (ÅDT) eller hvis trafikmængden på de omkringliggende veje stiger mindre end 20 pct.
- Hastighedsbegrænsning på 40 km/t kan kun etableres på veje, hvis der kører under 4.000 biler i døgnet (ÅDT) på vejen og i zoner, hvis der kører under 4.000 biler i døgnet (ÅDT) på alle veje i zonen, og omkring institutioner for børn og ældre
- Hastighedsbegrænsning på 30 km/t kan kun etableres ved særlige opholds- og legeområder, ved særlige vejforløb og i beboelsesområder uden gennemkørende trafik og erhverv
- Hastighedsbegrænsninger kan ikke etableres på det nummererede vejnet

Eksempler på etablerede og planlagte projekter, der ikke vil kunne realiseres:

Der er blandt Supercykelstisamarbejdets 27 kommuner mange eksempler på allerede implementerede tiltag, som ikke havde kunnet etableres, hvis

27. januar 2025

lovforslaget havde været gældende, såvel som planlagte tiltag, der ikke vil kunne etableres. Her følger et udsnit:

Supercykelstirelaterede projekter:

- Frederiksberg Kommune ensrettede i 2018 Howitzvej for at kunne anlægge cykelstier langs vejen og for at kunne udvide og forbedre cykelstierne nær krydset med Nordre Fasanvej. Dette er en del af supercykelstien Albertslundruten.
- Gladsaxe Kommune har sænket hastigheden til 40 km/t på store dele af kommunens vejnet, herunder på veje som Søborg Hovedgade, med en ÅDT på 7.600, og på Vandtårnsvej, hvor der er en ÅDT på 6.600. Søborg Hovedgade er en del af den planlagte supercykelsti Bagsvædruten.
- Lyngby-Taarbæk Kommune planlægger en større strategisk udvikling af Lyngby bymidte. Her er Lyngby Hovedgade, som er en del af supercykelstien Allerødruen, en del kommunens strategiske vision, som vanskeligt kan gennemføres uden ændringer i trafiksystemet.
- Solrød Kommune planlægger at ensrette Hovedgaden i Havdrup for at kunne forbedre forholdene for cyklister på strækningen som en del af arbejdet med den planlagte supercykelsti Roskilde-Køgeruten. ÅDT på Hovedgaden er over 1.000, selvom omfartsvejen Havdrup Allé siden 2017 leder gennemkørende trafik uden om Hovedgaden.

Andre kommunale projekter:

- Ballerup Kommune lukkede i 2024 villavejen Ravnsletvej, der blev brugt til smutvejskørsel til et industrikvarter i nabokommunen Herlev, for gennemkørsel for biler. Vejen havde inden aflukningen en ÅDT på 1.137 køretøjer.
- Glostrup Kommune har i sin trafiksikkerhedsplan besluttet at sænke hastigheden til 40 km/t på Ejby Mosevej, der er en vigtig skolevej, men ikke har plads til cykelstier. ÅDT er her stedvis over 4.000.
- På Banegårdspladsen ved Glostrup Station planlægger kommunen at sænke hastigheden til 40 km/t for at fredeliggøre pladsen. Også her er ÅDT over 4.000.
- Ishøj Kommune planlægger som en del af sin Trafiksikkerhedsplan at indsnævre den firesporede Ishøj Parkvej til to spor og sænke hastigheden til 40 km/t. Vejen har i dag en ÅDT på omkring 5.000.
- Rødovre Kommune ensrettede i 2023 Hendriksholms Boulevard for at få plads til en dobbeltrettet cykelsti langs vejen, der i samme forbindelse blev skiltet ned til 30 km/t. Vejen forbinder Hendriksholm Skole og Rødovre Gymnasium med Rødovre Station, og havde før ombygningen en ÅDT på cirka 1.500.

27. januar 2025

- Vallensbæk Kommune har afsat midler til at ændre Vejlegårdsvej, så den tilgodeser aktiv transport, fremmer lavere hastigheder, og får et grønnere udtryk med mere beplantning. Køresporene skal indsnævres fra 3,5 m til 3,25 m, og hastigheden sættes ned til 40 km/t. ÅDT overstiger grænsen på 4.000.

Derudover vil lovforslaget gøre det meget svært at forbedre færdselssikkerheden på de større veje i byerne, hvor de fleste uheld sker. Lovforslaget vil derfor også være i strid med Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2021-2030, der anbefaler, at det bliver lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne.

Supercykelstisamarbejdet vil derfor på denne baggrund opfordre til, at de objektive kriterier fjernes fra lovforslaget, og at beslutninger om kommunale veje overlades til kommunerne, der har de bedste forudsætninger for at afveje de forskellige hensyn.

På vegne af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen



Signe Helledi
Sekretariatsleder
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Magnus Vilstrup Andersen (Magnus.Vilstrup.Andersen@randers.dk)
Fra: Signe Møller Strandvig (Signe.Moller.Strandvig@randers.dk)
Titel: Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 10:42
Bilag: sagsnummer 2024-1674_Høringssvar færdselslov fra Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland.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 rette vedkommende

Vedhæftet høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674 fra Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland

Venlig hilsen / Kind regards

Signe Møller Strandvig
Sekretariatsleder

+45 20 26 84 91



Randers Kommune
Veje og Trafik
+45 20 26 84 91

Dato: 27-01-2025

Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674

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

Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland består af 12 kommuner og Region Midtjylland, der sammen arbejder for at styrke sammenhængskraften mellem by, opland og land gennem gode cykelforbindelser og en god sammenkobling mellem den kollektive trafik og aktiv transport for at gøre cyklen til et attraktivt transportvalg og mindske bilafhængighed.

Vi har med interesse nærlæst lovforslaget og ser med stor bedrøvelse på en ensidig interessevaretagelse for biltrafikken.

I mange kommuner har man en målsætning om en langt større andel cykelture i transportmiddelfordelingen. Denne større andel cykelture ønskes som konsekvens af en mindre andel ture kørt i bil. Når der ensidigt ses på nuværende biltrafikmængde, vanskeliggøre det kommunernes arbejde med at planlægge henimod en målsætning om en større andel aktive trafikanter.

I Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland undrer vi os derfor over, at lovforslaget lægger op til en indskrænkelse af selvbestemmelsen hos kommunerne med en begrænsning i kommunernes mulighed for at sænke hastigheden lokalt, ensrette gader, og etablere indkørselsforbud, gågader og vejspærringer.

En supercykelsti kan bestå af mange forskellige typer af cykelinfrastruktur bundet sammen til en god cykelforbindelse. Elementer i en sådan cykelforbindelse kan være dedikeret cykelinfrastruktur, men blandt andet økonomi hos kommunerne gør det vanskeligt at etablere cykelstier. Derfor er der et stort potentiale i at udnytte mindre veje som cykelkorridorer. Her kan man arbejde med billigere tiltag som trafiksanering, hastighedssænkning og lignende for at skabe trygge og gode forhold for de aktive trafikanter. Det er en ærgerlig udvikling, hvis hensyn til biltrafikken skal stå i vejen for ønsker om at udnytte mindre veje som billige alternativer til nyanlæg af infrastruktur.

Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland opfordrer derfor til, at de objektive kriterier i lovforslaget bortfalder, så lovforslaget i højere grad kan understøtte kommunernes arbejde med at vækste de aktive trafikanter i den transportmiddelfordeling, der ønskes lokalt.

Med venlig hilsen

Sekretariatsleder for Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland

Signe Strandvig



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lasse Schelde (lasc@ida.dk)
Titel: sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 10:22
Bilag: Høringssvar vejlov 2025A.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 IDA.

De bedste hilsner

Lasse Schelde
Konstitueret klyngeleder Teknologi, grøn omstilling og sundhed
Politisk chefkonsulent grøn mobilitet

Ingeniørforeningen, IDA
Kalvebod Brygge 31-33
1780 København V
M:+45 21 32 19 45
lasc@ida.dk
ida.dk

Til: trm@trm.dk

Fra: Ingeniørforeningen, IDA

Notat

23. januar 2025

Høringssvar: 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.)

sagsnummer 2024-1674

Forslaget er et led i regelforenkling og vil afskaffe den dobbeltadministration, der findes nu, hvor politiet skal godkende alle ændringer, som vejmyndighederne foreslår gennemført. I IDA er vi store tilhængere af intentionen om at reducere bureaukratiet det er meningsfuldt og har givet knas i mange år. Det er meningsfuldt at undgå at to myndigheder skal behandle de samme forhold. Især når vejmyndigheden har den faglige ekspertise og erfaring. Derfor er det meget hensigtsmæssigt, at vejmyndigheden alene kan træffe beslutning om, hvordan trafikafviklingen skal ske på vejnettet. Stor ros for dette initiativ.

IDA finder imidlertid, at det er urimeligt, at stille krav om en højeste årsdøgns-trafik 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. Det vil i hvert enkelt tilfælde være en samlet vurdering af, hvordan man afvikler trafikken på vejnettet, der skal være afgørende for vurderingen, og vi finder ikke, at der er fagligt grundlag for sådanne kriterier.

De fastlagte niveauer på henholdsvis 4000 og 1000 køretøjer i årsdøgns-trafik ville betyde at de trafiksaneringer og gågader, der er gennemført i de fleste danske byer over de seneste mange år, ikke ville have været mulige. Lovforslaget vil føre til at bilernes fremkommelighed prioriteres over hensyn til trafiksikkerhed, tryghed og godt bymiljø.

Konsekvensen i lovforslaget er i direkte modstrid med både danske og internationale trends, hvor man netop arbejder for at gøre de tætte byområder til fredelige boligmiljøer, hvor man prioriterer de aktive og kollektive transportformer højt for at tilgodese trafiksikkerhed, sundhed i befolkningen og attraktivt bymiljø.

I bemærkninger til lovforslaget står der flere gange at Transportministeriet vurderer, at fastsættelse af hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej, hviler på en balance mellem på den ene side hensynet til mobilitet og generel fremkommelighed, og på den anden side hensynet til trafiksikkerhed, tryghed og fredeligt byrum.

Netop denne afvejning skal ske konkret i den enkelte by og ses i sammenhæng med trafikafvikling på det samlede vejnet. Denne vurdering skal derfor gennemføres af vejmyndigheden, som i de fleste tilfælde vil være en kommune. Ændringer af trafikafviklingen gennemføres i høj grad for at skabe bedre trafiksikkerhed og tryghed og bedre bymiljø. Når kommuner gennemfører sådanne planer, er det ofte genstand for lokal debat, hvor man er i dialog med borgerne i byen, om hvordan balancen skal være i fremtiden. Det er også genstand for politisk debat i kommunerne, og da det er de kommunale politikere, der skal stå på mål for beslutningerne, er det – efter vores opfattelse – helt afgørende at beslutningen træffes af de lokalt valgte politikere. Desuden er det vigtigt, at trafikafviklingen ses i sammenhæng med byudviklingen, og det kan man kun på lokalt niveau.

I de fleste tilfælde vil udarbejdelse af nye planer for trafikafviklingen i en kommune blive gennemført i et samarbejde med de dygtige rådgivere, der findes på området. Kommunerne som vejmyndighed vil således oftest inddrage ekstern ekspertise ved udarbejdelse af større omlægning af trafikken, og det vil sikre, at der altid er tilstrækkelig faglig viden bag initiativerne.

IDA ser frem til at dette lovforslag ændres gennemgribende således at dobbeltadministration afskaffes uden at vejmyndighedens fulde ret til at tilrettelægge trafikafviklingen begrænses.

Mange venlige hilsner



Aske Nydam Guldberg
Næstformand i IDA

Medafsendere:
IDA Trafik & Byplan

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Møller Jepsen (ssorenmj@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 24-01-2025 13:33

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver til dig, fordi jeg er oprigtigt bekymret over det nye lovforslag, der vil begrænse kommunernes muligheder for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det føles som et skridt i den helt forkerte retning – især nu, hvor klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og mindske biltrafikken i vores byer.

Kommunerne spiller en afgørende rolle i at få flere til at vælge cyklen, gåben eller offentlig transport frem for bilen. Det er en indsats, der er nødvendig, hvis vi for alvor skal reducere CO₂-udledningen fra transportsektoren. Men hvis det her lovforslag bliver vedtaget, frygter jeg, at mange af de løsninger, der gør vores byer grønnere og mere sikre, slet ikke kan gennemføres.

Jeg synes, det er dybt bekymrende, at lovforslaget vil gøre det sværere at sænke hastigheder ved skoler, lave cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for fodgængere og cyklister. Det er præcis den slags initiativer, vi har brug for – ikke kun for klimaets skyld, men også for at skabe byer, hvor vi kan færdes trygt og sundt.

Vi står midt i en klimakrise, og det er nu, vi skal handle. Jeg håber virkelig, at regeringen vil genoverveje dette forslag og i stedet støtte op om løsninger, der gør en positiv forskel for både klimaet og vores bymiljøer.

Med venlig hilsen

Søren Møller Jepsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Inge-Lise Rauhe (ilrauhe@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sendt: 26-01-2025 11:32

[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.

Aarhus den 26.1.2025.

Vedr. sags nummer 2014-1674

Kære Transportminister Thomas Nolsøe Danielsen.

Vi skriver til dig fordi vi, Bedsteforældrenes Klimaaktion i Aarhus, er meget bekymrede over dit lovforslag.

Ligesom mange borgmestre er vi af den klare opfattelse, at lovforslaget vil vanskeliggøre kommunernes grønne omstilling. En omstilling vi følger nøje og som vi mener forsøger at leve op til Danmarks klimamål.

I Aarhus Kommune bestræber man sig på at nå vores klimamål - det er ikke enkelt. Man vil bekæmpe udledningen af klimagasser - CO2 og metan - og fremme et sundt, klimavenligt og miljørigtigt bymiljø. Det betyder bl.a. mindre biltrafik, færre biler i midtbyen og lavere hastigheder. Man vil forbedre forholdene for gående og for cyklister. Det støtter vi! Ønsker endda gerne mere end foreslået.

Byens politikere er valgt til at varetage borgernes interesser på lokalt plan. Vi beder dig derfor om at lytte til et flertal i Byrådet, som sammen med borgmestre fra andre byer, finder dit forslag uanvendeligt. Det enkleste er vel at tage det af bordet? Også selvom enkelte lokale politikere fra dit parti sikkert gerne vil støtte bilismen i vores midtby og dit forslag.

Beslutninger skal ikke flyttes fra det lokale til det centrale.

Klimahandling er nødvendig - derfor er byens (Aarhus) Grønne Mobilitetsplan vigtig.

Kommunalvalget er i gang... Vi støtter alle, der vil en grøn omstilling. Dit forslag modarbejder en sådan.

Lyt til os lokalt og til de borgmestre fra de større byer, der har henvendt sig til dig. Vi har brug for en Grøn Omstilling.

På vegne af Bedsteforældrenes Klimaaktion i Aarhus

Inge-Lise Rauhe

Kopi sendt til :

Folketingets transportudvalg

Repræsentanter for de politiske partier i Aarhus Byråd

Repræsentanter for Bedsteforældrenes Klimaaktion i Aarhus

INGE-LISE RAUHE

Møllestien 48, 8000 Aarhus C

Denmark

Mail: ilrauhe@gmail.com

Mobile: +45 2870 6652

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Øster (soerenoster.dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 25-01-2025 17:08

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over det nye lovforslag, som vil begrænse kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det er et stort skridt i den gale retning, i en tid, hvor klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og reducere biltrafikken i byerne. Landets lovgivning skulle gerne være med til at fremme den grønne omstilling, og ikke hindre den.

Når nu kommunerne allerede arbejder på at fremme cykling, gang og offentlig transport, er det vigtigt, at lovgivningen støtter disse tiltag. Initiativer, der reducerer CO₂-udledningen fra transportsektoren og bidrager til renere luft i byerne, bør have fuld opbakning. Hvis regeringens lovforslag vedtages, risikerer det at blokere for effektive løsninger, der fremmer grøn mobilitet og dermed modarbejder klimalovens formål om at reducere CO₂-udledninger.

I bund og grund giver det god mening at mindske bureaukrati ved at lade kommunerne udføre hastighedsændringer på mindre trafikerede veje, uden at skulle forhøre sig hos politiet først. Der, hvor filmen knækker, er når kommuner mister muligheden for at lave ændringer på veje med et vist antal bilister per døgn. På disse større veje kunne man lade kommunerne fortsætte med den samme politik som førhen, hvor de i samråd med politiet stadig har mulighed for at lave de ændringer, som vurderes bedst egnet til det specifikke byrum og til størst gavn og glæde for byens borgere.

Alternativt, hvis lovforslaget skal fremme den grønne omstilling, i stedet for at hindre den, kunne man foreslå, at der på gader med over 1.000 daglige cyklister skal være mere plads til cykler og fodgængere end til biler. På alle strækninger med over 500 cyklister dagligt, bør der ligeledes lægges planer for etablering af cykelstier - på bekostning af bilernes plads i byrummet.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling nu. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer. Jeg håber, at regeringen vil lytte til kritikken og kraftigt justere eller droppe dette forslag.

Med venlig hilsen
Søren Øster

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: oldermand@ishoejlandsby.dk (oldermand@ishoejlandsby.dk)
Titel: Sagsnummer 2024-1674 - Høringssvar
Sendt: 21-01-2025 20:11
Bilag: Hoeringssvar - 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.

Vedhæftet fremsendes

Høringssvar - sagsnummer 2024-1674

som efterlyst via
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548>

Kvitter venligst for modtagelsen.

Med venlig hilsen

Ishøj Bylaug

<https://www.facebook.com/Ishøj-Bylaug-2258239040920098/>

<https://www.facebook.com/groups/292084740955154/>

<http://ishoejlandsby.dk/bliv-medlem>

This e-mail, inclusive of attachments, is intended for the person(s) stated above and may contain confidential information. Unauthorised reading, disclosure, copying, distribution or use of this information violate rights to proprietary information. If you are not an intended recipient, please notify the sender and delete your copy immediately. Thank you.

som efterlyst via

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548>

Ishøj Bylaug er glad for regelforenkling og prioriteret opgavebortfald, men det er katastrofalt når mulighed for lokal udvikling og hensyntagen bortfalder for veje med megen trafik, hvor der netop ofte er brug for lokal tilpasning.

Lovudkastet bør tilføjes mulighed for forsøg med lokale hastighedsgrænser og mulighed for forsøg med forbud mod kørsel med visse køretøjer i mindst samme omfang som i øjeblikket, fordi sådanne lokale udviklinger er utrolig vigtige for lokal trafiksikkerhed samt bekæmpelse af luftforurening og støj.

Lokale hastighedsgrænser og reduktion af unødigt trafik er meget vigtige instrumenter for lokal trafiksikkerhed og begrænsning af luftforurening og støj.

Ofte rækker penge ikke til for eksempel støjdæmpende asfalt med en pris på op mod 1 million kroner per kilometer vej.

Transportminister Thomas Danielsen (V) udtaler »Nu formaliserer vi det, politiet hele tiden har administreret efter«, men lovudkastet har UDELADT mulighed for tilpassede lokale regler, som i høj grad har været brugt for at udvikle lokale løsninger.

Nuværende forhold på veje fastfryses og vil ikke kunne ændres, hvis der kører mange biler. Men det er jo netop, efter at der kører mange biler på vejene, at problemer opstår, og der lokalt er behov for at finde løsninger.

Det er unødigt besværliggørende, at der lokalt, hvis lovudkastet vedtages, må handles meget langsigtet FØR trafikken er vokset og har givet alvorlige problemer med støj, luftforurening og sikkerhedsudfordringer.

Konkret vil lovudkastet betyde, at der ved anlæggelse af transportcentre samtidig må reguleres på alle veje, hvor lastbilerne kunne finde på at køre, så luftforurening samt problemer med trafiksikkerhed og -støj kan undgås fremtidigt.

Lovudkastet risikerer at blokere for lokale ønsker.

Vi ønsker en nedsættelse af hastighedsgrænse i kommunen på Ishøj Stationsvej, Vejleåvej og Køgevej for at mindske støj og forurening samt højne sikkerheden. Nedsættelse af hastighedsgrænse er billigt og kan hurtigt etableres – eventuelt som forsøgsordning.

Vi ønsker forbud – eventuelt som forsøgsordning – mod gennemkørende lastbiler og kassebiler på Ishøj Stationsvej, Vejleåvej og Køgevej, så disse biler tvinges til at benytte nærmeste vej til motorvej. Der kommer mere og mere tung trafik på Ishøj Stationsvej, Vejleåvej og Køgevej, og alle transportcentrene der er skudt op som padehatte omkring området er etableret nær motorveje med netop den nærhed til motorvej som argument for placeringen, så transportbilerne skal blot hjælpes til at bruge motorvejene, selvom det er en lille omvej.

Vi ønsker skilte med CYKELGADE og et underskilt med ÆRINDEKØRSEL TILLADT i hver ende af Ishøj Bygade og ved indkørslerne på Freysvej fra Køgevejen (over for Netto) samt på Tåstrup Valbyvej fra Ishøj Stationsvej – eventuelt som forsøgsordning – så Ishøj Bygade og Ishøj Landsby trafiksikres og støjdæmpes, som beboere længe har ønsket. En billig løsning på disse ønsker er skilte med CYKELGADE og et underskilt med ÆRINDEKØRSEL TILLADT.

Forenklingen er gået for vidt (måske tilpasset kunstig intelligens og it), når lovudkastet indeholder helt faste ufravigelige kasser baseret på trafikmængde og overordnede bestemmelser, som ikke tillader hensyn til lokale forhold med for eksempel forskellige veje lokalt.

Vore lokale meget trafikerede veje benyttes i vid udstrækning som smutveje af transportbiler fra talrige transportcentre, der alle er etableret nær motorveje med netop den nærhed til motorvej som argument for placeringen, men transportbilerne må hjælpes til at undgå smutveje for at spare få minutters transporttid. Brugen af smutvejene er en suboptimeret individuel besparelse, der resulterer i manglende trafiksikkerhed og øget trafikstøj og luftforurening med for samfundet dyre følgeskader.

Lovudkastets regelforenkling og prioriteret opgavebortfald bliver meget dyrt, når samfundets samlede udgifter indregnes og lokal udvikling mod øget trafikstøj og luftforurening samt udvikling af trafiksikkerhed umuliggøres, hvor det største behov findes.

»Kommunerne arbejder for at sikre både mobilitet, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafiksikkerheden. Den indsats bliver desværre stækket med det foreliggende forslag« <https://www.berlingske.dk/indland/ny-lov-kan-tvinge-koebenhavn-til-at-oegel-hastigheden-paa-38-straekninger>

Etablering af lokale løsninger bliver absolut ikke lettet af kasseløsningstænkningen i lovudkastet.

»Det er et demokratisk problem, for det fratager os muligheden for, at vi lokalt kan løse trafikale problemer i samspil med borgerne, investere i byen og sikre udvikling af de bedste lokale løsninger«

Vi ønsker glidende trafik uden køer og stop-kør-kørsel.

Det er fint, at vi kan køre fra Køge Nord Station til Panum, Blegdamsvej 3 på 40 minutter, men vi har brug for forudsigelig transporttid i hverdagen og sikkerhed for at transporttiden holder, så vi har brug for glidende og sikker trafik uden køer og pludselige stop.

Flere undersøgelser har vist stort spild af tid og penge på veje med kø og stop. Det er mærkeligt, at undersøgelserne aldrig undersøger alternativ spildtid og pris, hvis bilerne for eksempel parkede på Køge Nord Station og brugte offentlig transport til Panum. Alternativundersøgelsen skulle naturligvis inkludere gennemsnitstal for aflyste tog og busser, forsinkelser og passagerer der efterlades fordi tog og metro er overfyldt.

Forudsigelig, behagelig glidende og sikker trafik uden køer og stop, oplevede vi faktisk på Ishøj Stationsvej via ”udvidede rundkørselsordninger med vognbaneskift-ordning”. Det virkede overraskende godt ved motorvejsbroreparation i juni 2003. Se gerne i arkiverne og i

https://web.archive.org/web/20170628002053/http://gf-andebyen.dk/Nyheder2.htm#_Toc72237738

Vognbaneskift-ordningen fungerer også fint på Sydvej ved tilkørslerne fra Roskildevej og motorvejen. I 2003 forsøgte vi via relevante myndigheder at få lov at beholde den ”udvidede rundkørselsordninger med vognbaneskift-ordning”, det lykkedes ikke og køerne kom igen og vokser for hvert nyt transportcenter.

Lovudkastet bør tilføjes mulighed for forsøg med lokale hastighedsgrænser og mulighed for forsøg med forbud mod kørsel med visse køretøjer i mindst samme omfang som i øjeblikket, fordi sådanne lokale udviklinger er utrolig vigtige for lokal trafiksikkerhed samt bekæmpelse af luftforurening og støj.

Dokumentet findes også på

<http://ishoejlundsby.dk/hoering/lokale-hastighedsgraenser-lovudkast-2025-sagsnummer-2024-1674-hoeringssvar.html>

Brevdato	27-01-2025
Afsender	Københavns Kommune - TMF Borgmester (borgmesteren@tmf.kk.dk) Sendt af Borgmesteren TMF: BORGMESTEREN@tmf.kk.dk
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Teknik- og Miljøborgmester Line Barfod pva. flertal i Københavns Kommune vedr. høringssvar om lovforslag om ændring af færdselsloven mv. - Sagsnummer 2024-1674
Sagsnummer	2024 - 1674
ID-nummer	431063
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Lene Merete Priess
Udskrevet	06. feb 2025

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Københavns Kommune - TMF Borgmester (borgmesteren@tmf.kk.dk)
Titel: Vedr. sagsnummer 2024-1674 høringssvar om lovforslag om ændring af færdselsloven mv.
Sendt: 27-01-2025 22:16
Bilag: Bilag 2 Høringssvar.docx;

Til Transportministeriet

Jeg fremsender hermed høringssvar i denne sag.

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 i udvalget 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.

Jeg fremsender derfor dette høringssvar på vegne af følgende partier, der udgør et flertal i Københavns Kommune:

Socialdemokratiet, SF, Radikale Venstre, Alternativet og Enhedslisten.

Med venlig hilsen

Line Barfod

Borgerrepræsentationen

Teknik- og Miljøborgmester

Medlem af Økonomiudvalget

KØBENHAVNS KOMMUNE

BR mail: Line_Barfod@kk.dk

BR telefon: 30 91 98 20



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 in-volvering.

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 trafiksikkerhed, 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 trafiksikkerhed 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 trafikker 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 trafikikkerheden på vejene.

Københavns Kommune har også selv en Handlingsplan for Trafikkerhed 2021-2025, der i tråd med europæiske og nationale målsætninger sigter efter at øge trafikikkerheden 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 eksposering 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 spil, 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 årstdøgns trafik 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 årstdøgns trafik 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 årstdøgns trafik 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 krydssets ene ben på Valby Langgade, og dermed få et mere enkelt kryds med klar forbedring af fremkommeligheden på Ring 2. Valby Langgade havde en årstdøgns trafik 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 årstdøgns trafikken 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 vejkryds

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

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 vejkryds. 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 skattekrøner, som er afholdt til foranalyser og projektering, være spildt.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Kåre Svarre Jakobsen (ksj@ishoj.dk), Henrik WintherNielsen (hewin@ishoj.dk), Bianka Christine Saarnak (biasaa@ishoj.dk), Gro Kristine Iversen (groive@ishoj.dk)
Fra: Susanne Munch Nielsen (sumni@ishoj.dk)
Titel: Vedr. sagsnummer 2024-1674 - høringssvar fra Ishøj Kommune
Sendt: 27-01-2025 16:37
Bilag: Ishøj Kommune - høringssvar vedr lov om ændring af F EL, VL og PVL (forenkling af sagsgange mv).pdf;

Til rette vedkommende,

På vegne af borgmester Merete Amdisen, Ishøj Kommune, sender jeg vedhæftede høringssvar vedrørende lovforslaget *"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.)"* – sagsnummer 2024 – 1674.

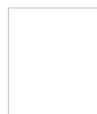
Med venlig hilsen

Susanne Munch Nielsen

Direktionssekretær

Mobil 23 39 38 80

Email sumni@ishoj.dk



Ishøj Kommune

Center for Ledelse og Strategi

Ishøj Store Torv 20

2635 Ishøj

Telefon 23 39 38 80



27-01-2025

Ishøj Kommune høringsvar lov om ændring af FÆL, VL og PVL (forenkling af sagsgange m.v.)

På vegne af Ishøj Kommune indgives hermed høringsvar til Transportministeriets forslag *"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.)"*.

Overordnet set bakker Ishøj Kommune op om tiltag, som kan forenkle kommunens sagsbehandling på færdselsområdet. Det er derfor positivt, at der med lovforslaget lægges op til, at vi som kommune fremadrettet selv får kompetence til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning, samt beslutninger om lokale hastighedsgrænser – uden at skulle søge politiets godkendelse. Vi har hidtil haft et fornuftigt samarbejde med politiet om lokale trafiksikkerhedsspørgsmål mv., og er enige i, at vi som kommune har de nødvendige forudsætninger for at overtage ansvaret fuldt ud.

Ikke tale om forenkling

Ishøj Kommune bakker dog stærkt op om KL's kritiske henvendelse til Transportministeren den 16. januar, da vi ligeledes ikke ser, at de politiske intentioner om forenkling går igen i de øvrige substantielle dele af lovforslaget. Vi finder det således meget problematisk, at der med lovforslaget lægges op til at indføre begrænsninger på den kommunale vejmyndigheds beføjelser, baseret på vejnettets årsdøgntrafik og rutenummer. Som kommune har vi både de nødvendige kompetencer og den nødvendige viden om lokale forhold til at afveje de enkelte hensyn og træffe beslutninger herefter.

De foreslåede ændringer vil skabe et uhensigtsmæssigt rigidt og generaliseret regelsæt, ud fra simple betragtninger om, hvad mobilitet og fremkommelighed er. Mobilitet, som forslaget begrundes med i lovforslaget, er ikke kun et spørgsmål om bilers fremkommelighed – men en helhedsbetragtning af borgernes bevægelsesmønstre, hensynet til de bløde trafikkanter, byens udvikling og samspillet til den øvrige by.

De foreslåede ændringer lægger således en meget stor begrænsning på vores beføjelser som kommune, som er nødvendige for, at vi kan reducere trafikulykker, begrænse støj og udvikle nye og eksisterende byområder. I Ishøj Kommune har vi netop fået foretaget en støjkortlægning, som viser at op mod 29 pct. af boligerne i Ishøj er belastet med støj over Miljøstyrelsens fastsatte grænseværdier – og deraf følgende indvirkninger på sundhed og levevilkår. En stor del af disse er udsat for støj fra motorveje – men også kommuneveje har en betydning. Fra politisk hold er der derfor netop besluttet en ny støjhandlingsplan, hvor hastighedsreduktion indgår som et vigtigt element. Dertil kommer at Ishøj Kommune også nyligt har lanceret en trafiksikkerhedsplan, som desværre viser væsentlige trafiksikkerhedsproblemer flere steder i kommunen, og netop hastighed er udpeget som et af indsatsområderne. Således er hastighedsdæmpende foranstaltninger et af grebene i de kommende års arbejde. Nedenfor er listet nogle af udfordringerne:

- Uden handling på Ishøj Kommunes byveje vil det stigende antal elbiler øge støjniiveauet i Ishøj pga. dækstøj. Hvis vi ikke har mulighed for at sænke hastigheden til

40 km/t på veje med over 4.000 ÅDT eller tilpasse vejnettet vha. lokale begrænsninger på veje med trafik over 1.000 ÅDT, er vi nødsaget til at bruge flere penge på støjskærme og tilskudspuljer til støjisolering

- Samtidig er det nødvendigt for vores arbejde med trafiksikkerhed og færdselsovertrædelser, at vi har muligheden for at nedsætte hastigheden til 40 km/t på trafikveje.
- Særligt i forhold til byudvikling og byrumsprojekter har vi behov for at kunne foretage færdselsmæssige bestemmelser på veje over 1.000 ÅDT
- Endvidere kan trafikale tilpasninger som følger af ny letbane og kommende BRT blive besværliggjorte – og i nogle tilfælde umulige

Lovforslaget kan derfor vise sig at få alvorlige konsekvenser for vigtige indsatsområder i Ishøj Kommune de kommende år. Som kommune ved vi bedst hvordan man afvejer forskellige hensyn på tværs af de mange områder, vi varetager. Dette gælder både lokale og regionale mobilitetsbehov, da 73 pct. af Ishøj Kommunens beskæftigede arbejder i en anden kommune.

Desuden fremstår nogle af reglerne uklare, hvilket må forventes at give anledning til nye tvister:

Jf. følgende tekst i udkastet: *"For at mindske vejmyndighedernes administrative byrde med tælling af årsdøgntrafik, lægges der op til en ordning, hvor Vejdirektoratet udpeger den del af vejnettet, hvor årsdøgntrafikken umiddelbart må skønnes til at være højst 1.000."* Det er en risiko, at delstrækninger med lav trafik bliver grupperet sammen med strækninger som har betydeligt mere. En vejstrækning som Vejlebrovej i Ishøj har f.eks. både sektioner ligger under 1.000 ÅDT og over 4.000 ÅDT.

Det er endvidere uklart hvad formuleringen "delvis afspærring af vejstrækninger" omfatter, herunder om det kan omfatte vejindsnævring.

Endeligt skal det påpeges, at der under det foreslåede lovforslag fortsat vil være tvister som skal afgøres af anden myndighed end kommunen. I dette tilfælde foretrækker vi, at politiet med deres lokalkendskab træffer afgørelser fremfor en statslig institution.

På den baggrund vil vi opfordre til, at udkast til lovforslag ændres, så der ikke indføres nye rigide regler – når intentionerne var at forenkle. Dette er med særligt henblik på, at kommunernes beføjelser ikke pålægges begrænsninger baseret på en klassificering af årsdøgntrafik uden hensyn til lokale forhold. I Ishøj Kommune ønsker vi selv at afgøre, hvilke strækninger skal have nedsat hastighed og hvilke strækninger skal have forbud mod visse færdselsarter, samt ensretning og hel eller delvis afspærring.

Vi ser frem til den videre proces og bidrager gerne med forslag til forenklinger til gavn for kommuner og borgere rundt omkring i landet – og under hensyntagen til at begrænse støj og øge trafiksikkerheden.

Med venlig hilsen



Merete Amdisen
Borgmester

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



Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'oledata'.

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: Jan Schmidt (schmidt.tumboel@gmail.com)
Titel: Høringssvar sagsnr. 2024-1674 om ændring af færdselsloven
Sendt: 25-01-2025 13:11
Bilag: Høringsvar til færdselsloven 270125.docx;

[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 Trafikministeriet

Hermed mit bidrag til forslaget om ændring af færdselsloven m.m

mvh
Jan schmidt
Hellinghøjvej 3
6200 Aabenraa

Høringssvar

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

Jeg vil hermed bidrage med mine bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

Min baggrund for at komme med bemærkning er, at

- jeg i perioden 1998 – 2021 har beskæftiget mig med det vejtekniske område hos politiet,
- jeg i en årrække har været politiets repræsentant i vejregelgruppen under Vejdirektoratet for afmærkning af vejarbejder,
- jeg deltog som politiets repræsentant i DUS- undersøgelser (dødsulykke) og
- jeg siden 2021 har været ansat ved kommunale vejmyndigheder.

Baggrunden for lovforslaget er at der skal sparet 1.000 årsværk indenfor statens område. Justitsministeriet har indmeldt, at der ved opgavebortfald kan spares 22 årsværk hos politiet.

Ligeledes skønnes det, at kommunerne kan spare 11 årsværk i 2025 og frem.

Baggrunden er, at politiets behandling af sager om vejes færdselsmæssige udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling. Bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen vil ikke 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.**

1.

Det fremgår af forslaget, at ændringerne omfatter færdselslovens §§ 92 og § 100. Færdselslovens §§ 95/97 er ikke omfattet, ligesom bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 3 og bekendtgørelsen om afmærkning af vejarbejder § 5 heller ikke er omfattet af forslaget.

Ved at ovennævnte bestemmelser ikke er omfattet af forslaget vil det stadig betyde, at politiet skal afsætte de samme ressourcer og med de rette kompetencer som de har i dag. Der vil således ikke være nogen besparelse hos politiet.

I forslaget er der taget højde for:

Bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen vil ikke 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. Trafikministeriet har således vurderet, at vejmyndighederne har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn.

Jeg var ansat i en politikreds i provinsen. Vi var 2 sagsbehandler og havde typisk ca. 2.400 sager årligt. 2/3 – 3/4 af sagerne omhandlede vejarbejder. Pga. de begrænset ressourcer der var afsat blev der ikke brugt meget tid på færdselslovens § 95/97 idet afmærkningen indgik i den normale proces med fremsendelse af afmærkningsplaner m.m. Ligeledes blev der ikke brugt tid på forhandling jf. Vejlovens § 73, hvilket var afstemt med ledelsen.

Som forslaget er indrettet, vil politiet stadig skulle meddele samtykke til brug og placering af afmærkningen. Vejmyndigheden skal således godtgøre overfor politiet baggrunden for afmærkningen og placeringen. Ved at politiet skal bruge tid til kontrol af korrekt anvendelse af afmærkning og placering vil vejmyndigheden også skulle bruge ressourcer til at begrunde afmærkningen.

Der er således ingen besparelse af ressourcer hos både politiet og vejmyndigheden, idet det er samme sagsbehandling som på nuværende tidspunkt.

At politiet stadigt skal give samtykke til afmærkning af vejarbejde jf. § 5, stk. 1 vil kræve de samme ressourcer med de rette kompetencer som de anvender i dag. Efter mere end 23 års erfaring på det vejtekniske område inden for politi ved jeg af erfaring, at politiet har svært ved at finde og ansætte medarbejdere der besidder de rette kompetencer inden for det vejtekniske område.

Såfremt forslaget skal give besparelse hos politiet bør politiets samtykke jf. færdselslovens §§ 95/97, bkg. om anvendelse af afmærkning § 3 og bkg. om afmærkning af vejarbejder § 5, stk. 1, 2 og 6 udgå af bestemmelserne.

Hvad gør Danmarks nabolande i nord?

2.

Det fremgår af forslaget, at de materielle bestemmelser omfatter strækninger med årsdøgn trafik på henholdsvis 4.000 og 1.000 køretøjer. Det fremgår ikke hvor disse tal kommer fra. Der er stor forskel om det er de store kommuner eller mindre kommuner. Men uanset, så vil kravet til årsdøgn trafikken få stor indflydelse for kommunernes/vejmyndighedens fremtidige planlægning af trafiksikkerheden, mobiliteten og trafikafvikling. Vejmyndighederne vil blive meget begrænset i at planlægge trafiksikkerheden, mobiliteten og trafikafviklingen, hvilket vil være til ugunst for trafiksikkerheden og der skal budgetteres med større omkostninger til personske, idet den model der er forslået, kun i begrænset omfang tager højde for trafiksikkerheden ved kun forholder sig til årsdøgntrafikken.

Der vil således ikke være en besparelse for staten og kommunerne, idet der skal budgetteres med størres omkostninger ved personskaade.

Det fremgår af forslaget, at årstdøgn trafikken er under/over henholdsvis 4.000/1.000 køretøjer. Det fremgår ikke hvilke køretøjer der henvises til. Jf. færdselslovens definitioner § 2, nr. 10 er køretøjer en indretning på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej. I forslaget er der således ikke beskrevet om det er motorkøretøjer, cykler eller andre former for køretøjer. I visse kommuner er der et større antal cykler end motorkøretøjer på visse vejstrækninger.

Afmærkning af vejarbejder er ikke en del af lovforslaget. Politiet skal stadig give samtykke til de områder der er nævnt i § 5 i bkg. om afmærkning af vejarbejder. Som det fremgår af det nuværende forslag må der kun ske ensretninger eller vejlukninger hvis de omkringliggende vejstrækninger har ådt på under 5.000 eller forøgelsen er mindre end 20 pct.

Politiet vil således med baggrund i ovennævnte materielle betingelser kunne nægte samtykke til ensretning, så det vil blive umuligt at udrulle den "grønne omstilling" modernisere kloaknettet og vandforsyningen m.m på større veje eller hvor ådt forøges med 20 pct.

Ved at lade § 100 udgå får kommunerne og vejmyndigheden ikke mulighed for at sikre, at der ikke sker bakning i forbindelse med varelevering til virksomheder, handelscentre og andre steder, hvor der færdes mange bløde trafikanter. Politiet og vejmyndighederne har i en lang årrække arbejdet på, at hindre vareindlevering blandt bløde trafikanter. Dette skydes, at der skete en forøgelse af dødsulykker med bakkende biler under varelevering. Dette arbejde må anses at være spildt til ugunst for trafiksikkerheden.

Følgende fremgår af lovforslaget:

Lovforslaget implementerer opgavebortfaldet, således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Jf. ovennævnte kan vejmyndigheden ikke selvstændigt træffe færdselsmæssige bestemmelser om vejen udnyttelse og indretning.

3.

Det fremgår af forslaget, at det skønnedes at kommunerne kan spare 11 årsværk i 2025 og frem.

I forslaget fremgår det, at "Transportministeriet finder derfor, at transportministeren skal kunne give vejmyndigheden pålæg om at ophæve fastsatte hastighedsgrænser, hvis de ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser der vil blive fastsat herfor".

Det fremgår også, at færdselslovens § 92 c, stk. 1, 3 pkt., ændres så transportministeren ved beslutning om ophævelse af vejmyndigheden beslutning efter § 42, stk. 6-9 og § 92, stk. 2-4.

Det betyder, at vejmyndighederne skal afsætte ressourcer og midler til identificering af vejstrækninger og områder der ikke overholder de materielle betingelser, overveje og planlægge andre muligheder for at opnå mindst den samme trafiksikkerhed, mobilitet og fremkommelig som tidligere og udfinde oplysninger og dokumenter til transportministeren vederlagsfrit hvis transportministeren finder det nødvendigt for at udstede evt. pålæg til vejmyndigheden.

Det må forventes, at disse tiltag vil betyde, at kommunerne skal afsætte ressourcer og vil blive omkostningstung for kommunerne og vejmyndigheden.

4.

Det fremgår af forslaget, at den nuværende form for sagsbehandling har karakter af dobbeltsagsbehandling.

Til tider har det været nødvendigt med dobbeltsagsbehandling, idet politiet også har fungeret som værn mod politiske og ledelsesmæssige pres mod de kommunale forvaltninger til at gennemfører vejtekniske anlæg der var i strid med gældende bestemmelser og udgjorde en fare for trafiksikkerheden.

Jeg vil hermed komme med et pr. eksempler:

- Politisk pres på forvaltningen til at etablerer hvide ledelinjer til fodgængere på tværs af en trafikeret kørebane. I stede for ledelinjer opfordrede politiet kommunen til at undersøge mulighederne for et fodgængerfelt. Dette var ikke et politisk ønske. Afslag på samtykke. Klagemuligheden ikke benyttet.
- Der blev lagt pres på forvaltningen om at etablere et fodgængerfelt i åbent land på en 80 km/t strækning. Sagen nedlagt efter forhandling med politiet.
- Politisamtykke til gågadeforsøg med kørsel tilladt. Ved fornyet ansøgning konstaterede politiet, at kommunen havde givet tilladelse til etablering af en ca. 1 m høj terrasse ved indkørslen til gågaden ud til kørebanen. Gågadens sideareal var inddraget til terrassen. Etableringen af terrassen blev ikke nævnt i ansøgningerne til politiet. Alle trafikanter blev presset ud på kørebanen uden om terrassen. Politiet afslog fornyet samtykke. Borgmesteren forsøgte at presse politiets øverste ledelse til at omgøre afslaget. Klagemuligheden ikke benyttet.

Jeg vil kraftig opfordre til at lovforslaget genovervejes og vurdere om det er det rette sted, at spare på politiets deltagelse. Jeg er bekendt med, at der er kommuner, der har været utilfredse med afslag på samtykke, men de samme kommuner har undladt, at bruge deres klagemulighed.

Såfremt forslaget fastholdes i sin nuværende form, hvor politiets samtykke udgår, bør der stilles krav om, at kommunerne udpeger medarbejder der uden politisk eller ledelsesmæssig indflydelse skal kvalitetssikre at de vejtekniske løsninger, anlæg, indretning, afmærkning m.m opfylder gældende bestemmelser.

På nuværende tidspunkt er det politiet der er garant over for domstolene, at de vejtekniske løsninger er i overensstemmelse med regler. Fremover vil det så være kommunerne der har den opgave. Med baggrund i ovennævnte eksempler er det vigtigt, at kommuner bliver forpligtet til at udpege medarbejder der uden politisk eller ledelsesmæssig indblanding sikre, at reglerne overholdes. Såfremt ovennævnte ikke inddrages i kommende forslag, er risikoen stor for, at Danmark vil komme til at opleve uensartet afmærkning og vejtekniske løsninger. Trafikanterne vil ikke oplever den genkendelighed der på nuværende tidspunkt er på vejnettet.

Herudover finder jeg det uforståeligt, at høringen blev udsendt den 20. december, hvor langt de fleste gik på juleferie i ca. 14 dage.

Med venlig Hilsen

Jan Schmidt

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Harry Lahrmann (hsl@build.aau.dk)
Titel: Høringssvar til sagsnummer 2024-1674 - "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje"
Sendt: 27-01-2025 15:22
Bilag: Høring_AAU_Trafikforskningsgruppen_svar_Færdselslov_mv.docx;

[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 Trafikforskningsgruppens høringssvar til sagsnummer 2024-1674 - "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

Med venlig hilsen

Harry Lahrmann

Harry Lahrmann

Lektor | Trafikforskningsgruppen – Sektionen for Infrastruktur, Vandbygning og Miljøteknologi – Institut for Byggeri, By og Miljø
Tlf.: +45 9940 8381 | Mobil +45 4056 0375 | Email: hsl@build.aau.dk | Web: www.aau.dk
Aalborg Universitet | Thomas Manns Vej 23, lokale 1.363 | 9220 Aalborg Ø



AALBORG UNIVERSITET

Trafikforskningsgruppen

Institut for Byggeri, By og Miljø
Thomas Manns Vej 23 • 9220 Aalborg Ø
Tlf: 9940 8080

Aalborg den 27. januar 2025

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Høringssvar til sagsnummer 2024-1674 - "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje"

På vegne af Trafikforskningsgruppen afgives hermed høringssvar til ovennævnte lovforslag. Jf. høringsbrevet omhandler dette høringssvar primært punkterne 1, 2 og 3.

Punkt 1: Beslutningsprocesser

Lovforslagene lægger op til at fjerne dele af den dobbeltadministration, der hidtil har været på vejområdet, hvor politiet på forskellig måde har skullet godkende vejprojekter.

Vi støtter fuldt ud op om forslaget om at fjerne denne dobbeltadministration, men vi bemærker, at lovforslaget ikke fjerner hele dobbeltadministrationen. Politiet vil fortsat skulle godkende vejprojekters afmærkning i medfør af færdselslovens § 95, stk. 3. Altså om et vejprojekts færdselstavler og kørebaneafmærkning er i overensstemmelse med afmærkningsbekendtgørelsen. Konsekvensen af dette vil være, at alle vejprojekter fortsat skal behandles af politiet. Vi har derfor svært ved at se, hvor meget af dobbeltadministrationen lovforslaget reelt fjerner. Lovforslagets redegørelsesdel behandler ikke dette forhold, og vi kan ikke se nogen begrundelsen for at opretholde denne godkendelse.

Gennem vort mangeårige tætte samarbejde med vejsektoren har vi altid været forundret over denne dobbeltadministration og konsekvenserne. En dobbeltadministration der os bekendt ikke findes på andre fagområder. Foruden den åbenlyse dobbeltadministration har politiets rolle givet klart demokratiske problemer, hvor demokratisk valgte lokalpolitikeres beslutninger er tilsidesat af lokale embedsmænd uden demokratisk legitimitet. Den næste undren har været, at projekter designet af vejbestyrelsernes fagprofessionelle medarbejdere med uddannelser indenfor vej- og trafiksektoren har skullet godkendes af en anden myndighed uden en fagprofessionel uddannelse indenfor vej- og trafikområdet.

Punkt 2 og 3: Indførelse af årstdøgnstrafikkriterier

Foruden at fjerne politiets godkendelse af vejprojektet indeholder forslaget også forslag om faste grænser for årstdøgntrafikken som kriterie for indførelse af lavere hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej. I lovforslaget argumenteres der for, at disse grænser er sat for at sikre mobiliteten for bilerne. Til disse forslag har Trafikforskningsgruppen følgende bemærkninger:

Vejloven opdeler vejene i statsveje og kommuneveje, og kommunalbestyrelserne er vejmyndighed for kommunevejene. Vejloven fastslår, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige

veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, og afholde udgifterne hertil. Samtidig understreger loven, at vejbestyrelserne skal:

- 1) sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet,
- 2) sikre mobiliteten på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark,
- 3) sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter m.v.,
- 4) fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg.

Disse formuleringer og i øvrigt tilhørende bekendtgørelser burde være tilstrækkelige til at sætte rammerne for den kommunale forvaltning af kommunevejene.

At sikre mobiliteten på et vejnet er at ramme den rette balance mellem fremkommelighed og tilgængelighed, og denne balance bør i sidste ende være en politisk prioritering fastlagt af de lokale folkevalgte – herunder prioritering mellem trafikantgrupper og mellem mobilitet og trafiksikkerhed.

Når det gælder fremkommelighed i byer, er der forskningsmæssigt belæg for, at hastighedsgrænsen inden for det relevante område kun har marginal betydning for fremkommeligheden, og at en lavere hastighedsgrænse i nogle tilfælde faktisk gavner fremkommeligheden¹.

Et afgangsprøve fra Aalborg Universitet, der analyserede knap 100.000 bilture igennem Aalborg viste fx, at hvis disse ture havde overholdt en hastighedsgrænse på 40 km/t i stedet for de aktuelle hastigheder, ville rejsehastigheden være blevet forøget med 1-2 %².

Forsinkelserne på en rejse igennem en by er typisk forbundet med helt andre forhold end den aktuelle hastighedsgrænse. Først og fremmest af den aktuelle belastningsgrad på ruten igennem byen, som igen afhænger af vejnettets kapacitet i forhold til den aktuelle trafik. Dernæst er det i byer primært krydsene og ikke mindst de signalregulerede kryds, der er kapacitetsbegrænsende.

En hastighedsgrænse på 40 km/t vil altså kun helt marginalt påvirke bilernes fremkommelighed i byer, og dermed giver **anvendelse af årsdøgntrafikken som kriterie for sikring af mobiliteten ingen faglig mening.**

Til gengæld har lavere hastighedsgrænser i byer stor effekt på både trafiksikkerhed og de bløde trafikanters tryghed og dermed levevilkårene i byer. 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.

Lavere hastighed i byer er også en stærk international trend, hvor store byer som Paris, London og Amsterdam i disse år går foran og allerede har vist markante sikkerhedseffekter.

Der foreslås også en årstrafikgrænse på 1.000 for forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej. I bemærkningerne til forslaget hedder det. *”Transportministeriet finder, at en årsdøgntrafik på højst 1.000 vil sikre, at hensynet til mobilitet*

¹ <https://www.toi.no/publikasjoner/innforing-av-30-km-t-som-generell-fartsgrense-i-europeiske-byer-hvilke-effekter-kan-dokumenteres>

² https://vbn.aau.dk/ws/files/536494407/Kandidatspeciale_Hastighedsnedsættelser_i_byer_En_vurdering_af_lavere_hastighedsgransers_betydning_for_rejsetidsforlangelse_trafikstoj_og_trafiksikkerhed_KHOFMA21_MGISLA21.pdf

tilgodeses i tilstrækkeligt omfang". Problemet er blot, at der ikke er en systematisk sammenhæng mellem en bestemt årsdøgns trafik og en given mobilitet. Planlægning af et vejnet er en kompliceret proces, hvor indførelse af en sådan grænse for visse færdselsreguleringer ikke nødvendigvis vil sikre en vis fremkommelighed for biltrafikken – som det antages er målet med reglen – men alene give en dårligere plan for alle trafikantgrupper.

Det angives i bemærkningerne til forslaget, *at regeringen i forbindelse med bortfaldet af politiets rolle i vejsager finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, når der træffes beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.* Transportministeriet foreslår de ovenfor gennemgåede årsdøgns trafikgrænser for at sikre dette. Som der er argumenteret for herover, giver de to grænser ingen faglig mening i retning af at kunne opnå en politisk vedtagen balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed.

At opnå en sådan balance er en kompliceret planlægningsopgave, 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 ifølge vejloven har ansvaret for og finansierer.

Ønsker regeringen stærkere kontrol med de større lokale veje, kunne en løsning være at overtage vejbestyrelsesansvaret for en større del af vejnettet – fx svarende til amtsvejsnettet fra før kommunalreformen fra 2007.

En anden løsning kunne være at indføre krav om, at alle kommuner skal have en samlet trafikplan, og at fx lavere hastighedsgrænser end de generelle i byer kun vil kunne gennemføres, hvis en sådan plan foreligger. Kogebogen til en sådan plan findes i vejreglen "Håndbog i trafikplanlægning i byer". Som for lokalplaner og kommuneplaner kunne der være en regel om, at en højere myndighed fører tilsyn med disse planer og har ret til at gribe ind, hvis planerne ikke er i overensstemmelse med områdets love og tilhørende bekendtgørelses intentioner. Her er det selvfølgelig afgørende, at bekendtgørelser på området respekterer en trafikplans forudsætninger, og ikke, som i det foreliggende lovforslag, fastsætter absolutte grænser uden systematisk sammenhæng mellem grænsen og den balance, man ønsker at opnå mellem fremkommelighed og sikkerhed.

Afslutningsvis skal Trafikforskningsgruppen anbefale, at lovforslagene trækkes tilbage, og at et nyt lovforberedende arbejde igangsættes med inddragelse af sektorens partnere. Trafikforskningsgruppen deltager gerne i et sådant arbejde.

På Trafikforskningsgruppens vegne



Harry Lahrmann

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: mail@jenseskildsen.dk (mail@jenseskildsen.dk)
Fra: mail@jenseskildsen.dk (mail@jenseskildsen.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674:
Sendt: 27-01-2025 17:52
Bilag: Færdselsloven - Bemærkninger til Transportministeriet - 27.1.2025.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 til lovforslag om ændring af vejloven m.v. vedr. vejmyndighedens dispensationer over offentlige veje og private fællesveje.

Brev af 27.1.2025 vedhæftes.

Med venlig hilsen
Jens Eskildsen
Johan Semp's Gade 9, 3. tv.
1402 København K

Transportministeriet

trm@trm.dk

Sagsnr. 2024-1674:

Høringssvar til lovforslag om ændring af vejloven m.v. vedr. vejmyndighedens dispensationer over offentlige veje og private fællesveje

NÆROMRÅDET OMKRING CHRISTIANS KIRKE PÅ CHRISTIANHAVN.

Christians Kirke ligger 130 meter syd for Torvegade på Christianshavn. Kirken er omgivet af Strandgade (130 m.), Nicolai Eigttveds Gade (180 m.), Johan Sempes Gade (130 m.) og Wildersgade (280 m.). Området betegnes som "Nærområdet omkring Christians Kirke".

Knippelsbrogade er tilsluttet Strandgade i et T-kryds 50 meter fra Torvegade. Ørkenfortet, der ligger mellem Torvegade og Knippelsbrogade, blev ombygget til Hotel NH Collection i 2019. Sofiegade er tilsluttet Wildersgade i et T-kryds 100 meter fra Torvegade. Bebyggelsen langs vejene er en blanding af gamle og nyere separate boligejendomme og kontorejendomme. Langs Johan Sempes Gade er der kun boliger.

Vejstrækningerne omkring Christians Kirke omfatter således 6 sammenhængende vejstrækninger. Årsdøgntrafikken overstiger ikke 5.000 – og anses derfor ikke omfattet af §92, stk. 4.

Men – vejstrækningerne er formentligt omfattet af §92, stk. 2.

En væsentlig del af trafikken i nærområdet er bus- og taxatrafikken til Hotel NH Collection. Uden trafikken til hotellet er årsdøgntrafikken næppe markant over 1.000.

Borgerrepræsentationen afviste ved vedtagelse af lokalplanen for Ørkenfortet den 13.12.2018 ti trafikale indsigelser – blandt andet med begrundelsen: Trafik til og fra hotellet skal afvikles på hotelejendommen. Der ER anlagt p-pladser til hotelbusser langs Knippelsbrogade og der ER anlagt en vendeplads dimensioneret til 14 meter busser i den vestlige ende af Knippelsbrogade.

Borgerrepræsentationen besluttede samtidig at det skal forhindres, at tung trafik ledes omkring Christians Kirke via Strandgade eller Wildersgade. Det indgik i oplysningerne om forslaget til lokalplan, at ca. 200 taxaer og 8 busser dagligt vil køre til hotellet. Det er meget kritisabelt, at det endnu IKKE er

effektueret, at busser og taxaer SKAL køre ind på hotelejendommen. Nogle busser til hotellet kører ind / ud ad Knippelsbrogade mens de allerfleste busser og taxaer parkerer / holder i Strandgade.

Resultatet er i dag, at mange busser og taxaer bruger Nærområdet omkring Christians Kirke som vende-, gennemkørsels- og parkeringsområdeområde. Ofte med motoren i gang - ved sidstnævnte anvendelse.

Borgerrepræsentationen besluttede den 7.12.2024 at ombygge Torvegade med bedre cykelstier. Det vil medføre, at al trafik fra Torvegade til Nærområdet omkring Christians Kirke fremadrettet kun sker fra Strandgade. Udkørsel til Torvegade kan (teoretisk) fortsat ske fra Wildersgade.

HØRINGSSVAR / BEMÆRKNINGER TIL § 92 STK. 2:

Det fremgår af lovforslagets § 92, stk. 2:

"For en vejstrækning med en årsdøgntrafik på højst 1.000 kan vejmyndigheden jf. stk. 1, træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter".

- Eksemplet med Nærområdet omkring Christians Kirke anskueliggør, at forslaget til ændring af § 92, stk. 2. er for rigidt og generelt.
- Hvis årsdøgntrafikken i Nærområdet omkring Christians Kirke er mere end 1.000 skyldes det i høj grad bus- og taxatrafikken til og fra Hotel NH Collection.
- Den samlede vejstrækning i nærområdet er mere end 700 meter. Hotellet vejbetjenes fra de første 50 meter af Strandgade. Hvorfor accepterer myndighederne, at trafikken til hotellet får lov til at miljøbelaste nærområdet / de bagvedliggende boligejendomme – når hotellet ligger så tæt Torvegade!
- Hvis forslaget til ændring af § 92, stk. 2. opretholdes vil det i praksis betyde, at bus- og taxatrafikken til og fra Hotel NH Collection fortsat vil bruge Nærområdet omkring Christians Kirke som vende-, gennemkørsels- og parkeringsområdeområde. Og
- i så fald - er det ganske urimeligt og en tilsidesættelse af bestræbelserne på at nedbringe luft- og støjforureningen – også lokalt.

Derfor bør §92, stk. 2 ændres, så der kan indføres forbud mod kørsel busser o.l. – selv om årsdøgntrafikken overstiger 1.000.

Med venlig hilsen

Jens Eskildsen

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: Trafikselskaberne, 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,

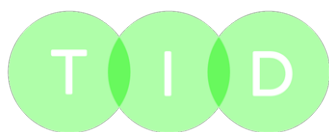
Venligst se vedhæftede svar på høring om ændring af færdselsloven, vejloven m.m.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef
Trafikselskaberne 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 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 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](mailto:lpr@trm.dk) og uoel@trm.dk

27. januar 2025

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

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

Generelle bemærkninger

Trafikelskaberne 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 trafikelskaberne 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. Trafikelskaberne 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: Thomas Danielsen (thomas.danielsen@ft.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Frederik Find Leisner (fle@trm.dk)
Fra: Jens Wandt (wandt@webspeed.dk)
Titel: TIL TRANSPORTMINISTER THOMAS DANIELSEN
Sendt: 23-01-2025 13:54

[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.

Kære Thomas Danielsen,

Tusind tak fordi du har taget initiativ til et lovforslag om at kommuner ikke kan ensrette veje med over 1000 biler om dagen.

Jeg er borger i Københavns Kommune, bor i Toldbodgade i det indre København, og her har kommunens Teknik- & Miljøudvalg anført af Line Barfod, besluttet af Toldbodgade skal ensrettes. Der skal etableres cykelstier i begge retninger, og 99 af gaden 108 p-pladser skal nedlægges. For os der bor i gaden vil dette være en væsentlig forringelse af vores trafikale hverdag. Vi er en del der er afhængig af vores bil - børnefamilier, ældre, handicappede, og jeg selv som har et arbejde som gør at en bil er nødvendigt. Det handler ikke kun om vores personlige behov for parkering og transport til og fra vores bolig, men også om den trafikale helhed i Toldbodgade og ikke mindst indre by.

Lige nu er Toldbodgade midlertidigt ensrettet på grund af det store Mærsk-byggeri. Vi ser dagligt hvordan den ensretning giver os udfordringer, og hvordan trafikken i indre by er voldsomt berørt af denne ensretning. Politiet har givet udtryk for at de ikke kan imødekomme kommunens ønske om en permanent ensretning af Toldbodgade, dels fordi den vil skabe ca. 30 % mere trafik i kvarteret Bredgade, Kongens Nytorv, Holmens Kanal og helt ud til Kalvebod Brygge, og dels fordi man frygter at beredskab og udrykningskøretøjer ikke kan komme frem i indre by. Line Barfod har udtalt at politiet modarbejder kommunens ønsker, hun har klaget over beslutningen - først til politiet, og dernæst til Transportministeriet hvor klagen pt er under behandling.

De trafikale forhold i vores område - som også omhandler tung trafik på bl.a. Sankt Annæ Plads, turistbusser, lastbiler, m.m. - ikke mindst på grund af Toldbodgades midlertidige ensretning, har været medvirkende til, at vi var en gruppe lokale borgere der sidste år tog initiativ til at stifte Frederiksstadens Beboer- & Erhvervsforening. Her et lille års tid efter den stiftende generalforsamling, er vi ca 500 medlemmer, deriblandt en række af de store virksomheder i indre by - Jeudan, Sovino, Arp Hansen Hoteller, d'Angleterre, en række advokat-kontorer, restauranter, hoteller m.m. Vi har holdt møder både med politikere og forvaltning, også med Line Barfod og med Pernille Rosenkrantz-Theil. Vi er overbevist om at dialog fremmer forståelsen, at beboerdemokrati er vigtigt, og at vi også skal komme med forslag til hvordan indre bys trafikale forhold kan gøres bedre.

Desværre oplever vi ikke samme forståelse og imødekommenhed fra teknik- & miljøforvaltningens side. På mig virker de som om de ikke har helt forståelse for hovedstadens trafikale situation. Derfor hilses dit lovforslag varmt velkommen, jeg håber inderligt at det bliver vedtaget. Jeg er klar over at du er kaldt i samråd af venstrefløjen, som taler om grønt miljø og selvbestemmelse. Dit forslag fremmer jo netop det grønne miljø, og når man som hos os i København, ser hvordan kommunen ikke magter at håndtere den trafikale situation, så er det din pligt og ansvar at gribe ind. Det er det du gør. TAK!

Jeg forventer ikke noget svar på denne mail, er sikker på du har meget andet at bruge din tid på. Skulle du være tiltrukket af at citere fra min mail eller på anden vis kunne bruge den i din kommunikation, er du meget velkommen.

De bedste hilsener og tak,
Jens-Christian

OPERASANGER JENS-CHRISTIAN WANDT

Kunstnerisk leder, Verdensballetten

Toldbodgade 53, DK-1253 København K

+45 22 47 74 10

wandt@webspeed.dk

www.verdensballetten.dk

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Jette Kaae (jette@reporters.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 29-01-2025 08:05

[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 til forslag om ændring af færdselsloven

Kære beslutningstagere,

Som borger i Aarhus er jeg dybt bekymret over de foreslåede ændringer i færdselsloven, som vil begrænse mulighederne for at skabe trygge, grønne og attraktive byrum.

Er der ikke længere lokal demokrati?

De nye begrænsninger på ensretninger og vejlukninger vil gøre det næsten umuligt at gennemføre vigtige byudviklingsprojekter, herunder:

- **Vesterbro Torv**
- **Frederiks Allé/Simonsens Have**
- **Banegårdspladsen**
- **Marselis Boulevard**
- **Trafikal planlægning i Kongelunden (det er jo absurd med borgerinddragelse hvis alle planerne bare fejes af bordet fra centalt hold)**

Samtidig vil reglerne forhindre etablering af trafikøer, da den tilladte trafikstigning på omkringliggende veje er urealistisk lav. Tidligere projekter som **Åbning af åen, Lille Torv, Store Torv og sommergågader i Graven** ville ikke have været mulige under de nye regler.

Jeg opfordrer til en justering af lovforslaget, så kommunerne fortsat kan regulere trafikken og udvikle bæredygtige byrum. Aarhus – og andre byer i Danmark – har brug for fleksibilitet, ikke begrænsninger.

Med venlig hilsen,

Kh
Jette Kaae

mobil: +45 27645212

www.aarhusdoughnut.dk.



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tove Hels (tovehels@hotmail.com), Harry Lahrmann (hsl@build.aau.dk), Steffen Rasmussen (stoltze51@gmail.com)
Fra: Steffen Rasmussen (stoltze51@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar fra Tænk tanken Trafiksikkerhed
Sendt: 27-01-2025 09:11
Bilag: 25.01.Høringssvar.Tænk tanken Trafiksikkerhed.docx;

[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

Herved fremsendes høringssvar fra Tænk tanken Trafiksikkerhed vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen
Steffen Rasmussen



TÆNK TANKEN
TRAFIKSIKKERHED



Høringssvar til Transportministeriets forslag til ændring af Vejloven og Færdselsloven

Vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). Sagsnummer 2024-1674.

Som et element i Transportministeriets forslag til ændring af Vejloven og Færdselsloven begrænses kommunernes mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på veje, hvor årsdøgntrafikken for biler er højere end 4.000.

Konsekvensen af forslaget vil med stor sandsynlighed *være flere og mere alvorlige trafikulykker*:

- ved byggenemkørsler for landeveje i det åbne land
- bygader med mange fodgængere og cyklister
- bygader med en stor andel af børn og unge, f.eks. i områder med skoler og børneinstitutioner

Forskningsmæssig evidens

Der er klar forskningsmæssig evidens for, at lavere hastigheder og hastighedsgrænser er et effektivt middel til at reducere antallet og alvorligheden af trafikulykker. En række kommuner har i disse år initiativer og overvejelser i gang om at nedsætte hastighedsgrænserne på lokalveje.

Opfordring fra EU-kommissionen

Lavere hastigheder er et nøglepunkt i EU-Kommissionens handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030, og kommissionen anbefaler, at medlemslandene over tid systematisk følger procentdelen af biler, der overholder hastighedsgrænserne. I oktober 2021 vedtog Europa-Parlamentet således "Betænkningen om EU's trafiksikkerheds-politiske rammer" og opfordrede samtidig Europa-Kommissionen til at implementere en mere sikker hastighedsgrænse på maksimalt 30 km/t i beboelsesområder samt i områder med mange cyklister og fodgængere.

Erfaringer fra byer, vi gerne sammenligner os med

En rapport fra Transportøkonomisk Institut¹ belyser erfaringerne fra en række europæiske byer, som har sat hastighedsgrænsen ned inden for de seneste år. Det er f.eks. sket i Bruxelles, Paris og Lille, Grenoble (30 km/t) og London, som indfører gradvis 20 mph på dele af trafikvejsnettet 2020-2024.

Alle byer, som indførte lavere hastighedsgrænser, dokumenterede betydelige reduktioner i antallet af trafikulykker, især ulykker, der involverer fodgængere (fx 24 % i Grenoble og 63 % i London), og antallet af alvorlige ulykker (fx 25 % i både Bruxelles og London). Det var forventet, da tidligere forskning viser, at nedsatte hastigheder giver færre alvorlige trafikulykker.

Hastighedsgrænser i byer giver ikke længere rejsetider

TØI-rapporten dokumenter desuden, at lavere hastighedsgrænser i byer ikke giver længere rejsetider: Myndighederne i Bruxelles og London undersøgte, om nedsatte hastighedsgrænser resulterede i længere rejsetider og mere trængsel, og det skete ikke.

Tænketanken Trafiksikkerhed anbefaler

- *Lovforslaget ændres, så der ikke lægges trafiktal for biler (ÅDT 4.000) som begrænsning på kommunernes faglige vurdering af balancen mellem mobilitet, tryghed og trafiksikkerhed.*

Januar 2025

Steffen Rasmussen, formand

Tove Hels, sekretariatschef



¹ TØI Report 2009/2024, Aud Tennøy, Cyriac George

Brevdato	27-01-2025
Afsender	Mie Alsen Sørensen (ms1@toender.dk)
Modtagere	Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Akttitel	Fra Tønder Kommune vedr. høringssvar til ændring af færdselsloven - Sagsnummer 2024-1674
Sagsnummer	2024 - 1674
ID-nummer	430529
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Lene Merete Priess
Udskrevet	06. feb 2025

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mie Alsen Sørensen (ms1@toender.dk)
Titel: sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 09:17

[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 vores forvaltningsmæssige bemærkninger 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.)

§ 42 Afmærkningsbekendtgørelse samt øvrige bekendtgørelse skal tilpasses lovændringen, således at der kan afmærkes med f.eks. zonetavle for et større område end 1,5 km alternativt at der beskrives hvordan et større område kan skiltes.

§ 42 Lovforslaget omhandler kun de bymæssige områder - hvad kommer til at gælde i åben land f.eks. for gennemkørselsforbud tunge køretøjer, lokal hastighedsbegrænsning.

De årsdøgntal der ligger til grund for vejmyndighedens beslutningsmuligheder vil betyde at en stor del af vores vejnet falder under både de for 4.000 og de 1.000, som landkommune og har vi en del strækninger i bymæssige område som ligger under 1.000 ÅDT. Hvilke begrundelse skal vi bruge for ikke at lave gågade på disse strækninger.

§ 100 ved at fjerne denne § er det svært at se hvem der godkender private områder hvor færdselsloven gælder, herunder f.eks. at varelevering ikke sker henover arealer hvor der færdes bløde trafikanter.

Bemærkning i forhold til skoleloven og færdselsloven – oprettelse af skolepatrulje samt vurdering af trafik farlige skolevej, hvor kommer kompetencen til at ligge fremover.

Venlig hilsen

Mie Alsen Sørensen

Sagsbehandler
Plan, Land- og Byudvikling
Klima, Plan og Udvikling

Tønder Kommune

Wegners Plads 2 - 6270 Tønder

Tlf. +45 74 92 92 88 - E-mail ms1@toender.dk



Vi behandler naturligvis dine personoplysninger efter reglerne om databeskyttelse. [Læs mere her](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johanne Molsgaard Justesen (johanne.molsgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 27-01-2025 12:26

[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.

Kære Thomas Danielsen og transportministeriet

Jeg skriver vedrørende lovforslaget om at indskrænke kommunernes mulighed for at lave ændringer på vejene. Det vækker stor bekymring hos mig, at kommunerne fratages muligheden for at lave lokale ændringer på trafikerede veje og dermed kunne skabe netop det byrum, som de drømmer om. I en tid, hvor klima- og biodiversitetskrisen kræver, at vi netop gør alt, hvad vi kan for at fremme grøn transport, reducere biltrafikken og give rum til mere biodiversitet og en renere luft i byerne, virker det malplaceret at igangsætte et sådant forslag.

Klimagasudledningen fra transportsektoren spiller en enorm rolle i Danmarks klimaregnskab og i særdeleshed i de enkelte kommuner, hvor udformning af byrummet og infrastrukturen udgør et stort mulighedsrum for udvikling og fremtidige CO2-reduktioner. Sikre cykelveje og effektiv offentlig transport er i den forbindelse helt afgørende, men med regeringens forslag, vil mange af de løsninger, der gør en forskel, ikke kunne lade sig gøre – kommunerne sættes skakmat og bremses i deres grønne ambitioner.

Det er dybt bekymrende, at regeringen vil gøre det umuligt at sænke hastigheder ved skoler, skabe cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for de klimaneutrale trafikanter – cykellister og fodgængere.

Klimakrisen er ikke længere fremtid, men en nærværende krise, som har enorme konsekvenser for mennesker på tværs af kloden. Der er brug for handling nu og vi har et ansvar at leve op til. Dette lovforslag er et tilbageskridt, som vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer, hvor mennesker kan trives.

Jeg håber, at I vil tage den forelagte kritik til efterretning og droppe lovforslaget, så skønne by-oaser med ren luft, tryghed og trafikforhold i respekt for klima- og biodiversitetskrisens alvor kan opstå.

De bedste hilsner
Johanne Molsgaard Justesen, Aarhus

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Ulrike Doßmann (ulikedossmann@arcor.de)
Titel: høringsbrev vedr færdselslov
Sendt: 03-02-2025 10:36
Bilag: høringssvar færdselslov 2025.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.

Hej!
Jeg vil gerne sende (et sent) høringssvar vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven
Den er vedhæftet.
Tak, med venlig hilsen
Ulrike

Ulrike Dossmann
Billedkunstner
Margrethelundvej 1
8550 Ryomgård

ulikedossmann@arcor.de
Tel. 81 44 84 95

Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven

LAD OS VÆRNE OM DET KOMMUNALE ANSVAR I DE LOKALE PROJEKTER

Central styrede løsninger til lokale problemer kan nemt blive bare et spørgsmål om kun statistik; tal og tabeller.

Vi har ikke brug for mere ens udseende byer...

I stedet for har vi brug for tilpassede problemløsninger med kendskab til stedet, og med fantasi! Kommunalpolitik og græsrodsbevægelser i sammenspil kan byde på masser af faglighed og kreativitet, og giver grobund for demokratisk dannelse!

Ulrike Dossmann
Margrethelundvej 1
8550 Ryomgård
ulrikedossmann@arcor.de

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: karina@santos.dk (karina@santos.dk)
Titel: Høringssvar vedr. lovforslag om ændring af færdselsloven
Sendt: 29-01-2025 13:49
Bilag: København d.docx;

[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 rette vedkommende

Hermed høringssvar

Mvh.
Karina Olesen

København d. 29/1 2025

Høringssvar til

Forslag til lov om ændring af færdselsloven

Da det er kommet mig for øre, at det stadig er muligt at indsende et høringssvar på lovforslaget til ny vejlov, vil jeg hermed gøre mine indsigelser desangående.

Jeg finder det dybt problematisk, at man ved lov vil give den siddende transportminister vetoet vedrørende udvikling af vejene. Dermed sættes borgernes ret til indflydelse på deres lokale kommuners udvikling i en grønnere retning over styr. Vi har som borgere i vores samfund krav på at kunne øve indflydelse på vores samfund, og vores lokale politikere skal – sammen med borgerne - også have magten til at udvikle deres kommuner i retning af en grønnere fremtid for at nå de mål, vi har forpligtiget os på. Disse rettigheder sættes fuldstændig over styr og det er et udemokratisk forslag, som straks må smides i skraldespanden.

Det er snart på tide, at vi fremmer naturen i stedet for at bekæmpe den. Det kan kun gå for langsomt. Borgerne skal fortsat kunne høres i sager, hvor nye vejanlæg kommer til at få indflydelse på nærmiljøet, og dermed resten af landets biodiverse sammenhæng.

Med venlig hilsen

Karina Olesen

Medlem af Amager Fælleds Venner

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 forslagens § 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. årsdøgnstrafik, 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: Kirsten (kirstenap@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sendt: 23-01-2025 22:25

[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.

Vedr. sagsnummer 2024-1674

Kære Thomas Nolsøe Danielsen, Danmarks transportminister

Jeg tillader mig at skrive til dig, da det lovforslag, du har fremsat, vil medføre et tilbageslag for den grønne omstilling i kommunerne.

Jeg er bekymret over *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.)*

Især har stk. 3 min opmærksomhed:

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. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgns trafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Loven vil modvirke kommunernes bestræbelser på at bekæmpe den globale opvarmning og fremme et mere sundt, klimavenligt og miljørigtigt bymiljø. Hvis vi skal nå vores klimamål, skal vi have mindre biltrafik, færre biler i bymidterne og lavere hastigheder. Både for at byerne skal være rarere at opholde sig i og på grund af hensynet til sikkerhed, klima, miljø og støj. Kommunerne skal fortsat have frihed til at forbedre vilkårene for cyklister og gående og fremme den kollektive trafik.

Den centralistiske tænkning i lovforslaget oplever jeg som gammeldags og utidssvarende, og at det er en Venstre-minister, der stiller forslag, der øger den statslige styring, er ganske overraskende.

Så træk venligst forslaget tilbage, og lad kommunerne være 'herre i eget hus'. De ved trods alt bedst, når det handler om egne lokale forhold.

Med venlig hilsen

Kirsten Andkjær Petersen

Børnenes fremtid, vores ansvar

Kirsten Andkjær Petersen
Langelandsgade 56, 5. tv.
8000 Aarhus C
Tlf.: +45 29401154

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Peter Hansen (PH@vejen.dk)
Fra: Mie Naaman Brøchner (mibro@vejen.dk)
Titel: 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 19:49
Bilag: Høringssvar_Vejen Kommune.docx;

[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.

Her administrativt høringssvar fra Vejen Kommune, Teknik og Miljø.

Venlig hilsen

Mie Naaman Brøchner
Leder af Infrastruktur & Anlæg



Teknik & Miljø
Infrastruktur & Anlæg
Rådhuspassagen 3
6600 Vejen

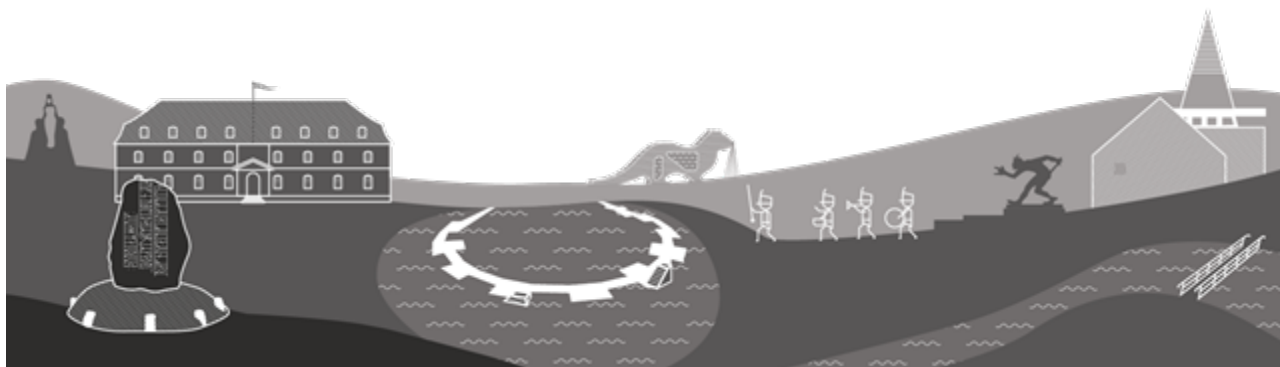
Telefon: 7996 6154
E-mail: mibro@vejen.dk

Officiel post sendes til: teknik@vejen.dk

Ved personligt fremmøde: Ring til mig på lokalnummeret.



Vi behandler og beskytter dine personoplysninger.
Tryk her, og læs mere.





Dato: 27. januar 2025

Sag: 25/1433

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Kontakt: Teknik og Miljø
Telefon: 7996 6141
Mail: For sikker kommunikation
anvend Digital Post

Høringssvar ifm. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (sagsnummer 2024-1674).

Indledningsvist skal det bemærkes, at høringsperioden, som Transportministeriet har sat fra den 20. december 2024 til den 27. januar 2025, opleves utilstrækkelig. Periodens længde og tid på året giver ikke mulighed for at præsentere det omfattende materiale for vores politiske udvalg.

Udvalget for Teknik og Miljø i Vejen Kommune får først mulighed for at drøfte indholdet af udkastet til lovændringen på deres møde den 18. februar 2025.

Administrative bemærkninger:

Dette høringssvar er derfor alene bemærkninger fra administrationen v. Vejen Kommunes Teknik & Miljø.

Teknik & Miljø hilser flere af tiltagene i Transportministeriets lovforslag velkomne. Der er dog også flere ændringsforslag, som vi fagligt set stiller os uforstående overfor.

Teknik og Miljø er generelt tvivlende overfor de besparelser, som Transportministeren lægger op til, at denne lovændring vil medføre for kommunerne. Fagligt sagligt er vi ikke enige i, at bortfald af politiets deltagelse i beslutningsprocessen ikke vil medføre negative konsekvenser for de kommunale vejmyndigheder. Politiets deltagelse i beslutningsprocessen har i høj grad medvirket til ensartethed og kvalificering af tiltag fremført af vejmyndigheden i kommunen. En lovændring med den nuværende ordlyd efterlader de kommunale vejmyndigheder med en ikke ubetydelig opgave i forholdet til at sikre ensartet sagsbehandling med hensyn til færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed internt i den enkelte kommune og på tværs af kommunerne.

Det må som konsekvens af lovforslaget desuden forventes, at kommunerne i endnu højere grad end tidligere kommer til at købe sig til bistand fra private rådgivervirksomheder.

Da der ikke ses ændringer i §95 og §97 kvitterer vi for, at politiet forsat er en del af den beslutningsproces.

Kommunen støtter op om ministeriets forslag om at anvende en årsdøgnstrafik på 4.000 køretøjer som en grænse for, hvornår hastigheden kan reduceres til 40 km/t. Kommunen foreslår dog, at hastigheden på rutenummererede veje kan reduceres til 40 km/t, hvis strækningen enten er uheldsbelastet, støjbelastet eller en skolepatrulje arbejder på strækningen.

Det undrer forvaltningen, at der med forslaget lægges op til, at allerede eksisterende og godkendte indsatser på vejene kan risikere at blive rullet tilbage. Dette synes både urimeligt og uhensigtsmæssigt for både kommuner og borgere.

Lokale forhold:

Det vil fx få både trafiksikkerhedsmæssige og økonomiske konsekvenser, hvis hastigheden på den rutenummererede vej gennem Brørup (Søndergade) skal ændres fra de nuværende 40 km/t til 50 km/t. Vejens barriereeffekt vil således øges betragteligt, støjniveauet hæves og antallet af uheld vil forventeligt stige. Strækningen har gennem flere år været udpeget som uheldsbelastet (sort plet) – særligt pga. kombinationen af megen trafik og smalle cykelstier, mange sideveje og mange krydsende skolebørn / lette trafikanter. Hæves den tilladte hastighed på strækningen til 50 km/t, vil det også betyde, at Vejen Kommune skal finde økonomiske midler til at ombygge ramperne på de i 2023/2024 ombyggede hævede flader til kørsel med 50 km/t.

Samme problem, dog i lidt mindre skala, vil kommunen have på den rutenummererede hovedvej gennem Bække, ligesom muligheden for at reducere hastigheden til 40 km/t på Fuglesangsallé gennem Vejen er blevet drøftet.

Fastholder Transportministeriet at mobiliteten på det rutenummererede vejnet skal øges, ved at den tilladte hastighed hæves til 50 km/t, bør der overvejes, hvordan der kan støttes op omkring projekter, der kan lede trafikken uden om bymidterne.

Vejen Kommune støtter op om forslaget om, at hastigheden kan reduceres til 40 km/t, uden at der samtidig udføres hastighedsdæmpende tiltag.

Forvaltningen har forståelse for forslaget om, at politiet ikke længere skal håndtere de mange gravetilladelser. Vejen Kommune foreslår dog, at politiet fortsat skal involveres i gravearbejder på større veje, fx veje med mere end 4.000 køretøjer (ÅDT) eller i opgaver i åbent land på det rutenummererede vejnet. Dette af trafiksikkerhedsmæssige hensyn og for at sikre ensartethed for gennemkørende trafikanter på tværs af kommuner og regioner.

Transportministeriets forslag om, at kommunen ikke længere skal forhandle med politiet om kommunens vinterregulativ betyder, at kommunerne får stor koordineringsopgave, hvis der fortsat er et overordnet ønske om ensartethed på tværs af kommunegrænserne.

Afslutningsvist skal det understreges, at vi i dag har et særdeles godt samarbejde med politiet, som er med til at sikre ensartet sagsbehandling, kvalificere projekter og sagsbehandlingen på tværs af vejmyndigheder i hele Syd- og Sønderjyllands Politi. Samtidig giver samarbejdet, i et område med ofte få kollegaer på det vejtekniske område, mulighed for sparring. Forvaltningen ser med bekymring frem imod et anderledes og forenklet samarbejde med politiet.

Venlig hilsen

Teknik og Miljø
Vejen Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kirsten Nielsen (gullmajs@gmail.com)
Titel: 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.) Transportministeriet
Sendt: 22-01-2025 18:27

[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.

Med stor undren læser jeg, at trafikministeren har fundet det belejligt at gøre kommunernes og borgernes arbejde med at ændre den massive biltrafik i byerne på forskellige måder, som Trafikministeriet vil hindre fremover.

Vi kan ikke nedsætte hastigheder, ikke bryde vejforløb, og i en by som Odense, som jeg bor i har vi længe samarbejdet om at gøre byen mere venlig ove

Sendt fra min iPad

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 Kobbeltgaard
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 årsdøgntrafikkriteriet begrænser muligheden for at sænke hastigheden. Det samme gør sig gældende for 40 km/t, som kun tillades på veje med en årsdøgntrafik 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: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Henrik Fabiansson Haue (HFH@kl.dk)
Fra: Lars Hedegaard Nielsen (lahn@kl.dk)
Titel: KL's 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.)
Sendt: 27-01-2025 14:22
Bilag: Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven lov om offentlige veje.pdf;

Hermed fremsendes KL's 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.).

Sagsnummer 2024-1674

Se vedhæftet dokument.

Med venlig hilsen
Lars Hedegaard Nielsen

Chefkonsulent
Klima & Tv erkommunalt Samarbejde



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3343
E LAHN@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk



Klik på banner for at læse mere, se program samt foretage en elektronisk tilmelding.

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

KL takker for muligheden for at komme med bemærkninger 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.).

Forslaget omfatter vejområdet, som har en væsentlig betydning for landets kommuner. Det er afgørende for sammenhænge i og på tværs af kommunerne og samtidig af stor betydning for, hvordan kommunerne arbejder med at fremme gode og trygge byrum, skabe gode forhold for gående og cyklister, trafiksikkerhed og understøtter den grønne omstilling.

Generelle bemærkninger

Lovforslaget udgangspunkt er at sikre en reduktion i statslige årsværk. Således peges der med forslaget på en række opgaver, som fremadrettet ikke længere skal løses af politiet. Dette omfatter politiets behandling af en række kommunale vejsager.

Tiltaget har været efterspurgt af flere kommuner og KL med henblik på at sikre en større grad af kommunal selvbestemmelse inden for mobilitetsområdet. Derfor er det med ærgrelse, at KL kan konstatere, at politiets mulighed for indsigelse i stedet er erstattet af snævre kriterier for kommunernes vejsager, som udelukkende løfter et hensyn til fremkommeligheden for den motoriserede transport. Således indskrænker forslaget det kommunale råderum inden for vejområdet betragteligt.

Kommunerne arbejder strategisk med byplanlægning, planlægningen af kommunale veje og med at sikre mobilitet i kommunerne. I den forbindelse balanceres mange forskellige hensyn, og der lægges vægt på en helhedsorienteret tilgang i kommunerne. Kommunerne arbejder med at sikre både mobilitet, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafiksikkerheden. Den indsats bliver desværre stækket med det foreliggende forslag. Det er særligt, når der stilles faste kriterier for, hvornår vejmyndigheden blandt andet kan arbejde med at sænke hastigheden lokalt, fredeliggøre veje, etablere gågader og ensretning.

Med forslaget angives kriterier, som næsten udelukkende forholder sig til mængden af biler på de konkrete veje. Det foreslåede niveau for den maksimale trafikmængde vil få store betydninger for, hvordan kommunerne kan håndtere trafikale udfordringer i særligt de større byer, men

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

også i mindre og mellemstore byer. Netop her har vejmyndigheden særligt brug for de værktøjer, som de nu bliver afskåret fra. KL mener, forslaget bureaukratiske tilgang med faste kriterier for kommunernes selvbestemmelse er en markant indskrænkning af det lokale handlerum.

Med de udfordringer, som kommunerne står overfor med mere trafik og den følgende påvirkning af boliger og byrum, har kommunerne ikke brug for flere regler, men i stedet flere redskaber til at understøtte en grøn mobilitet, trygge byrum, mindre støj og færre tilskadekomne i trafikken.

Specifikke bemærkninger

Generelle og rigide kriterier og manglende helhedstænkning

KL konstaterer, at der i dag ikke er særlige betingelser for, hvornår der kan træffes beslutning om vejspærringer, ensretninger mv. Beslutninger omfatter afvejning af forskellige lokale hensyn, såsom trafiksikkerhed, fremkommelighed for forskellige typer af trafikanter (bilister, fodgængere, cyklister), tryghed, bymiljø og støj.

Når lovforslaget udelukkende stiller krav om tal for årsdøgntrafik, bliver kommunernes skøn og mulighed for en helhedsorienteret tilgang indskrænket. Dette finder KL uhensigtsmæssigt.

Hastighedsgrænser

KL konstaterer, at de gældende regler omfatter et hensyn til vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Dette omfatter dog ikke et fast og objektivi kriterie, som der lægges op til med forslaget. KL konstaterer samtidig, at der i gældende regler og vejledninger også tages hensyn til trafiksikkerhed og andre trafikale hensyn i forbindelse med hastighedsnedsættelser.

Der peges således på en helhedsorienteret vurdering af den trafiksikkerhedsmæssige og trafikale situation for den pågældende strækning eller område. Det er en opmærksomhed, som der efter KL's opfattelse mangler i lovforslaget.

Hastighedsnedsættelser ved institutioner for børn

KL kan konstatere, at trafiksikkerheden potentielt kan forringes omkring uddannelsesinstitutioner. Det er således muligt med gældende regler at nedsætte hastigheden omkring institutioner for børn under 18 år – dvs. forskellige ungdomsuddannelser samt folkeskole og lignende. Med forslaget indskrænkes dette til kun at omfatte børn i den skolepligtige alder.

KL konstaterer samtidig, at det med gældende regler er muligt at arbejde med hastighedsnedsættelse for områder omkring institutioner. Dette bliver indskrænket med forslaget til udelukkende at omfatte vejstrækninger 100 meter fra institutionernes indgang.

Mange kommuner arbejder med tryghedszoner i områderne omkring skoler, og muligheden for denne indsats bliver væsentligt indskrænket med forslaget. KL mener, det bør være op til en kommunal vurdering at definere, i hvilket omfang der er behov for hastighedsnedsættelse i områderne omkring institutioner.

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

Hastighedsnedsættelser i beboelsesområder

I gældende regler er det muligt at sætte hastigheden ned til 30 km/t i beboelsesområder. Vejdirektoratets aktuelle vejledning til hastighedsbekendtgørelsen anfører, at beboelsesområder kan være områder, hvor vejnettet alene er tiltænkt benyttet af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området.

Ifølge lovforslaget defineres beboelsesområder derimod som områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder, og hvor gennemkørende trafik med motorkøretøj ikke er fysisk muligt.

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.

Samlet set vurderer KL, at mulighederne for at fredeliggøre vejene i mange beboelsesområder indskrænkes. Det er KL's vurdering, at kommunerne i høj grad har viden og kompetence til at vurdere, hvor der er behov for lokale hastighedsnedsættelser. Denne vurdering bør ikke tages ud fra faste kriterier, men ud fra helhedsorienterede afvejninger af forskellige relevante hensyn.

Trafikøer

Mange kommuner er begyndt at arbejde med de såkaldte trafikøer. Her begrænses trafikken i bestemte områder med mindre veje med henblik på at lede den ud på større trafikårer, som er bedre egnet til at rumme større trafikmængder.

KL vurderer, at forslaget gør dette tiltag væsentligt sværere. Det skyldes forslagets krav om, at årsdøgnstrafikken på de omkringliggende vejstrækninger, inden trafikøen etableres, er mindre end 5.000 køretøjer eller at forøgelsen af trafikmængden på de på de omkringliggende veje højst må stige med 20 pct. KL mener, at netop muligheden for at lede trafikken ud på større og mere egnede trafikårer er et væsentligt greb i kommunernes arbejde med trafiksikkerhed og fredeliggørelse af beboelsesområder og byrum. Denne mulighed bør efter KL's opfattelse ikke indskrænkes.

Ministerens mulighed for at tilbagerulle allerede eksisterende tiltag

KL konstaterer, at der med forslaget følger en beføjelse til ministeren om at kunne kræve en tilbagerulning af allerede godkendte og etablerede trafikforanstaltninger på vejene, som ikke lever op til regler og kriterier i lovforslaget.

Dette finder KL mindst talt problematisk. Der er tale om kommunale investeringer, som nu kan ruller tilbage med noget, der kan ligne lovgivning med tilbagevirkende kraft. Det er særligt problematisk, da der samtidig er tale om anlæg, som staten i form af politiet har accepteret og godkendt. Forslaget vil samtidig skabe stor usikkerhed for alle involverede parter, herunder kommunerne, borgere, virksomheder og entreprenører.

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4



Ud over det uhensigtsmæssige og urimelige i forhold til kommunerne, erhvervene og borgerne, der mange steder har ønsket foranstaltningerne, vil der også være tale om et stort økonomisk spild. Dette forventer KL, at kommunerne vil blive kompenseret for.

Økonomiske konsekvenser

Med lovforslaget forventes der en besparelse på 11 kommunale årsværk på baggrund af, at politiet ikke længere vil skulle behandle kommunale vejsager. Denne betragtning er KL ikke enig i.

Når lovforslaget lægger op til, at den kommunale behandling af vejsager skal tage udgangspunkt i tal for årsdøgntrafik, vil dette kræve, at kommunerne bruger flere ressourcer på trafikmodeller. Da trafiktal ikke er statiske, vil nye tal kontinuerligt skulle genereres, og dermed vil dette øgede ressourceforbrug være konstant.

Derudover vil kommunerne i forbindelse med mange vejsager fortsat skulle have politiets accept af afmærkninger på vejene.

KL ønsker på den baggrund, at der tages en dialog om spørgsmål om DUT af lovforslaget.

Høringssvaret fremsendes med forbehold for politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Stine Johansen
Direktør for erhverv, klima og miljø, KL

Dato: 27. januar 2025

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3536478

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maria Quvang Harck Vestergaard (maria.vestergaard@aalborg.dk)
Titel: Høringssvar sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 15:21
Bilag: 2025-006513-1 Høringssvar, Aalborg 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 Transportministeriet
sagsnummer 2024-1674

Hermed fremsendes Aalborg Kommunes høringssvar på 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.).

Det skal bemærkes, at dette er et administrativt høringssvar under forudsætning af efterfølgende politisk godkendelse på møde i By- og Landskabsudvalget d. 13. februar. Efter godkendelse i By- og Landskabsudvalget fremsendes endeligt høringssvar.

Venlig hilsen

Maria Quvang Harck Vestergaard
Afdelingsleder

Landskab- Mobilitet og Klimaplanlægning, BL
By og Land
Stigsborg Brygge 105
9400 Nørresundby
Tlf. 2520 2329

www.aalborg.dk
facebook.com/aalborgkommune
www.linkedin.com/company/aalborg-kommune/

Kommunen må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr



Transportministeriet
Sagsnummer 2024-1674

By og Land
Landskab- Mobilitet og Klimaplanlægning BL
Stigsborg Brygge 105
9400 Nørresundby
+4599312329

Åbningstider:
Man- onsdag 09.00-15.00
Torsdag 09.00-17.00
Fredag 09.00-14.00.

27.01.2025

For at sikre dig en god service ved personligt fremmøde, anbefales det, at du aftaler en tid på forhånd, enten ved at ringe til os eller benytte vores selvbetjningsløsninger på www.aalborg.dk.
Telefonen er åben alle hverdage i tidsrummet 10.00-14.00.

Foreløbig høringssvar fra Aalborg Kommune. Hørings af 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.).

Aalborg Kommune har med interesse læst forslag til 'Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje'.

Indledningsvist skal Aalborg kommune bemærke, at vi er enige i transportministeriets vurdering af, at kommunerne har de nødvendige kompetencer til at træffe beslutning om indretning af byerne. Vi er derfor klar til at påtage os det ekstra ansvar for indretningen af byerne, som det har været intentionen med lovforslaget.

Kommunerne arbejder hver dag med at balancere mange forskellige ønsker og behov på vores veje. Det gælder alt fra prioriteringen imellem trafikarter, fremkommelighed, trafiksikkerhed, klimatilpasning, anvendelse af vejene til arrangementer og trafikafvikling ifm. større og mindre gravearbejder. Vi finder det derfor naturligt, at vi overtager det større ansvar for vejenes indretning.

Lovforslaget indeholder nogle positive elementer såsom at 'graveaktør' defineres, og at det ikke altid er nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger ved lokale hastighedsprojekter.

Aalborg Kommune finder det imidlertid dybt problematisk og yderst bekymrende, at kommunernes handlerum indskrænkes så meget, som der er lagt op til i dette lovforslag. Forslaget reducerer kraftigt de demokratisk valgte byråds mulighed for at indrette kommunens byer, som man lokalt ønsker det. Vejene fastfryses med lovforslaget som 'trafikmaskiner' i stedet for, at de også kan indgå som steder, hvor der kan etableres byrum med plads til ophold, klimatilpasning og lign.

Aalborg Kommune finder, at lovforslaget har et ensidigt fokus på fremkommelighed for biler, hvor hensynet til naboer (ift. bl.a. støj) og de bløde trafikanter, der hver dag benytter de samme veje overses. Byer med mennesker som omdrejningspunkt synes ikke at være vægtet i lovforslaget. Når kommunerne gennemfører projekter på vejene, er det ikke alene med en vurdering af

bilfremkommelighed, men en helhedsvurdering, hvor også parametre som understøttelse af aktiv mobilitet, tryghed, sikkerhed, indpasning af klimatilpasning, etablering af opholdsarealer mv. indgår.

Aalborg Kommune har på lige fod med mange andre kommuner aktivt brugt hastighedsnedsættelser i arbejdet med at lave attraktive, sikre og trygge byer. Det er almen kendt, at der er en sammenhæng mellem hastighed og trafikuheld. Når hastigheden sænkes, sænkes også sandsynligheden for ulykker, og alvorligheden af de forekommende ulykker er mindre, idet færre dør eller kommer alvorligt til skade. Dette lovforslag vil langt hen ad vejen betyde, at mange af kommunens projekter må droppes – det gælder bl.a. projekter, der skal skabe sikre skoleveje, og projekter der skal øge trafiksikkerheden for cyklister på veje, hvor der ikke er plads til etablering af cykelfaciliteter.

Alle kommuner har udpeget et vejnet med trafikveje, hvor det er planlagt og hensigtsmæssigt, at den gennemkørende trafik skal færdes. Med ÅDT-kravet knyttet til mulighed for både hastighedsnedsættelser og for at indføre ensretning og lign. Fastholdes mindre veje som smutveje, da kommunerne mister muligheden for at gøre gennemkørende trafik på disse veje mindre attraktivt. Alene det faktum, at der er gennemkørende trafik på en vej, kommer til at diktere vejens fremtidige indretning og brug. At en vej over årene er blevet en smutvej, er ikke det samme som, at det er hensigtsmæssigt trafikalt – men kommunerne mister mulighed for at påvirke brugen af disse veje ved f.eks. hastighedsnedsættelser, ensretninger eller indkørselsrestriktioner.

Aalborg Kommune har i en række boligområder dokumenteret, at der foregår unødvendig og uhensigtsmæssig smutvejskørsel. Kommunen ønsker at forhindre at denne smutvejskørsel finder sted. Mulighederne for at indføre lavere hastighedsgrænser, indkørselsforbud og lign. er vigtige værktøjer i dette arbejde. I ældre boligkvarterer er vejene ikke indrettet som lukkede områder, og det bliver fremover derfor ikke muligt for kommunen at forhindre smutvejskørsel i disse områder – end ikke ved at lave bussluser.

Konkrete bemærkninger til lovforslaget

Udover de ovenstående generelle bemærkninger har kommunen en række bemærkninger til konkrete punkter i lovforslaget.

- Det virker udokumenteret, hvorfor grænserne for ÅDT på netop 1.000 og 4.000 er valgt, og det fremgår ikke af lovforslaget, hvor tit kortlægningen af årstdøgnetrafikken opdateres, ej heller hvilket grundlag kortlægningen bygger på. Fra andre opgaver har vi erfaret, at landsdækkende modeller ikke giver et lige så retvisende billede af trafikken på Aalborg Kommunes veje, som Aalborg Kommunes egne modeller og tællinger.

Der synes ikke at være lavet overvejelser omkring forskelle på vejnettet og vejenes funktion, når man vurderer ÅDT-kravet på veje i storbyer og landsbyer ens. Ligeledes stilles der krav om, at omkringliggende veje ikke må modtage mere en 20 % mere trafik, som følge af ensretning af flere end 4 veje - er det hensigtsmæssigt at stille det samme krav på alle vejtyper i samtlige byer og landsbyer?

- Det virker unødvendigt at begrænse, hvilke veje, hvorpå kommunerne kan indføre restriktioner. Kommunerne har ikke til hensigt at lukke eller ensrette veje uden at sikre sig, at det

omkringliggende vejnet kan håndtere den ekstra trafik. Kommunerne laver af denne grund i mange tilfælde trafikanalyser før en evt. ensretning eller vejlukning gennemføres.

- Det står uklart om lovforslaget medfører, at kommunerne fremadrettet ikke får mulighed for at indsnævre antallet af kørebaner for at etablere f.eks. busbaner, cykelstier og inddrage kørebaner til klimatilpasnings-projekter mv.
- Aalborg Kommune finder det derudover kritisabelt, at der kun er tilladt at sænke hastigheden til 40 km/t og ikke 30 km/t ved skoler, institutioner og idrætsanlæg. Det er netop disse steder, at kommunen modtager flest ønsker om en lokal hastighedsgrænse på 30 km/t, for at sikre trygge skoleveje for skolebørnene. Samtidig medfører bestemmelsen om, at hastigheden kun må sænkes 100 m på hver side af skolens hovedindgang en meget begrænset effekt - for det første vil ikke alle bilister være helt nede i fart ved strækningens start, og for det andet vil den korte strækning ikke løse problemet med utryghed og manglende sikkerhed på skolevejen. Det er svært at se argumentet for denne afgrænsning, da eleverne cykler på længere stræk langs disse veje, og kommunerne netop arbejder på, at afsætning af elever ikke kun foregår ved hovedindgangen.
- Kommunen finder det uhensigtsmæssigt, at lokale hastighedsprojekter, der er etableret som led i forsøgsordningen, skal fjernes, hvis projekterne ikke lever op til det nye krav om ÅDT. Det er ikke alene ressourcespild at skulle fjerne de hastighedsdæmpende foranstaltninger, som mange kommuner har etableret, men tilbagerulningen vil også være et skridt tilbage ift. trafiksikkerhed og tryghed på disse veje til stor gene for beboere ved de opgældende veje. Det vil ligeledes være dårligt signal at sende borgerne, at projektet kun midlertidigt kan forbedre forholdene i byen.
- Kommunen finder det problematisk, at pålæg om fjernelse af afmærkning og lign. fra transportministeren ikke sker med forudgående dialog, eller at det kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Transportministeriet gør med dette lovforslag det langt sværere for kommunerne at ændre hierarkierne i gaderummene. Byer fastholdes derfor med lovforslaget i tidligere tiders prioriteringer af biltrafik over bløde trafikanter, byrum, byliv, klimatilpasning mv. I takt med, at antallet af biler på vejene stiger, forsvinder kommunernes handlemuligheder på flere og flere af vores veje. Aalborg Kommune anmoder derfor Transportministeriet om at genoverveje, hvorvidt indholdet af lovændringen er hensigtsmæssigt.

Aalborg Kommune stiller sig gerne til rådighed ved spørgsmål.

Venlig hilsen

Maria Quvang Harck Vestergaard

+4599312329

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på www.aalborg.dk/kontakt eller via Digital Post på www.borger.dk.
Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Høring og Jura (hoering@klimatebev.dk)
Titel: Høringssvar til lovforslag, jf. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 20:32

[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.

Klimabevægelsen afgiver hermed høringssvar på 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.), jf. sagsnummer 2024-1674.

Klimabevægelsen ønsker hermed at udtrykke en klar og entydig modstand mod lovforslaget, som vil indebære en begrænsning af muligheden for at etablere grønne arealer i byrummet som erstatning for biltrafikkerede veje.

Lovforslaget indebærer og bygger ét bærende princip, nemlig mobilitet og fremkommelighed af biltrafik på bekostning af andre trafikanter som gående, cyklende og brugere af offentlig transport. Det får store negative konsekvenser for klima og miljø såvel som for folkesundheden.

Klimabevægelsen respekterer regeringens ønske om afbureaukratisering, men med ønsket om afbureaukratisering får man skabt det modsatte – nemlig rigide principper, der modvirker muligheden for en miljø- og klimamæssig bæredygtig udvikling lokalt.

Den skæve definition af "færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed" kombineret med de "objektive kriterier" betyder, at man effektivt vil forhindre en række ønsker fra borgernes og byernes side. Det gælder 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 klimaafttryk.

Lovforslaget cementerer en forkert definition på, hvad "færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed" indebærer. Det fremstilles som om, det kun er privatbiler, der kan imødekomme disse behov. Mobilitet og fremkommelighed bør også inkludere aktiv mobilitet og kollektiv transport og kombinationstransport.

Dertil kommer, at det er forkert, at fartbegrænsninger i byer for bilister ikke kan give en CO2-reduktion. Det kan det for elbilerne, som der bliver flere og flere af.

I Københavns Kommune udgør CO2-udledning fra biler næsten 50 pct.^[1], og det er på trods af, at over 60 pct. af beboerne har under 10 km på arbejde^[2]. I det fleste kommuner i Danmark har folk i arbejde under 10 km på arbejde. Hvis byerne skal have nogen som helst mulighed for at nå deres klima- og miljømål, så er det nødvendigt at kunne tilpasse vejene, så det bliver nemmere og sikrere for den kollektive trafik og for fodgængere og cyklister at komme frem. I byerne går de fleste uheld udover "de bløde trafikanter", og biler udgør den største risiko. I 2/3 af ulykker i kryds er bilen hovedansvarlig.^[3] Hvis ikke kommunerne kan tilpasse vejene, så det er nemt og sikkert at vælge bussen/cyklen/benene til at komme på arbejde, så vil flere vælge bilen, ikke af lyst men af nød. Hvis klimamålene skal nås, skal kommunerne have mulighed for at tilpasse vejnettet, så det er nemmere og sikre at lade bilen stå.

Dertil kommer, at biltrafik er en af hovedårsagerne til luftforurening. Luftforurening har en række veldokumenterede sundhedsmæssige konsekvenser for vores sundhed, deriblandt øget risiko for luftvejssygdomme, hjertekarsygdomme, luftvejslidelser, type 2-diabetes, lungekræft og for tidlig død. I København dør omkring 440 for tidligt hvert år pga.

luftforurening, hvilket svarer til hvert 10. af alle dødsfald i København.^[4]

Det skal desuden nævnes, at Klimabevægelsen ikke finder, at lovforslagets beskrivelse af lovforslagets klimamæssige konsekvenser og miljø- og naturmæssige konsekvenser er retvisende, når der alene peges på biltrafikanter fremkommelige og en fejlagtig vurdering af fartreduktioner. Lovforslagets hindringer i forhold til at prioritere grønne arealer og klimarigtige trafikløsninger indebærer utvetydigt negative klima- og miljømæssige konsekvenser.

I forsøg på afbureaukratisering fjerner man lokal kompetence til at træffe de langsigtede klima- og miljømæssige bæredygtige beslutninger og byrum, som børn og voksne kan leve og trives i. Tiden er ikke til at lægge hindringer i vejen for vigtige klimatiltag. Den globale opvarmning accelerer, og der er behov for klimahandling nu!

Afslutningsvist bør nævne, at lovforslagets titel er misvisende i forhold til ikke at pege på, hvor indgribende loven vil være for klima, miljø og folkesundhed.

^[1] https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2558

[2] <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1aEwW855dGkiHAQocRgrtIRpMmaxhthxLcb58115s5N0/edit?gid=1474001238#gid=1474001238>

[3] <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2024-11-21-cyklister-har-selv-ansvar-i-hver-tredje-ulykke-i-vejkryds>

[4] <https://www.kk.dk/borger/affald-og-miljoe/stoej-stoev-og-luft/luftforurening/om-luftforurening-og-sundhed>

Arbejdsgruppen for klimaret og høringer

Klimabevægelsen i Danmark

Mobil: +45 2295 4047



Støt os og bliv medlem på www.klimabevægelsen.dk

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Knud Anker Iversen (kai@mec-ht.dk)
Titel: forslag om ændring af færdselsloven
Sendt: 26-01-2025 11:56

[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.

Kære Lene Pries

Hermed mit høringssvar vedr. trafikministerens forslag om ændring af færdselsloven. Håber det vil kunne indgå sammen med de øvrige høringssvar.:

Jeg er helt enig med transportministeren i at det er tilstræbellesværdigt at begrænse bureaukratiet og overadministrationen og således lægge rammer for hvor meget centrale myndigheden og politi skal blande sig i den lokale trafikplanlægning.

Imidlertid er lovforslaget udtryk for mistillid til at kommunernes politikere og embedsmænd magter opgaven med at balancere fremkommeligheden for bilister med andre brugere af byen. Hvad er det ministeren frygter at de, der lokalt kender forholdene, vil kunne finde på?

Mit forslag er: hold fast i afbureaukratiseringen og overlad til de lokale politikere og embedsmænd at indrette bymiljøet som de ønsker.

Med venlig hilsen

Knud Anker Iversen

--

Knud Anker Iversen
Rønnevangshusene [29.st.th.](#)
2630 Taastrup
tlf. 50 12 68 68
www.positivenyheder.dk

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 trafikale belastninger, 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, begroning, 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 optimeringspotentiale 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: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Ulla Østergaard (ueo@trm.dk), Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Fra: Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Titel: HK Stats høringsvar - sagsnr. 2024-1674 - forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje
Sendt: 26-01-2025 20:39

Til: Transportministeriet.

Ang.: Sagsnummer 2024-1674 – HK Stats høringsvar – jf. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Hermed fremsendes nedenfor HK Stats høringsvar til ovennævnte lovforslag jf. høringsbrev dateret den 20. december 2024 med sagsnummer 2024-1674.

Høringsvar fra HK Stat til "*Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje*".

HK Stat takker for muligheden for at afgive høringsvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). HK Stat repræsenterer de administrative medarbejdere, der til dagligt sammen med politibetjentene udgør de vejtekniske afsnit i politikredsene, hvor de arbejder på lige fod med opgavevaretagelsen som fagspecialister på området.

Det er HK Stats opfattelse, at dette forslag til lov som helhed bør trækkes tilbage, da de potentielle trafik- og færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser vurderes at være u hensigtsmæssige.

Dette begrundes i det følgende:

Det bemærkes indledningsvis, at lovforslaget er en konsekvens af regeringens forslag om politisk prioriteret opgavebortfald på 1.000 årsværk snarere end værende begrundet i trafik- og færdselsmæssige hensyn. Lovforslaget skal således hjemle, at Justitsministeriet har indmeldt opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning som politisk prioriteret opgavebortfald på godt 22 årsværk.

Lovforslaget vil implementere opgavebortfaldet således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. HK Stat vurderer, at denne ændring vil kunne få u hensigtsmæssige konsekvenser for trafik- og færdselssikkerheden og dermed ikke bør foretages.

HK Stat er således *ikke* enig i, at politiets behandling af sager om vejes færdselsmæssige udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling. Det er således vores opfattelse, at bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen kan medføre negative konsekvenser for vejmyndighederne, idet vejmyndighederne ikke nødvendigvis har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering. Samtidigt sikrer den nuværende kompetencefordeling mellem aktørerne en høj grad af uafhængighed af kommunale, politiske og økonomiske interesser.

Vi vurderer også, at det fortsat vil være hensigtsmæssigt med skønsmæssige vurderinger med inddragelse af politiet snarere end at der fastsættes klare, objektive regler for vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

Det er derfor HK Stats vurdering, at der *ikke* bør foretages en 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.

Det er også HK Stats vurdering, at der kan være u hensigtsmæssige konsekvenser af, at indføre et årsdøgnstrafikkriterie jf. lovforslaget samt indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til

transportministeren jf. lovforslaget samt at der kan være uhensigtsmæssige konsekvenser ved at ændre og ophæve en række bestemmelser i vejloven og privatvejsloven om vejmyndighedens pligt til at forhandle med eller indhente samtykke fra politiet, i de eksempler, som lovforslaget nævner.

HK Stat vurderer også, at den ændrede kompetencefordeling vil medføre et tab af vigtig viden, faglige kompetencer og erfaring. Der kan også være en risiko for en manglende overholdelse af færdselsloven, idet fraværet af den faglige vurdering i politiet, kan føre til skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. som ikke er lovmedholdelige. Ligeledes kan en mangelfuld eller ukorrekt skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. føre til, at bilister kan påberåbe sig fejlagtig eller manglende lovhjemmel, hvilket vanskeliggør politiets håndhævelse af færdselsloven.

Det er således HK Stats vurdering, at det er afgørende, at den nuværende kompetencefordeling fastholdes og at det fremsendte lovforslag trækkes tilbage. Samtidigt bør der tilvejebringes de nødvendige ressourcer til en fortsat løsning af opgaven hos politiet.

Henvendelser vedrørende dette høringssvar kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen



Thomas Lyng Madsen
Analysechef

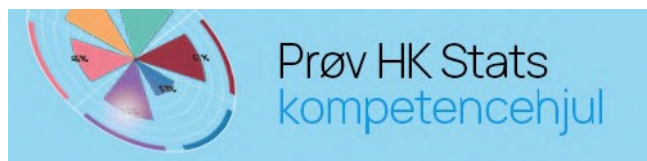
Telefon +45 7011 4545
Direkte +45 3330 4272
Mobil +45 6155 4465
thomas.lyng.madsen@hk.dk

HK Stat
HK Stats sekretariat
Weidekampsgade 8
2300 København S
[HK.DK/STAT](https://hk.dk/stat)



Anmeld os på  Trustpilot

[HK's privatlivspolitik](#)



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 trafiksikkerhed, 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 trafiksikkerhed 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 Trafiksikkerhed 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafikken 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 pladsdannelser, 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 offentlig 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 skattekrøner, 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: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 22-01-2025 16:08
Bilag: Høringssvar - lov om ændring af Færdselsloven.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.

Kære Lene Priess,

Hermed vedhæftet høringssvar om ovnst.

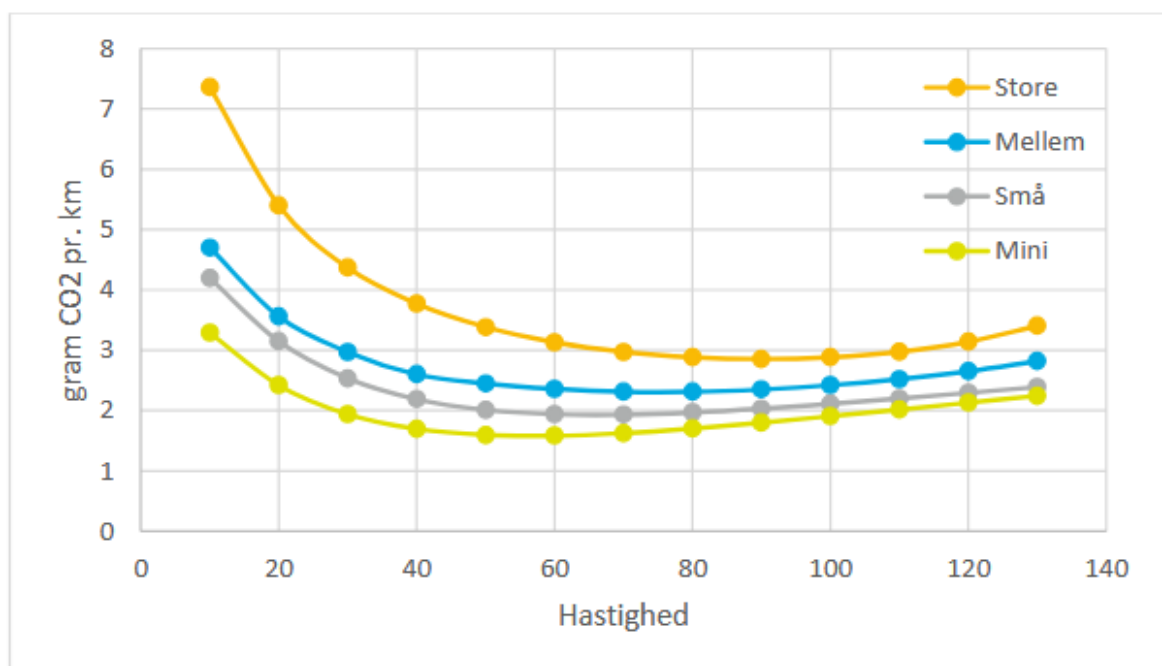
Bedste hilsner

/john

John Gade,
Hverdagscyklister og overlæge,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

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

1. Lovændringen lider under en bemærkelsesværdig mangel på faglighed. Der er i særdeleshed ikke taget hensyn til de erfaringer, man i udlandet har gjort med hensyn til nedsættelse af hastigheden til 30 km/t, herunder en betydelig reduktion i antallet af uheld og dræbte. Specielt må nævnes erfaringerne fra Oslo, Helsinki og Athen. Ændringsforslagets bestemmelse om en generel hastighed på 40 km/t ses ikke nogen steder at være fagligt begrundet, herunder heller ikke postulatet om reduceret fremkommelighed, idet der ses bort fra erfaringer, der viser, at tidstab ved nedsættelse fra 50 til 30 km/t kun er beskedent, idet trafikken kan være tættere og dermed have større kapacitet.
2. Ændringsforslaget strider også mod faglig viden om, at ved påkørsel af blød trafikant med bil med 30 km/t er overlevelseshancen 90 %, mens et fatalt udkomme stiger eksponentielt med hastigheden og således er 4 og 9 gange højere ved henholdsvis 40 og 50 km/t.
3. Lovændringen er selvmodsigende, idet man på den ene side tillægger vejmyndigheden tilstrækkelige kompetencer til at fastsætte fartgrænser og til at udøve skøn, og på den anden side vil etablere stramme, centrale regler for skiltning og hastighed begrundet i et fremkommelighedsmantra, som selvsagt ikke kan tage højde for lokale forhold i hele landet, da disse er vidt forskellige.
4. Såfremt Transportministeriet ønsker at kontrollere de lokale vejmyndigheders ageren inden for lovens rammer, er det svært at se, at dobbeltadministration undgås, og at den ønskede besparelse ved politiets opgavebortfald opnås.
5. Trods flere fraser om det modsatte, må lovændringen ses som udpræget mistillid til de lokale vejmyndighed.
6. Lovændringen tager ikke højde for belastning af bymiljøet som følge af støj og utryghed. Det er kendt, at elbiler støjer mere end konventionelle biler, og mere ved højere hastighed. Da der ikke bare forventes, men også ønskes flere elbiler, er dette problematisk. Det nævnes desuden i bemærkningerne, at biler er mere klimabelastende ved lavere hastigheder. Dette er ganske vist korrekt for fossilbiler, men ikke for elbiler (som der altså gerne skulle blive flere af); imidlertid er forskellen marginal mellem 30 og 40 km/t, se nedenstående graf, som stammer fra Transportministeriet selv.
7. Endelig tager ændringsforslaget slet ikke højde for, at flere sandsynligvis vil vælge at cykle, hvad der vil modvirke den marginalt øgede CO₂-udledning, foruden de kendte gavnlige effekter for bymiljøet, tryghed, folkesundheden og samfundsøkonomien.



Figur: Sammenhængen mellem gennemsnitshastighed og CO2 udledning pr. km for benzinbiler med forskellig størrelse: store, mellem, små og minibiler, der lever op til EURO 5 og 6 normer (bilårgange 2009-2019).

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Tina Berglöv Kjær (tbkj@ida.dk), Karina Skotte Larsen (ksla@ida.dk)
Fra: Torben Juulsager (tgj@geopartner.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674. Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven
Sendt: 27-01-2025 10:22

Til Transportministeriet

Landinspektørforeningen takker for modtagelsen af høringsmaterialet vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesvej m.v.).

Vi vurderer, at de aktuelle ændringsforslag, som primært tager udgangspunkt i ændring af færdselslovens §92, ligger udenfor vores faglige områder, og foreningen har derfor ingen bemærkninger til ændringerne.

Da vejloven og privatvejsloven generelt har stor relevans for landinspektørområdet, ønsker vi fortsat at modtage høringer fra Transportministeriet.

Med venlig hilsen

Torben Juulsager
Landinspektørforeningen

Direkte +45 9641 5221
Mobil +45 6162 8321
tgj@geopartner.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Re: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 26-01-2025 11:15
Bilag: 30 km-t reduktion artikel i sustainability-16-04382-v2.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.

Kære Lene Priess,

Jeg glemte at linke til den videnskabelige dokumentation for færre trafikdræbte og tilskadekomne med 30 km/t.

Den vedhæftes her og bedes medtaget som en del af mit høringssvar.

Bedste hilsner

/john

John Gade,
Hverdagscyklist og overlæge,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

Den ons. 22. jan. 2025 kl. 16.08 skrev john gade <gade.john@gmail.com>:

Kære Lene Priess,

Hermed vedhæftet høringssvar om ovnst.



Bedste hilsner

/john

John Gade,
Hverdagscyklist og overlæge,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

Review

Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe

George Yannis  and Eva Michelaraki * 

Department of Transportation Planning and Engineering, National Technical University of Athens, 5 Heroon Polytechniou Str., 15773 Athens, Greece; geyannis@central.ntua.gr

* Correspondence: evamich@mail.ntua.gr

Abstract: To date, more and more European cities are systematically working to expand the proportion of their street network with a speed limit of 30 km/h. This paper endeavored to assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in Europe. In an effort to condense research outputs, a quantitative approach along with qualitative assessments were implemented. This study described the changes in safety, environment, energy, traffic, livability, and health before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. The systematic review was conducted following the Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analysis (PRISMA) guidelines. Results from 40 different cities across Europe, including Brussels, Paris, and Zurich, indicated that reductions in speed limits improved road safety by decreasing the likelihood of crash risk and the severity of crashes that do occur. On average, the implementation of 30 km/h speed limits in European cities demonstrated a 23%, 37%, and 38% reduction in road crashes, fatalities, and injuries, respectively. Lower speed limits also yielded environmental benefits, with emissions decreasing on average by 18%, noise pollution levels by 2.5 dB, and fuel consumption by 7%, indicating enhanced fuel efficiency and reduced environmental impact. Encouraging citizens to embrace walking, cycling and utilizing public transit services can further contribute to a safer and environmentally sustainable urban environment.

Keywords: 30 km/h speed limits; road safety; speed limit reduction; cities; implementation modalities



Citation: Yannis, G.; Michelaraki, E. Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability* **2024**, *16*, 4382. <https://doi.org/10.3390/su16114382>

Academic Editor: Rosolino Vaiana

Received: 19 March 2024

Revised: 8 May 2024

Accepted: 16 May 2024

Published: 22 May 2024



Copyright: © 2024 by the authors. Licensee MDPI, Basel, Switzerland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

1. Introduction

The European Union's road safety policy framework for 2021–2030 aims to achieve a 50% reduction in road deaths and serious injuries by 2030, with the ultimate goal of “zero deaths on the roads” by 2050, known as “Vision Zero” [1]. Vision Zero is a comprehensive strategy which aims to completely eliminate all traffic fatalities and serious injuries, and promote healthy, safe, and equitable mobility for all road users. First implemented in Sweden in the 1990s, Vision Zero states that any serious or fatal injuries that occur within the road system are unacceptable. This approach is supported by time-limited targets and performance indicators aiming to reduce fatalities and slight and serious injuries [2].

In order to achieve “Vision Zero” in the European Union (EU), the Safe System Approach is promoted [3]. This Safe System prioritizes safer vehicles, infrastructure, lower speeds, and improved post-collision care. In particular, special emphasis is given to safer vehicles through the implementation of regulations and standards for advanced safety features. Additionally, efforts are directed toward enhancing road infrastructure design and maintenance to minimize the risk of collisions and reduce crash severity. Speed management strategies, including lower speed limits in residential streets and effective enforcement, are also crucial to promote safer driving behavior. Improving emergency response systems and post-collision care facilities is essential for better treatment of crash victims and reducing injury severity. Cross-border cooperation is prioritized to enforce traffic regulations consistently across EU member states, while digitalization of driving licenses enhances license management and enforcement.

The implementation of City 30, which enforces a maximum speed limit of 30 km per hour (km/h), aligns with urban sustainability goals, including those outlined in the Cities Mission aiming for zero climate impact by 2030. It serves as a foundational element for initiatives such as the 'Green Footprint' project. By prioritizing spaces conducive to slow mobility, cycling, and walking, City 30 aims to contribute to sustainable urban development. It seeks to promote a variety of transportation modes, enhance safety for pedestrians and cyclists, and foster community engagement and interaction.

In contemporary cities, ensuring traffic safety remains a top priority, prompting government bodies and policymakers to implement strategies aimed at improving road safety and promoting walking and cycling. One such strategy involves lowering speed limits, particularly in areas with high pedestrian density, as a means to reduce the frequency and severity of traffic crashes. Numerous studies have consistently shown that higher speeds increase the chances of being involved in a crash and the severity of resulting injuries [4,5]. By driving at lower speeds, drivers have more time to react to unexpected events, thereby preventing crashes or lessening their impact. Consequently, the implementation of reduced speed limits in residential areas, city centers, and streets with heavy pedestrian traffic is anticipated to decrease noise levels, promote active modes of transportation, and positively influence urban livability [6–8].

To date, several European cities, including Brussels and Paris, are actively pursuing efforts to systematically increase the portion of their street networks governed by a 30 km/h speed limit, either across the entire city or within designated city regions. Many of these cities have adopted a broad implementation of a 30 km/h speed limit as a standard measure, designating it as the default unless otherwise signposted. The adoption of this approach indicates a broader trend toward prioritizing pedestrian safety and urban livability.

This study aims to critically assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits. To achieve this objective, a thorough literature review was implemented and the benefits from 30 km/h speed limits in 40 cities across Europe were provided. This paper described the changes in safety, environment, energy, traffic, and livability, before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits.

This paper is structured as follows: First, the overall concept and the motivation of this study is presented, emphasizing the key principles of Vision Zero and Safe System Approach. In the next chapter, the theoretical background with the benefits of lowering speed limits in cities is given. Then, the methodology of this study is provided. This is followed by the cornerstone chapter of the paper covered by an extensive literature review implemented with respect to the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits measuring road safety, traffic efficiency, environmental impacts, etc., in several European cities. The results of the study are then presented, enabling the emergence of road safety-related conclusions. Finally, the main findings are highlighted and recommendations for implementation modalities are also discussed.

2. Background

Reducing speed limits in cities to appropriate levels, such as 30 km/h, can potentially save lives, prevent road crashes, and reduce injuries among all road users. The improvements in both actual and perceived safety and comfort for road users result in positive outcomes across various societal well-being indicators, including safety, health, energy conservation, environmental preservation, accessibility, equality, and economic prosperity [9,10]. Research and scientific evidence suggest that these benefits have direct or indirect economic implications, often quantifiable [11,12].

The enforcement of speed limits is the most effective measure in order to manage operating speeds [13]. It should be noted that speed enforcement yields optimal results when it is difficult to avoid, when it is continued over a long period of time, and when there is a mix of highly visible and less visible activities. Moreover, it is effective to focus on speed enforcement in situations, roads, and times where speeding is having the most effect on road safety levels. To begin with, speed limits were primarily implemented in

order to reduce the frequency and severity of crashes and decrease the generalized cost associated with road incidents [14]. This countermeasure was introduced with the intention of addressing the fact that up to 30% of casualty crashes occurred in cities.

Moreover, lower speeds can directly benefit the environment through the reduced direct and indirect emissions. Specifically, higher speed limits in urban environments are associated with harsh acceleration and braking [15]. Calmer and slower driving can decrease emission rates of carbon monoxide, volatile organic compounds, and oxides of nitrogen emission rates by up to 17%, 22%, and 48%, respectively, depending on the driver's aggressiveness and the gear engaged [16]. An interesting study conducted by Duong and Lee [17] revealed that vehicle speed contributes to the extent of heavy metal contamination, including lead, cadmium, zinc, and nickel found in road dust.

The implementation of 30 km/h speed limits in cities can yield broader public health benefits beyond just reducing fatalities and serious injuries. These include substantial advantages, such as diminished noise pollution, lower rates of obesity, and increased engagement in active transportation. According to Zijlema et al. [18], utilizing active transport modes improves mental health, while Warburton and Bredin [19] have noted that active transportation is associated with a reduced risk of over 25 chronic diseases and promotes longevity.

Studies have shown that traffic-induced noise is the primary source of noise pollution in cities, accounting for approximately 80% of all communal noise sources. In urban environments where speeds range from 30 to 60 km/h, reducing the speed limit by just 10 km/h can lead to decreased noise levels by up to 40%. Vienneau et al. [20] implemented a comparative risk assessment in Lausanne, Switzerland (i.e., comparing areas with 30 km/h speed limits to a reference scenario without such limits) and results demonstrated that 4700 years of life lost were attributable to road traffic noise. It was also estimated that in the lower speed limit scenario, 1 cardiovascular death, 17 diabetes cases, as well as 72 hospital admissions from cardiovascular disease annually could be prevented [21].

In recent decades, road designs have predominantly prioritized motorized traffic without adequately considering streets as public spaces or ensuring all road users' safety. However, practitioners are increasingly moving away from the idea that there should always be a trade-off between safety and speed. Within the framework proposed by Corben [22], known as "movement and place", both mobility and safety concerns can be addressed simultaneously, rather than treating them as conflicting priorities. By implementing speed limits that are tailored to the specific requirements of a road, considering its function as both a "place" and a pathway for "movement", communities can foster more vibrant and livable environments [23].

Enforcing safe speeds can enhance accessibility and consequently reduce the division caused by roads functioning as barriers within cities. In areas with high levels of motorized traffic and fast-moving vehicles, walking can be discouraged, and social interactions among residents living on opposite sides of the road may be limited. This severance can particularly impact communities in residential areas, potentially impeding children from safely crossing roads to reach school or hindering workers from commuting safely between their residences and nearby workplaces.

Lowering speed limits is often met with resistance due to concerns about potential increases in travel times and traffic congestion. However, research generally indicates that any such impacts range between 3 and 5%, and in some cases, reducing speed limits can even lead to improvements in travel times and congestion levels [24]. Despite fears that lowering speed limits may result in slower travel, studies suggest that the benefits in terms of improved safety and other factors often outweigh any change in travel times. The relevant change is usually lower than most people intuitively assume. This may be due to the fact that in dense urban areas, the proportion of the time that can be driven considerably more than 30 km/h is quite low, especially during the times of day when most car journeys take place.

Interestingly, speed limit reduction can sometimes lead to improvements in travel times by smoothing traffic flow and reducing bottlenecks. From an economic standpoint, optimal speeds are those that minimize costs related to safety, emissions, journey time, and other relevant factors. According to Hosseinlou et al. [25], these optimal speeds often tend to be lower than the existing speed limits, highlighting the potential advantages of lowering speed limits for overall road efficiency and safety.

To date, there is limited scientific evidence with regard to the city-wide 30 km/h speed limit benefits. This forms the motivation of the current research, which aims at assessing the effectiveness of 30 km/h speed limits in Europe in terms of safety, emissions, energy, traffic, livability, and health. Particular emphasis in the current research will be given to highlight the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits and provide valid suggestions that could be an effective strategy for reducing road crashes, fatalities, and injuries. It is crucial to realize that in Europe where big parts of the cities are dense, city-wide 30 km/h speed limits are proven to save thousands of lives. The policy recommendation that would follow from this study is to implement city-wide 30 km/h speed limits, rather than 30 km/h speed limits in restricted areas of a city.

3. Methodology

The current study undertakes a comprehensive evaluation of the effectiveness of 30 km/h speed limits in cities. To achieve this objective, an extensive literature review was conducted, focusing on changes in various parameters such as safety, environment, energy consumption, traffic patterns, livability, and public health before and several months (or 1–2 years) after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. Stringent selection criteria were employed to incorporate studies into this review, which involved assessing factors such as publication date, study quality, and relevance, as well as the overall credibility and validity of the publication sources. This methodological approach ensures the inclusion of research findings, allowing for the assessment of the impacts associated with the adoption of lower speed limits in cities.

It should be clearly emphasized that the estimated health benefits associated with the current speed limits, as well as additional benefits that could be obtained by the implementation of additional 30 km/h speed limits, can be indirectly revealed through factors such as noise reduction, decreased number of deaths from cardiovascular disease, decreased hospital admissions from cardiovascular disease, decreased incidence of diabetes, as well as reduced levels of annoyance and sleep disturbance in individuals.

3.1. Literature Search

To critically assess the effectiveness of implementing a 30 km/h speed limit in cities, a systematic search across scientific articles and gray literature sources was conducted using the key terms outlined in Table 1. While numerous studies, articles, and commercial websites explore the benefits of speed limit reductions for road safety, this literature review specifically focused on research aimed at objectively determining the impact of city-wide 30 km/h speed limits across various domains including safety, environment, energy consumption, traffic flow, livability, and public health.

Following the establishment of inclusion criteria, the identified key terms were systematically entered into the relevant databases. The inclusion criteria for selecting relevant studies were as follows:

- The search term should be present in the title, abstract, or keywords of the study.
- Studies should have been published from 1992 onwards.
- Studies should include information related to the 30 km/h speed limit in the title or abstract.
- Sources should prioritize scientific journals over peer-reviewed conference papers, followed by scientific reports, articles, or websites.
- Only studies published in English were considered for inclusion.

These criteria were meticulously applied to ensure the selection of studies meeting stringent quality and relevance standards, thereby facilitating a thorough and credible assessment of the effectiveness of 30 km/h speed limits in urban environments.

Table 1. Search terms and screened and included papers.

Key Search	Review Search Terms	Screened Papers	Included Papers
30 km/h speed limit	"30 km/h" OR "20 mph" OR "30 km/h speed limit" OR "speed limit" OR "speed limit reduction" OR "maximum speed" OR "reduced speed" AND "traffic calming" AND "city-wide" AND "cities" AND "implementation modalities"	589	70

The search process was conducted across various databases, including ScienceDirect, Scopus, ResearchGate, Google Scholar and PubMed. Initially, publications were identified and screened based on their titles, resulting in 589 potential research articles. Subsequently, these publications underwent further assessment through abstract screening to determine their relevance to the study's objectives. The limitation was set to include publications from 1992 onwards, with a focus on peer-reviewed English language scientific journals, conference papers, articles, websites, and scientific reports for inclusion. In order to enhance the comprehensiveness of the search, additional relevant search terms were incorporated. Following a thorough screening process, a total of 70 publications were deemed suitable for inclusion in the review. The literature predominantly focused on the topic of 30 km/h speed limits, providing a robust foundation for the critical review and assessment of their effectiveness in urban settings.

Regarding the issue of potential sources of bias, seasonal variations may impact traffic patterns and safety outcomes, potentially complicating the interpretation of the results. To address this concern, a comprehensive analysis that accounted for seasonal trends was conducted by comparing safety outcomes during the post-implementation period to historical data from the same time period in previous years (if available). An attempt was made to include comparisons over long periods of time. However, in many cases, no data were available in scientific papers or articles. As a result, comparisons with several months later were included in the analysis in order to provide an overall depiction of the findings for European cities.

3.2. The PRISMA Procedure

The review conducted in March 2024 adhered to the Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses (PRISMA) guidelines to ensure the systematic identification of relevant research articles [26]. Recently updated to incorporate advancements in both conceptual and practical methodologies for selecting, identifying, assessing, and synthesizing studies [27], this review aimed to provide a comprehensive analysis of the effectiveness of 30 km/h speed limits in cities. The initial search was conducted in March 2023, with all databases accessed for the last time in May 2024.

Regarding the PRISMA framework, it serves as a valuable guideline for transparently reporting systematic reviews and meta-analyses. It aids in the identification of relevant studies by facilitating a structured approach to literature search, screening, and selection based on predefined criteria. PRISMA ensures that the review process is conducted rigorously and transparently, thus enhancing the credibility and reproducibility of the findings.

As for assessing study quality, this approach involved a comprehensive evaluation of various methodological aspects to ensure the trustworthiness and reliability of the included studies. This assessment typically encompasses factors such as study design, sample size, data collection methods, and risk of bias. Validated tools and specific criteria to the study type were also employed in order to systematically appraise the strengths and limitations

of each article. Potential bias, such as the COVID-19 pandemic, short-term effect of a speed reduction, or demand changes were also highlighted.

Moreover, it is crucial to acknowledge the inherent complexity of evaluating study quality, especially given the diverse nature of research methodologies and contexts. Therefore, the proposed assessment incorporates a nuanced interpretation of findings, taking into account the overall body of evidence and the consistency across studies. Particular emphasis was given to prioritize transparency in reporting the assessment criteria and decisions, enabling readers to critically appraise the evidence and draw informed conclusions.

Figure 1 provides an overview of the PRISMA flowchart and the search strategy followed.

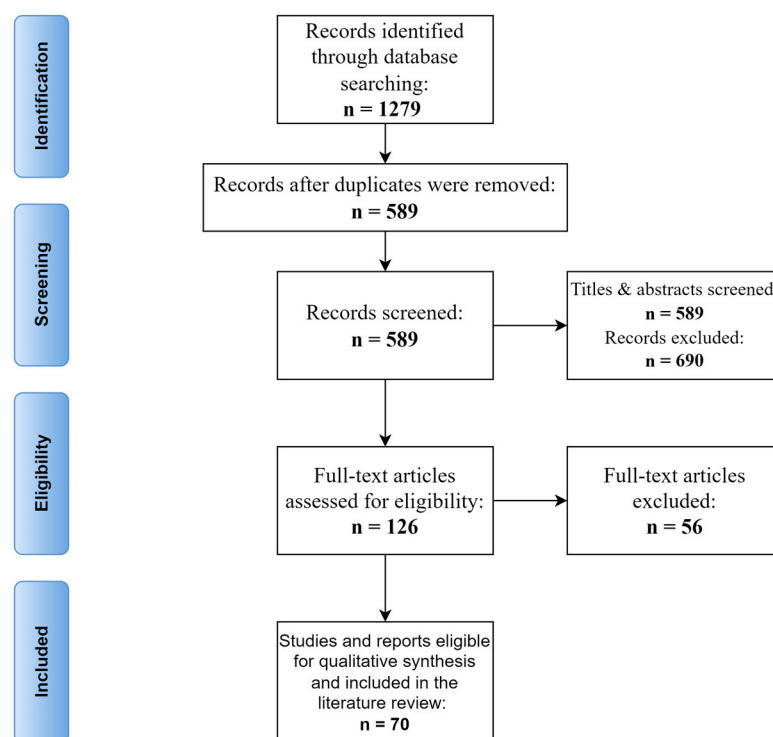


Figure 1. PRISMA flowchart of the systematic literature review.

The search yielded a total of 1279 papers, of which 589 were identified as duplicates. Two reviewers independently screened all papers using a general inclusion/exclusion assessment, following a methodology similar to that of Hawker et al. [28]. A total of 126 articles were selected for full-text review, comprising full papers, articles, websites, and commercial reports recommended by a subject matter expert. Following the full paper review, an additional 56 articles and reports were excluded for not meeting the inclusion criteria. Ultimately, 70 papers, commercial reports, and websites were included in the final review.

4. Literature Review Findings

Scientific evidence has demonstrated that the introduction of city-wide 30 km/h speed limits has resulted in saving more than 37% of lives, alongside positive impacts on the environment, energy consumption, and public health through reduced fuel consumption and increased walking and cycling. Currently, numerous cities worldwide have begun implementing 30 km/h speed limits in substantial portions of their urban areas. Below, a detailed description of the effectiveness of the 30 km/h speed limit in various cities is provided, focusing on safety, emissions, noise, energy usage, traffic flow, livability, and public health. It is worth noting that only cities with populations exceeding 200,000 were considered in this study. Lastly, it should be mentioned that for the majority of cities

examined, data collected came from speed measurements carried out by LIDAR cameras outside the radar zones to avoid the bias of slowdowns dictated by fear of the police.

Previous research on the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in Europe is limited and lacks some important aspects. Thus, this study addresses a gap in the state-of-the-art literature by assessing the impact of reducing speed limits, focusing on the case of several European cities. The evaluation of 30 km/h speed limits on a city-wide and urban environment level is a novel undertaking. The present work presents a complete framework to evaluate the benefits of reducing default speed limits, which can be adopted by other cities worldwide. The conclusions drawn from this research could contribute to a more comprehensive understanding of the effectiveness of speed limit reductions. These findings may have an impact on future policies and initiatives, promoting safer roads for all users worldwide.

4.1. Safety

First of all, it is worth highlighting that due to the COVID-19 pandemic, 2020 was not a typical year in terms of mobility and road safety. The COVID-19 pandemic had an impact on traffic in EU27, with a corresponding reduction in road crashes, fatalities, and injuries following the introduction of lockdown measures. As a result, for those cities which have implemented speed limit reductions in 2020, part of the exposure reduction can be attributed to the introduction of 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might have led to the relevant decrease (e.g., change demands, traffic patterns).

Most cities implemented the changes fairly recently and just before or during the pandemic (most in 2020 and 2021). Consequently, there is no well-documented knowledge about results from all cities, and existing knowledge mainly concerns more immediate effects such as reduced speed, traffic crashes, noise, air pollution, etc. An attempt was made to take the year 2019 as a reference taking into account the confinements and traffic restrictions on the years 2020 and 2021 which make them non-representative years. The assessment was conducted relatively soon after introducing the intervention.

Findings from the literature review revealed that during the COVID-19 pandemic, average speed increased by 6–11% while a 22% increase in the drivers exceeding the speed limit was observed compared to the 2018–2019 average [29]. Thus, the decreased mobility patterns along with the reduced number of traffic volumes led to a reduction in road crashes and fatalities. This is contradictory with the results derived from the implementation of a 30 km/h speed limit for all cities examined in which lower average driving speeds of up to 7% were found. After this measure, drivers reduced their mean speed and drove conservatively and more carefully which led to improvement of road safety, through the reduction in road crashes and fatalities. Taking the abovementioned arguments into consideration, the study was based on only a few cases (18 out of 40), which in return indicated good results, in which the effect of COVID-19 was not taken into account.

However, it is important to emphasize that it is still too early to document long-term consequences and draw definitive conclusions. While trends from other cities suggest that similar results can be expected over time, it is evident that the 30 km/h speed limit represents a crucial step toward creating safer, more livable cities with fewer road crashes, fatalities, and serious injuries. Although it will take more time to measure and verify these outcomes, knowledge from previous studies has generated clear expectations that reduced speed limits, and vehicular speeds on streets will contribute to such results. The consistent findings across diverse cities suggest that the study may indeed be useful for discussions on the implementation of a general speed limit of 30 km/h in cities.

To begin with, in September 2023, Wales, United Kingdom (UK), has instituted an urban speed limit of 30 km/h, reflecting a comprehensive effort to enhance road safety and improve the overall urban environment [30]. This measure was designed to reduce crash risk, create safer streets for pedestrians and cyclists, and promote a more sustainable and community-friendly approach to transportation. However, the effectiveness of the

introduction of 30 km/h speed limit on road safety in Wales has not been examined yet. Starting on 8 December 2023, Amsterdam, The Netherlands, reduced the speed limit on most of its roads (i.e., 80% of Amsterdam's roads) to 30 km/h [31]. With the new speed limit, it is expected to have a 20–30% reduction in serious crashes [32].

In January 2021, Brussels, Belgium, implemented a city-wide 30 km/h speed limit. Under this policy measure, the maximum speed is set at 30 km/h on all roads in the Brussels Capital region, except for major thoroughfares where the speed limit remains at 50 or 70 km/h. Despite being a new initiative for the city, improvements in road safety were observed. In particular, five months after the introduction of the general 30 km/h speed limit, there was an overall 10% reduction in road crashes (i.e., dropping from 708 in the last quarter of 2020 to 635 in the first quarter of 2021). Specifically, during the first quarter of 2021, there were 635 road crashes compared to 814 during the same period in 2020 (i.e., the first quarter of 2020). Findings from Brussels revealed that the reduction in average speed had no impact on journey times. In particular, slightly shorter journey times were observed. Nevertheless, to mitigate any bias stemming from the coronavirus crisis lockdown, these figures were compared with those from the last quarter of 2020, which recorded 708 road crashes [33].

This decrease was also noticeable for serious injuries in Brussels, where a 37% reduction (i.e., from 38 in the fourth quarter of 2020 to 30 in the first quarter of 2021) in serious injuries was identified [34]. It is worth noting that the number of serious injuries was down from 46 in the first quarter of 2020 to 30 in the first quarter of 2021. One year later, a 20% reduction in serious injuries was observed, while fatalities also fell from 13 (2018) and 11 (2020) to 5 in 2021; an overall 55% reduction in the total number of fatalities in 2021 compared to 2020 was found [35]. Nevertheless, it should be clearly mentioned that a large part of this reduction (–55% in the number of fatalities) can be attributed to the introduction of the 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might led to this decrease, such as the COVID-19 pandemic. Interestingly, according to Moore [34], the main reduction was found in crashes with vulnerable road users, such as pedestrians and cyclists.

Similarly, in August 2021, Paris, France, initiated the reduction of speed limits to 30 km/h on 60% of Parisian roads, taking concrete steps to enhance road safety and mitigate noise and air pollution. Several months after the implementation of this measure, a 25% decrease in the number of bodily injuries and a 40% decrease in serious and fatal crashes was achieved [36]. The corresponding percentages are exempt from potential bias relating to the COVID-19 pandemic. Findings from Münster, Germany, where 30 km/h speed limits were introduced in July 2021, revealed that one year after the implementation of the 30 km/h speed limit, there was a 72% decrease in the number of people severely injured in road crashes [37]. In November 2021, Zurich, Switzerland, implemented 30 km/h speed limit restrictions on parts of its street network to reduce noise levels and improve residents' health and quality of life. Following this measure, a 25% reduction in road fatalities was observed. Additionally, the incidence of car–pedestrian crashes was reduced by 16%, and the number of injured pedestrians decreased by 20% [38].

With the aim of encouraging the micromobility in the city of Bologna, Italy, from July 2023, the speed limit dropped to 30 km/h. Three months after the implementation of this measure, road crashes have fallen by 14.5% compared to the same period in 2023 [39]. According to the data provided by local authorities, in the period between 15 January and 14 April 2024, there was a 13.4% decline of crashes with injuries and 17% of crashes without injuries compared to the previous year. It was also revealed that there was a 14.7% drop in pedestrians involved in crashes (i.e., from 102 in 2023 to 87 in 2024).

Moreover, in June 2018, Bilbao, Spain, reduced the speed limit to 30 km/h aiming to improve road safety, public health, and quality of life for residents as well as reduce noise and air pollution. Two years later, in September 2020, 30 km/h speed limits were set for the entire city. Between 2019 and 2020, the city had reduced the number of road crashes by 28% [40]. This decrease was mainly due to the implementation of 30 km/h speed

limits; however, it is unclear if part of this reduction could be attributed to the COVID-19 pandemic. Overall, it is important to point to the evidence from Spain, where the speed limit on the majority of roads was changed from 50 to 30 km/h in 2019. After two years of implementation (2019–2021), Spain has reported a 20% reduction in urban road deaths, with fatalities reduced by 34% for cyclists, 31% for the elderly, and 24% for pedestrians. In order to explain this reduction in road deaths in Spain, it should be mentioned that the 30 km/h speed limit on single-lane streets in each direction came into effect in September 2020.

In 2004, Helsinki, Finland, introduced widespread 30 km/h speed limit restrictions, which were later expanded in 2019. Initially implemented in the city center and certain residential areas, these speed restrictions were eventually extended to encompass almost all streets. Following the implementation of this measure, streets with lower speed limits experienced a 9% decrease in road crashes resulting in personal injury. Moreover, in areas where the speed limit was reduced from 40 to 30 km/h, a 19% decrease in pedestrian injuries and a 34% decrease in vehicle damages were observed. The most important improvement occurred in the city center, where traffic-related injuries dropped by 42% [41]. In 2019, coinciding with the city-wide introduction of the 30 km/h speed limit, there were no pedestrian or cyclist fatalities in road crashes. Luxembourg has also expanded its city-wide 30 km/h speed limit to cover all built-up areas, mirroring Helsinki's initiative, where not a single pedestrian or cyclist was killed in road crashes in 2020 compared to 2021 [42].

In general, close to 200 cities in France have introduced a 30 km/h speed limit so far, including Grenoble, Nantes, and Lille. More specifically, in 2016, Grenoble, France, extended traffic to 30 km/h throughout the country. In 2016 and 2017, 43 of the 49 municipalities in the metropolitan area gradually joined this approach, with 30 km/h becoming the rule, making the metropolis the first major urban area to implement the generalization of 30 km/h. There was a reduction in the number and severity of road crashes, with pedestrians in particular spared from crashes [43]. An intriguing study found that the number of pedestrians killed or injured in Grenoble had decreased by 50% since the city implemented a 30 km/h speed limit [44]. What is more, road crashes seem to be decreasing, in number and severity, and pedestrians were particularly spared from crashes.

Similarly, in March 2022, Lyon, France, implemented city-wide 30 km/h speed limit aiming to improve the well-being and health of its residents. One year later, an initial encouraging assessment was drawn up; crash rates dropped by 22%, while hospitalized injuries decreased by 40% [45]. In addition, Lille, France, was another city which has announced a 30 km/h speed limit from January 2021, aiming to improve road safety and make the city streets quieter to encourage more active modes of transport. On 19 August 2020, the council began dropping the city-center speed limit from 50 to 30 km/h with the aim of turning 88% of Lille's roads into 30 zones, except for main roads. With only 44% of its roads having a 30 km/h speed limit back in October 2019, this was a major step and represented rapid progress. In August 2020, Nantes went into the 30 km/h speed limit in more than 80% of the urban roads, while one year later, Montpellier also started the implementation of 30 km/h zones. New signs have been installed at the entrances to the built-up area, identified by road markings, while zones remaining at 50 km/h were exceptions [46].

In July 2016, Edinburgh, UK, reduced the speed limit on nearly all of its roads (e.g., city center, main streets, and residential roads) from 30 miles per hour (mph) to 20 mph (roughly 30 km/h). One year after the extensive evaluation of 20 mph speed limits, a 38% drop was observed, with 371 fewer crashes compared to the previous year. This decrease included fewer crashes involving cyclists and pedestrians [47]. A breakdown of the casualty figures revealed that one year later, the number of fatalities dropped by 23% (i.e., 11 fewer fatalities compared to the previous year) while the number of serious injuries fell by 33% [48]. In a recent study, Abohassan et al. [49] examined the effectiveness of speed limit reduction in Edmonton. It was revealed that the overall number of collisions and injuries as well as fatalities resulting from collisions decreased by 25% and 31%, respectively.

In addition, in June 2016, London, UK, has implemented 20 mph (30 km/h) zones. The implementation of 20 mph zones resulted in an overall 46% decrease in death and serious

injury crashes, with a 50% reduction specifically for children aged 0–15 inside the zones. Monitoring of the 20 mph schemes by Transport for London [50] revealed reductions in collisions since the implementation of this measure. The number of collisions decreased by 25% (i.e., from 406 to 304), and collisions resulting in death or serious injuries also decreased by 25% (i.e., from 94 to 71), highlighting the substantial impact of reducing speeds across London. Although vulnerable road users (VRUs) remained most at risk on London's roads, collisions involving VRUs decreased by 36% (i.e., from 453 to 290) since the introduction of the 20 mph speed limits. Particularly encouragingly, collisions involving pedestrians decreased by 63%.

In Bristol, UK, the implementation of 20 mph zones has resulted in a 63% reduction in fatalities at the city level [51]. Similarly, in Warrington, there was a reported 43% reduction in serious and slight pedestrian injuries compared to the 18-month period before the experimental period [52]. Furthermore, in Brighton and Hove, 20 mph limits were introduced in the city center in April 2013. In the first year of implementation, traffic speed has dropped on 74% of roads, leading to 327 fewer casualties (−45%), including a 1% reduction in fatal injuries, an 11% decrease in serious injuries, and a 33% drop in slight injuries [53].

In 1992, Graz, Austria, was the first major European city which introduced a general 30 km/h speed limit in all city areas, aiming to improve road safety, air quality, and reduce car reliance. Nowadays, the 30 km/h speed limit applies to nearly 80% of the city's road network, encompassing all residential roads, school zones, and areas adjacent to hospitals. Already in the first two years of the policy, a 12% reduction in the number of road crashes was identified while 20% fewer persons were seriously injured after introducing the reduced speed limits from 50 to 30 km/h [54]. At the same time, road crashes involving pedestrians and motorists also decreased by 17% and 14%, respectively [55]. As there were no other policy changes related to safe transportation during the same time period, the success could be probably attributed to the implementation of 30 km/h speed limits; but of course, there might be other aspects which can affect safety besides policy. Interestingly, the number of crashes began to rise again since 1996, but this was attributed to crashes occurring on higher-level roads where speed limit restrictions did not apply. In areas with 30 km/h limits, the total number of crashes remained constant or even decreased [41].

Scotland's biggest city, Glasgow, introduced 30 km/h speed limits at the end of 2019 in order to create safer streets and make cycling and walking more appealing options for everyday transportation. In Glasgow, there are currently eighty-two 20 mph zones covering 288 km of roads, including the city center. Analysis of the police database revealed a total 31% reduction in the number of casualties within these zones since the implementation of this measure [56]. In Berlin, Germany, the introduction of a 30 km/h speed limit in 2017 has led to a drop in crash rates by around 10% from 2017 to 2020 [57].

Previous research has examined the impact of reducing speed limits from 50 to 30 km/h on actual driving speeds [54,58–62]. Specifically, after the implementation of 30 km/h speed limits in Wales, United Kingdom (UK), average speeds decreased by 12.8% [30]. Similarly, preliminary figures from Brussels, Belgium, indicated a 7% reduction in average speed on streets that adopted the new 30 km/h limit [63]. However, it was noted that this effect increased over time. For the city of Grenoble, in France, a reduction of 4.2 km/h in mean speeds was demonstrated, resulting in an average speed slightly above 30 km/h [64]. Additionally, Hu and Cicchino [7] collected vehicle speed data before and after the implementation of speed limit reductions in Boston and at control sites in Providence, Rhode Island, where speed limits remained unchanged. They observed a decrease in average driving speeds by 0.3%.

It should be noted that while a decrease in driving speeds was revealed, the extent of this change can vary depending on several factors, such as the speeds driven before, the implementation of design alterations like speed bumps, enforcement levels, the presence of children and pedestrians on roads, and public awareness campaigns. Moreover, compliance with reduced speed limits is typically higher when the speed limit has been reduced

in city-wide areas compared to individual streets. Interestingly, a commonly observed phenomenon is the “spill over effect” [58,65], where driving speeds also decrease on streets unaffected by the speed limit reduction. This is attributed to drivers adjusting to a new driving speed, making 50 km/h feel relatively faster after driving at 30 km/h for a period, compared to constantly driving at 50 km/h.

Lastly, it should be clearly mentioned that according to the preliminary results, only positive effects with regards to 30 km/h speed limits and road safety were identified. In particular, for all reports and studies examined, speed limit reductions from 50 km/h to 30 km/h were associated with a decreased number of road crashes, fatalities, and injuries, and no negative impact was observed.

4.2. Environment

As already mentioned, in January 2021, Brussels, Belgium, established a city-wide 30 km/h limit. Five months after the implementation, there was a reduction in traffic noise by 2.5 dB. Similarly, the introduction of 30 km/h limits in Paris, France, in August 2021, aimed to enhance air quality and mitigate noise pollution. It was revealed that noise pollution decreased by 3 dB following the implementation of reduced limits. Similarly, in November 2021, Zurich’s decision to lower its speed limit was primarily driven by the goal of reducing noise pollution. After implementing this measure, it was found that traffic noise decreased by an average of 1.6 dB during the day and 1.7 dB at night [66].

The implementation of city-wide 30 km/h speed limits has led to reductions in noise levels. For example, in Buxtehude, Germany, there was a reduction of 7 dB [67]. Similarly, in Graz, Austria, noise levels decreased by 1–2 dB, while in Berlin, Germany, a reduction of 3 dB was observed [67]. In Modena, Italy, noise levels decreased by 3–5 dB [68] and in Sweden, low-speed zones resulted in an average noise reduction of 3–4 dB, with a maximum reduction of 7 dB [69]. These findings underscore the impact that implementing city-wide 30 km/h speed limits can have on reducing urban noise pollution, thereby contributing to an improved quality of life for residents. It should be clearly mentioned that the above-mentioned values refer to the average decrease in noise level (expressed in dB) throughout the day. Additionally, where available, separate data on reductions in traffic noise during the day and night were provided.

In order to evaluate the impact of speed limit reduction from 50 to 30 km/h on noise and air pollutant emissions in Münster, Germany, research was conducted and data before and after the introduction of the speed limit were utilized [70]. It was found that speed limit reduction led to a reduction in road traffic noise, both metrologically and mathematically, and the introduction of a 30 km/h speed limit had a positive effect on air pollution by decreased nitrogen dioxide (NO₂). In Edinburgh, UK, the speed limit on nearly all of its roads was reduced from 30 mph to 20 mph. One year later, the areas with the reduced speed limit experienced a reduction in particulate matter (PM) by 8% [62]. A similar pattern was identified in London, where an 8–10% decrease in PM was observed, after the introduction of 20 mph zones.

In January 2017, Berlin, Germany, implemented 30 km/h speed limit to five main roads. Following this measure, improvements in air quality were observed. In particular, nitrogen dioxide and monoxide emissions decreased by up to 29% from 2017 to 2020 in four out of the five cases [41]. Furthermore, in June 2018, Bilbao, Spain, reduced the speed limit to 30 km/h with the aim of reducing noise and air pollution. One year later, the city experienced reductions in air pollution; an 11.4% decrease in NO₂-µm³, a 17.1% decrease in NO_x-µm³ and a 19.1% decrease in PM₁₀ was identified [40]. Another important finding of the impact assessment in the city of Graz, Austria, was that noise levels and NO_x emissions dropped by 2.5 dB and 25%, respectively, when maximum speeds of 30 km/h were introduced [54].

On the other hand, opponents of 30 km/h speed limits in cities have criticized their efficacy with respect to air pollution (CO₂, NO_x, and particulate matter). Specifically, two assumptions were made: the former refers to the emission levels when a car is driven at

constant speeds (30 km/h versus 50 km/h), while the latter refers to the realistic driving cycle of accelerations and decelerations (i.e., which differ with different speed limits). Regarding the aforementioned assumptions, results from the literature revealed an increase in emissions [71,72]. Based on these findings, 30 km/h speed limits generate more emissions compared to 50 km/h only when the vehicle is at constant speed with no acceleration and deceleration. In fact, a higher speed limit always means more acceleration and deceleration in cities. Moreover, Tang et al. [73] examined the impact of reducing speed limits from 50 to 30 km/h. Their results showed that the emission of NO_x and PM increased due to speed limit reduction. However, the extent of the increase depends on the type of network and the traffic characteristics. Moreover, Gressai et al. [74] provided a more nuanced analysis, arguing that the impact of revealed speed limits on traffic can vary depending on network topology and emphasizing the need for careful planning and analysis before implementing speed limit reductions.

4.3. Energy

Previous studies have shown the effectiveness of 30 km/h speed limits in terms of energy and fuel consumption. Based on the literature, lower speeds lead to lower fuel consumption while smoother traffic flow leads to additional fuel economy, i.e., eco-driving [75]. Similarly, Ahn and Rakha [76] investigated the environmental and energy impacts of traffic calming measures, such as the implementation of 30 km/h speed limits in residential areas. It was revealed that designs that require drivers to maintain a more consistent low speed, rather than rapidly accelerating and decelerating, were not only better for road safety but also for fuel consumption and emissions.

In a survey implemented in the Netherlands by Haworth and Symmons [77], it was found that lowering speed limits and modifying driving style were found to improve fuel economy and other environmental outcomes in addition to improving safety. In particular, results demonstrated that with speed limit reduction, fuel consumption declined by 11%. In addition, Litman [78] attempted to quantify the energy and environmental impact of 30 km/h speed limits. The results indicated that when vehicle speeds reduced speeds from 50 km/h to 30 km/h, a 7% decrease in fuel consumption was identified. Rowland & McLeod [79] revealed that decreasing maximum speed by 20% (i.e., from 50 km/h to 40 km/h), fuel consumption decreased by 3.4%. However, these effects are relatively small and are often offset by a more continuous traffic flow (or less accelerations) and reduced car traffic which may be due to reduced capacity and other modes being more attractive [71].

Nevertheless, it should be noted that there are a few concerns about the positive effect of 30 km/h speed limits on fuel consumption. There are arguments often raised against low-speed zones, that vehicles have less efficient fuel consumption at lower speeds and can also generate more emissions, reducing air quality [80]. For instance, Woolley et al. [81] claimed that fuel consumption may be under lower speed limits, although this result may have been biased to some extent by the specific fuel models available in the study. This may be due to the common understanding that traditionally, motor vehicles were designed to maximize fuel consumption when operating at around 50 km/h. However, cities with such speed limits typically generate patterns of harsh acceleration and braking for intersections, turns, or traffic congestion. Research has found that this type of travel pattern is worse for fuel consumption and emissions than traveling at a slower but more consistent operating speed, which lowers the amount of acceleration and braking between stops.

4.4. Traffic

It should be clarified that traffic congestion is typically measured using various metrics, including travel times and traffic volumes or traffic flow (i.e., delays in traffic). Travel times are often monitored using GPS data, traffic sensors, or video surveillance cameras installed along roadways, while delays in traffic can be assessed by comparing actual travel times to expected travel times under free-flowing conditions.

Reducing speed limits can prompt road users to choose alternative routes or modes of transportation, which, therefore, has a great impact on traffic volumes. To begin with, in July 2016, Edinburgh in the UK adopted a 20 mph speed limit across all residential areas. Nightingale et al. [62] investigated the impact of speed reduction on traffic volume in the city of Edinburgh. To achieve this objective, traffic data collected before and 12 months after the phased implementation of city-wide 20 mph speed limits from 2016 to 2018 were analyzed. Results indicated an overall 5.7% reduction in average speed and a 2.4% reduction in traffic volumes, but with the direction of effect uncertain. Additionally, the decrease in average speeds was consistent across different days of the week and times of the day, except during the night (01:00–06:00 am) when traffic volumes were relatively low, possibly due to higher average speeds during that time period.

It is worth noting that in Brussels, Belgium, with the implementation of 30 km/h speed limits, no alteration in travel times was identified [82]. Indeed, in some cases, there have been traffic improvements thanks to greater traffic fluidity [83]. In a survey conducted in Bilbao, responders who were initially most resistant to the measures, such as traders, delivery drivers, and taxi drivers proved to be happy to improve traffic flow and acknowledge that the lower speed limit did not cause them any problems [43]. At the same time, with the introduction of the generalized limit throughout the city to 30 km/h, a 2% decrease in traffic in Bilbao was also observed. With the introduction of 30 km/h speed limits in Zurich, travel times had lengthened by between 10'' and 30'' seconds per kilometer, a gap that almost disappeared during rush hour [83].

At the same time, in Grenoble, France, there was a reduction in motorized traffic in the city between 2016 and 2018. In particular, there were 9% fewer light vehicles and 20% fewer heavy vehicles after the introduction of 30 km/h speed limits in urban and rural communities in Grenoble's metropolitan area [43].

It is worth noting that travel times were found to increase between 3% and 5% [60]. The aforementioned increases are usually far lower than most people intuitively assume [24]. This may be probably due to the fact that in dense areas, the proportion of the time that can be driven considerably more than 30 km/h is quite low, especially during the times of day at which most vehicle trips take place.

Like other initiatives that restrict car traffic in cities, public support increases substantially during the implementation. This is mostly because people tend to overestimate the negative impacts, such as increased traffic congestion and longer travel times, while underestimating the benefits of smoother traffic flow. Moreover, the positive outcomes often only become noticeable after the measures are in place, which probably makes them more appreciated afterwards.

4.5. Livability

Traveling by car may be discouraged due to the increase in travel time resulting from lower speed limits. Traveling by bicycle and foot became more attractive due to the declined crash risks, which were also observed in Brussels after the speed limit reduction [34]. In addition, Copenhagen, Denmark, implemented a 30 km/h speed limit in the city center from June 2022 to encourage the use of public transport and reduce CO₂ emissions [84]. However, due to the limited time since implementation, the impact of this measure has not yet been examined.

After the introduction of 30 km/h speed limits in Zurich, Switzerland, pedestrians and cyclists were found to be the most satisfied. In addition, many interviewees reported feeling that the roads were safer and less noisy [43]. In Graz, Austria, one of the primary goals of reducing the speed limit from 50 to 30 km/h was to decrease reliance on cars and simultaneously encourage cycling. Results indicated that after the introduction of 30 km/h speed limits, more than 16% of journeys were made by bike [43]. Interestingly, a survey conducted in July 1992 showed that only 30% of residents were in favor of 30 km/h speed limits before their introduction, while just 8 months later, the satisfaction rate had already risen to 52%, reaching 81% in 2002.

Reducing speed limits not only enhances road safety for all users but also facilitates better utilization of public space, promoting soft and active mobility while providing opportunities to reimagine cities. By lowering the speed limit from 50 to 30 km/h, an average of 20 to 50 cm of roadway is freed up, which can be repurposed for various uses such as extending sidewalks, introducing greenery, and creating cycle paths to encourage multimodality and active travel across the French capital. Similarly, Lille became the first city in France with over 500,000 inhabitants to gradually lower its speed limit to 30 km/h almost everywhere, aiming to prioritize pedestrians and reduce the dominance of cars [43]. The main benefit after three years of implementation was a 55% increase in the number of cyclists compared to 2016 figures [43]. After three years of implementation of 30 km/h speed limits in Grenoble, France, active users approved the proposed approach and cyclists' feelings have improved over the duration of the evaluation: 61% of pedestrians and 70% of cyclists are in favor of the new regulations [85].

4.6. Health

With the introduction of 30 km/h speed limits in Bilbao, findings revealed that there were fewer stressed citizens, with less health problems, and therefore, a quieter city was promoted. Cycling trips increased almost sixfold, from 320,000 in 2018 (before the introduction of the measure) to 1,791,000 in 2022 [83].

Calm driving in lower speeds is a means of promoting healthier living for drivers. All road users, especially children and the elderly, are more likely to walk and feel more confident in venturing outside their homes, trying to cross the street. Additionally, the implementation of city-wide 30 km/h speed limits increases opportunities for work and social interaction and reduces health inequalities through improved accessibility for road users with restricted mobility, hearing, vision, or mental health, as well as children, elderly individuals, pedestrians, cyclists, youth, and commuters [86].

Reducing speed limits in cities will provide substantial cost savings and health benefits. Furthermore, Cleland et al. [87] demonstrated that the widespread implementation of 30 km/h speed limits in cities can improve the health of the public (e.g., road safety, active travel) through reduced emissions and increased physical activity related to walking and cycling. At the same time, Cairns et al. [11] revealed that 20 mile per hour speed limits were found to be an effective means of improving public health via reduced road crashes and injuries.

As already mentioned, the improvements resulting from reduced noise are likely noteworthy. Findings from an interesting study conducted by Rossi et al. [21] revealed that noise reduction was far more important for improvements of public health than the number of reduced collisions. This was likely due to reduced stress levels and improved sleep, which, among other factors, had a positive impact on the prevalence of cardiovascular diseases and diabetes. Similarly, the effects of decreased air pollution in cases of less car traffic could prevent a large number of years of life lost [88]. Lastly, Brown et al. [89] indicated that if active travel modes are increased, a substantial health benefit due to more physical activity will be provided. The overall health effects through the large decrease in road crashes in injuries is probably relatively small when compared to the (possible) extents of increased health due to less noise, less air pollution, and more physical activity.

5. Discussion

Setting a speed limit of 30 km/h in areas where people and traffic mix can lead to safer, healthier, greener, and more livable streets. The reduction in speed limits aims to improve road safety by lowering traveling speeds, thereby reducing the risk and severity of crashes. Additionally, the introduction of 30 km/h speed limits can decrease congestion, improve traffic flow, and reduce travel times by minimizing stop/start traffic movements. Calmer driving at lower speeds promotes healthier living for drivers and all road users. Furthermore, implementing 30 km/h speed limits can reduce fuel consumption, emissions, and noise. Smoother traffic flow leads to additional fuel economy, while streets that prioritize

safe walking and cycling can reduce car dependency and harmful vehicle emissions that contribute to climate change. The introduction of 30 km/h speed limits plays a crucial role in reducing air pollution by decreasing carbon dioxide and nitrous oxide emissions from diesel cars, as well as particulate matter emissions from both diesel and petrol cars. Table 2 illustrates the target goals of cities that have reduced their city-wide speed limit from 50 to 30 km/h, along with the frequency of each motivation given by the 40 cities examined.

Table 2. The target goals of cities which have reduced their city-wide speed limit from 50 to 30 km/h.

Target Goals	Cities
Less crashes, fatalities and injuries	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Berlin, Bologna, Brighton, Bristol, Brussels, Den Haag, Dublin, Edinburgh, Florence, Glasgow, Graz, Grenoble, Helsinki, Hove, Leuven, Lille, Ljubljana, London, Lyon, Madrid, Montpellier, Munich, Münster, Paris, Stockholm, Strasbourg, Toulouse, Wales, Warrington, Valencia, Vienna
Less air pollution	Antwerp, Berlin, Copenhagen, Graz, Leuven, Lille, Ljubljana, Madrid, Münster, Paris, Strasbourg
Less noise	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Brussels, Edinburgh, Graz, Grenoble, Leuven, Lille, Lyon, Münster, Paris, Strasbourg, Zürich
Less traffic congestion	Amsterdam, Berlin, Copenhagen, Florence, Lille
More cycling and walking	Amsterdam, Barcelona, Brighton, Bristol, Edinburgh, Florence, Glasgow, Grenoble, Hove, Lille, London, Lyon, Madrid, Munich, Paris, Toulouse, Wales
Increased livability	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Bologna, Brussels, Copenhagen, Edinburgh, Florence, Glasgow, Helsinki, Ljubljana, Lyon, Montpellier, Münster, Paris, Toulouse, Wales, Warrington
More public space	Amsterdam, Brighton, Bristol, Bologna, Glasgow, Grenoble, Lyon, Montpellier, Münster, Paris
Improved health	Bilbao, Barcelona, Wales

The majority of cities (34 out of 40) cited increased traffic safety, leading to fewer road crashes and less severe collisions, as the main goal of reducing speed limits. A great percentage (35%) of cities (14 out of 40) also identified noise reduction as a reason, while only 11 out of 40 cities proposed this measure to address air pollution, as indicated in Table 2. Additionally, improving the usage of active or alternative transport modes was cited by 18 out of 40 cities as a motivation, and improving the quality of public space was mentioned by ten cities. Eighteen cities mentioned increasing livability, enhancing the friendliness of the city, or improving the quality of life. Improved health was only mentioned by Barcelona, Bilbao, and Wales, mainly as a consequence of reduced noise and increased use of active transport modes. Only five cities (i.e., Amsterdam, Berlin, Copenhagen, Florence, Lille) mentioned the reduction of car usage and traffic congestion as a motivation, though not as the main motivation but rather as a welcomed side effect. It is worth noting that improvement of child play or independence, as well as enhancement of social interactions, social cohesion, or social safety, were not mentioned once as immediate motivations.

It is apparent that most of these cities have only reduced the speed limit in the last couple of years. By the time writing of this paper (May 2024), most cities were in western Europe, mostly France, Belgium, and Spain. For each city, an attempt was made to identify the motivations and ambitions. Figure 2 depicts a schematic overview of the most important—defined as being a pioneer or large—cities with 30 km/h speed limits along with their target goals and motivations.

A comprehensive literature review was conducted to identify cities that have either reduced or intend to reduce the speed limit to 30 km/h on the majority of their streets, including main streets in addition to residential or side streets. Subsequently, comparisons were made between conditions before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. It is important to note that since many of these cities have only recently lowered their speed limit, the impact of implementing 30 km/h limits in several cities has not yet been fully examined.

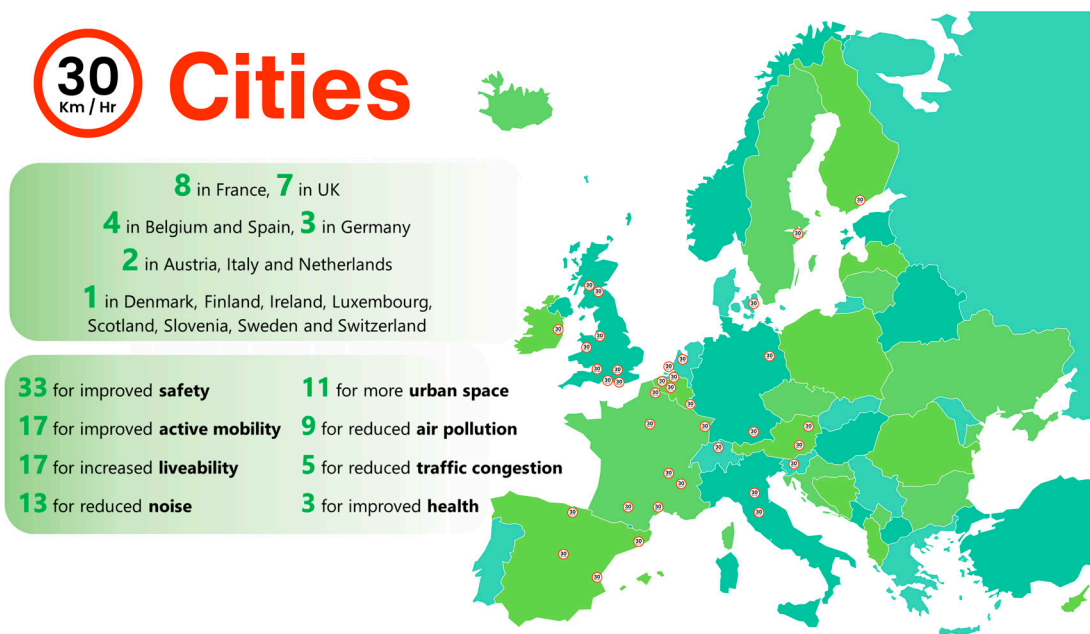


Figure 2. A schematic overview of the cities with 30 km/h speed limits along with their target goals.

Table 3 presents a summary of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in terms of safety, emissions, noise, and traffic, while Table A1 in Appendix A provides an overview of the cities which reduced their speed limit to 30 km/h and their motivations to do so by screening scientific papers, reports, and articles. It should be mentioned that the numbering (i.e., from 40 to 1) in Table A1 refers to the total number of cities included in the meta-analysis (i.e., from the oldest to the most recent implementation date started).

Table 3. Summary of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits.

No	City	Safety			Environment		Traffic
		Crashes	Fatalities	Injuries	CO ₂ , NO _x , PM	Noise	Congestion
40	Amsterdam						
39	Wales						
38	Bologna	−14.5%					
37	Florence						
36	Copenhagen						
35	Lyon	−22%		−40%			
34	Den Haag						
33	Zurich	−16%	−25%	−20%		−1.7 dB	
32	Toulouse						
31	Vienna						
30	Paris	−40%		−25%		−3 dB	
29	Montpellier						
28	Münster			−72%	↓	↓	
27	Valencia						
26	Leuven						
25	Brussels	−10%	−55%	−37%		−2.5 dB	
24	Nantes						
23	Glasgow		−31%				
22	Antwerp						
21	Barcelona						
20	Lille						
19	Helsinki	−9%		−42%			
18	Madrid						
17	Bilbao	−28%			−19%		−2%

Table 3. Cont.

No	City	Safety			Environment		Traffic
		Crashes	Fatalities	Injuries	CO ₂ , NO _x , PM	Noise	Congestion
16	Strasbourg						
15	Dublin						
14	Berlin	−10%			−29%	−3 dB	
13	London	−46%	−25%	−25%	−10%		
12	Grenoble	−30%	−20%	−50%			−9%
11	Ljubljana						
10	Luxembourg	↓					
9	Ghent						
8	Edinburgh	−38%	−23%	−33%	−8%		−2.4%
7	Bristol		−63%				
6	Munich						
5	Brighton			−45%			
4	Hove			−45%			
3	Warrington			−43%			
2	Stockholm						
1	Graz	−12%		−20%	−25%	−2.5 dB	

Gray color indicates that the impact of the implementation of 30 km/h in this city has not been examined yet. The symbol ↓ indicates that the quantitative effect of this measure has not been provided; only qualitative impact is given. The above reductions refer to a comparison period before and after the implementation of 30 km/h speed limits which is not the same among all cities examined.

The range along with the average values of the quantitative effect of city-wide 30 km/h speed limit in terms of safety (i.e., crashes, fatalities, injuries), emissions, noise, fuel consumption, and traffic congestion are presented in Table 4. Notably, there was a decrease in road crashes, with an average reduction of 23%, and a maximum reduction of 46%, as indicated in Table 4. This reduction in crashes translates to a safer urban environment, as evidenced by the corresponding decrease in fatalities and injuries by averages of 37% and 38%, respectively, with even more substantial reductions in certain instances. Additionally, the implementation of lower speed limits resulted in tangible environmental benefits, including an average decrease of 18% in emissions and reductions in noise pollution levels by an average of 2.5 dB. Furthermore, fuel consumption decreased by an average of 7%, indicating improved fuel efficiency and reduced environmental impact. Moreover, the reduction of city-wide speed limits contributed to the alleviation of traffic congestion, with an average reduction of 2%.

Table 4. Range and average values of the quantitative effect of city-wide 30 km/h speed limits.

	Range	Average
Crashes	−[9–46%]	−23%
Fatalities	−[23–63%]	−37%
Injuries	−[20–72%]	−38%
Emissions	−[8–29%]	−18%
Noise	−[1.7 dB–3 dB]	−2.5 dB
Fuel consumption	−[3.4–11%]	−7%
Traffic congestion	+ [5% up to −9%]	−2%

It should be clearly mentioned that Table 4 contains the range and average values from 18 cities for which there was information available. It should be noted that each of the 40 European cities examined had different sizes and characteristics, different total length of 30 km/h implementation area (e.g., 75% of road network, 65% of urban roads, or the entire city center), different population sizes, and different implementation periods for

which the assessment was made, as presented in Table A1 in Appendix A. Taking all the aforementioned arguments into consideration, it was difficult to interpret the results within the context of population disparities. It is still too early to draw definitive conclusions and it is known from other cities that the trend continues more strongly over time. Thus, a conservative approach was followed by simply presenting the average changes observed.

These findings underscore the multifaceted advantages of lower speed limits, not only in enhancing road safety but also in promoting environmental sustainability and improving overall urban livability. As such, policymakers and urban planners should consider the implementation of reduced speed limits as a comprehensive strategy for creating safer, healthier, and more efficient urban environments.

5.1. Research Gaps

The study encountered several limitations that warrant acknowledgment. Firstly, there was a lack of data to quantitatively assess the effects of speed limit reductions on livability and public health. Given that many of these cities have only recently implemented the speed limit reductions, the impact of the introduction of 30 km/h speed limits in several cities has not yet been thoroughly examined through scientific journals and papers. Importantly, to date, there has been no comprehensive evaluation of the impact of city-wide 30 km/h speed limits on road crashes, fatalities, and serious injuries. By the time of writing of this paper, although the vast priority was to include peer-reviewed journals over peer-reviewed conference papers in order to ensure the quality of this paper, there was no evidence found in the literature; thus, scientific reports, articles, and websites were included in the meta-analysis to support our findings. Also, it should be noted that the majority of reports and articles included in the analysis seems valid as it includes results of 1–2 years of 30 km/h speed limit implementation.

It is important to clarify that the results presented in this study are based on limited and primarily anecdotal evidence gathered from various sources, including websites of organizations and public authorities, as well as detailed reports. There is a lack of comprehensive data from all cities based on published papers in scientific journals. Furthermore, the available information primarily focuses on immediate effects such as reduced speed, road crashes, noise, and pollution.

Secondly, it is worth highlighting that due to the COVID-19 pandemic, 2020 was not a typical year in terms of mobility and road safety. The COVID-19 pandemic had an impact on traffic and road safety, with a reduction in road fatalities per million population following the introduction of lockdown measures. It should be clearly mentioned that a great part of this reduction can be attributed to the introduction of the 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might have led to this decrease, such as the COVID-19 pandemic.

Thirdly, the scientific literature review revealed mixed results concerning fuel consumption, energy usage, and the impact of speed limit reductions. While some studies indicate that fuel consumption and CO₂/NO_x emissions might increase when a car is driven at 30 km/h instead of 50 km/h, other research suggests otherwise. For instance, a study by Cerema [85] found that more CO₂ emissions were generated when traveling at a constant speed of 30 km/h compared to 50 km/h, highlighting the pollution generated during frequent deceleration and acceleration typical in urban driving conditions and at higher speeds. However, these effects were generally minor and often mitigated by factors such as a more continuous traffic flow (resulting in fewer accelerations) and reduced car traffic due to other modes of transport becoming more appealing [71]. The relationship between speed and air quality is complex and influenced by various factors including vehicle type, brake and tire wear, variability and consistency of driving speed, and the nature of the road environment. Studies conducted elsewhere have yet to definitively prove either a positive or negative effect on air quality; driving at a 30 km/h speed limit may cause some emissions to rise slightly while others may decrease.

Moreover, another limitation of the present collision meta-analysis was that only several months and one or two years' worth of post-implementation data was utilized. Even though the key findings and the outcomes were promising and encouraging, the analysis should be interpreted as preliminary until additional years' data become available in order to guarantee a more definitive and thorough evaluation. Thus, additional data collection and evaluation are needed in order to assess these potential effects. The short-term effects of a speed reduction may be enhanced due to novelty and enforcement; however, the long-term effects of posted speed limit reductions could not be further determined.

It should be noted that the research findings highlighted the importance of context-specific analysis when adjusting speed limits, taking into account factors such as local conditions, traffic volume, and road type. Nevertheless, it is important to recognize that the effectiveness of speed limit changes may vary depending on the specific road network, necessitating careful planning and analysis before implementation. In addition, when a speed limit change occurs on a specific road, it is likely to affect traffic patterns and flow in the surrounding road network, potentially leading to changes in collision patterns. Lastly, the impact of reduced speed limits on aspects such as livability, public space usage, social interactions, social cohesion, life satisfaction, sense of belonging, and sense of street ownership remains poorly studied. Also, the exact effects on mental and physical health have not been directly measured in the existing literature. Even though many cities analyzed listed livability, friendliness of the city, quality of life, and significance or usage of public space as key motivations, these aspects have so far been only seldomly investigated. Therefore, as there is a lack of research evaluating 30 km/h speed limit interventions, not all key public health outcomes have been adequately investigated and reported, meaning perceptions cannot be confirmed or refuted [58,90]. Consequently, this may be considered another limitation of the study.

5.2. Suggestions for Further Research

Overall, the study demonstrated that the implementation of the new speed limit had a positive impact on road safety, as evidenced by reductions in speeds and collisions. However, there were areas where drivers did not comply with the speed limit, indicating the necessity for further intervention. The findings underscored the importance of reducing speed limits to enhance road safety and emphasized the ongoing need for monitoring and evaluation of road conditions to inform decision-making effectively. The framework proposed in this study could be adapted for use by other municipalities and jurisdictions seeking to assess the effectiveness of their residential speed limit reductions.

The present work has highlighted several directions for future investigations aiming to gain a deeper understanding of the outcomes associated with the implementation of 30 km/h speed limits in cities. It is important to gather documentation from additional cities that have adopted similar measures, including smaller towns and cities where such speed limits have been in effect for an extended period. Moreover, interviews with academics and politicians, both within the case cities studied and other municipalities that have implemented similar measures, would provide valuable insights into the decision-making processing and administrative implementation of these initiatives.

Future research should also examine the long-term impact of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits, as the comparison period before and after the implementation of 30 km/h speed limits was not the same. In the future, the quantitative effect of this measure for more and more cities should be included in the analysis. Finally, the exact effect of 30 km/h speed limits on mental and physical health should be taken into consideration. Future studies should aim to assess the effectiveness of implementing 30 km/h speed limits by examining a range of public health outcomes beyond the impact on average speed, road crashes, and casualties. Moreover, researchers should explore and document any unintended consequences to determine their effects on public and mental health, well-being, and social and environmental inequalities. Lastly, more in-depth qualitative research

is required in order to unpack the health equity impacts of the complex transport system and examine behavior change patterns.

In future research, it will be essential to implement rigorous methodological approaches to address potential biases and enhance the validity of findings regarding the impact of the 30 km/h speed limit reduction on road safety. Conducting sensitivity analyses under various traffic scenarios and employing statistical techniques like interrupted time series analysis to mitigate regression to the mean effects will be crucial steps. Additionally, conducting subgroup analyses and sensitivity tests across different demographic groups, road types, and time periods will help ensure the consistency and robustness of the findings. These comprehensive efforts will be vital for strengthening the validity and generalizability of conclusions regarding the effectiveness of the speed limit reduction in improving road safety.

Further studies should also take into account the average values of quantitative effects appropriately weighted by population size to provide a more accurate representation of the overall effects among cities with available data. The size and characteristics of each city should be also considered, allowing readers to interpret the results within the context of population disparities. This transparency will ensure that our conclusions accurately reflect the diversity of urban settings and avoid oversimplification of the data.

6. Conclusions and Recommendations

Speeding stands as the primary cause of road crashes globally, particularly within urban settings where pedestrians, cyclists, and motorcyclists face heightened exposure and vulnerability in the event of a collision. To mitigate this risk, road environments are being designed to reduce vehicle speeds to 30 km/h or lower. This goal is accomplished through the establishment of 30 km/h posted speed limits, bolstered by measures such as speed enforcement, traffic calming strategies, and the provision of pedestrian facilities. These efforts aim to safeguard the well-being of pedestrians, cyclists, and motorcyclists. Concurrently, the adoption of 30 km/h speed limits is gaining momentum, serving as inspiration for other communities and being progressively implemented in a growing number of cities.

This research paper used an observational study aiming to critically assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limit in Europe. To fulfil this objective, a thorough literature review was conducted and the benefits from 30 km/h speed limits in 40 cities across Europe were highlighted. The work involved a comprehensive speed, collision, emissions, energy, traffic, livability and health assessment of the roads before and after implementing the new speed limit.

It should be noted that bias is an inherent challenge in research and an attempt was made to mitigate its impact by transparently presenting the methods and limitations of this study. In order to ensure that the balance between evidence and opinion was appropriately maintained, several arguments have been included in the paper. It is important to mention that the benefits of 30 km/h speed limits were highlighted in previous research and many studies revealed that speed limit reductions can enhance road safety and urban livability. This topic represents a complex and evolving area of study, and while scientific evidence and historical examinations may have been limited, a comprehensive exploration of both the negative and positive aspects of this issue was conducted.

The discussion and introduction of 30 km/h speed limits often encounter strong opposition and entrenched resistance, while the voices of supporters tend to be relatively muted and ineffective. It is evident that many people believe that 30 km/h speed limit is pretty low for a standard. In particular, opponents of the 30 km/h speed limit in cities argued that it would prolong travel times, diminishing overall commuting and transport efficiency. Many contend that vehicles are not optimized for optimal performance at such speeds, resulting in heightened fuel consumption and environmental pollution. Skepticism surrounds the actual environmental benefits, with suggestions that slower speeds might paradoxically increase emissions. Doubts persist regarding safety improvements, as some

attribute the issue more to driver behavior than speed itself. Concerns also arise about potential traffic congestion and subsequent crashes. Additionally, there's apprehension that lower speed limits would inconvenience car usage, integral to many lifestyles, and resistance to altering established driving norms and habits further underpins opposition. For instance, when the implementation of 30 km/h speed limit put into effect in Bologna, residents expressed frustration at this new measure. A procession of cars brought traffic to a halt on the day this measure came into force, while taxi drivers threatened to raise their fares in order to compensate for having to drive more slowly.

However, all the above-mentioned arguments regarding the city-wide 30 km/h speed limit might be questionable only for passenger car traffic for the parts of the cities which are not densely populated and without real presence of pedestrians and cyclists. In fact, claims that 30 km/h speed limit leads to increased traffic congestion and higher congestion costs is a myth, unsupported by evidence. In urban centers, traffic flows most smoothly at speeds of 20–30 km/h. Despite shorter following distances, this speed range facilitates the entry of traffic from side streets, ensuring continuous flow. Examination of traffic patterns in Switzerland revealed that 30 km/h allowed the road system to accommodate more cars efficiently, resulting in faster overall travel times. This advantage is particularly significant in a time-sensitive world. Moreover, lower speeds lead to improved driving behavior, reducing environmental issues. Enforcing a general city-wide 30 km/h speed limit is more cost-effective than introducing it gradually. While there are initial expenses, such as adjusting traffic signals, these are outweighed by the broader costs associated with higher speeds, making it an investment in public health. Society's initial expenditures will be recouped within a few years through substantial annual savings in reduced health expenses. For example, Switzerland estimated annual savings of 180 to 200 million Swiss Francs from implementing such measures.

Consequently, politicians and Authorities may exhibit hesitancy in implementing such measures. Thus, the implementation of a city-wide 30 km/h speed limit requires careful planning and consideration of various modalities. Establishing a legal framework is crucial for implementing a city-wide speed limit. This involves reviewing and updating existing traffic laws and regulations to reflect the new speed limit requirements. Coordination with local transportation departments, city councils and law enforcement agencies is also required.

In order to successfully implement 30 km/h speed limits in cities, it is essential to launch public awareness campaigns that emphasize the safety benefits associated with the reduced speed limit and elucidate the rationale behind its implementation, with the overarching goal of gaining public support. Efforts should extend beyond citizens to include politicians, fostering a collective understanding and endorsement of large-scale interventions for improved road safety. This comprehensive approach involves the launch of public awareness initiatives through diverse channels, including media campaigns, strategically placed road signage, informational brochures and community outreach programs. By employing a multifaceted communication strategy, these campaigns aim not only to inform but also to actively engage and unite society in advocating for the adoption of a 30 km/h speed limit, creating a safer and more sustainable urban environment.

Simultaneously, promoting Public Transport and active mobility options is crucial for reducing reliance on private vehicles. Encouraging citizens to embrace walking, cycling and utilizing public transit services can contribute to a safer and more sustainable urban environment. Investing in the improvement of public transit services, expanding cycling infrastructure, and establishing pedestrian-friendly zones will not only make these alternative modes of transportation more appealing but also align with broader initiatives aimed at addressing environmental issues and reducing traffic congestion. In addition, implementing traffic-calming measures is another vital component of creating safer road environments. Modifications to road infrastructure, including the installation of speed bumps, raised crosswalks, traffic circles, and narrower lanes, can reduce vehicular speed, thereby enhancing safety for pedestrians and cyclists.

The integration of Intelligent Transportation Systems (ITS) could also play a pivotal role in enhancing road safety and traffic management. By synchronizing traffic signals with actual traffic flow, congestion can be minimized, promoting a smoother and more efficient transportation network. At the same time, monitoring and evaluation are essential components of any successful transportation initiative. By systematically collecting data on vehicle speeds, traffic volumes, crash statistics, and public feedback, stakeholders can gauge the effectiveness of implemented measures. This data-driven approach enables informed decision-making, allowing for necessary adjustments and continuous improvements over time.

Lastly, it should be noted that collaboration with law enforcement agencies is crucial for the enforcement of speed limits and the overall success of mobility and safety policies. Promoting cooperation between stakeholders at various government levels facilitates the implementation of sustainable policies. Law enforcement officers play a key role in ensuring compliance with the speed limit, and their active involvement can be bolstered through education and training programs. These programs should emphasize the significance of the new speed limit and emphasize the heightened presence of traffic patrols. By fostering understanding and collaboration between the community, government, and law enforcement, a comprehensive approach to intelligent transportation and road safety can be realized.

Author Contributions: Conceptualization: G.Y.; Methodology: G.Y. and E.M.; Data Collection: E.M.; Visualization: G.Y. and E.M.; Writing—original draft preparation: E.M.; Writing—review and editing: G.Y. and E.M. All authors have read and agreed to the published version of the manuscript.

Funding: This research received no external funding.

Data Availability Statement: Data are contained within the article.

Conflicts of Interest: The authors declared that they have no known competing financial interests or personal relationships that could have appeared to influence the work reported in this paper.

Appendix A

Table A1. The target goals of cities which have reduced their city-wide speed limit to 30 km/h.

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
40	December 2023	Amsterdam	The Netherlands	1,165,898	80% of the roads will have 30 km/h	Safety, less noise, less car usage, more public space for other usages, increased livability	[31,32]
39	September 2023	Wales	United Kingdom	3,190,000	Wales adopts default 20 mph speed limit	Safety, more active mobility, increased livability, increased mental and physical health	[30]
38	July 2023	Bologna	Italy	826,471	90% of the perimeter of the most densely populated part of the city	Safety, zero deaths on the roads, promoting sustainable mobility, increasing the quality and usability of the environment and public space	[39,91]
37	November 2022	Florence	Italy	710	5 central roads	Safety (reducing crashes and the number of fatalities), returning public space to pedestrians, reducing traffic congestion	[92]
36	June 2022	Copenhagen	Denmark	1,381,000	In the city center	Encourage public transport use, reduce CO ₂ emissions	[84]
35	March 2022	Lyon	France	1,747,575	84% of roads	Safety, less noise, calming traffic, public space for other usages, more active mobility, friendlier streets	[45,93]
34	December 2021	Den Haag	The Netherlands	709	65% of urban roads with 30 km/h	Safety	[32]
33	December 2021	Zurich	Switzerland	1,419,621	Implementation on 40 km of roads	Noise reduction according to legal requirements	[38,41,43,66]

Table A1. Cont.

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
32	November 2021	Toulouse	France	1,049,246	80% of the Ville Rose road network	Safety, more room for bikes, more active mobility, increased livability	[94]
31	September 2021	Vienna	Austria	1,931,593	75% of Vienna's road network, mostly in residential areas	Safety	[95]
30	August 2021	Paris	France	11,142,303	All Paris except on the ring road, the avenues des Maréchaux, and some other avenues	Safety, less noise and air pollution, more space for active mobility, increase quality of public space, encourage walking, cycling, and use of public transport, increased traffic flow	[36,43]
29	August 2021	Montpellier	France	473,206	Some main roads maintain 50 km/h	Safer, more fluid, more peaceful, sharing space, increase in well-being ("bienveillance"), cohabitation of different modes, more attentiveness to city environment	[44]
28	July 2021	Münster	Germany	317,713	263 municipalities	Safety, less noise and air pollution, more public space, improve urban livability and quality of life	[70]
27	May 2021	Valencia	Spain	836,857	All the streets that have only one lane in each direction of movement	In 2021 for all Spanish cities: align with EU/UN safety guidelines, e.g., −50% severe crashes	[43]
26	April 2021	Leuven	Belgium	102,236	Center of Leuven	Safety, air and noise pollution	[96]
25	January 2021	Brussels	Belgium	1,222,000	All roads in the capital with the exception of the major axes	Safety, less noise, make neighborhoods quieter and greener	[33–35,63,82,83]
24	August 2020	Nantes	France	331,439	80% of the city	Safety for pedestrians and cyclists, reducing noise pollution	[46]
23	January 2020	Glasgow	Scotland	1,689,000	Vast majority of city roads	Safety, more space for active mobility	[56]
22	January 2020	Antwerp	Belgium	53,063	The entire city center	Less air pollution	[97]
21	December 2019	Barcelona	Spain	5,658,472	75% of the city's streets	Safety, less noise, more active mobility, physical activity, well-being, livability, reduced effects of climate emergency	[98]
20	August 2019	Lille	France	1,073,395	88% roads	Safety, calmness, evolution of behavior, more soft mobility and public transport, reduced car traffic, less pollution and noise	[43]
19	May 2019	Helsinki	Finland	685,457	2/3 of road network	Safety (Vision Zero—no serious injuries or deaths due to traffic), eco-friendly, focus on children, pedestrians, and cyclists	[41,43]
18	September 2018	Madrid	Spain	6,713,557	80% of the total number of streets and 85% of the total length coverage	Safety, cohabitation of different modes, air quality	[99]
17	June 2018	Bilbao	Spain	353,173	in 2018: 87% set 30 km/h, in September 2020: 100% set 30 km/h	Safety, CO ₂ emissions, less noise and thus better health, improved quality of life for residents	[40,43,83,100]
16	February 2017	Strasbourg	France	276,170	Gradually to the whole city	Safety, less noise and emissions	[101]
15	January 2017	Dublin	Ireland	1,255,963	An area between the canals	Safety	[102]
14	January 2017	Berlin	Germany	3,570,750	5 main roads	Safety, air pollution, traffic congestion	[41,57]
13	July 2016	Edinburgh	United Kingdom	548	80% of Edinburgh's streets	Safety, active modes, livability and quality of life	[47,48,62]

Table A1. Cont.

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
12	June 2016	London	United Kingdom	9,540,576	46% reduction in death and serious injury crashes	Safety, more walking and cycling	[50]
11	January 2016	Grenoble	France	534	80% of the streets	Safety, less noise, reinventing and calming public space, promote active mobility	[43,44,85]
10	September 2015	Ljubljana	Slovenia	286,978	Mix of 30 km/h and pedestrian areas	Safety, air quality, and improve living conditions for citizens	[43]
9	August 2015	Luxembourg	Luxembourg	647,599	Mostly residential areas	Slower traffic and improving quality of life for residents	[42]
8	April 2015	Ghent	Belgium	472	All roads with the exception of the major axes	Slower traffic	[103]
7	2015	Bristol	United Kingdom	467,099	63% city-level reduction in road deaths	Safety, encourage more people to walk and cycle, create more pleasant and shared community space	[51]
6	2011	Munich	Germany	1,566,128	80% of the 2300 kilometers of urban network	Safer for cyclists and pedestrians, promote cycling	[104]
5	2010	Brighton	United Kingdom	277,103	74% of the routes in the city center	Safety, encourage more active travel, provide a calmer space for active forms of travel	[53]
4	2010	Hove	United Kingdom	91,900	74% of the routes in the city center	Safety, minimizing serious casualties, active travel	[53]
3	July 2005	Warrington	United Kingdom	210,829	140 roads in a residential neighborhood	Safety, promote public transport	[52]
2	2004	Stockholm	Sweden	1,656,571	On all residential streets	Safety (Vision Zero—no serious injuries or deaths due to traffic)	[43]
1	September 1992	Graz	Austria	295,424	127.58 km ² (80% of roads) except priority roads	Safety, less pollution and noise	[41,43,54,55,67–69]

References

- World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety 2023*; World Health Organization: Geneva, Switzerland, 2023. Available online: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1> (accessed on 15 November 2023).
- European Parliament Resolution. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030—Recommendations on Next Steps towards ‘Vision Zero’. 2021. Available online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021IP0407> (accessed on 16 November 2023).
- World Road Association. The Safe System Approach—Road Safety Manual: A Manual for Practitioners and Decision Makers on Implementing Safe System Infrastructure. 2019. Available online: <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach> (accessed on 15 November 2023).
- De Pauw, E.; Daniels, S.; Thierie, M.; Brijs, T. Safety effects of reducing the speed limit from 90 km/h to 70 km/h. *Accid. Anal. Prev.* **2014**, *62*, 426–431. [CrossRef]
- Malyskhina, N.V.; Mannering, F. Effect of increases in speed limits on severities of injuries in accidents. *Transp. Res. Rec.* **2008**, *2083*, 122–127. [CrossRef]
- Heydari, S.; Miranda-Moreno, L.F.; Liping, F. Speed limit reduction in urban areas: A before–after study using Bayesian generalized mixed linear models. *Accid. Anal. Prev.* **2014**, *73*, 252–261. [CrossRef] [PubMed]
- Hu, W.; Cicchino, J.B. Lowering the speed limit from 30 mph to 25 mph in Boston: Effects on vehicle speeds. *Inj. Prev.* **2020**, *26*, 99–102. [CrossRef]
- Polloni, S. Traffic calming and neighborhood livability: Evidence from housing prices in Portland. *Reg. Sci. Urban Econ.* **2019**, *74*, 18–37. [CrossRef]
- Berloco, N.; Coropulis, S.; Garofalo, G.; Intini, P.; Ranieri, V. Analysis of the Factors Influencing Speed Cushion Effectiveness in the Urban Context: A Case Study Experiment in the City of Bari, Italy. *Sustainability* **2023**, *15*, 6352. [CrossRef]
- Pazzini, M.; Lantieri, C.; Vignali, V.; Dondi, G.; Giovannini, A.; Mora, A. Road users’ behaviour in the “30 km/h zones”. The case study of Bologna. *Transp. Res. Procedia* **2023**, *69*, 504–511. [CrossRef]

11. Cairns, J.; Warren, J.; Garthwaite, K.; Greig, G.; Bambra, C. Go slow: An umbrella review of the effects of 20 mph zones and limits on health and health inequalities. *J. Public Health* **2015**, *37*, 515–520. [CrossRef] [PubMed]
12. Lawrence, B.; Fildes, B.; Thompson, L.; Cook, J.; Newstead, S. Evaluation of the 30km/h speed limit trial in the City of Yarra, Melbourne, Australia. *Traffic Inj. Prev.* **2020**, *21* (Suppl. S1), S96–S101. [CrossRef]
13. European Commission. Speed Enforcement, European Commission, Directorate General for Transport. 2018. Available online: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-speedenforcement-summary.pdf> (accessed on 1 May 2024).
14. Hoareau, E.; Newstead, S.; Oxley, P.; Cameron, M. *An Evaluation of 50 km/h Speed Limits in South East Queensland*. 2007. Available online: <http://worldcat.org/isbn/0732623340> (accessed on 18 March 2024).
15. Omar, N.; Prasertijo, J.; Daniel, B.D.; Abdullah, M.A.E.; Ismail, I. Study of car acceleration and deceleration characteristics at dangerous route FT050. In Proceedings of the IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Langkawi, Malaysia, 4–5 December 2017; IOP Publishing: Bristol, UK, 2018; Volume 140, p. 012078.
16. Rakha, H.; Van Aerde, M.; Ahn, K.; Trani, A. Requirements for evaluating traffic signal control impacts on energy and emissions based on instantaneous speed and acceleration measurements. *Transp. Res. Rec.* **2000**, *1738*, 56–67. [CrossRef]
17. Duong, T.T.; Lee, B.K. Determining contamination level of heavy metals in road dust from busy traffic areas with different characteristics. *J. Environ. Manag.* **2011**, *92*, 554–562. [CrossRef] [PubMed]
18. Zijlema, W.L.; Avila-Palencia, I.; Triguero-Mas, M.; Gidlow, C.; Maas, J.; Kruize, H.; Andrusaityte, S.; Grazuleviciene, R.; Nieuwenhuijsen, M.J. Active commuting through natural environments is associated with better mental health: Results from the PHENOTYPE project. *Environ. Int.* **2018**, *121*, 721–727. [CrossRef] [PubMed]
19. Warburton, D.E.; Bredin, S.S. Reflections on physical activity and health: What should we recommend? *Can. J. Cardiol.* **2016**, *32*, 495–504. [CrossRef] [PubMed]
20. Vienneau, D.; Perez, L.; Schindler, C.; Lieb, C.; Sommer, H.; Probst-Hensch, N.; Künzli, N.; Röösli, M. Years of life lost and morbidity cases attributable to transportation noise and air pollution: A comparative health risk assessment for Switzerland in 2010. *Int. J. Hyg. Environ. Health* **2015**, *218*, 514–521. [CrossRef] [PubMed]
21. Rossi, I.A.; Vienneau, D.; Ragettli, M.S.; Flückiger, B.; Röösli, M. Estimating the health benefits associated with a speed limit reduction to thirty kilometres per hour: A health impact assessment of noise and road traffic crashes for the Swiss city of Lausanne. *Environ. Int.* **2020**, *145*, 106126. [CrossRef] [PubMed]
22. Corben, B. Integrating Safe System with Movement and Place for Vulnerable Road Users. 2020. Available online: <https://austroads.com.au/publications/road-safety/ap-r611-20> (accessed on 18 March 2024).
23. VicRoads. *Movement and Place in Victoria*. Melbourne: Victoria State Government, Department of Transport; VicRoads: Kew, Australia, 2019.
24. Archer, J.; Fotheringham, N.; Symmons, M.; Corben, B. The Impact of Lowered Speed Limits in Urban/Metropolitan Areas. 2008. Available online: <http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc276.pdf> (accessed on 18 March 2024).
25. Hosseini, M.H.; Kheyraadi, S.A.; Zolfaghari, A. Determining optimal speed limits in traffic networks. *IATSS Res.* **2015**, *39*, 36–41. [CrossRef]
26. Moher, D.; Liberati, A.; Tetzlaff, J.; Altman, D.G.; Prisma Group. Preferred reporting items for systematic reviews and meta-analyses: The PRISMA statement. *PLoS Med.* **2009**, *6*, e1000097. [CrossRef] [PubMed]
27. Page, M.J.; McKenzie, J.E.; Bossuyt, P.M.; Boutron, I.; Hoffmann, T.C.; Mulrow, C.D.; Shamseer, L.; Tetzlaff, J.M.; Akl, E.A.; Brennan, S.E.; et al. The prisma 2020 state-ment: An updated guideline for reporting systematic reviews. *Syst. Rev.* **2021**, *10*, 89. [CrossRef]
28. Hawker, S.; Payne, S.; Kerr, C.; Hardey, M.; Powell, J. Appraising the evidence: Reviewing disparate data systematically. *Qual. Health Res.* **2002**, *12*, 1284–1299. [CrossRef]
29. Katrakazas, C.; Michalaraki, E.; Sekadakis, M.; Yannis, G. A descriptive analysis of the effect of the COVID-19 pandemic on driving behavior and road safety. *Transp. Res. Interdiscip. Perspect.* **2020**, *7*, 100186. [CrossRef]
30. Agilysis. Astounding Results in Wales One Week after Going 20 mph. 2023. Available online: <https://agilysis.co.uk/2023/09/25/wales20/> (accessed on 26 November 2023).
31. European Transport Safety Council—ETSC. Amsterdam follows Paris, Brussels and Madrid with Default 30 km/h Limits. 2023. Available online: <https://etsc.eu/amsterdam-follows-paris-brussels-and-madrid-with-default-30-km-h-limits/> (accessed on 16 November 2023).
32. Beek, M.C. Effects of Speed Limit Reduction on Safety, Job Accessibility and Equity: Case Study: Amsterdam, Speed Limit Reduction of 50 km/h to 30 km/h. Master's Thesis, University of Twente, Enschede, The Netherlands, 2022.
33. The Brussels Times. Brussels' Zone 30: 5 Months on. *The Brussels Times*. 2021. Available online: <https://www.brusselstimes.com/169502/brussels-30-km-h-zones-5-months-on-lessaccidents-city-30> (accessed on 22 March 2022).
34. Moore, F. 30 km/h City: Fewer Accidents in the Brussels-Capital Region. 2022. Available online: <https://international.brussels/2021/06/ville-30-moins-daccidents-de-la-route-en-region-de-bruxelles-capitale/?lang=en> (accessed on 22 March 2022).
35. Leclercq, D. Positive Results of the 30 km/h Zone in Brussels. 2021. Available online: <https://gocar.be/fr/actu-auto/mobilite/bilan-positif-de-la-zone-30-km-h-a-bruxelles-selon-elke-van-den-brandt#:~:text=Positive%20results%20of%20the%2030%20km/h%20zone%20in%20Brussels%20according%20to%20Elke%20Van%20den%20Brandt> (accessed on 26 November 2023).

36. Polis. Paris Extends 30 km/h Speed Limit to Most City Streets. 2021. Available online: <https://www.polisnetwork.eu/news/paris-implements-30-km-per-hour-speed-limit/> (accessed on 15 November 2023).
37. Transport & Environment. Lower Urban Speed Limits. 2021. Available online: <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/05/11-01-T30.pdf> (accessed on 26 November 2023).
38. European Environment Agency. Reduction to 30 km/h Speed Limits in Zurich, Switzerland. 2022. Available online: <https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/reduction-to-30-km-h> (accessed on 8 November 2023).
39. Bikeitalia. Bologna Città 30: Significant Drop in Road Accidents in the First Three Months. 2024. Available online: <https://www.bikeitalia.it/2024/04/19/bologna-citta-30-calo-significativo-degli-incidenti-stradali-nei-primi-tre-mesi/> (accessed on 1 May 2024).
40. Eurocities. Bilbao: Slow and Steady for the Win. 2020. Available online: <https://eurocities.eu/latest/bilbao-slow-and-steady-for-the-win/> (accessed on 18 November 2023).
41. European Data Journalism Network. None of the European Cities that Lowered the Speed Limit to 30 km/h Regrets It. 2023. Available online: https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/none-of-the-european-cities-that-lowered-the-speed-limit-to-30-km-h-regrets-it/ (accessed on 18 November 2023).
42. World Bank. Building “Streets for Life”: The Many Benefits of Lower Speed Limits. 2021. Available online: <https://blogs.worldbank.org/transport/building-streets-life-many-benefits-lower-speed-limits> (accessed on 15 November 2023).
43. City30.brussels. Other 30 Cities. 2022. Available online: <https://city30.brussels/other-30-cities> (accessed on 15 November 2023).
44. Radio France Internationale. Paris Caps Speed Limit to 30 km/h in Further Boost to ‘Soft’ Transport. 2021. Available online: <https://www.rfi.fr/en/france/20210830-paris-caps-speed-limit-to-30km-h-in-further-boost-to-soft-transport-road-safety-hidalgo> (accessed on 15 November 2023).
45. Ville de Lyon. City at 30 km/h: An Encouraging First Assessment. 2023. Available online: <https://www.lyon.fr/actualite/mobilites/ville-30kmh-un-premier-bilan-encourageant> (accessed on 1 May 2024).
46. Métropole Nantes. Nantes Moves into the 30 km/h Zone. 2020. Available online: <https://metropole.nantes.fr/actualites/2020/deplacements-stationnement/nantes-passe-en-zone-30> (accessed on 16 November 2023).
47. Vice. The Speed Limit in Every City Should be 20 MPH 2022. Available online: <https://www.vice.com/en/article/wxdzqx/the-speed-limit-in-every-city-should-be-20-mph> (accessed on 15 November 2023).
48. Edinburgh News. Edinburgh 20 mph Speed Limits: Deaths, Crashes, and Casualties Reduced by 20 mph Limit. 2022. Available online: <https://www.edinburghnews.scotsman.com/news/transport/edinburgh-20mph-speed-limits-deaths-crashes-and-casualties-reduced-by-20mph-limit-researchers-say-3861288> (accessed on 18 November 2023).
49. Abohassan, A.; Contini, L.; Elmasry, H.; El-Basyouny, K. Assessing the effectiveness of speed limit reduction in Edmonton: A case study analysis. *Accid. Anal. Prev.* **2024**, *195*, 107379. [CrossRef] [PubMed]
50. Transport for London. New Data Shows Significant Improvements in Road Safety in London Since Introduction of 20 mph Speed Limits. 2023. Available online: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2023/february/new-data-shows-significant-improvements-in-road-safety-in-london-since-introduction-of-20mph-speed-limits> (accessed on 15 November 2023).
51. Bornioli, A.; Bray, I.; Pilkington, P.; Parkin, J. Effects of city-wide 20 mph (30 km/h) speed limits on road injuries in Bristol, UK. *Inj. Prev.* **2020**, *26*, 85–88. [CrossRef] [PubMed]
52. Fisher, J.; Tune, M. *20 mph Speed Limit Pilots: Evaluation Report*; Warrington Borough Council: Warrington, UK, 2010.
53. Brighton & Hove City Council. Safer Streets, Better Places. 2022. Available online: <https://www.brighton-hove.gov.uk/parking-and-travel/safer-streets-better-places> (accessed on 15 November 2023).
54. Sammer, G. General 30 kph speed limit in the city: The results of a model project in the city of Graz. In Proceedings of the Third International Conference on Safety and the Environment in the 21st Century: Lessons from the Past, Shaping the Future, Tel Aviv, Israel, 7–10 November 1994.
55. The Royal Society for the Prevention of Accidents—ROSPA. 20 mph Zones and Speed Limits Factsheet. 2017. Available online: <https://rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/20-mph-zone-factsheet.pdf> (accessed on 26 November 2023).
56. Glasgow City Council. Glasgow Sets Target for Zero Fatalities or Serious Injury on City Roads. 2021. Available online: <https://www.glasgow.gov.uk/index.aspx?articleid=27465> (accessed on 18 November 2023).
57. Federal Environment Agency. Rolling into the Future at 30 kph. 2021. Available online: <https://www.dekra-solutions.com/2021/03/rolling-into-the-future-at-30-kph/?lang=en> (accessed on 18 March 2023).
58. Cleland, C.L.; McComb, K.; Kee, F.; Jepson, R.; Kelly, M.P.; Milton, K.; Hunter, R.F. Effects of 20 mph interventions on a range of public health outcomes: A meta-narrative evidence synthesis. *J. Transp. Health* **2020**, *17*, 100633. [CrossRef]
59. Fildes, B.; Lawrence, B.; Oxley, J. Low speed limits in residential areas in Melbourne, Australia. *Traffic Inj. Prev.* **2019**, *20* (Suppl. S2), S155–S157. [CrossRef] [PubMed]
60. Maher, M. 20 mph Research Study: Process and Impact Evaluation: Headline Report. 2018. Available online: <https://www.gov.uk/government/publications/20-mph-speed-limits-on-roads> (accessed on 18 March 2024).
61. Milton, K.; Kelly, M.P.; Baker, G.; Cleland, C.; Cope, A.; Craig, N.; Foster, C.; Hunter, R.; Kee, F.; Kelly, P.; et al. Use of natural experimental studies to evaluate 20 mph speed limits in two major UK cities. *J. Transp. Health* **2021**, *22*, 101141. [CrossRef] [PubMed]

62. Nightingale, G.F.; Williams, A.J.; Hunter, R.F.; Woodcock, J.; Turner, K.; Cleland, C.L.; Baker, G.; Kelly, M.; Cope, A.; Kee, F.; et al. Evaluating the citywide Edinburgh 20 mph speed limit intervention effects on traffic speed and volume: A pre-post observational evaluation. *PLoS ONE* **2021**, *16*, e0261383. [CrossRef] [PubMed]
63. Eurocities. Road Safety: Fewer Accidents in Brussels' 30 km/h City. 2021. Available online: <https://eurocities.eu/latest/road-safety-fewer-accidents-in-brussels-30-km-h-city/> (accessed on 18 November 2023).
64. The Parliamentary Advisory Council for Transport Safety—PACTS. LUSTRE: Lower Urban Speed Limits in Europe. *What does the evidence show?* 2023. Available online: <https://www.pacts.org.uk/lustre-lower-urban-speed-limits-in-europe/> (accessed on 18 March 2024).
65. Sun, D.; El-Basyouny, K.; Ibrahim, S.; Kim, A.M. Are school zones effective in reducing speeds and improving safety? *Can. J. Civ. Eng.* **2018**, *45*, 1084–1092. [CrossRef]
66. Brink, M.; Mathieu, S.; Rüttener, S. Lowering urban speed limits to 30 km/h reduces noise annoyance and shifts exposure–response relationships: Evidence from a field study in Zurich. *Environ. Int.* **2022**, *170*, 107651. [CrossRef] [PubMed]
67. Sorrentino, F.; Aletta, F.; Maffei, L.; Kang, J.; Masullo, M. Effects of different urban traffic mitigation actions on cities' noise levels. *Riv. Ital. Acust.* **2015**, *39*, 23–41.
68. Campolieti, D.; Bertoni, D. The action plan for noise reduction in Modena: Methods, effects and perspectives. *Radiat. Prot. Dosim.* **2009**, *137*, 252–255. [CrossRef]
69. Bendtsen, H.; Haberl, J.Ü.; Sandberg, U.; Watts, G. Traffic management and noise reducing pavement-recommendations on additional noise reducing measures. In *Traffic Management and Noise Reducing Pavements-Recommendations on Additional Noise Reducing Measures*; Danish Road Institute: Roskilde, Denmark, 2004.
70. Müller-BBM. Evaluation of the Effect of a Speed Limit of 30 km/h on Noise and Air Pollutant Immissions in Münster. 2019. Available online: <https://www.muellerbbm.com/mueller-bbm/news/evaluation-of-the-effect-of-a-speed-limit-of-30-kmh-on-noise-and-air-pollutant-immissions-in-muenster/> (accessed on 22 March 2022).
71. Jones, S.J.; Brunt, H. Twenty miles per hour speed limits: A sustainable solution to public health problems in Wales. *J. Epidemiol. Community Health* **2017**, *71*, 699–706. [CrossRef] [PubMed]
72. Williams, D.; North, D.R. *An Evaluation of the Estimated Impacts on Vehicle Emissions of a 20 mph Speed Restriction in Central London*; Transport and Environmental Analysis Group: London, UK, 2013.
73. Tang, J.; McNabola, A.; Misstear, B.; Pilla, F.; Alam, M.S. Assessing the impact of vehicle speed limits and fleet composition on air quality near a school. *Int. J. Environ. Res. Public Health* **2019**, *16*, 149. [CrossRef] [PubMed]
74. Gressai, M.; Varga, B.; Tettamanti, T.; Varga, I. Investigating the impacts of urban speed limit reduction through microscopic traffic simulation. *Commun. Transp. Res.* **2021**, *1*, 100018. [CrossRef]
75. Salgueiredo, C.F.; Orfila, O.; Saint Pierre, G.; Doublet, P.; Glaser, S.; Doncieux, S.; Billat, V. Experimental testing and simulations of speed variations impact on fuel consumption of conventional gasoline passenger cars. *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* **2017**, *57*, 336–349. [CrossRef]
76. Ahn, K.; Rakha, H. A field evaluation case study of the environmental and energy impacts of traffic calming. *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* **2009**, *14*, 411–424. [CrossRef]
77. Haworth, N.; Symmons, M. *Driving to Reduce Fuel Consumption and Improve Road Safety*; Monash University Accident Research Centre: Clayton, Australia, 2001.
78. Litman, T. *Traffic Calming: Benefits, Costs and Equity Impacts*; Victoria Transport Policy Institute: Victoria, BC, Canada, 1999; p. 7.
79. Rowland, T.; McLeod, D. Time and Fuel Effects of Different Travel Speeds; NZ Transport Agency Research Report 582. 2017; 78p. Available online: <http://www.nzta.govt.nz/resources/research/reports/582/> (accessed on 18 March 2024).
80. Taylor, M.A. Network modelling of the traffic, environmental and energy effects of lower urban speed limits. *Road Transp. Res.* **2000**, *9*, 48.
81. Woolley, J.E.; Zito, R.; Dyson, C.B.; Stazic, B.; Taylor MA, P. Impacts of lower speed limits in South Australia. *Intss Res.* **2002**, *26*, 6–17. [CrossRef]
82. European Transport Safety Council—ETSC. Brussels 30 km/h Limit Has Led to Long-Term Reductions in Speed. 2023. Available online: <https://etsc.eu/brussels-30-km-h-limit-has-led-to-long-term-reductions-in-speed/> (accessed on 28 January 2023).
83. Bologna30. Cities with 30 km/h in the World: And in Bologna, Why Not? 2022. Available online: <https://bologna30.it/e-a-bologna-perche-no/> (accessed on 15 November 2023).
84. CPH Post. Police Approve Plans to Reduce Speed Limits across Copenhagen. 2023. Available online: <https://cphpost.dk/2023-04-18/news/police-approve-plans-to-reduce-speed-limits-across-copenhagen/> (accessed on 15 November 2023).
85. Cerema. Calming Traffic on a Metropolitan Scale. 2020. Available online: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/apaiser-circulations-echelle-metropolitaine-cerema-evalue> (accessed on 15 November 2023).
86. Pickett, K.; Melhuish, E.; Dorling, D.; Bambra, C.; McKenzie, K.; Chandda, T.; Jenkins, A.; Nazroo, J.; Maynard, A. *If You Could Do One Thing: Nine Local Actions to Reduce Health Inequalities*; The British Academy: London, UK, 2014.
87. Cleland, C.L.; Baker, G.; Turner, K.; Jepson, R.; Kee, F.; Milton, K.; Kelly, M.P.; Nightingale, G.; Hunter, R.F. A qualitative exploration of the mechanisms, pathways and public health outcomes of a city centre 20 mph speed limit intervention: The case of Belfast, United Kingdom. *Health Place* **2021**, *70*, 102627. [CrossRef] [PubMed]
88. Cepeda, M.; Schoufour, J.; Freak-Poli, R.; Koolhaas, C.M.; Dhana, K.; Bramer, W.M.; Franco, O.H. Levels of ambient air pollution according to mode of transport: A systematic review. *Lancet Public Health* **2017**, *2*, e23–e34. [CrossRef]

89. Brown, V.; Moodie, M.; Carter, R. Evidence for associations between traffic calming and safety and active transport or obesity: A scoping review. *J. Transp. Health* **2017**, *7*, 23–37. [CrossRef]
90. Atkins, A.E.C.O.M.; Maher, M. *Process and Impact Evaluation Headline Report [Internet]*; Atkins Global: London, UK, 2018.
91. Pledge Times. Bologna Speed Limit 30 km/h to Cars. 2022. Available online: <https://pledgetimes.com/bologna-speed-limit-30-km-h-to-cars/> (accessed on 15 November 2023).
92. City of Florence. Road Safety, Five New “30 zones” Approved. 2023. Available online: <https://www.comune.fi.it/dalle-redazioni/sicurezza-stradale-approvate-cinque-nuove-zone-30> (accessed on 15 November 2023).
93. Twenty Minutes. Lyon: How is the General 30 km/h Limit Received by Motorists? 2022. Available online: <https://www.20minutes.fr/societe/3262379-20220330-lyon-comment-limitation-generalisee-30-kmh-accueillie-automobilistes> (accessed on 15 November 2023).
94. Teller Report. Toulouse Will Accelerate the Areas Limited to 30 km/h. 2021. Available online: <https://www.tellerreport.com/news/2021-09-11-toulouse-will-accelerate-the-areas-limited-to-30-km--h.ByqxWGUcfK.html> (accessed on 26 November 2023).
95. Austrian News. Citywide 30 km/h Speed Limit Called for in Vienna. 2021. Available online: <https://austrianpress.com/2021/09/02/citywide-30-km-h-speed-limit-called-for-in-vienna/> (accessed on 26 November 2023).
96. KU Leuven. Ecotip: Cycling Zones and Streets in Leuven/Zone 30 Leuven (as of 2021). 2021. Available online: <https://www.arts.kuleuven.be/english/sustainability/ecotips/ecotip-cycling-zones-and-streets-in-leuven-zone-30-leuven-as-of-2021> (accessed on 16 November 2023).
97. Trans. Info. Antwerp Tightens the Rules for the Low Emission Zone. 2020. Available online: <https://trans.info/antwerp-tightens-the-rules-for-the-low-emission-zone-169769> (accessed on 26 November 2023).
98. Info Barcelona. Speed Limit of 30 km/h for All Streets with Single Traffic Lanes. 2020. Available online: https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/tema/mobility-and-transport/speed-limit-of-30-km-h-for-all-streets-with-single-traffic-lanes_1006307.html (accessed on 16 November 2023).
99. Polis. Madrid Takes Steps towards Safer and More Accessible City Streets. 2018. Available online: <https://www.polisnetwork.eu/news/madrid-takes-steps-towards-safer-and-more-accessible-city-streets/> (accessed on 15 November 2023).
100. Eurocities. Bringing Urban Mobility to the Next Level. 2021. Available online: <https://eurocities.eu/wp-content/uploads/2021/11/Bringing-Urban-Mobility-to-the-Next-Level-Eurocities-policy-paper-on-the-Efficient-and-Green-Mobility-package-1-1.pdf> (accessed on 18 November 2023).
101. The Connexion. 30 kph limit for Strasbourg. 2017. Available online: <https://www.connexionfrance.com/article/Archive/30kph-limit-for-Strasbourg> (accessed on 26 November 2023).
102. Raidió Teilifís Éireann. Plan for 30 km/h Speed Limit in Dublin City Set to be Dropped. 2021. Available online: <https://www.rte.ie/news/dublin/2021/0519/1222707-dublin-speed-limit/> (accessed on 15 November 2023).
103. VRT. Ghent City Centre Becomes 30-km/h Zone. 2015. Available online: https://www.vrt.be/vrtnws/en/2015/04/22/ghent-city_centrebecomes30-kmhzone-1-2312768/ (accessed on 15 November 2023).
104. Cycling Academics. Munich City Center soon to be 30 km/h Zone. 2011. Available online: <http://cyclingacademics.blogspot.com/2011/05/munich-city-center-soon-to-be-30-kmh.html> (accessed on 15 November 2023).

Disclaimer/Publisher’s Note: The statements, opinions and data contained in all publications are solely those of the individual author(s) and contributor(s) and not of MDPI and/or the editor(s). MDPI and/or the editor(s) disclaim responsibility for any injury to people or property resulting from any ideas, methods, instructions or products referred to in the content.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Ulla Østergaard (uo@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Cc: Ulla Holm (jacob@bregnballe.com), Peter Askjær (peter.aksel.askjaer@gmail.com), Dorete Dandanell (dorete@outlook.dk)
Fra: Lars Bagge Hommel-Nielsen (larsbagge@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)" med tidsfrist 27. januar 2025
Sendt: 24-01-2025 14:29
Bilag: Høringssvar TRM ændring af færdselsloven 2025 Final.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.

Transportministeriet

trm@trm.dk

24. januar 2025

Kære Medlem af Folketinget

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)" med tidsfrist 27. januar 2025 – sagsnummer 2024-1674

Vi repræsenterer 4 interesseforeninger, der arbejder imod en eventuel Kattegatforbindelse og arbejder for at bibringe viden om konsekvenserne ved infrastrukturprojekter, herunder demokratiske, forvaltningsmæssige, finansielle, miljø og sundhedsaspekter.

I det medfølgende Høringsbrev begrundes lovforslaget med "*Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativer om regel-forenkling og politisk prioriteret opgavebortfald.*" Der er dog hverken tale om regel-forenkling eller opgavebortfald, men om en udvidelse af Transportministerens ressortområde på bekostning af kommuners selvbestemmelse og politiets ansvarsområde. Transportministeren og Vejdirektoratet vil være egenrådige i beslutningsprocessen om hastighed på veje i Danmark – "*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.*"

Lovforslaget er altså ikke fremsat for at sikre trafiksikkerheden, for at sikre en grøn omstilling, for at udvikle den kollektive trafik eller for at begrænse gener fra støj og luftforurening, der gør os syge, voldelige og forringer vores fertilitet.

Lovforslaget går imod de seneste anbefalinger og krav fra Statsrevisorerne til begrænsning af støjgener og derved sikre en bedre folkesundhed.

Vores høringssvar indstiller derfor til at lovforslaget forkastes og trækkes tilbage.

Nedenfor listes vores bekymringer over lovforslaget:

- 1. For kort tidsfrist og for ringe bevågenhed.** Udkast til lovforslag blev offentliggjort på høringsportalen (https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAR07OYfpTvJIDirW4JQ9FahdWPs4Cwl_Tz1WOIClvVJBBHI7C0TFk5iJ6MU_aem_-LketERtn4FXQOMxwyM5A) den 20. december 2024 med tidsfrist for at indsende høringssvar den 27. januar 2025. Der er som sædvane fra Transportministeriet, tale om en meget kort tidsfrist. Transportministeren har ikke arbejdet for at synliggøre konsekvenser af og behovet for et lovforslag med ingen bevågenhed politisk eller i offentligheden. Lovforslaget skal trækkes tilbage og behørig bevågenhed skabes inden dette eller kommende lovforslag fremføres.
- 2. Lovforslagets ophæver den kommunale medbestemmelse og "selvstyre", og begrænser kommunernes mulighed for at nedsætte hastigheden.** Der er en stigende bevågenhed i samfundet af sygdomsrelaterede konsekvenser af støj- og luftforurening. Der er også en bevågenhed om behovet for at begrænse CO₂-udledning og partikelforurening, især i større byer. Flere kommuner er gået sammen om tiltag, som Transportministeren nu vil fjerne. Bl.a. har 16 kommuner indført hastighedsbegrænsning, som del af en forsøgsordning og det er specifikt denne ordning Transportministeren ønsker fjernet uden nogen reel begrundelse – "*Sager efter færdselsloven om indretning og udnyttelse af veje og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, der er verserende, men endnu ikke afgjorte på tidspunktet for lovens ikrafttræden, skal færdigbehandles og afgøres efter lovforslagets regler. Det vil både gælde i forhold til*

beslutningskompetence og de materielle betingelser for vejmyndighedens beslutninger.

Forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, hvorefter der i 16 kommuner uden en nærmere konkret afvejning af trafiksikkerhedsmæssige og andre trafikale forhold kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen inden for tættere bebygget område på vejstrækninger, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, vil blive ophævet med de ændringer af hastighedsbekendtgørelsen, som kommer til at træde i kraft samtidig med denne lovs ikrafttræden.” Lovforslaget fjerner kommunerne muligheder for at forfølge lokale løsninger, baseret på lokale ønsker, viden og erfaring.

3. **For store beføjelser til transportministeren.** Lovforslagets ”Indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren”, især i forhold til ”at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter”, er helt unødvendig og historisk, hvor tidligere transportministre ikke så et behov og er et udtryk for en overdreven kontroltilgang. Forslaget ses, som et forøg på, at begrænse nødvendige og tiltrængte kommunale og regionale tiltag og løsninger med nedsættelse af hastigheden.

Besluttet lovforslaget bestemmer Transportministeren alene hastigheden på vejene i Danmark, hvor der skal være gågader, hvor der skal være ensrettet og hvor der må køre lastbiler og biler. Forslaget giver Transportministeren udvidet beføjelser til at erhverve arealer, der kan bortforpagtes, bl.a. til landbrugsdrift, men der overvejes ikke en anvendelse til naturarealer. Det er en de facto udvidet erhvervelse, der omgår krav for ekspropriering - ”Stk. 3. Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af statsvejsarealer til landbrugsmæssig drift eller til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen.”

4. **Fjernelse af demokratiske processer og andre myndigheders stillingtagen herunder politiet.** Lovforslaget lægger op til at beslutninger tages administrativt, hvor hverken politi eller andre myndigheder skal spørges. Fra den 1. juli 2025 vil bestemmelser om lokale hastighedsgrænser skulle træffes af vejmyndigheden alene, uden politiets medvirken, hvilket kan påvirke trafiksikkerheden og fjerner politiet mulighed for at udøve politimæssige trafikale opgaver når deres meninger ikke høres. Det er en glidebane at overføre politimæssige beføjelser fra politiet til Vejdirektoratet, der ikke besidder relevant viden, evner eller erfaring. Her ville en nedsættelse af et udvalg bestående af politiet, kommunerne i området og Vejdirektoratet kunne afklare relevante spørgsmål og forankret i regionerne.
5. **Lovgivning med tilbagevirkende kraft til 20. december 2024.** I bemærkninger til lovforslagets § 4 beskrives det meget udanske, at lade lovforslaget gælde fra den 20. december 2024, altså med tilbagevirkende kraft, noget der ikke er set i mange år – ”Det foreslås derfor i stk. 3, at § 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a i færdselsloven, jf. denne lovs § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024. Bestemmelsen medfører, at vejmyndighederne allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024, hvilket ligger før lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt, 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 herfor i den foreslåede § 92, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, er opfyldte.”
6. **Lovforslaget, ved introduktion af ”årsdøgnsstrafikkriterie”, umuliggør den grønne omstilling, gågader, vej bump, ensretning, afspærring af veje og begrænsning af tung forurenende og støjende trafik.** ”Årsdøgnsstrafikkriteriet” betyder at alle veje med mere trafik på et døgn – flere biler, busser og lastbiler – end et bestemt antal ikke længere er et kommunalt ansvar, men kræver tilladelse ved forslag om ændringer fra Vejdirektoratet eller Transportministeren og beslutningen kan ikke ankes. Hvis der er mere end enten 1.000, 4.000 eller 5.000 årsdøgns trafik, er det Vejdirektoratet der beslutter. Der er meget få veje i de større byer, ved til- eller frakørselsveje til motorveje eller for større landeveje i landdistrikterne, der har en mindre årsdøgns trafik (biler) end de valgte kriterier – oftest under 4.000. **Konsekvensen af at ændre Færdselsloven, er at meget få veje vil se en hastighedsnedsættelse til 40km i timen eller mindre –** ”Efter § 42, stk. 5, indsættes: »Stk. 6. For et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgns trafik på højst 4.000, jf. dog stk. 7 og 8.”
- Ligeledes skal ministeren beslutte om der skal være gågade, ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, når der er mere end 1.000 årsdøgns trafik, hvilket vil sige alle veje i**

byerne - "§ 92, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker:

»Stk. 2. For en vejstrækning med en årsdøgnstrafik 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. Stk. 3. På vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, 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. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan i tilfælde omfattet af stk. 2 kun 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 på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har en årsdøgnstrafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct." Kommunerne kan ikke forfølge alternative løsninger og transportformer for at begrænse for kraftig trafik eller lastbiltransport med støj og støv. Kommunerne skal afholde de store omkostninger til vedligehold, men kan ikke vælge en anden udnyttelse af arealerne ved at begrænse parkering og veje.

7. Trafikstøj er det næststørste miljøproblem, der gør os syge, dræber os, gør os voldelige og forringer vores fertilitet, men Transportministeren er tonedøv overfor kritik fra Statsrevisorerne.

En million danskere er plagede af trafikstøj og ca. 140.000 i meget svær grad. "Miljøstyrelsen opgjorde i 2003, at **mellem 200 og 500 danskere årligt dør for tidligt af de sygdomme, som vejstøj medfører.**"

[1] Støjen er siden 2003 blevet kraftigere, mere udbredt og påvirker flere.

Miljøforsker Mette Sørensen fra Roskilde Universitet forsker i støj og partikelforurening og finder at "Trafikstøj øger risikoen for **blodprop i hjertet** og sandsynligvis også for **forhøjet blodtryk** og risikoen for **slagtilfælde**. Derudover har man fundet, at trafikstøj på skoler fører til **dårligere læseforståelse og hukommelse blandt børn**. Ny forskning peger desuden på, at risiko for andre folkesygdomme som **diabetes** og visse **kræftformer** kan være påvirket, selvom mere forskning er nødvendig indenfor disse områder, før der kan drages konklusioner." [2] I hendes seneste undersøgelse, dokumenteres det desuden, "at vi ser en så tydelig sammenhæng mellem miljøfaktorer og **infertilitet**" ved "at luftforurening kan have en direkte toksisk effekt på sædceller og dermed forringe den reproduktive evne hos mænd", hvilket medfører at "risikoen for infertilitet stiger med 44 procent hos mænd, når de udsættes for luftforurening", og "at **vejstøj kan have en negativ effekt på kvinders evne til at få børn**, hvis de er over 35 år." Der er en sammenhæng mellem støjniveau og infertilitet ved, at "**risikoen for infertilitet hos kvinder stiger nemlig med 13 procent for hver 10 decibel, støjniveauet fra vejene hæves. - Vejstøj kan føre til øget stress og forringet søvn**, hvilket kan påvirke kvinders evne til at blive gravide, siger Mette Sørensen." [3] Støj gør os ikke kun syge, men også voldelige, "For der er en **direkte sammenhæng mellem at blive udsat for voldsom støjforurening og voldelig adfærd**, hvilket har store både menneskelige og samfundsøkonomiske omkostninger" og sammenhængen er fornyelig offentliggjort af Timo Hener, Institut for Økonomi ved Aarhus BSS på Aarhus Universitet. [4]

Transportministerens lovforslag gør det umuligt for myndigheder og kommuner at gennemføre handlingsplaner mod støj, som kommunerne eller myndigheder har udarbejdet, jf.

"**Statsrevisorerne** kan blandt andet konstatere, at ingen myndigheder har overholdt kravene til indholdet i handleplanerne i alle de undersøgte år, og ingen af de statslige myndigheder har levet op til bekendtgørelsens krav om at beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at gennemføre initiativerne i handleplanerne." [1] Alle handlingsplaner og besluttede eller igangsatte tiltag efter 20. december 2024 skal, som konsekvens af lovforslaget, skrinlægges, og fremadrettet godtages af Transportministeren, der ikke prioriterer folkesundhed og det vil betyde udsættelse og forsinkelse af tiltag beskrevet i eksisterende eller kommende handlingsplaner.

Statsrevisorerne konkluderer - "Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at Transportministeriet og Miljøministeriet ikke har sikret, at myndighederne overholder en række krav fra bekendtgørelsen om støj. Konsekvensen af dette er, at myndighedernes grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og borgernes indsigt i myndighedernes indsats over for trafikstøj indskrænkes". [5] I konklusionen listes Transportministeriet med Vejdirektoratet, Banedanmark og udvalgte statslige selskaber som Transportministeriet varetager - Metroselskabet I/S og Sund & Bælt A/S - og der er mangler eller udeladelser i alle handlingsplanerne og derved er der ikke igangsat tilstrækkelige

initiativer for at forbedre folkesundheden ved at begrænse støj, siden 2013!

Transportministeriet eller styrelser og direktorater under Transportministeriet, samt statslige selskaber varetager af Transportministeriet, har ikke evnet at varetage handlingsplaner for støj og støvforurening og skal derfor ikke have yderligere beføjelser eller opgaver.

Kommunerne har ligeledes mangler og udeladelser i deres handlingsplaner og det burde være Transportministerens fokusområde, at udbedre manglerne i kommunerne og i eget ministerium.

Kan medlemmerne af Folketinget acceptere at medvirke til at gøre os yderligere syge?

8. **Hvad er egentlig begrundelsen for lovforslaget?** Den stigende bekymring i samfundet over støj- og luftforurening har set et stadigt stigende antal borgere, kommuner og politikere arbejde for hastighedsbegrænsning, hvilket er i tråd med internationale overvejelser og bevægelser. Målet er at efterleve **anbefalingerne fra WHO om en maksimal støjpåvirkning på 53dB i dagtimerne og 45dB i løbet af natten [6]**. Rekreative muligheder i byerne er ligeledes i fokus, hvor bilerne optager vigtig plads, selvom de kun anvendes 5% af tiden. Byerne kan anvende pladsen – byrummet – på anden vis end for parkering og veje.

Infrastrukturplan 2035 har en lang række nødvendige bygge- og anlægsprojekter, der, hvis de færdiggøres, vil forøge støj- og luftforureningen, køddannelser på vejene og CO₂ udledning.

Projekternes **"samfundsøkonomi"** er bl.a. afhængig af den såkaldte "køretidsbesparelse", der udregnes optimistisk med teoretiske køretider for at give et projekt en lille positiv effekt. Projekterne er kraftigt tabsgivende, hvis der indregnes ødelæggelse af natur, rekreative områder og livskvalitet, samt konsekvenserne af støj- og luftforurening for folkesundheden.

Vælger kommunerne at forbedre folkesundheden i deres område, vil det ske ved en begrænsning af støj- og luftforureningen ved en lavere hastighed og et forbud mod tung trafik, eventuelt sammen med road pricing og udvidelse af den kollektive trafik. Køretiden vil blive forøget på især til- og frakørsler til motorvejene. "Samfundsøkonomien" i projekterne er altså på spil. Forbydes den tunge trafik i byerne vil bl.a. Lynetteholm projektet ikke kunne modtage jord transporteret i tunge lastbiler, men skal have jorden sejlet ind.

Vælger en kommune at nedsætte hastigheden i dens område for at gøre noget for borgerne i kommunen, får det en betydning for køretiden for borgere udenfor kommunen, medmindre de tager toget. Og det er begrundelsen for Transportministerens behov for at kunne kontrollere hastighedsfastsættelsen i Danmark, at kunne sikre køretiden i ministeriets projekter. Men kan han sikre køretiden?

Motorvejene er overbelagte og det bliver kun værre. Der er kun 1.09 passagerer i bilerne i myldretiden [7]. Vejene bliver stadig mere nedslidte og borgerne nær vejene stadig mere syge. Så mange kræver der gøres noget, Transportministerens svar er mere støj og mere forurening.

Referencer:

[1] https://www.ft.dk/da/statsrevisorerne/nyheder/2024/11/beretning-5_2024

[2] <https://kattegatforbindelsenejtaak.dk/wp-content/uploads/2022/04/MetteSorensenStoj.pdf>

[3] <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2024-09-04-ny-undersogelse-viser-sammenhaeng-mellem-evnen-til-at-faa-boern-og-hvor-du-bor>

[4] https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/stojforurening-er-skyld-i-vold?publisherId=12670518&releaseld=13676209&fbclid=IwAR0HwpjF4ZRcxvH319-oMvXKw_UfzA6WVb1yC8xIDFZiZNwsSLvW3ILGISY

[5] <https://www.ft.dk/statsrevisor/20241/beretning/sb5/bilag/1/2938409.pdf>

[6] <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1>

[7] <https://jahuel5.wixsite.com/traengsel/mange-biler-med-fa-passagerer-fylde>

Med venlig hilsen og på vegne af,

bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland"

bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø"

bestyrelsen for "Nej tak til motorvej på Asnæs"

bestyrelsen for "Nej til motorvej på Røsnæs"

Bestyrelsesmedlem, Lars Bagge Hommel-Nielsen

Forperson, Peter Askjær

Forperson, Jacob Bregnballe

Bestyrelsesmedlem, Dorete Dandanell

Kære Medlem af Folketinget

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)" med tidsfrist 27. januar 2025 – sagsnummer 2024-1674

Vi repræsenterer 4 interesseforeninger, der arbejder imod en eventuel Kattegatforbindelse og arbejder for at bibringe viden om konsekvenserne ved infrastrukturprojekter, herunder demokratiske, forvaltningsmæssige, finansielle, miljø og sundhedsaspekter.

I det medfølgende Høringsbrev begrundes lovforslaget med "*Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativer om regel-forenkling og politisk prioriteret opgavebortfald.*" Der er dog hverken tale om regel-forenkling eller opgavebortfald, men om en udvidelse af Transportministerens ressortområde på bekostning af kommuners selvbestemmelse og politiets ansvarsområde. Transportministeren og Vejdirektoratet vil være egenrådige i beslutningsprocessen om hastighed på veje i Danmark – "*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.*"

Lovforslaget er altså ikke fremsat for at sikre trafiksikkerheden, for at sikre en grøn omstilling, for at udvikle den kollektive trafik eller for at begrænse gener fra støj og luftforurening, der gør os syge, voldelige og forringer vores fertilitet.

Lovforslaget går imod de seneste anbefalinger og krav fra Statsrevisorerne til begrænsning af støjgener og derved sikre en bedre folkesundhed.

Vores høringssvar indstiller derfor til at lovforslaget forkastes og trækkes tilbage.

Nedenfor listes vores bekymringer over lovforslaget:

1. **For kort tidsfrist og for ringe bevågenhed.** Udkast til lovforslag blev offentliggjort på høringsportalen (https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTAAR07OYfpTvJIDirW4JQ9FahdWPs4Cwl_Tz1WOIClvJBbHI7C0TFk5iJ6MU_aem_-LketERtrn4FXQOMxwyM5A) den 20. december 2024 med tidsfrist for at indsende høringssvar den 27. januar 2025. Der er som sædvane fra Transportministeriet, tale om en meget kort tidsfrist. Transportministeren har ikke arbejdet for at synliggøre konsekvenser af og behovet for et lovforslag med ingen bevågenhed politisk eller i offentligheden. Lovforslaget skal trækkes tilbage og behørig bevågenhed skabes inden dette eller kommende lovforslag fremføres.
2. **Lovforslagets ophæver den kommunale medbestemmelse og "selvstyre", og begrænser kommunernes mulighed for at nedsætte hastigheden.** Der er en stigende bevågenhed i samfundet af sygdomsrelaterede konsekvenser af støj- og luftforurening. Der er også en bevågenhed om behovet for at begrænse CO₂-udledning og partikelforurening, især i større byer. Flere kommuner er gået sammen om tiltag, som Transportministeren nu vil fjerne. Bl.a. har 16 kommuner indført hastighedsbegrænsning, som del af en forsøgsordning og det er specifikt denne ordning Transportministeren ønsker fjernet uden nogen reel begrundelse – "*Sager efter færdselsloven om indretning og udnyttelse af veje og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, der er verserende, men endnu ikke afgjorte på tidspunktet for lovens ikrafttræden, skal færdigbehandles og afgøres efter lovforslagets regler. Det vil både gælde i forhold til beslutningskompetence og de materielle betingelser for vejmyndighedens beslutninger.*"

Forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, hvorefter der i 16 kommuner uden en nærmere konkret afvejning af trafiksikkerhedsmæssige og andre trafikale forhold kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen inden for tættere bebygget område på vejstrækninger, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, vil blive ophævet med de ændringer af hastighedsbekendtgørelsen, som kommer til at træde i kraft samtidig med denne lovs ikrafttræden." Lovforslaget fjerner kommunerne muligheder for at forfølge lokale løsninger, baseret på lokale ønsker, viden og erfaring.

3. **For store beføjelser til transportministeren.** Lovforslagets "*Indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til transportministeren*", især i forhold til "*at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter*", er helt unødvendig og historisk, hvor tidligere transportministre ikke så et behov og er et udtryk for en overdreven kontroltilgang. Forslaget ses, som et forøg på, at begrænse nødvendige og tiltrængte kommunale og regionale tiltag og løsninger med nedsættelse af hastigheden. **Beslattes lovforslaget bestemmer Transportministeren alene hastigheden på vejene i Danmark, hvor der skal være gågader, hvor der skal være ensrettet og hvor der må køre lastbiler og biler.** Forslaget giver Transportministeren udvidet beføjelser til at erhverve arealer, der kan bortforpagtes, bl.a. til landbrugsdrift, men der overvejes ikke en anvendelse til naturarealer. Det er en de facto udvidet erhvervelse, der omgår krav for ekspropriering - "*Stk. 3. Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af statsvejsarealer til landbrugsmæssig drift eller til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen.*"
4. **Fjernelse af demokratiske processer og andre myndigheders stillingtagen herunder politiet.** Lovforslaget lægger op til at beslutninger tages administrativt, hvor hverken politi eller andre myndigheder skal spørges. Fra den 1. juli 2025 vil bestemmelser om lokale hastighedsgrænser skulle træffes af vejmyndigheden alene, uden politiets medvirken, hvilket kan påvirke trafiksikkerheden og fjerner politiet mulighed for at udøve politimæssige trafikale opgaver når deres meninger ikke høres. Det er en glidebane at overføre politimæssige beføjelser fra politiet til Vejdirektoratet, der ikke besidder relevant viden, evner eller erfaring. Her ville en nedsættelse af et udvalg bestående af politiet, kommunerne i området og Vejdirektoratet kunne afklare relevante spørgsmål og forankret i regionerne.
5. **Lovgivning med tilbagevirkende kraft til 20. december 2024.** I bemærkninger til lovforslagets § 4 beskrives det meget udanske, at lade lovforslaget gælde fra den 20. december 2024, altså med tilbagevirkende kraft, noget der ikke er set i mange år – "*Det foreslås derfor i stk. 3, at § 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a i færdselsloven, jf. denne lovs § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024. Bestemmelsen medfører, at vejmyndighederne allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024, hvilket ligger før lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt, 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 herfor i den foreslåede § 92, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, er opfyldte.*"
6. **Lovforslaget, ved introduktion af "årsdøgntrafikkriterie", umuliggør den grønne omstilling, gågader, vejbump, ensretning, afspærring af veje og begrænsning af tung forurenende og støjende trafik.** "Årsdøgntrafikkriteriet" betyder at alle veje med mere trafik på et døgn – flere biler, busser og lastbiler – end et bestemt antal ikke længere er et kommunalt ansvar, men kræver tilladelse ved forslag om ændringer fra Vejdirektoratet eller Transportministeren og beslutningen kan ikke ankes. Hvis der er mere end enten 1.000, 4.000 eller 5.000 årsdøgntrafik, er det Vejdirektoratet der beslutter. Der er meget få veje i de større byer, ved til- eller frakørselsveje til motorveje eller for større landeveje i

landdistrikterne, der har en mindre årsdøgntrafik (biler) end de valgte kriterier – oftest under 4.000.

Konsekvensen af at ændre Færdselsloven, er at meget få veje vil se en hastighedsnedsættelse til 40km i timen eller mindre – ”Efter § 42, stk. 5, indsættes: »Stk. 6. For et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgntrafik på højst 4.000, jf. dog stk. 7 og 8.”

Ligeledes skal ministeren beslutte om der skal være gågade, ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, når der er mere end 1.000 årsdøgntrafik, hvilket vil sige alle veje i byerne - ”§ 92, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker:

»Stk. 2. For en vejstrækning med en årsdøgntrafik 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. Stk. 3. På vejstrækninger med en årsdøgntrafik, 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. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgntrafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan i tilfælde omfattet af stk. 2 kun 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 på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har en årsdøgntrafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct.”

Kommunerne kan ikke forfølge alternative løsninger og transportformer for at begrænse for kraftig trafik eller lastbiltransport med støj og støv. Kommunerne skal afholde de store omkostninger til vedligehold, men kan ikke vælge en anden udnyttelse af arealerne ved at begrænse parkering og veje.

7. **Trafikstøj er det næststørste miljøproblem, der gør os syge, dræber os, gør os voldelige og forringer vores fertilitet, men Transportministeren er tonedøv overfor kritik fra Statsrevisorerne. Én million danskere er plagede af trafikstøj og ca. 140.000 i meget svær grad. ”Miljøstyrelsen opgjorde i 2003, at mellem 200 og 500 danskere årligt dør for tidligt af de sygdomme, som vejstøj medfører.” [1] Støjen er siden 2003 blevet kraftigere, mere udbredt og påvirker flere.**

Miljøforsker Mette Sørensen fra Roskilde Universitet forsker i støj og partikelforurening og finder at ”Trafikstøj øger risikoen for **blodprop i hjertet** og sandsynligvis også for **forhøjet blodtryk** og risikoen for **slagtilfælde**. Derudover har man fundet, at trafikstøj på skoler fører til **dårligere læseforståelse og hukommelse blandt børn**. Ny forskning peger desuden på, at risiko for andre folkesygdomme som **diabetes** og visse **kræftformer** kan være påvirket, selvom mere forskning er nødvendig indenfor disse områder, før der kan drages konklusioner.” [2] I hendes seneste undersøgelse, dokumenteres det desuden, ”at vi ser en så tydelig sammenhæng mellem miljøfaktorer og **infertilitet**” ved ”at luftforurening kan have en direkte toksisk effekt på sædceller og dermed forringe den reproduktive evne hos mænd”, hvilket medfører at ”risikoen for infertilitet stiger med 44 procent hos mænd, når de udsættes for luftforurening”, og ”at **vejstøj kan have en negativ effekt på kvinders evne til at få børn**, hvis de er over 35 år.” Der er en sammenhæng mellem støjniveau og infertilitet ved, at ”**risikoen for infertilitet hos kvinder stiger nemlig med 13 procent for hver 10 decibel, støjniveauet fra vejene hæves**. - **Vejstøj kan føre til øget stress og forringet søvn**, hvilket kan påvirke kvinders evne til at blive gravide, siger Mette Sørensen.” [3] Støj gør os ikke kun syge, men også voldelige, ”For der er en **direkte sammenhæng mellem at blive udsat for voldsom støjforurening og voldelig adfærd**, hvilket har store

både menneskelige og samfundsøkonomiske omkostninger ”og sammenhængen er fornyelig offentliggjort af Timo Hener, Institut for Økonomi ved Aarhus BSS på Aarhus Universitet. [4]

Transportministerens lovforslag gør det umuligt for myndigheder og kommuner at gennemføre handlingsplaner mod støj, som kommunerne eller myndigheder har udarbejdet, jf. ”Statsrevisorerne kan blandt andet konstatere, at ingen myndigheder har overholdt kravene til indholdet i handleplanerne i alle de undersøgte år, og ingen af de statslige myndigheder har levet op til bekendtgørelsens krav om at beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at gennemføre initiativerne i handleplanerne.” [1] Alle handlingsplaner og besluttede eller igangsatte tiltag efter 20. december 2024 skal, som konsekvens af lovforslaget, skrinlægges, og fremadrettet godtages af Transportministeren, der ikke prioriterer folkesundhed og det vil betyde udsættelse og forsinkelse af tiltag beskrevet i eksisterende eller kommende handlingsplaner.

Statsrevisorerne konkluderer - ”Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at Transportministeriet og Miljøministeriet ikke har sikret, at myndighederne overholder en række krav fra bekendtgørelsen om støj. Konsekvensen af dette er, at myndighedernes grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og borgernes indsigt i myndighedernes indsats over for trafikstøj indskrænkes”. [5] I konklusionen listes Transportministeriet med Vejdirektoratet, Banedanmark og udvalgte statslige selskaber som Transportministeriet varetager - Metroselskabet I/S og Sund & Bælt A/S - og der er mangler eller udeladelser i alle handlingsplanerne og derved er der ikke igangsat tilstrækkelige initiativer for at forbedre folkesundheden ved at begrænse støj, siden 2013!

Transportministeriet eller styrelser og direktorater under Transportministeriet, samt statslige selskaber varetaget af Transportministeriet, har ikke evnet at varetage handlingsplaner for støj og støvforurening og skal derfor ikke have yderligere beføjelser eller opgaver.

Kommunerne har ligeledes mangler og udeladelser i deres handlingsplaner og det burde være Transportministerens fokusområde, at udbedre manglerne i kommunerne og i eget ministerium.

Kan medlemmerne af Folketinget acceptere at medvirke til at gøre os yderligere syge?

8. **Hvad er egentlig begrundelsen for lovforslaget?** Den stigende bekymring i samfundet over støj- og luftforurening har set et stadigt stigende antal borgere, kommuner og politikere arbejde for hastighedsbegrænsning, hvilket er i tråd med internationale overvejelser og bevægelser. Målet er at efterleve **anbefalingerne fra WHO om en maksimal støjpåvirkning på 53dB i dagtimerne og 45dB i løbet af natten** [6]. Rekreative muligheder i byerne er ligeledes i fokus, hvor bilerne optager vigtig plads, selvom de kun anvendes 5% af tiden. Byerne kan anvende pladsen – byrummet – på anden vis end for parkering og veje.

Infrastrukturplan 2035 har en lang række unødvendige bygge- og anlægsprojekter, der, hvis de færdiggøres, vil forøge støj- og luftforureningen, kødannelser på vejene og CO₂ udledning. Projekternes ”samfundsøkonomi” er bl.a. afhængig af den såkaldte ”køretidsbesparelse”, der udregnes optimistisk med teoretiske køretider for at give et projekt en lille positiv effekt. Projekterne er kraftigt tabsgivende, hvis der indregnes ødelæggelse af natur, rekreative områder og livskvalitet, samt konsekvenserne af støj- og luftforurening for folkesundheden.

Vælger kommunerne at forbedre folkesundheden i deres område, vil det ske ved en begrænsning af støj- og luftforureningen ved en lavere hastighed og et forbud mod tung trafik, eventuelt sammen med road pricing og udvidelse af den kollektive trafik. Køretiden vil blive forøget på især til- og frakørsler til motorvejene. ”Samfundsøkonomien” i projekterne er altså på spil. Forbydes den tunge trafik i byerne vil bl.a. Lynetteholm projektet ikke kunne modtage jord transporteret i tunge lastbiler, men skal have jorden sejlet ind.

Vælger en kommune at nedsætte hastigheden i dens område for at gøre noget for borgerne i kommunen, får det en betydning for køretiden for borgere udenfor kommunen, medmindre de tager toget. Og det er begrundelsen for Transportministerens behov for at kunne kontrollere

hastighedsfastsættelsen i Danmark, at kunne sikre køretiden i ministeriets projekter. Men kan han sikre køretiden?

Motorvejene er overbelagte og det bliver kun værre. Der er kun 1.09 passagerer i bilerne i myldretiden [7]. Vejene bliver stadig mere nedslidte og borgerne nær vejene stadig mere syge. Så mange kræver der gøres noget, Transportministerens svar er mere støj og mere forurening.

Referencer:

- [1] https://www.ft.dk/da/statsrevisorerne/nyheder/2024/11/beretning-5_2024
- [2] <https://kattegatforbindelsenejtak.dk/wp-content/uploads/2022/04/MetteSorensenStoj.pdf>
- [3] <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2024-09-04-ny-undersogelse-viser-sammenhaeng-mellem-evnen-til-at-faa-boern-og-hvor-du-bor>
- [4] https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/stojforurening-er-skyld-i-vold?publisherId=12670518&releaseId=13676209&fbclid=IwAR0HwpjF4ZRcxvH319-oMvXKw_UfzA6WVb1yC8xIDFZiZNwsSLvW3ILGISY
- [5] <https://www.ft.dk/statsrevisor/20241/beretning/sb5/bilag/1/2938409.pdf>
- [6] <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1>
- [7] <https://jahuel5.wixsite.com/traengsel/mange-biler-med-fa-passagerer-fylde>

Med venlig hilsen og på vegne af,

bestyrelsen for "NEJ til
Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

Bestyrelsesmedlem, Lars
Bagge Hommel-Nielsen

bestyrelsen for "STOP
motorvej over Samsø"

Forperson,
Peter Askjær

bestyrelsen for
"Nej tak til motorvej på
Asnæs"

Forperson,
Jacob Bregnballe

bestyrelsen for
"Nej til motorvej på
Røsnæs"

Bestyrelsesmedlem,
Dorete Dandanell

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Signe Fløe Thomsen (signe.f.thomsen@gmail.com)
Titel: Signe Fløe, Den Grønne Ungdomsbevægelse Høringssvar - høringssvar
Sendt: 29-01-2025 12:35

[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.

Hej Transportministeriet,

Mit navn er Signe Fløe (23 år) og jeg er aktivist i Den Grønne Ungdomsbevægelse i Aarhus, en lokalgruppe, hvor vi mødes ca. 30 hver mandag. Lige nu er jeg med til at starte vores aktivistiske tegnestue, som arbejder for at påvirke, hvordan Aarhus' byrum skal udvikle sig i fremtiden.

For vores lokalgruppe er det afgørende, at vi kan få indflydelse uden at skulle tage hele vejen til København. Vi har ofte en følelse af, at det er meget nemmere at få indflydelse på lokalpolitik, hvilket giver håb og motivation for at fortsætte. For vores arbejde med Aarhus fremtidig byrum og herunder Aarhus' nye mobilitetsplan, vil det derfor være katastrofalt, hvis denne beslutningsevne blev flyttet væk fra kommunen. Jeg håber derfor inderligt, at I ikke vil fjerne denne mulighed for indflydelse fra os.

Venlig hilsen

Signe Fløe

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Laurits Bøje Borup-Hansen (lboje@live.dk)
Titel: Høringssvar slagnummer/ 2024-1674
Sendt: 02-02-2025 14:19

[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 høringssvar til transportministeriet vedrørende sag nummer 2024-1674, ift. **“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.)”**

Den forlagte lovændring vil skade danske byer og deres miljø, for de mennesker der færdes her. Dette er, da loven vil besværliggøre at skabe byrum som omfavner liv i stedet for trafik. Ved en centralisering af beslutningskompetencerne forventes at forsimple en påstået bureaukratisk proces. Imidlertid risikerer dette, at afstanden mellem borger og beslutningstager øges i en sådan grad, at de som berøres af de fysiske manifesteringer af loven, dvs. eksempelvis færre cykel/gågader, øget biltrafik, vil have ringere mulighed for indflydelse på hvordan den knappe plads skal anvendes. I stedet vil privatbilisme fremover favoriseres, da kvantitative mål prioriteres overfor kvalitative byrums kvalitet, som øget sikkerhed, lavere forurening, plads til kultur og liv, samt selvfølgelig bekvemmelighed for de som ikke drager fordel af ministeriets ønske om amerikansk inspireret veje. Bigger is not always better. Det skal endvidere tydeliggøres, at et centralt argument for modstand mod dette forslag er, at vores byer på sigt vil kræve at blive designet med biler først i mente og mennesker som andenprioritet. I Danmark kan vi være stolte af, at vi tænker på hinanden, også når det gælder, hvordan vores byer udstråler prioritering af maskiner/mennesker. Her sker desværre en forkert vægtning, da man tilsyneladende ikke forstår de alvorlige konsekvenser, denne såkaldte “afbureaukratisering”, vil forårsage for almindelige borgere, da mindre kompetencer lokalt, fratager privilegiet til at tilvælge byrum med mennesket i fokus; byrum med mindre trafik, mere liv, mere grønt og mindre fare, mindre stress, mindre forurening. Den fysiske prioritering der foregår på hver gade og stræde i dette land er en ideologisk beslutning. Valget mellem ideen om effektivitet og luksus for de få, eller at være ambitiøs som foregangsland for, hvordan vi danner rammerne for det gode liv. Det er essentielt, at denne trussel mod grundlæggende livskvalitet ikke bagtaleres, hvorfor det er nødvendigt at dette høringssvar skrives. Mennesker kommer først.

Med venlig hilsen
Laurits Bøje Borup-Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: lisedalsgaard13@gmail.com (lisedalsgaard13@gmail.com)
Titel: Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 19:45

[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.

Dette forslag giver sig ud for at være en forenkling. I stedet er det en kraftig forringelse af det kommunale selvstyre. Kommunen får lov til at regulere fart og trafik i områder, hvor det ikke er nødvendigt. Til gengæld bestemmer selve mængden af trafik, hvor der ikke må reguleres. Forslaget er helt ude af trit med den virkelighed vi lever i, hvor klimaforandringer truer. Det er godt nok en ommer.

Lise Dalsgaard
Anne Maries Alle 42
5250 Odense SV

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: lone nørgaard (lone.norgaard@hotmail.com)
Titel: Att. Thomas Danielsen
Sendt: 23-01-2025 13:35

[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.

Endelig et lovforslag Københavnerne udenfor Enhedslisten kan bruge til noget.

Nyere 40km herunder 50km strækning på Kalvebod Brygge har længe været absurd teater.
Line Barfoed vågn op og træk i en seriøs grøn trøje, for der er masser af forsømte grønne initiativer at tage fat i i byerne herunder København.

TAK for dig Thomas Danielsen.

Venlige hilsener
Lone Nørgaard
Eckersbergsgade 22
2100 København Ø
Mobil + 45 40418670

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mette Dam Mikkelsen (METMI@ltk.dk)
Titel: Høringssvar til lovudkast med sagsnummer 2024-1674.
Sendt: 27-01-2025 10:49
Bilag: Høringssvar til Forslag om lov om ændring af færdselsloven mv..pdf;

Til Transportministeriet

Henv. til sagsnummer 2024-1674.

Hermed fremsendes høringssvar til lovudkast "*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.)*" fra Lyngby-Taarbæk Kommune

Venlig hilsen

Mette Dam Mikkelsen

Specialkonsulent i Trafik og Mobilitet



Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed
Trafik og Mobilitet
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte:

Mobil: 24 82 64 18

E-mail: METMI@ltk.dk

Hjemmeside: www.ltk.dk

Skriv sikkert til Lyngby-Taarbæk Kommune – du kan finde links til Digital Post på ltk.dk/kontakt-os.

På ltk.dk/privatlivspolitik finder du oplysninger om, hvordan kommunen behandler personoplysninger samt dine rettigheder.

Til Transportministeriet
trm@trm.dk

Dato: 25. januar 2025
Ref.: metmi
Sagsnr.: 05.00.00-G01-6-25

Høringssvar til Forslag om lov om ændring af færdselsloven mv.

Lyngby-Taarbæk Kommune har med interesse læst udkast 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.)

Kommunen bakker op om indholdet i KLs åbne brev til Folketingets transportudvalg af 16. januar 2025, ligesom kommunen som er en del af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen, også bakker op om det høringssvar Supercykelstisekretariatet har fremsendt.

Lyngby-Taarbæk Kommune udtrykker i øvrigt bekymring for, at forslagene til ændringer af færdselsloven mv., særligt indskrænker kommunens muligheder for at forbedre trafiksikkerheden på vejene.

Lyngby-Taarbæk Kommune er særligt bekymret for, at mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for skolebørn, der cykler og går til skole, ligesom mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for fodgængere og cyklister begrænses. Lyngby-Taarbæk Kommune finder det problematisk, at kommunerne begrænses i brugen af flere værktøjer, såsom indkørselsforbud, hastighedsbegrænsninger og ensretninger, alene baseret på trafikmængder for motorkøretøjer.

Vi ser også med stor bekymring for, at flere objektive kriterier er meget snævert defineret udelukkende med fokus på biltrafikken, hvilket i høj grad begrænser kommunernes muligheder for at gennemføre byudvikling og trafikplanlægning ud fra et helhedsorienteret perspektiv i stedet for en kortsigtet fokus på biltrafikken på den enkelte vej.

Særligt i bymidter, hvor der er større fokus på en balance mellem handelsliv, trafiksikkerhed og beboeres ønsker og behov, vil det med de foreslåede ændringer blive vanskeligt at gennemføre en langsigtet strategisk udvikling af byen. I Lyngby-Taarbæk Kommune vil det særligt gælde Lyngby Hovedgade, der er en del af kommunens strategiske



**Center for Trafik, Miljø og
Bæredygtighed
Trafik og Mobilitet**

www.ltk.dk

Skriv sikker post via
borger.dk og Virk



vision for den fremtidige by. En vision som vanskeligt kan gennemføres uden tiltag som vil medføre ændringer i trafiksystemet i store dele af bymidten.

På den baggrund vil Lyngby-Taarbæk Kommune opfordre til, at Transportministeriet går i dialog med KL om at udarbejde et revideret udkast til forslag til lovændringer for færdselsloven mv. Et forslag som i højere grad tager hensyn til kommunernes mulighed for langsigtet strategisk planlægning, og forbedring af trafiksikkerhed og fremkommelighed for alle trafikanter.

Venlig hilsen

Lene Mårtensson

Centerchef

Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lyngø Randen Børding (lyngø.randen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 28-01-2025 15:02

[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.

Kære Transportminister

Jeg skriver på baggrund af en stor bekymring over det nye lovforslag, som begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Dette er i mine øjne et enorm skridt i den helt forkerte retning - fremtidens by er ikke centreret om biltransport, og at nå til et punkt hvor vi i stedet fremmer grøn trafik og generel trivsel for borgerne vil blive en meget længere proces hvis i fratager kommunerne deres ret til at lave forbedringer af bybilledet.

Det er trods alt kommunerne der kender deres byer bedst selv, og hvis i vil spare dem for papirarbejde på bekostning af alt det arbejde de har lagt i fremtidig byplanlægning er ikke vejen frem.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling nu. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer. Jeg håber virkelig, at regeringen vil lytte til kritikken og droppe dette forslag.

Med venlig hilsen
Lyngø Randen Børding

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maiken Løhde (maiken.loehde@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 25-01-2025 14:03

[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.

Kære Transportminister

Det bekymrer mig, at det nye lovforslag begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje.

Det bekymrer mig endvidere, at veje hele tiden udbygges, nye vejforbindelser etableres, lufthavne udvides og bestanden af biler i Danmark stiger. Dette sker i en virkelighed hvor klimakrisen hele tiden forværres. Vi skal derfor gøre hvad vi kan for ikke at skabe for store katastrofer, der går ud over både natur og mennesker.

En stor del af Danmarks og verdens klimabelastning kommer fra fossil transport, derfor skal vi i kampen mod en mere bæredygtig og retfærdig fremtid reducere den fossile transport. Dette gør vi ved først og fremmest at reducere mængden af fossile biler i byerne.

Det er en stor del af transportministeriets ansvar at sørge for at bestanden af biler i Danmark reduceres, og at den kollektive transport gøres attraktiv og tilgængelig.

Borgere bliver i høj grad nødt til at bevæge sig anderledes. Her er cykel, gang og kollektiv transport et vigtigt alternativ. Der skal derfor skabes incitament herfor, og ikke til at benytte bilen i et større omfang. I som Regering har et stort ansvar for denne omstilling - det nytter derfor ikke at I vedtager lovforslag der gør det sværere for kommuner at indføre tiltag og ændre på bystrukturen, der vil skubbe borgerne fra bilen til cyklen eller bussen.

Når kommuner udtaler at de med dette lovforslag ikke har mulighed for at realisere mobilitetsplaner er der noget galt. Kommunerne bør desuden kunne skærpe hastighedsbegrænsningen for at passe på bløde trafikanter i trafikken.

Andre lovforslag i kan vedtage eller tage i betragtning i stedet for:

- Roadpricing
 - Et vigtigt værktøj for kommunerne, hvis de skal reducere mængden af biler i byerne
 - Det er desuden vist at det har stor effekt i andre storbyer.
- Optimering af busfremkommelighed
- Krav til et trængselsfrit busnet i større byer
- Encitament til at etablere busbaner og fjerne P-pladser, så kollektiv transport gøres attraktivt.
 - Eller andre tiltag, der skaber incitament til at kommunerne prioriterer og udbygge kollektiv transport
- Sænke prisen på offentlig transport og sætte den op på f.eks. Fly eller andre afgifter på fossil transport.

Jeg tror på at forandring med omtanke kan skabe bedre og sikrere byer

Mange hilsner
Maiken Løhde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maria Leerbeck Meyer (marialeerbeck@gmail.com)
Titel: Høringssvar til lovforslag 2024-1674
Sendt: 26-01-2025 12:21

[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 trafikministeren!

Jeg er rystet over at læse dit lovforslag i en tid hvor trivsel og miljø burde være i højsædet. Jeg finder lovforslaget både uholdbart og kortsigtet at kommunerne fratages mulighederne for at regulere den største trafik i vores byer, der har så stor indflydelse på alle der bor og færdes i byerne. Man ved at forurening fra biler er skyld i flere dødsfald årligt end influenza. Der er allerede et stort arbejde i de enkelte kommuner på at skabe mere trivsel, sundhed og et bedre miljø i byerne, flere cykelstier , sækning af bilernes hastighed og et forsøg på at nedbringe antallet af biler i byerne. Dette store arbejde bliver kraftigt reduceret/ stoppet med dette forslag, hvor kommunerne fremover kun kan lave reguleringer på små veje med forholdsvis lidt trafik. At de udgør 80 procent af vejene har ikke den store betydning, når den virkelig store trafik findes på de resterende 20 procent og har en voldsom indflydelse på miljø, sundhed og trivsel. Jeg opfordrer til at genoverveje lovforslaget og implementere mere langsigtede løsninger, som f.eks parkeringer udenfor byerne, en slags park and ride, videreudvikle offentlig transport og gøre det muligt at cykle og gå i byerne uden at være ved at blive kvalt i bilos og støj.

Med venlig hilsen

Maria Leerbeck Meyer

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michael Koldsgaard (koldsgaard@gmail.com)
Titel: Høringssvar til sagsnummer 2024-1674
Sendt: 26-01-2025 14:46

[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 til sagsnummer 2024-1674: "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.)"

Afbureaukratisering er selvfølgelig en god ting, og disse dele af lovforslaget er fine.

MEN indførelsen af årsdøgnstrafikkriteriet er uigennemtænkt og direkte skadeligt for landets udvikling.

Jf. forslaget fremgår det, at intentionen med årsdøgnstrafikkriteriet er at sikre mobilitet. Men forslaget vil have den direkte modsatte effekt, da det vil fastlåse byerne i deres nuværende ineffektive infrastruktur.

Mange af Danmarks byer oplevede i 1960'erne et boom i privatbilismen og anlagde veje til at imødekomme biltrafikken. De negative konsekvenser heraf blev først senere tydelige (ineffektiv mobilitet, støj, forurening, begrænset kundetrafik til butikker, etc.). Men nu har vi lært af vores fejl og indset, at privatbilisme er en ekstrem ineffektiv transportform, der ikke hører hjemme i storbyerne (men selvfølgelig fungerer fint i landdistrikterne).

Holland er et foregangsland hvor meget af den fejlslagne infrastruktur fra 1960'erne, bl.a. større veje gennem storbyerne, er blevet hevet op og erstattet med mere effektive mobilitetsløsninger (tog, metro, letbane, busser, cykelstier, etc.) og attraktive byrum, der forbedrer byernes økonomi.

Danmarks største byer er så småt gået i gang med at rette op på infrastrukturfejlene fra det forrige århundrede. Men årsdøgnstrafikkriteriet i dette lovforslag vil sætte en stopper for disse aktiviteter og dermed være direkte skadeligt for storbyernes udvikling – og dermed hele Danmarks økonomi.

Årsdøgnstrafikkriteriet er dermed direkte skadeligt for hele Danmarks konkurrenceevne og fremtidige udvikling.

Det er kritisabelt og bekymrende, at transportministeren har fremsat et lovforslag med så store negative konsekvenser. Men det er dejligt, at vi har et fungerende demokrati, hvor høringssvar som dette kan være med til at fange og rette de værste fejl – og i dette tilfælde sikre, at årsdøgnstrafikkriteriet aldrig bliver en del af vores kommende lovgivning.

Michael Koldsgaard
<https://www.linkedin.com/in/koldsgaard/>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Midtbyens Fællesråd (midtbyensfaellesraad@gmail.com)
Titel: Høringssvar sagsnr 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 21:24
Bilag: Høringssvar_sagsnr 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.

Vi vedhæfter høringssvar vedr sagsnr 2024-1674. Høringssvar sendes på vegne af 5 fællesråd i Aarhus:

- Fællesrådet Aarhus K,
- Trøjborg Fællesråd,
- Mølleparken Vesterbro Fællesråd,
- Christiansbjerg Fællesråd,
- Midtbyens Fællesråd

Evt kontakt, som det også fremgår af høringssvar, er midtbyensfaellesraad@gmail.com

Med venlig hilsen,

Vibeke Skjøttgaard f. ovenstående

Vi, dvs en række fællesråd i Aarhus, har med forhåbninger og derefter med stigende bekymring læst udkast til ny færdselslov (lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje), som i øjeblikket er sendt i høring.

Vi kan forstå, at rationalet bag lovudkast er

- "fokus på at lette kommunernes administration og mindske bureaukrati."
- "opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning", da den nuværende praksis "har karakter af dobbeltsagsbehandling."
- "at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser."

Det lyder i princippet fint. Det kunne antages, at man fortsætter i det spor, som blev lagt af bl.a. Venstre i forbindelse med kommunalreformen 2005, hvor man ønskede "..... at fremtidssikre det lokale demokrati. Det sker ved at flytte yderligere opgaver til kommunerne, så opgaver, der i dag er delt mellem myndigheder på flere niveauer, samles tæt på borgerne." Ovenstående fokus på nærdemokrati, kommunernes opgaver og borgernes involvering og engagement har da også generelt været fulgt af efterfølgende regeringer (1).

I regeringens (2021) 'Køreplan for et grønt Danmark', står at omstilling "kræver bred deltagelse fra den offentlige sektor, borgere og virksomheder" (s. 12). Man kan læse, at "Vi skal samtidigt have flere til at fravælge fossile personbiler og i stedet vælge bus eller cykel". Der står også, at regeringen i 2025, sammen med aftalepartierne skal genbesøge området for at skabe rammerne for at understøtte realisering af potentialet i sektoren" (s 22).

En bred deltagelse af borgere, flere til at vælge bus eller cykel, reduktion i CO2 – det er ikke helt nemt. Men at fjerne dobbeltsagsbehandling i forhold til vejes udnyttelse og indretning, mindske bureaukrati og sikre vejmyndighedens mulighed for selvstændigt at kunne træffe bestemmelse om udnyttelse og indretning kunne helt sikkert hjælpe på vej. Og være med til at engagere og forankre lokalt i forhold til lokale udfordringer og problematikker ifht målsætning fra bla. 2005.

Men så kommer vores undren og bekymring. Det må undre, hvordan ovenstående kan være foreneligt med, at der med lovforslag samtidig indføres

- En lang række specifikke begrænsninger på hvilke veje kommunen reelt set kan træffe beslutning ifht fartbegrænsning, ensretning, udnyttelse, indretning mv. I Aarhus, eksempelvis, betyder det formentlig at de fleste gader/veje indenfor ringvejen ligger (eller indenfor overskuelig fremtid vil ligge) udenfor kommunens beslutningskompetence.
- At politiets dobbeltbehandlingsrolle erstattes med Trafikministeriet/trafikministeren. Ved indførsel af de meget specifikke regler, eksempelvis vedr antal biler på en given vejstrækning, så fratager man kommunen og byrådet at søge overordnede helhedsløsninger for et område/kvartér. Ethvert forsøg på dette vil formentlig skulle lande på ministerens bord. Og i henhold til loven, må ministeren afvise. Uagtet om lokal viden, borgernes ønsker og helhedsløsninger tilsiger, at beslutning kunne være god.

Lovforslaget i sin helhed fremmer:

- Ikke sikring af det lokale demokrati /nærdemokrati. Det flytter reelt ikke opgaver til kommune, giver ikke selvstændig bestemmelsesmulighed i forhold til lokale forhold og samler ikke i forhold til borgere, mulighed for at påvirke lokalt og engagere sig demokratisk i lokalområderne.
- Ikke den reelle mulighed for byråd, kommune og borgere at tænke i helheder og arbejde på lokale løsninger. Eksempelvis

(1) https://www.folketingstidende.dk/samling/20051/redegoerelse/R3/20051_R3.pdf

- I Aarhus er der behov for at løse op for en problematik, at den offentlige transport ikke er reelt alternativ i mange områder ifht privatbil. Til gengæld er der – bla pga af en voldsom byggeaktivitet af både boliger og erhverv i bykerne – et støt stigende antal biler. Der er ikke vedblivende vejkapacitet til kontinuerligt flere biler. Der er ikke areal til at udvide vejkapacitet indenfor ringgaden. Der er behov for at finde plads/vejkapacitet til at forbedre kollektiv trafik, så det bliver et reelt alternativ og til overhovedet at gøre det muligt at cykle rundt. Eneste mulighed er derfor at ændre trafikflow. Det kan bare ikke lade sig gøre med lovudkast in mente.

Lovudkast er ikke alene problematisk, som beskrevet ovenfor, men har ovenikøbet også, hvis det træder i kraft, tilbagevirkende kraft. Reglerne og dermed trafikministerens hjemmel til at omstøde beslutninger og planer – har effekt fra dec. 2024. Det betyder, at en lang række projekter, som borgere har brugt flere år på at tegne, forhandle og planlægge – sammen med forvaltning og lokale politikere – bare bortfalder. Hvordan forventer man, at nærdemokrati og borgernes engagement skal sikres fremadrettet? Mange projekter omhandler f.eks. fredeliggørelse, sikkerhed /cyklister og fodgængere, klima, sundhed mv. I det nære, er det vigtigt for lokalområder og borgere.

Så vidt vi kan se, så vil en lang række projekter og planer, som er udarbejdet af Aarhus Kommune, været i borgermøder, til høring og vedtaget af byrådet, med lovforslag også kunne omstødes tilbagevirkende.

Forslag er ikke udtryk for afbureaukratisering , at lægge opgaver ud til kommunerne, decentralisering eller nærdemokrati. Det betyder spild af borgernes tid og ressourcer og giver troværdighedsproblemer.

Vi forstår, at lovforslag formentlig bla har til sigte at sikre trafikflow for bilister. Vi mener ikke, det er dét, man opnår over tid. Kan man fremtidsikre trafikflow for billister i byområder udelukkende ved at forbyde, at man kan arbejde med fartbegrænsninger, ensretninger osv.? Da man ikke kan udvide ofte smalle gader/veje i de indre byer pga tæt bebyggelse, så fordrer lovforslaget (ikke vi!), hvis det skal virke langsigtet, vel også at man må sikre sig mod yderligere biler. Vil man tilføje det? Ellers sander vi til indenfor overskuelig årrække. Lovforslaget fratager muligheden for at arbejde med trafikflow og byens indretning for bilister og for alle andre. Det giver derfor også udfordringer for klima- og sundhedstiltag. Lovforslaget stiller ikke konstruktive muligheder op men lukker ned for mulighederne for at flytte, ændre, tilpasse. Hvad skal vi gøre? Tilpasning er jo ikke udtryk for, at man vil bekriige bilister – det er et udtryk for på forskellig måde at forsøge at skabe nogle løsninger under meget vanskelige forudsætninger. For mobilitet generelt, for borgere som skal kunne komme rundt, som skal kunne bo, som skal kunne være der, opholde sig.

Vi ser ikke, at lovforslag fremmer gode løsninger – hverken i trafik- eller nærdemokratisammenhænge. Vi opfordrer trafikministeren til at genoverveje.

Med venlig hilsen

*Fællesrådet Aarhus K, Trøjborg Fællesråd, Mølleparken Vesterbro Fællesråd, Christiansbjerg Fællesråd, Midtbyens Fællesråd

Evt. kontakt via midtbyensfaellesraad@gmail.com

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: ivan@noah.dk (ivan@noah.dk)
Titel: Høringssvar vedrørende: Udkast til lovforslag om "ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje"
Sendt: 27-01-2025 14:14
Bilag: Hurtig bilkørsel vigtigere end andre hensyn.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

Herved fremsendes høringssvar

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Kbh. 27. januar 2025

Høringssvar vedrørende: Udkast til lovforslag om ”ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje”

Lovforslaget lægger op til at prioritere fremkommelighed for alle former for biltrafik højere end hensyn til trafiksikkerhed, miljø, klima og alle andre trafikantgrupper. Kun på veje med lille biltrafik vil man fremover kunne fravige denne prioritering.

Bilerne først. Megen og hurtig bilkørsel er vigtigere end alle andre hensyn

Transportministeren lægger op til at bremse kommunernes ønsker om at prioritere andre hensyn højere i byplanlægningen end bilfremkommelighed.

Her et eksempel på en miljøvenlig prioriteringsmodel, som står i skærende modsætning til den som der foreslås i Danmark. Den er i sin tid udviklet af bystyret i Nottingham og for midlet i Danmark af tidligere nu generalplanchef i Københavns Kommune Kai Lemberg

1. Minimum trafikulykker
2. Bedst muligt miljø
3. Fodgængere og cyklister
4. Passagerer i den kollektive trafik
5. Handicappede bilister
6. Nødvendig varedistribution
7. Brug af personbiler i erhvervssammenhæng
8. Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden
9. Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Baggrunden for forslag om lavere hastighed og anden fredeliggørelse er normalt ud fra ønsket om større trafiksikkerhed, tryghed og for at kunne bruge byens arealer til andet end bilkørsel og parkering. Det ønskes normalt også at påvirke valget af transportmiddel så folk stimuleres til at bruge bentøjet, cykler og kollektive transportmidler i stedet for bil. Når bilkørsel reduceres nedsættes alle de med bilkørsel følgende effekter såsom utryghed, trafikulykker, forurening, klimabelastning, støj og trængsel.

Transportministeren får med lovforslaget tilmed hjemmel til at kunne pålægge kommunen at ophæve foranstaltninger der ikke lever op til de nye regler.

Transportministeren kan fjerne foranstaltningerne for kommunens regning, hvis pålægget ikke efterkommes."

Lovforslagets gennemførelse vil cementere den ringe situation, som vi har i Danmark, sammenlignet med andre lande

"Lav fart mindsker risikoen ved påkørsler markant Der kan være gode grunde til at få det indført, fremhævede trafikforskeren Harry Lahrman fra Aalborg Universitet under høringen. »Der er stadig 90 procent af lokalvejene i Danmark, der har 50 km/t-grænser. I lande som Holland og Tyskland har de 30 km/t-zoner over det hele«. Den udbredte danske hastighedsgrænse øger risikoen for bløde trafikanter markant, hvis de køres ned af en bilist. En fodgænger, der rammes med 50 km/t, har 80 procents risiko for at blive slået ihjel ved påkørslen. Den halveres, hvis fartgrænsen er på 40 m/t og er helt nede på 5 procent, hvis bilisten rammer fodgængerens med 30 km/t."

Risiko for fodgængere

Kilde: Rådet for sikker trafik – MFC 14046

Fodgængeres risiko for at blive dræbt af påkørsler ved forskellige hastigheder.



Kilde: <https://politiken.dk/danmark/art8196480/Minister-vil-g%C3%B8re-det-lettere-for-kommuner-at-s%C3%A6nke-fartgr%C3%A6nser-lokalt.-Det-mindsker-risikoen-ved-ulykker-men-politiet-er-imod?shareToken=F493kVAAduBA>

De europæiske byer skal gøre op med hurtigtkørende motortrafik og prioritere bløde trafikanter, hvis de vil ændre på uheldsstatistikkerne. Færdselssikkerheden i tætbeboede områder har det ikke så godt som den kunne, viser ny analyse fra det fælleseuropæiske trafiksikkerhedsråd.

Færdselssikkerhedsråd til Europas byer: Vil I have sikker bytrafik, skal I

have 30 km/t-fartgrænser og vejarealer, der gives til fodgængere og cyklister

Kilde: <https://politiken.dk/danmark/art7249730/Vil-I-have-sikker-bytrafik-skal-I-have-30-kmt-fartgr%C3%A6nser-og-vejarealer-der-gives-til-fodg%C3%A6ngere-og-cyklister>

Forhistorie

Indtil nu har Politiet ofte systematisk bremset tiltag som lavere hastighedsgrænser og andre tiltag til forbedring af bymiljøet. Politiet har normalt prioriteret bilfremkommelighed højere end hensynet til miljø, tryghed og andre trafikantgrupper. Denne praksis har gennem årtier været stærkt kritiseret af kommuner, organisationer og borgergrupper, men alligevel har skiftende regeringer ikke villet ændre på kompetencen og prioriteringen.

Den 30. august 2024 kom en glædelig melding fra den nuværende regering:

“Bortfald af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning, hvor vejmyndigheden i stedet vil få enekompetencen”

Glæden var kortvarig, idet Regeringen i den glade juletid den 20 december 2024 udsendte det nye lovforslag. Det kan tilmed betyde endnu ringere mulighed for lokal indflydelse på området. Man lægger op til at lægge snævre generelle grænser for hvornår man kan fastsætte lavere hastighedsgrænser og andre tiltag til forbedring af miljø, tryghed og sikkerhed. Og der lægges op til at give transportministeren vetoet.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Rie Berenth (Rie@strecker.dk), 'Jane Harvad' (jane@harvad.dk), info@nyhavn.com (info@nyhavn.com), Mads Vestergaard Olesen (mvo@stromma.dk), xyzfhuh44@gmail.com (xyzfhuh44@gmail.com), wandt (wandt@webspeed.dk), 'Tom Jacobsgaard' (tj.ccg@cbs.dk), jensommerup7@gmail.com (jensommerup7@gmail.com)
Fra: Jens Tommerup (jensommerup7@gmail.com)
Titel: høringssvar
Sendt: 31-01-2025 11:39
Bilag: transportministeriet politiudtalelse.docx;

[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 Vedrørende lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

I bedes venligst videreformidle vedhæftede høringssvar.

Venlig hilsen
Nyhavnsgruppen
v. Jens Tommerup

Til transportministeriet

Høringssvar Vedrørende lovforslag om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

Den 27.1. 2025 havde Københavns Kommunes TMU sat et ekstra punkt på dagsordenen vedr. ovenstående. Punktet fremgik ikke af de oprindelige dagsorden for mødet. Nyhavnsgruppen har efterfølgende protesteret over dette.

Vi behandlede efterfølgende sagen på vores møde den 29.1.2025

Som det ses af nedenstående udtalelse til Toldbodgades fredeliggørelse, kan det være katastrofalt, hvis ingen overordnet myndighed kan gribe ind, hvis politikere vedtager trafikreguleringer, der medfører at borgernes trafiksikkerhed nedsættes.

Da regeringen efter det oplyste har valgt at spare politiets udtalelsesret væk, en besparelse vi som borgere i byen meget beklager, da det efter alt at dømme vil medføre en mere farlig trafikafvikling, er noget andet nødt til at træde i stedet. Vi kan derfor støtte de ovennævnte forslag, idet vi dog håber, at de endelig forslag vil tage hensyn til de politimæssige vurderinger, borgernes liv og sikkerhed samt de miljømæssige forhold.

Med venlig hilsen

Nyhavnsgruppen v,

Formand Jens Tommerup

Tel. 204279 72

Adresse: Toldbodgade 10b 4.

1253 København K

Fra: KNJ002@politi.dk <KNJ002@politi.dk> **Sendt:** 7. december 2023 13:15 **Til:** Anders Lund Hejlesen

Emne: VS: Anmodning om principiel godkendelse af dispositionsforslag - Toldbodgade.

Til Københavns Kommune (Anders Lund Hejlesen)

I har i mail af 24/11-23 bedt Københavns Politi om at genoverveje afslaget af 22/11-23 på samtykke til ensretning af Toldbodgade, som ansøgt af kommunen.

Jeres henvendelse har været debatteret i herværende sektion og med ledelsen i Center for Færdsel og Trafik.

Københavns Politi har som hovedargumenter fremført, at det er vores politifaglige bekymringer, at en ensretning af Toldbodgade kan medføre, at:

-den i forvejen langsommelige trafikafvikling omkring Kgs. Nytorv og særligt videre ad Bredgade, vil blive endnu ringere og at trafikken i spidsperioder vil gå i stå.

Dette vil ligeledes få konsekvenser for trafikafviklingen bagud, hvor der vil ske en ophobning af køretøjer på Kgs. Nytorv og helt tilbage til Christians- og Kalvebod Brygge.

Ligeledes har vi en bekymring for beredskabets fremkommelighed ved ulykker eller hændelser i området.

-trafikken fra syd vil skulle finde nye veje at afvikle på. Vi fik nævnt i afslaget, at det fremgik af projekt materialet, at trafikken mod nord ville søge mod Farimagsgade og Søgaderne. Vi korrigerer dette til, at det er Københavns Politis egen trafikale vurdering.

-cyklisters og fodgængeres krydsninger ved Nyhavn vil i endnu højere grad blive vanskeliggjort, idet bilerne blokerer de lovlige krydsninger.

I vurderer, at bilisters blokeringer er et politimæssigt problem og henviser til Færdselslovens § 26, stk. 7. Dette er et gyldigt argument, men det er vores vurdering, at mange af de bilister, der bliver "fanget" i krydsene, ikke ender i disse situationer med vilje, men at de bliver ramt af, at trafikken længere fremme pludseligt går i stå.

Dette vil være problematisk for politiet at håndhæve.

I har yderligere spurgt til, hvor i Færdselsloven det er beskrevet, at politiet har hjemmel til at afgøre en sag med begrundelse i fremkommelighed.

Færdselsloven nævner ikke dette politimæssige hensyn.

Vi henviser til, at det er generelt anerkendt, at politiet i sine vurderinger skal tage hensyn til både trafiksikkerhed og trafikal fremkommelighed. Dette hensyn fremgår i øvrigt også af vejdirektoratets tilbagemelding til høringsparter af 1. september 2021 i forhold til ændring af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, hvor justitsministeriet anfører: "at politiets rolle i forbindelse med fastsættelse af lokale hastighedsgrænser har til formål at sikre hensynet til færdselssikkerheden, trafikafviklingen og beredskabets fremkommelighed". Denne rolle mener vi også gør sig gældende i andre spørgsmål om trafikale ændringer, idet hensynet objektivt set er det samme.

Det er fortsat Københavns Politis vurdering, at en permanent ensretning af Toldbodgade vil medføre yderligere trafikafviklingsmæssige udfordringer i en sådan grad, at et samtykke ikke kan gives.

Med venlig hilsen

Karin Nymann

Politiassistent

Færdselsafdelingen

Sektionen for vejsager og ATK

Gammel Køge Landevej 1

2500 Valby.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thorbjørn Lund Diepgen (tholdi@naestved.dk)
Titel: Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 13:25
Bilag: Høringssvar, Næstved Kommune, sagsnummer 2024-1674.pdf;

Til rette vedkommende

Hermed vedhæftet høringssvar fra Næstved Kommune vedr. sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen

Thorbjørn Lund Diepgen
Direktionskonsulent



Center for Politik og Strategi
Byrådssekretariatet

Næstved Kommune
Teatergade 8
4700 Næstved

Afdeling +45 5588 5588
Direkte +45 5588 5019
Mobil +45 2162 8314

Denne e-mail og eventuelle vedhæftede dokumenter kan indeholde fortroligt materiale, som kun er beregnet for den angivne modtager. Har du ved en fejltagelse modtaget denne e-mail, bedes du venligst omgående underrette Thorbjørn Lund Diepgen, samt slette e-mailen.



Til Transportministeriet

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til lovforslaget om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje. Næstved Kommune vurderer, at lovændringerne vil bidrage positivt til, at vejmyndigheden selv kan træffe afgørelser om færdselsændringer på de fleste af kommunens veje. Trafiksikkerhed er noget som kommunens borgere vægter højt, og her er det vigtigt at vejmyndigheden ikke begrænses i muligheden for at lave lokale hastighedsbegrænsninger eller færdselsreguleringer, uanset trafikmængden på de pågældende veje.

Næstved Kommune er usikre på hvorledes vejmyndigheden skal forholde sig til de eksisterende lokale hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og påbud om ensrettet færdsel. Af lovtæksten fremgår det, at transportministeren får bemyndigelse til at give vejmyndighederne pålæg om at ophæve forhold som ikke er i overensstemmelse med de fastsatte krav, og her er det uklart om det også gælder de nuværende restriktioner.

Næstved Kommune vurderer, at lovforslaget mindsker muligheden for at lave færdselsreguleringer, da der kører mere end 1.000 biler i døgnet på de fleste veje i midtbyen. F.eks. har delstrækninger af "centrumringen" en ÅDT på over 10.000 biler/døgn. Lovforslaget vurderes at låse den nuværende trafikale situation, og ikke tage tilstrækkelig højde for et eventuelt fremtidigt ønske om at lave færdselsindskrænkninger i midtbyen. Kommunens borgere udtrykker stor bekymring omkring de trafikale udfordringer på de centrale veje, og her kan det fremadrettet blive vanskeligere at imødekomme disse.

Næstved Kommune vil derfor opfordre til, at kravet til årsdøgntrafik genovervejes.

I forhold til ressourceforbruget i administrationen, vurderes lovforslaget ikke at medføre en mærkbar ændring for vejmyndigheden, da der fortsat skal indhentes samtykke fra politiet jf. § 3 i "Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning".

Mvh.

Næstved Kommune

Byrådssekretariatet

Center for Politik og Strategi
Teatergade 8
4700 Næstved

Telefon +4555885019

naestved@naestved.dk

Dato

24. januar 2025

Sagsbehandler

Thorbjørn Lund Diepgen

Direktionskonsulent

tholdi@naestved.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Michael Wognsen Frederiksen (mbf@odense.dk)
Titel: Teknisk høringssvar fra Odense Kommune vedr. lovforslag sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 22:11
Bilag: Høringssvar til lovforslag ift. færdselsloven Odense Kommune..pdf;

Med venlig hilsen

Michael Wognsen Frederiksen

Adm. direktør

mbf@odense.dk

ODENSE KOMMUNE

Klima- og Miljøforvaltningen

Nørregade 36, Indgang X

5000 Odense C

Mobil + 45 29432364

<http://www.odense.dk>



"Odense Kommune behandler dine personoplysninger. Du kan se mere om, hvordan det foregår og dine rettigheder på www.odense.dk/privatlivspolitik"

Høringssvar fra Odense Kommune

Først og fremmest takker Odense Kommune for muligheden for at komme med bemærkninger 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.).

Odense Byråd har en ambition om, at Odense skal være en storby med omtanke. Odense skal være de unges og familiernes by, en attraktiv by for eksisterende og nye virksomheder, samt en sund, levevenlig og klimaneutral storby.

Disse ambitioner afhænger alle af Odenses samlede byudvikling, som bl.a. er stærkt påvirket af rammerne for byens infrastruktur – herunder vejområdet.

Overordnede bemærkninger

Odense Kommune er positive overfor lovforslagets intentioner om at reducere de administrative opgaver på vejområdet, herunder i særdeleshed politiets rolle ift. godkendelse af kommunale vejprojekter.

Odense Kommune er dog samtidig stærkt bekymrede for de objektive kriterier, som lovforslaget lægger op til, med hensyn til mulighederne for at bruge en række væsentlige trafikale redskaber, som hastighedsnedsættelse, ensretning, indkørselsforbud og gågader.

Odense Kommune er kritiske overfor, at kriterierne er bygget op omkring en snæver mobilitetsforståelse omkring bilfremkommelighed. Særligt i en by af Odenses størrelse, består mobilitetsområdet af flere transportmidler som cyklisme, kollektiv trafik og gang, der ikke rummes i kriteriet om årsdøgnstrafik.

Bekymring ift. begrænsning af det kommunale selvstyre

Odense Kommune er meget bekymrede for, hvordan lovforslaget påvirker det kommunale selvstyre ift. den lokale trafikplanlægning i kommunerne.

Rammerne i lovforslaget skaber en statslig detailstyring, som helt overordnet begrænser det lokale selvstyre og den lokale beslutningskompetence over trafikplanlægningen.

De objektive kriterier er herved med til at underminere borgernes muligheder for lokalt at få medindflydelse på indretningen af de byer og lokalområder, som de bor og lever i.

Odense Kommune estimerer, at ca. 85 % af biltrafikken i Odense kører på veje med over 4.000 ÅDT, mens ca. 95 % kører på veje med over 1.000 ÅDT. Disse grænseværdier for ÅDT begrænser derfor massivt kommunens muligheder for at påvirke langt størstedelen af trafikken i kommunen.

Bekymring ift. byernes muligheder for at være vækst- og investeringsdrivende

Odense Kommune er desuden bekymrede for, at lovforslaget i omfattende grad vil hæmme kommunernes muligheder for at understøtte byernes rolle som vækstmotorer gennem byudvikling.

De objektive kriterier i lovgivningen dikterer, hvilke greb kommunerne må anvende på hvilke veje, og begrænser herved kommunernes muligheder for at lave byudvikling i og omkring trafikerede områder.

Forslaget er på den måde med til at fryse byerne fast i tid, hvilket vil bidrage til at underminere væksten, gøre byerne mindre attraktive og risikere at forværre virksomhedernes muligheder for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Der er en stærk sammenhæng mellem vækst, byudvikling og mobilitet, som det er afgørende, at kommunerne har mulighed for at understøtte og udvikle.

Bilfremkommelighed er højt prioriteret i Odense, men biltrafikken skal primært køre af de direkte adgangsveje

Odense Kommune er meget enige i intentionen i lovforslaget om at sikre god bilfremkommelighed. Derfor arbejder Odense Kommune også intensivt med netop dette perspektiv. Konkret har Odense Kommune i en længere periode samarbejdet tæt med byens Cityforening omkring "direkte grønne adgangsveje" til bymidten, og markedsført disse veje på hele Fyn.

Denne indsats er dog bygget op omkring et fokus på at prioritere bilfremkommeligheden på de primære trafik- og indfaldsveje, hvor vejene er indrettet til en større motoriseret trafikmængde.

Grundet byens størrelse er der dog en række gader i by- og boligområder i Odense med over 4.000 biler i døgnet. Nogle af disse gader har en væsentlig mængde gennemkørende trafik uden ærinde men er samtidig skoleveje for børn og unge. Vejbredden gør mange steder, at der ikke kan etableres cykelstier, hvis der skal fastholdes dobbeltrettet biltrafik, hvilket kan være afgørende for fremkommeligheden og tilgængeligheden.

Lovforslaget tager dog i sin nuværende form ikke højde for sådanne tilfælde. I sådanne tilfælde kunne tiltag som hastighedsbegrænsning eller initiativer for at modvirke gennemkørsel uden ærinde, dels sikre tryghed og dels fastholde bilfremkommelighed og tilgængelighed.

Bekymring ift. mulighederne for at imødekomme trængsel og forbedre trafiksikkerhed

Odense Kommune er bekymrede for, at lovforslaget vil have negative konsekvenser for kommunernes muligheder for at modvirke nuværende og imødekomme fremtidige trængselsproblemer på vejene.

Der er mange steder stigende udfordringer med trængsel på vores veje. Desværre findes der ikke én løsning, som kan afhjælpe trængselsproblemer.

Løsningen på trængselsudfordringer kræver helhedsorienterede tiltag, med afsæt i de lokale forhold, forskellige typer trafik og en kombination af flere forskellige greb. Derfor er det stærkt bekymrende, at lovforslaget indeholder en omfattende begrænsning af kommunernes brug af en række forskellige greb, herunder ensretning, indkørselsforbud og hastighedsnedsættelse.

Forslaget risikerer i stedet at gøre, at kommunerne passivt må se til, hvordan trængselsudfordringerne vokser, med stærkt begrænsede muligheder for at lave lokalt tilpassede løsninger for at imødekomme udfordringerne.

Lovforslaget indsnævrer mulighederne for bedre trafiksikkerhed, sunde og levevenlige byer

Odense Kommune er desuden bekymrede for, at lovforslaget vil indsnævre kommunernes muligheder for at understøtte udviklingen af en sund og levevenlig by.

Forslagets ensidige fokus på mobilitet i form af bilernes fremkommelighed overser, at byudvikling i høj grad handler om at finde balancer mellem mange forskellige hensyn.

Konkret begrænser forslaget mulighederne for at lave tiltag, der vil kunne fremme kollektiv trafik og aktive transportformer som gang og cyklisme. På den måde indsnævrer det kommunernes muligheder for at skabe bedre rammer for trafiksikkerhed og aktiv og bæredygtig transport, mindske luftforurening og støj samt skabe attraktive og grønne byrum.

Med venlig hilsen

Michael Wognsen Frederiksen
Adm. Direktør

Klima- og Miljøforvaltningen
Odense Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Olav (olavmann45@gmail.com)
Titel: høringssvar til ændring af færdselsloven
Sendt: 31-01-2025 18:24

[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.

Kære Lene Priess / Trafikministeriet

Hermed høringssvar til:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) - sagsnummer 2024-1674

sagsnummer 2024-1674

Høringssvar til:

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

Med lovforslaget lægger transportminister Thomas Danielsen op til, at kommunerne ikke uden videre må indføre begrænsninger på biltrafikken så som at sænke farten, etablere gågader, eller indrette trafikøer og blokere veje de steder, hvor man nu lokalt synes det giver bedste mening. Skal det *være slut med nye gågader, hastighedsnedsættelser og trygge veje omkring skoler og børnehaver i rigtig mange bykvarterer*. Det virker meget gammeldags og helt i strid med moderne menneskers tankegang. **Hvis lovforslaget vedtages vil det blive sværere at mindske klimaaftryk og andre uheldige resultater af bilismen.**

Biltrafikken står for langt hovedparten af vejtransportens udledninger, der samlet udgør 30% af Danmarks udledninger. Det er derfor nødvendigt af hensyn til klimakrisen at mindske biltrafikken overalt i Danmark. Elbiler medfører et mindre klimaaftryk end fossilbiler, men kommer med et større ressourcepres og kræver samme plads til veje, motorveje, broer, parkeringer som fossilbiler og udleder i heldigste fald, ifølge regeringens Klimaråd, mindst halvt så meget CO₂ som fossilbiler i løbet af bilens livscyklus. Infrastruktur udleder som bekendt betydelige mængder af CO₂ til atmosfæren, både fra deres anlægsfase og driftsfase.

Hjælp kommunerne med billig og effektiv offentlig transport og lad være med beskytte individualtrafik.

Det vil være et voldsomt tilbageslag for lokaldemokratiet, hvis et parti på den måde kan lykkes med at trække beslutningskraften ud af kommunen og via Christiansborg bremse udviklingsplaner, blot fordi man ikke er enig i det, som flertallet i kommunen med omfattende borgerinddragelsesprocesser har vedtaget. Forvaltninger i mange kommuner har oplyst at man med de foreslåede regler for vejlukninger og ensretninger ikke ville have haft mulighed for at gennemføre en række historiske projekter, for eksempel:

- ³⁹₁₇Transformation af Thoms B. Gade til Carl Nielsens Kvarter mm. Odense
- Nedskalering af Skibhusgade i Odense
- Diverse byomdannelsesprojekter

Lovforslagets nye regler er derfor stærkt begrænsende i forhold til kommunens mulighed 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.

Der er ingen tvivl om, at lovforslaget vil medføre en direkte svækkelse af det lokale demokrati. Lovforslaget vil medføre en centralisering som i princippet betyder, at det fremover vil være transportministeren, der skal sidde og afgøre, om vi må omlægge en vej i vores kommune eller nedsætte hastigheden kraftig.

Hvis lovændringen bliver vedtaget, vil det ødelægge mulighederne for at lave trafikøer, nul-emissionszoner, cykelgader og attraktive grønne byrum osv. Ikke bare i Aarhus, men overalt.

Og alt hvad der været af borgerinddragelse og høringsprocesser lokalt vil blive lagt i graven.

Det er et kæmpe slag mod lokaldemokratiet og en helt vild centralisering af fremtidige beslutninger på transportområdet. Det hele skal afgøres centralt, ikke af dem der bor i og kender byerne, men af en fjern minister.

Omstillingen til grønne byer vil gå i stå Storbyer overalt i Europa arbejder i disse år på at gøre byområderne mere attraktive med færre biler og flere grønne områder, med bedre forhold for cyklister og mere kollektiv transport. Det gælder Paris, Barcelona, London, Oslo o.m.fl. Aarhus har ligesom andre storbyer problemer med trængsel, støj, utryghed, forurening og en voldsom klimabelastning som følge af en gammeldags infrastruktur med en alt for høj andel af privatbiler. I dag har verden - og Danmark - overskredet 6 af 9 planetære grænser i de systemer, som holder vores planet, Jorden, i balance. Transporten har en afgørende andel i dette. Den står som nævnt for 30% af Danmarks CO2-udledninger og betydeligt mere i en by som København eller Aarhus. Når vi overskrider klodens grænser, overskrides afgørende globale Tipping Points. De første fem af disse overskrides, når vi *permanent* overskrider Parisaftalens mål om 1,5 grader, hvilket sker senest i første halvdel af 2030'erne. 2024 var som bekendt det første år med en gennemsnitstemperatur over 1,5 grader. Konsekvenserne af disse overskridelser er voldsomt store. Det vil få vitale globale økosystemer til at kollapse. Dermed handler spørgsmålet om transportens og bilernes klima- og miljøaftryk sig om vores fremtid og overlevelse. Vores hverdagsliv bliver i første omgang vanskeliggjort, sidenhen gjort tæt på umuligt. Ikke 'en gang' - ikke langt ude i fremtiden - men om ganske få år, og det ér allerede begyndt med oversvømmede veje, mudderskred, infrastruktur der bryder sammen etc. Vi ser det overalt i verden: dødlige oversvømmelser i Tyskland, Norge, Pakistan, Sydøstafrika, Valencia og brande i Australien, Sibirien og Nordamerika. I den situation er det sidste Danmark og de danske kommuner har brug for en centralisering af lokale trafikbeslutninger fra lokale borgere og kommuner til staten.

At skabe en mere grøn mobilitet må have første prioritet: for statens indsatser gælder klimaloven. Men det fremsatte lovforslag tager ikke hensyn til denne overordnede ramme for al fremtidig lovgivning.

Med venlig hilsen,
Olav Scheunemann
Medlem af Bedsteforældrene klimaktion

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Oscar Sig Tranberg (oscarsigtranberg@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommuners adgang til at lave ændringer på veje (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 27-01-2025 21:38

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver for at udtrykke min store bekymring over det nye lovforslag, der begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det er et stort skridt i den forkerte retning i en tid, hvor demokratiet er mere udfordret end nogensinde før. Derfor er det essentielt at lade det velfungerende lokaldemokrati bestå, så det kan bestemme, når det angår beslutninger, der har store konsekvenser for sundheden, trivslen og velværen for lokalbefolkningen.

Klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og reducere biltrafikken i byerne, og det forsøger kommunerne allerede at komme til livs ved at få flere til at cykle, gå eller bruge offentlig transport. Dette er helt afgørende for, at vi kan mindske den enorme CO2-udledning fra transportsektoren.

Men hvis regeringens lovforslag bliver vedtaget, vil mange af de løsninger, der gør en forskel, ikke længere kunne lade sig gøre.

Det er dybt bekymrende, at regeringen vil gøre det umuligt at sænke hastigheder ved skoler, lave cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for cyklister og fodgængere. Det har lokalbefolkningen og deres demokratisk valgte repræsentanter sådan set ret til at administrere selvstændigt.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling lige nu. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer.

Jeg håber virkelig, at regeringen vil lytte til kritikken og droppe dette forslag.

Med venlig hilsen
Oscar Sig Tranberg
8000 Aarhus C

Sendt fra [Outlook](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: pipilut1 (pipilut@gmail.com)
Titel: 2024 - 1674
Sendt: 30-01-2025 22:45

[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 Thomas Danielsen

I Odense kommune er der lagt megen energi og tid i at leve op til den fælles målsætning om at gøre Odense grønnere og bæredygtig - CO2 neutral. Der har været og er fortsat et tæt samarbejde med borgerne. Som borger i Odense kommune blev jeg først forundret og derefter rasende over det nye lovforslag, som med et pennestrøg kan kuldkastrer planerne for fremtiden og også dem, der er effektueret og på diktatorisk vis underkender hele den demokratiske proces skabt af borgere og politikere, som kender til hvordan, der er i Odense kommune.

I en tid hvor KLIMAKRISE står bøjet i neon - eller burde gøre det - er det ganske uforståeligt, at du/I som politikere modarbejder de lokale forsøg på at blive bæredygtige kommuner, for det er jo heldigvis ikke kun Odense kommune, der arbejder med den målsætning.

Nu er Venstre jo ikke kendt for sin klimapolitik - tværtimod - men selvom alt om klima bliver trukket ud af ligningen, er lovforslaget stadig på alle måder en dårlig ide, lige bortset fra vores egen mageligheds synspunkt. Det er en skrøne, at manglende mulighed for at parkere lige foran forretningerne, skaber butiksdød! Det er en dårlig ide, fordi bilisme er en væsentlig sundhedsskadelig faktor og et stort problem i forhold til at skabe et miljø, som inviterer borgerne, børn som voksne, til at bruge deres by - skabe liv. Støjen fra bilerne stresser og er til gene for tusindvis af mennesker i Odense. Biler gør det også usikkert at færdes på cykel og til fods, specielt hvis man er barn, for hvem luftforureningen er særlig belastende.

Vi opfordres - nok ikke af Venstre - til at cykle, fordi det gavner os selv og os alle sammen; men hvem har lyst til at cykle med udstødningen fra biler som en fast følgesvend?

Jeg kan ikke læse andet i lovforslaget, end at det fremmer privatbilismen, som er et stort problem i forvejen. Jeg finder lovforslaget uforsvarligt set ud fra, hvad der er det fælles bedste og det er vel trods alt det en politiker skal arbejde for.

Med venlig hilsen
Pia Hansen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Pia Rafn Jensen (piarafnjensen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 24-01-2025 13:33
Bilag: Vedr ændring af færdselsloven.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 vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sagsnummer 2024-1674

Kære Thomas Nolsøe Danielsen,
Transportminister

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over lovforslaget "Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fælles veje". Især §3, som jeg finder problematisk, da det kan hæmme den grønne omstilling i kommunerne.

Hele brevet vedhæftet som fil

Med venlig hilsen

Pia Rafn Jensen
Martsvej 14
8210, Århus V
Mail adr: piarafnjensen@hotmail.com

Høringssvar vedr. Lov om ændring af færdselsloven
Sagsnummer 2024-1674

Kære Thomas Nolsøe Danielsen,
Transportminister

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over lovforslaget "Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fælles veje". Især §3, som jeg finder problematisk, da det kan hæmme den grønne omstilling i kommunerne.

Ifølge §3 kan vejmyndighederne påbyde ensrettet færdsel på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik over 1.000, hvis det forbedrer trafikafviklingen. Dette påbud kan kun træffes, hvis en trafikmodelberegning viser, at ensretningen forbedrer trafikafviklingen.

Min bekymring er, at dette lovforslag kan underminere kommunernes arbejde med at fremme et sundt og grønt bymiljø. Kommunerne er allerede i fuld gang med at reducere CO2-udledningen, mindske biltrafik i bymidten og fremme cykling, gang og kollektiv transport. For at nå de klimamål, der er sat, er det afgørende, at kommunerne bevarer friheden til at træffe lokale beslutninger om trafikforhold, som afspejler deres specifikke behov og udfordringer.

Jeg finder det svært at forstå, hvorfor et forslag som dette kommer fra en Venstre-regering, der traditionelt har hyldet decentralisering og kommunernes selvbestemmelse. At overdrage beslutningskompetence til staten i så lokale anliggender giver ikke mening. Det er netop kommunerne, der bedst kender deres egne forhold og kan finde de mest effektive løsninger.

Jeg vil derfor opfordre til, at lovforslaget trækkes tilbage eller revideres, så kommunerne fortsat kan arbejde målrettet på deres klimamål og forbedre vilkårene for cyklister, gående og kollektiv trafik uden statslig indblanding.

Med venlig hilsen

Pia Rafn Jensen
Martsvej 14
8210, Århus V
Mail adr: piarafnjensen@hotmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)
Titel: VS: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: VS: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 06-01-2025 09:32
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf;

Til Transportministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2024-01332.

Med venlig hilsen

Jan Hempel
Forbundssekretær



Gammel Kongevej 60, 11. sal
DK-1850 Frederiksberg

Tlf. +45 3345 5965
E-mail mail@politiforbundet.dk

Politiforbundet passer på dine data. Læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-databeskyttelsespolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, inkl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter. På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til mail@politiforbundet.dk. Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 20. december 2024 11:30

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025.**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

https://url41.mailanyone.net/scanner?m=1tOaN8-000000000Gg-2PSB&d=4%7Cmail%2F90%2F1734690600%2F1tOaN8-000000000Gg-2PSB%7Cin41b%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C676548BACF7528F541BBDC66A8F139D8&o=..wwkrmdwt&s=foPohxsp83shPJ7_YnwDdsupHg0

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

20. december 2024
2024-1674

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

**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 offent-
lige veje og private fællesveje m.v.)**

Transportministeriet forventer i denne kommende folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast til ovennævnte lovforslag.

Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativer om regelforenkling og politisk prioriteret opgavebortfald.

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.
- 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.
- 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.



- 4) Ophævelse af færdselslovens § 92 d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger.
- 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 gravetildelse, råden over vejareal, vintervedligeholdelse m.v.
- 6) Hjemmel til at visse dispositioner over statsvejsarealer kan foretages administrativt.
- 7) Hjemmel til at vejmyndigheden kan reetablere offentlige veje for graveaktørens regning efter ulovligt gravearbejde.

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.

Ved afgivelse af høringssvar samtykkes til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og adresse, på bl.a. Høringsportalen.dk, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringssvar eller dele heraf ikke kan offentliggøres.

Transportministeriet bemærker, at høringen i forhold til KL og Danske Regioner også udgør den økonomiske høring over lovforslaget.

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest den 27. januar 2025** med henvisning til sagsnummer 2024-1674.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk.

Spørgsmål vedrørende lovforslagets §§ 1 og 4 kan stilles til Ulla Østergaard på mail uoe@trm.dk og telefon 72 26 70 44, mens spørgsmål til §§ 2 og 3 kan rettes til Lene Priess på lpr@trm.dk og telefon 23 49 41 68.



Side 3/3

Med venlig hilsen

Lene Priess
Chefkonsulent

HØRINGSLISTE

20. december 2024

2024-1674

Advokatsamfundet
Andel Energi A/S
Arbejdsgiverforeningen KA
Centralorganisationen af 2010 (CO2010)
Clever
Cyklistforbundet
Danmarks Frie AutoCampere
Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF)
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Byggeri
Dansk e-mobilitet
Dansk Energi
Dansk Energinet
Dansk Erhverv – Høringssager
Dansk Erhvervsfremme
Dansk Fjernvarme
Dansk Handicap Forbund
Dansk Industri (DI)
Dansk Ledningsejerforum
Dansk Magisterforening (DM)
Dansk Parkeringsforening
Dansk Transport og Logistik – DTL
Dansk Vand- og Spildevandsforening
Dansk Vejforening
Danske Advokater
Danske Handicaporganisationer
Danske Kørelæreres Landsforbund
Danske Medier - Mediernes Hus
Danske Motorcyklister
Danske Regioner
Datatilsynet
Den Danske Dommerforening
Den Danske Landinspektørforening
Det Centrale Handicapråd
DI Transport
Drivkraft Danmark



DTL's arbejdsgiverforening
DTU Transport
Energinet.dk
E.ON
Fagbevægelsens Hovedorganisation
Fagligt Fælles Forbund – 3F
FOA
Fodgængerforbundet
Forenede Danske Motorejere - FDM
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd
Grundejeren.dk
HK Stat
HK Trafik og Jernbane
HMN Naturgas I/S
Ingeniørforeningen (IDA)
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet
Institut for planlægning – Aalborg Universitet
Kommunal Teknisk Chefforening
Kommunal Vejteknisk Forening
Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte
Kommunernes Landsforening – KL
Krifa
Landbrug og Fødevarer
Landbrugserhvervets Færdselsgruppe
Landdistrikternes Fællesråd
Landsorganisationen i Danmark (LO)
Ledernes Hovedorganisation
Norlys
Offentligt Ansattes Organisationer (OAO)
Parcelhusejernes Landsforening
Politiforbundet
Region Hovedstaden
Region Midtjylland
Region Nordjylland
Region Sjælland
Region Syddanmark
Rigsadvokaten
Rigsrevisionen
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for grøn omstilling
Rådet for Sikker Trafik
Sammenslutning af Danske Småøer
SEGES
Sikre Veje
Teknisk Landsforbund
Teknologisk Institut



Trafikforbundet
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Ørsted A/S
Albertslund Kommune
Allerød Kommune
Assens Kommune
Ballerup Kommune
Billund Kommune
Bornholms Regionskommune
Dragør Kommune
Egedal Kommune
Esbjerg Kommune
Fanø Kommune
Favrskov Kommune
Faxe Kommune
Fredensborg Kommune
Fredericia Kommune
Frederiksberg Kommune
Frederikshavn Kommune
Frederikssund Kommune
Furesø Kommune
Faaborg-Midtfyn Kommune
Gentofte Kommune
Gladsaxe Kommune
Glostrup Kommune
Greve Kommune
Gribskov Kommune
Guldborgsund Kommune
Haderslev Kommune
Halsnæs Kommune
Hedensted Kommune
Helsingør Kommune
Herlev Kommune
Herning Kommune
Hillerød Kommune
Hjørring Kommune
Holbæk Kommune
Holstebro Kommune
Horsens Kommune
Hvidovre Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Hørsholm Kommune
Ikast-Brande Kommune
Ishøj Kommune
Jammerbugt Kommune
Kalundborg Kommune
Kerteminde Kommune
Kolding Kommune
Københavns Kommune
Køge Kommune
Langeland Kommune
Lejre Kommune
Lemvig Kommune



Lolland Kommune
Lyngby-Taarbæk Kommune
Læsø Kommune
Mariagerfjord Kommune
Middelfart Kommune
Morsø Kommune
Norddjurs Kommune
Nordfyns Kommune
Nyborg Kommune
Næstved Kommune
Odder Kommune
Odense Kommune
Odsherred Kommune
Randers Kommune
Ringkøbing-Skjern Kommune
Ringsted Kommune
Roskilde Kommune
Rudersdal Kommune
Rødovre Kommune
Samsø Kommune
Silkeborg Kommune
Skanderborg Kommune
Skive Kommune
Slagelse Kommune
Solrød Kommune
Sorø Kommune
Stevns Kommune
Struer Kommune
Svendborg Kommune
Syddjurs Kommune
Sønderborg Kommune
Thisted Kommune
Tønder Kommune
Tårnby Kommune
Vallensbæk Kommune
Varde Kommune
Vejen Kommune
Vejle Kommune
Vesthimmerlands Kommune
Viborg Kommune
Vordingborg Kommune
Ærø Kommune
Aabenraa Kommune
Aalborg Kommune
Aarhus Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Leila Stockmarr (leila.stockmarr@ft.dk), Line Barfod (Borgerrepræsentationen (line_barfod@kk.dk)
Fra: Poul Hviid (hviid.poul@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 27-01-2025 12:21
Bilag: Til Transportministeren. 27.1.Vanløse.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 Transportministeren

Hermed
Høringssvar til lovforslag om ændring af trafikloven. Frist d. 27.1. 2025.
Ses vedhæftet.

Med venlig hilsen
Poul Hviid.
Medlem af Vanløse Lokaludvalg og Vanløse Bymidtegruppe

Til transportministeren

I Vanløse har vi i flere år kæmpet mod politiet evindelige modstand mod fartnedsættelser og miljøforbedringer.

Lokale borgere, partier, organisationer og lokaludvalg har ønsket og arbejdet for mindre trafik-, støj- og miljøbelastninger i deres lokalområder og på deres lokale- og gennemkørende veje.

Nu vil Transportministeren have et lovforslag gennemført.

Det begrænser godt nok politiets magt over miljøet, men ønsker herefter at erstatte det med transportministerens og bilismens uindskrænkede forrang og magt.

Dette lovforslag er skadeligt for den positive udvikling, som flertallet af befolkningen står bag.

Lovforslaget skal trækkes tilbage og demokratiske beslutninger i landet kommuner skal selv have lov til at bestemme fartgrænser til borgernes og miljøets bedste.

I andre lande kan man godt gøre det.

En masse andre storbyer sætter hastigheden ned for at gavne klimaet og mennesker i byerne, på landet og i verden som helhed.

I Paris gør det, Bruxelles og Madrid gør det, og Tyskland og Østrig har man gjort det i årevis.

Nedsætter hastighedsgrænsen i byer til 30 km/t udenfor de helt store trafikveje.

Og det giver positive resultaterne - færre tilskadekomne i trafikken – støtte og tryghed for de bløde trafikanter og helt igennem bedre livskvalitet for dem der bor og færdes i trafikken.

Transportministeriet vil ikke følge den europæiske trend. Foreslår bare mulighed for en hastighedssgrænse på 30 i rene boligområder, hvor det ikke fysisk er muligt at køre igennem området.

Desuden foreslås 40 km grænsen alene at kunne anvendes på veje med under 4.000 i årsdøgntrafik. Begrundelsen er, at man vil sikre mobilitet og fremkommeligheden for biltrafikken.

I virkeligheden betyder hastighedsgrænsen i bytrafik meget lidt for rejsehastigheden.

I bytrafik er det trafikafviklingen i krydsene og i særlig grad de signalregulerede kryds, samt antallet af kørsler, der bestemmer rejsehastigheden.

Denne lov bør partierne i Folketinget stemme ned.

Selv ét eller flere af partierne i den nuværende flertalsregering bør kunne se det skadelige i dette lovforslag.

Vedtages det som lov, bliver det endnu en faktor, der vil reducere regeringspartiernes stemmetal ved næste folketingsvalg.

Poul Hviid.

Thorupgård Alle 26, 2720 Vanløse, hviid.poul@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Ulla Østergaard (uo@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Josephine Sandal (josephine.sandal@regionh.dk)
Titel: SV: Region Hovedstadens høringssvar til forslag om lov om ændring af færdselsloven mv. - den 27. januar 2025
Sendt: 05-02-2025 15:11
Bilag: Region Hovedstadens høringssvar til Lovforslag om ændring af færdselsloven... den 27. januar 2025.pdf;

Kære I

Jeg kan hermed bekræfte, at høringssvaret sendt den 27. januar 2025 nu er endeligt godkendt af Region Hovedstadens regionsråd på deres møde den 4. februar 2025.

Med venlig hilsen

Josephine Grønlund Sandal
Specialkonsulent | Udvalgssekretær for udvalget for trafik og regional udvikling og udvalget for erhvervsuddannelser

Telefon: 24 98 54 37

Mail: josephine.sandal@regionh.dk



Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling
Sekretariatet
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Tlf: 38 66 50 00

Web: www.regionh.dk

Når vi behandler personoplysninger om dig, skal vi efter databeskyttelsesforordningen give dig en række oplysninger, herunder:

- At formålet med at behandle dine personoplysninger er at sagsbehandle din henvendelse. Derfor registrerer vi dine personoplysninger i vores elektroniske sagsbehandlingssystem.
- At du kan gøre brug af en række rettigheder, herunder retten til at se dine oplysninger og retten til at gøre indsigelse mod vores behandling af dine oplysninger

Yderligere information

Du kan læse mere på www.regionh.dk/persondatapolitik

Du er også velkommen til at kontakte Region Hovedstadens databeskyttelsesrådgiver, Birgitte Hagelskjær Nielsen på www.regionh.dk/dpo

Denne e-mail indeholder fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.

Fra: Josephine Sandal

Sendt: 27. januar 2025 10:36

Til: trm@trm.dk

Cc: uo@trm.dk; lpr@trm.dk; Birgitte Leolnar <birgitte.leolnar@regionh.dk>; Søren Bom <soeren.bom@regionh.dk>; CRU-FP-Politisk betjening-postkasse <politiskbetjening-postkasse.center-for-regional-udvikling@regionh.dk>

Emne: Region Hovedstadens høringssvar til forslag om lov om ændring af færdselsloven mv. - den 27. januar 2025

Kære I

Vedlagt er Region Hovedstadens 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.).

Høringssvaret sendes med forbehold for regionsrådets endelige godkendelse den 4. marts 2025.

Med venlig hilsen

Josephine Grønlund Sandal

Specialkonsulent | Udvalgssekretær for udvalget for trafik og regional udvikling og udvalget for erhvervsuddannelser

Telefon: 24 98 54 37

Mail: josephine.sandal@regionh.dk



Region Hovedstaden

Center for Regional Udvikling

Sekretariatet

Kongens Vænge 2

3400 Hillerød

Tlf: 38 66 50 00

Web: www.regionh.dk

Når vi behandler personoplysninger om dig, skal vi efter databeskyttelsesforordningen give dig en række oplysninger, herunder:

- At formålet med at behandle dine personoplysninger er at sagsbehandle din henvendelse. Derfor registrerer vi dine personoplysninger i vores elektroniske sagsbehandlingssystem.
- At du kan gøre brug af en række rettigheder, herunder retten til at se dine oplysninger og retten til at gøre indsigelse mod vores behandling af dine oplysninger

Yderligere information

Du kan læse mere på www.regionh.dk/persondatapolitik

Du er også velkommen til at kontakte Region Hovedstadens databeskyttelsesrådgiver, Birgitte Hagelskjær Nielsen på www.region.dk/dpo

Denne e-mail indeholder fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.

Region Hovedstaden anvender de personoplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Du kan læse mere om formålet med anvendelsen samt dine rettigheder på vores hjemmeside: www.regionh.dk/persondatapolitik

HØRINGSSVAR

Til: Transportministeriet

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.)

I Region Hovedstaden arbejder vi for flere passagerer i den kollektiv trafik, flere cykelture og mere gående trafik. Det skal være nemt for borgerne at komme rundt i regionen uden bil i et styrket, stærkt kollektivt transportnet, der sammen med fx supercykelstier og nye mobilitetsløsninger skabe et attraktivt alternativ til alene kørsel i bilen. I den forbindelse arbejder Region Hovedstaden tæt sammen med kommunerne om det regionale busnet og udbygning af Supercykelstinettet.

Derfor er det også med stor interesse, at vi har læst det aktuelle udkast til lovforslag vedrørende blandt andet indskrænkning af politiets vetoret overfor kommunale vejsager.

Vi forstår, at det har længe været et ønske fra kommunernes side, og således vil vi også gerne kvittere for initiativet.

Det vækker derfor stor bekymring, at lovforslaget reelt indskrænker det kommunale råderum på de større kommunale veje, hvor trafikmængden overstiger 4000 motor-køretøjer i døgnet, og hvor de regionale busser typisk kører. Regionen bakker generelt op om kommunernes arbejde for at sikre mobilitet og fremkommelighed, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafik-sikkerheden.

Men lovændringen vil betyde, at flere større vejprojekter, hvor kommunen ønsker at prioritere aktiv transport eller kollektiv trafik med hastighedsnedsættelser til under 50 km i timen, trafikøer/trafikal fredeliggørelse og ensretninger ikke kan gennemføres. Prioriteringer af busser, hvor der indrettes kørselsforbud for øvrig motorkørende trafik via busluser eller anlægges sikre buslommer og busperroner med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen vil ligeledes ikke kunne gennemføres.

Et eksempel på vejprojekter, som ikke vil kunne lade sig gøre inden for den nye lov er omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune, som i dag er indrettet med høj prioritering af cyklende, gående og af busser. Disse omdannelser har også betydet en markant passagervækst for de regionale busruter, som kører på strækningen.

Region Hovedstaden finder det vanskeligt at kunne gennemføre fremtidige busprioriteringer herunder det såkaldte BRT-net og udbygningen af et trafiksikkert supercykelstinet med udgangspunkt i nationale målsætninger, herunder Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark (2022).

Region Hovedstaden finder det kritisk, at de nye objektive betingelser i lovforslaget baseres på årsdøgnstrafiktal, hvor der udelukkende er tænkt på mobilitet og fremkommelighed for motorkørende trafik (biler, varebiler og lastbiler). Der tages således ikke højde for antal busser i rute og antallet af passagerer eller antallet af cyklister, som kører over døgnet på en vejstrækning.

Når der i forslaget udelukkende sættes kriterier, som omhandler trafikmængder for motorkørende trafik, negligeres behovet for at kunne arbejde med at indrette vejene og brugen af den ud fra kriterier, som handler om at øge trafiksikkerheden, skabe bedre forhold for busdrift og reducere støjpåvirkningen. Dette er et væsentligt tilbageskridt i forhold til gældende regler.

Region Hovedstaden opfordrer Transportministeriet til at inddrage aktørerne for at sikre de nødvendige rammer for en mere grundig inddragelsesproces i et meget omfattende lovforslag, hvor høringsprocessen med den korte frist, har gjort det svært tilrettelægge en grundig administrativ og politisk proces.

Region Hovedstaden støtter at lov forslaget ændres, således at kommunerne har medbestemmelse, når det gælder indretning af veje og gader med mere end 4000 motorkøretøjer i døgnet, og at trafikken også bliver vurderet ud fra tællinger af cyklister, fodgængere og buspassagerer.

På vegne af Regionsrådet

Lars Gaardhøj, Regionsrådsformand

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Christian Bille-Sandø (cbs@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høringssvar ang. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
E-mailtitel: Høringssvar ang. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)
Sendt: 21-01-2025 15:42

[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

Ministeriet har 20. december 2024 sendt forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Christian Bille-Sandø
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 86 50
cbs@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Bekræft venligst, at denne e-mail er modtaget.
Please confirm receipt of this e-mail.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christoffer Øbro (christoffer.oebro@rksk.dk)
Titel: bemærkninger til lovudkast - sagsnummer 2024-1674.
Sendt: 27-01-2025 15:50
Bilag: RKSJ Høringssvar vedr forslag til lov om ændring af færdselsloven og vejlovgivningen 25-002252-2 6795176_1_0.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.




Hej Lene

Vedhæftet finder du høringssvar fra Ringkøbing-Skjern 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.)

Sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen

Christoffer Øbro
Vej & Park
Land, By og Kultur
Smed Sørensens Vej 1, 6950 Ringkøbing
Telefon 9974 1553 / Mobil 2091 8657
E-post christoffer.oebro@rksk.dk

 [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)
 [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)
 [Ringkøbing-Skjern Kommune](#)



Returadresse:

Land By og Kultur, Vej og Park
Enghavevej 45, 6950 Ringkøbing



Sagsbehandler
Christoffer Øbro
Direkte telefon
99 74 15 53
E-post
christoffer.oebro@rksk.dk
Dato
27. januar 2025
Sagsnummer
25-002252

Høringssvar: 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.)

På baggrund af forslaget fremsætter vi hermed vores høringssvar.

Det foreslås at fjerne kravet om politiets samtykke ved en række beslutninger omkring vejes indretning og udnyttelse. Dette indebærer en betydelig risiko for manglende lokal forankring og uvildighed, da politiet gennem deres nærvær og erfaring har et dybtgående lokalt kendskab, der sikrer, at beslutninger træffes ud fra både teknisk og praktisk indsigt. Der er risiko for uhensigtsmæssige politiske beslutninger, da politiet fungerer som en vigtig vagthund. Fjernelsen af politiets sparring kan desuden medføre større variation i kvaliteten af lokale beslutninger og resultere i ineffektive eller uhensigtsmæssige trafikale løsninger. Vores erfaring viser, at et tæt samarbejde med politiet har sikret en høj standard i trafikale beslutninger. Eksempelvis har politiets vurderinger i flere projekter givet afgørende input, som forbedrede både sikkerhed og funktionalitet. Det er også vigtigt at understrege, at politiet har en central rolle i håndhævelsen af trafikregler og sikkerhed. Deres involvering i beslutningsprocessen understøtter ikke kun kvaliteten af løsningerne, men sikrer også, at de er gennemførlige og realistiske i praksis. Derfor anbefales det, at politiet fortsat skal være involveret som sparringspartner i beslutninger, hvor deres ekspertise kan tilføre afgørende værdi.

Indførelsen af årsdøgnstrafik som en fastlagt betingelse for beslutninger om hastighedsnedsættelser og ensretninger kan have uhensigtsmæssige konsekvenser. Årsdøgnstrafik alene er ikke 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. Områder med mange fodgængere og cyklister kan blive overset, hvis beslutninger alene baseres på biltrafik. Vi anbefaler, at årsdøgnstrafik ikke anvendes som det eneste kriterium, men suppleres med en helhedsvurdering af lokale forhold. Derudover bør kommuner gives mulighed for dispensation, når særlige forhold gør sig gældende.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan pålægge kommuner at ophæve lokale beslutninger, der ikke lever op til de materielle betingelser. Vi ser dette som problematisk af flere årsager. Beslutninger truffet af en fjern myndighed kan mangle nødvendig indsigt i de lokale forhold,



og kommunerne risikerer at miste muligheden for at afprøve innovative løsninger, der kan forbedre byrummet og trafiksikkerheden. Decentrale beslutningskompetencer giver bedre mulighed for at implementere løsninger, der er skræddersyet til lokale behov. Erfaringer viser, at kommuner kan skabe mere sikre og funktionelle byrum, når de har frihed til at handle ud fra lokale forhold. Vi anbefaler derfor, at det sikres, at lokale myndigheder bibeholder beslutningskompetence, mens central myndighed fungerer som vejleder og kvalitetskontrol.

Med udgangspunkt i ovenstående punkter foreslås følgende ændringer. Politiets rolle som sparringspartner bør bevares, særligt i beslutninger om hastighedsnedsættelser, vejlukninger og ensretninger. Årsdøgnstrafik bør ikke anvendes som det eneste kriterium, men suppleres med en helhedsvurdering af trafikale og lokale forhold. Kommunerne bør gives større fleksibilitet og selvbestemmelse, med central myndighed som vejleder fremfor direktivgiver. Kommunerne bør desuden gives mulighed for dispensation fra objektive kriterier, når særlige lokale forhold gør sig gældende.

Venlig hilsen

Christoffer Øbro

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Klaus Møller Bjerregaard (KLBJ@RINGSTED.DK)
Fra: Klaus Møller Bjerregaard (KLBJ@RINGSTED.DK)
Titel: Høringssvar fra Ringsted Kommune vedr. ændringer i Færdselsloven
Sendt: 27-01-2025 19:10

På vegne af Ringsted Kommune sendes hermed nedenstående høringssvar.

Samlet mener vi ikke det er en administrativ lettelse for kommunerne – tværtimod. Der er stor forskel på hvordan den enkelte kommune bliver ramt ved denne ændring. Hvad vi kan forstå, bruger fx København og enkelte andre kommuner, meget tid på at diskutere med politiet om tiltag, og hvad der skal til for at fx nedsætte hastigheden på en vej, men det er ikke tilfældet i alle kommuner. Vi har et godt samarbejde med politiet, og de har en stærk faglighed på området, som vi bruger til at få gode løsninger. Lovforslaget forudsætter nærmest, at de ikke bidrager, hvilket er langt fra sandheden, som vi ser den.

I bemærkningerne til lovændringen vurderer Transportministeriet, at kommunerne som helhed sparer 11 årsværk. Det er vi i Ringsted Kommune ikke enige i. Vi oplever, at politiet har været en samarbejdspartner, der var med til at kvalitetssikre og kvalificere det arbejde, vi gør i kommunen. Hver enkelt kommune skal fremadrettet afsætte ressourcer til at varetage den opgave. Igen afhænger det af kommunens størrelse. Når vi, i Ringsted Kommune, ikke skal indhente samtykke fra Politiet, står vi i højere grad selv for kvalitetssikring af skilteplaner til grave- og rådighedstilladelser, kommunale og private vejprojekter plus andet hvor der indgår skilte og/eller afmærkning. Til illustration har Ringsted Kommune omkring 1.200 grave- og rådighedstilladelser per år. Dertil modtager kommunens vejmyndighed mellem 100-150 sager om året, hvor der indgår skilte og/eller afmærkning. Derudover har de enkelte projektledere også en dialog med Politiet ifm. det enkelte projekt, så der findes gode løsninger. Desuden vil kommunerne skulle behandle klager over skilte og afmærkning iht. færdselslovens §§ 92 og 92 a, der i dag varetages af politiet.

I Ringsted har opgaven hidtil ligget hos én person, da der var mulighed for at sparre med politiet. Det vil fremover være for sårbart, hvorfor det kan være nødvendigt at prioritere flere ressourcer. Det vil således kræve et kompetenceløft, da der tidligere altid var mulighed for at vende de svære sager med politiets specialister.

Der er desuden de bløde elementer. Ringsted Kommune oplever, at der står en større respekt overfor Politiets holdninger end administrationen. Vi forventer derfor at skulle bruge mere administrativ tid på at behandle borgerhenvendelser og henvendelser til politikerne, hvor borgere og borgergrupper ønsker forskellige tiltag. Det betyder flere administrative opgaver og pres på servicerammen. Samlet ligner det en opgaveflytning, der giver merarbejde i kommunerne.

Derudover ligger lovforslaget op til at der indføres en række nye faste kriterier for, hvornår kommunerne fx må beslutte at sætte hastigheden. Det vil betyde, at fleksibiliteten i at kommunerne finder gode løsninger tilpasset det specifikke sted indskrænkes væsentligt. Dertil kan kommunerne stå med en noget nær umulig opgave i at forbedre trafiksikkerheden, tage hensyn til beboerne ift. miljø og støj mv.

Med venlig hilsen

Klaus Møller Bjerregaard
Trafikingeniør



Ringsted
Kommune

Ringsted Kommune
Vej- og Ejendomscenter

Rønnedevej 9 · 4100 Ringsted
Tel.: 57626321 · Dir.: 57626366 · Mob.: 21779998

www.ringsted.dk

Oplysninger om Ringsted Kommunes behandling af dine data

Hvis du ønsker at sende følsomme eller fortrolige oplysninger til Ringsted Kommune, eksempelvis dit cpr.nr., oplysninger om dine helbredsforhold eller økonomiske situation, anbefales du at gøre det via Digital Post , fx via Borger.dk, Mit.dk eller e-Boks.dk.

Hvis du ønsker en uddybning af, hvad følsomme og fortrolige oplysninger er, kan du [klikke her](#).

[Læs om beskyttelse af persondata i Ringsted Kommune](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Vej- og Trafikafdelingen i Rødovre Kommune (e10312@rk.dk)
Titel: Høringssvar til sagsnummer 2024-1674
Sendt: 28-01-2025 20:20
Bilag: Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje mv.pdf;

Vedlagt er høringssvar fra Rødovre 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.).

Med venlig hilsen

Hans Georg Hybschmann
Vejingeniør
Vej og Park, Anlæg og Myndighed
Telefon: 36377232

Vi gør dig opmærksom på, at vi, i forbindelse med din henvendelse til Rødovre Kommune, behandler oplysninger om dig, som er relevante i forbindelse med sagsbehandlingen ud fra databeskyttelsesforordningens artikel 6. Vi behandler primært almindelige personoplysninger (ikke-følsomme oplysninger) om dig og benytter dit personnummer i vores behandling af din sag. På følgende link kan du finde en nærmere uddybning i forhold til kommunens privatlivspolitik og dine rettigheder i forhold til vores behandlinger af oplysninger om dig.
<https://www.rk.dk/privatlivspolitik/>

Til Transportministeriet
trm@trm.dk

Dato: 22-01-2025
Sags-ID: 05.01.30-G01-I-25

Høringssvar til lovforslag vedrørende 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 etc.)

I Rødovre kommune er byudviklingen præget af gamle erhvervs- og industriområder, der omdannes til boligområder. Vi savner i forslaget til ændrede bestemmelser, at der tages højde for sådanne situationer, da der i Færdselslovens nye § 42 stk. 6 sættes en grænse på 4.000 ÅDT for hastighedsnedsættelser til 40 km/t.

Den foreslåede paragrafændring er efter vores vurdering ikke i overensstemmelse med intentionerne om, at vejnettet og trafikken bør tilpasses ved ændret funktioner i forbindelse med byudvikling. Det kan være nødvendigt ved byudvikling, at bruge hastighedsnedsættelse til at motivere trafikanter til at ændre adfærd, overflytte trafikken til andre dele af vejnettet, samt for at øge trafiksikkerheden eller fredeliggøre et nyt boligområde og/eller reducere trafikstøjen i forhold til eksisterende bebyggelse.

Det fremgår ingen steder i bemærkningerne til lovforslaget, at Transportministeriet har overvejet sådanne situationer. Transportministeriet bør derfor overveje, hvordan lovforslaget skal bruges i situationer med byudvikling eller omlægning af trafikken på veje med mere end 4.000 ÅDT eller over 1.000 ÅDT i relation til ensretninger og vejlukninger.

Vi forslår, at der tilføjes en ny paragraf, hvor der indskrives undtagelser for § 42 stk. 6 grænsen på 4.000 ÅDT, såfremt nedsættelse af hastigheden sker af hensyn til ændret randbebyggelse, trafiksikkerheden eller miljøhensyn, herunder støj.

I den foreslåede § 92 stk. 2 kan kommunen kun træffe bestemmelser om vejlukninger og forbud for færdselsarter for veje med op til 1.000 ÅDT.

Vi foreslår, at der også tilføjes en ny paragraf, hvor der indskrives undtagelser for vejlukninger og forbud for færdselsarter for veje over 1.000 ÅDT, såfremt forbuddet indføres af hensyn til ændret randbebyggelse, trafiksikkerheden eller miljøhensyn, herunder støj.

Med venlig hilsen

Britt Jensen

Borgmester, Rødovre Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Poul Kattler (poul@kattler.dk)
Fra: Niels Wellendorf (niels.wellendorf@gmail.com)
Titel: 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.)
Sendt: 27-01-2025 16:00
Bilag: Høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik til lovforslag om ændring af Færdselsloven.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.

Vedhæftet høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik under henvisning til sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen
Niels Wellendorf
bestyrelsesmedlem



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

27. januar 2025

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.)

Rådet for Bæredygtig Trafik finder ønsket om regelforenkling, hvor de kommunale myndigheder, der har både ekspertisen og den nødvendige viden om de lokale vejforhold, får den fulde myndighed for udformning og fastsættelse af trafikale forhold på deres veje, og så politiet ikke længere skal indblandes for både fornuftige og nødvendige. Dette med baggrund i regeringens udmeldinger den 30. august 2024 i forbindelse med præsentationen af finansloven 2025: Regeringens oplæg til politisk prioriteret opgavebortfald på FFL25, hvor der i et faktaark bl.a. stod: *"Bortfald af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning, hvor vejmyndigheden i stedet vil få enekompetencen"*.

Politiet har generelt igennem årtier prioriteret bilfremkommeligheden højere end hensynet til miljø, tryghed og andre trafikantgrupper. Det er blevet erfaret af kommuner, organisationer og borgergrupper i et utal af tilfælde. Alligevel har man ikke fra skiftende regeringers side villet ændre på kompetencen og prioriteringen.

Vi er derfor også enige i, som det også står i bemærkningerne til lovforslaget mange steder om politiet, at: *"Bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen vil ikke 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."*

Derfor kan det undre, at man så i stedet vil lade Transportministeriet kontrollere de lokale vejmyndigheder, hvorved der stadig vil være en dobbeltadministration, så besparelsen ved politiets opgavebortfald ikke indfries, men opgaverne i stedet forøges i Transportministeriet.

Vi finder også at *"færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed"* er væsentlige elementer i hvordan vejforholdene ordnes.

Imidlertid må dette nødvendigvis gælde for alle trafikformer, og ikke kun for biltrafikken, som det synes at lovforslaget indikerer. Forslaget prioriterer tydeligvis alene bilernes mobilitet og fremkommelighed på bekostning af alle andre trafikanter såsom fodgængere og cyklister.

Derfor mener vi, at trafikformerne i lovforslaget må prioriteres ud fra deres bæredygtighed og indvirkning på byernes funktioner. Her mener vi, at der skal prioriteres i følgende rækkefølge: Først gang, så cykling, derefter kollektiv trafik (busser og letbaner) og til sidst bilerne. Det følger heraf, at vejarealet må disponeres, så der sikres den nødvendig plads til trafikformerne i denne rækkefølge. Og at de trafikformer, der evt. ikke er plads til, må ledes ad andre veje.

I lovforslagets indledning (side 11 og 12), står følgende:

"Regeringen finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, når der træffes beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

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

I lovforslaget synes det imidlertid, at emnet "Færdselssikkerhed" reelt ikke indgår i de foreslåede bestemmelser. Alene "*mobilitet og fremkommelighed*" bruges som argumenter, og her synes alene bilernes fremkommelighed at være indeholdt.

Netop bilernes hastighed er afgørende for færdselssikkerheden, og fastsættelsen af hastigheden er derfor et vigtigt element her. Og lave hastigheder minimerer ulykker. Lovforslaget ignorerer således [omfattende viden fra en lang række større byer i Europa](#) (Sustainability 2024), der har indført 30-km/t grænser i store områder, og som viser at antallet af dræbte og tilskadekomne er reduceret markant, herunder at Oslo og Helsinki har opnået Vision Zero, dvs. nul trafikdræbte, i øvrigt samtidig med, at tidstabet for biler er minimalt.

I bemærkningerne (side 18) står der om "*de objektive kriterier*": "*Det vil sikre, at lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område fastsættes ud fra en balanceret afvejning af hensynene til mobilitet og færdselssikkerhed*".

De i lovforslaget indeholdte "*objektive regler*" begrænser netop de lokale vejmyndigheders muligheder for at ændre vejenes udformning og brug til gavn for alle borgere og ikke kun bilisterne. Her synes lovforslaget i stedet alene at fokusere på mobilitet og ikke på færdselssikkerhed.

Lokale ønsker om at fredeliggøre hele eller dele af byområder overses helt. Sådanne ønsker fremkommer bl.a. for at forbedre luftkvaliteten med færre partikler i luften (fra slitage af dæk, bremses og vej) og at minimere støjgener samt at reducere byernes klimaaftryk. Også ønsker om en omstilling til andre transportformer end privatbiler overses helt i lovforslaget. En omstilling, der er fornuftig for at få mere aktiv transport som gang og cykling og mindske trafikens klimabelastninger.

Vi ser derfor lovforslaget som det er udformet som noget, der reelt ikke giver en større lokal bestemmelse, men i stedet let kan medføre endnu ringere mulighed for lokal indflydelse på området. Man lægger op til at lægge snævre grænser for hvornår man kan begrænse hastighedsgrænser og brug af vejarealer til andet end bilbrug. Og endog give transportministeren vetoret.

Det er i øvrigt forkert (som nævnt i bemærkningerne på side 58 og 59) at fartbegrænsninger i byer for bilister ikke kan give en CO₂-reduktion. Det gælder kun for de fossile biler, der er hurtigt på vej ud, men det kan det for elbilerne, som der bliver flere og flere af.

Vi anbefaler at lovforslaget ændres markant, så der sker en reel udlægning af ansvaret til de lokale vejmyndigheder, og at der ikke opstilles stive regler for hvornår hastighedsændringer må foretages.

Med venlig hilsen
Rådet for Bæredygtig Trafik
Poul Kattler, formand
Niels Wellendorf, bestyrelsesmedlem

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Jakob Bøving Arendt (jba@sikkertrafik.dk)
Fra: Pernille Ehlers (PE@sikkertrafik.dk)
Titel: SV: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven - sagsnr. 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 12:51
Bilag: Høringssvar RFST - lokale hastighedsgrænser mv.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

Hermed Rådet for Sikker Trafiks høringssvar, vedlagt som pdf.
Sagsnr. 2024-1674

Med venlig hilsen

Pernille Sølund Ehlers
Chefkonsulent


Rådet for
Sikker Trafik

Mobil: +45 61 70 41 09
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

www.sikkertrafik.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: 20. december 2024 11:30
Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>
Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) (Id nr.: 409009)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest mandag den 27. januar 2025**.

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2024-1674 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Lene Priess

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 23 49 41 68

lpr@trm.dk

www.trm.dk

Til
Transportministeriet
trm@trm.dk
Sagsnr. 2024-1674

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Den 27. januar 2025

Høringssvar vedr. 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.)

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

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 mv. på veje og i områder, hvor der er en vis trafikmængde. Rådet opfordrer til, at ordningen evalueres efter 2 år, hvis den indføres.

Rådet for Sikker Trafik har noteret, at det efter forslaget er muligt at gå ned til en hastighedsbegrænsning på 40 km/t for vejstrækninger i tættere bebygget område ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder samt 30 km/t, hvor børn opholder sig og leger.

Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at samme muligheder også gives ved fx idrætsfaciliteter, medborgerhuse og andre steder, hvor der færdes mange børn og/eller ældre borgere.

Med venlig hilsen

Jakob Bøving Arendt
Administrerende direktør

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Saso Kotevski (sasokotevski@icloud.com)
Titel: Re: Trafiksikkerhed (1403767)
Sendt: 22-01-2025 11:13

[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.

Kære Lene Priess,

Med henvisning til min klage til kommunen vedr den tunge trafik samt hastigheden på Amager Strandvej, jf korrespondence nedenfor, tilskynder jeg til at nedsætte fartgrænsen på Amager Strandvej til 40 km/t af hensyn til sikkerheden for de mange beboere samt endnu flere gæster, der besøger Amager Strand dagligt.

Jeg tilskynder derfor som beboer om at de stemmeberettigede stemmer om det fremsatte lovforslag 'Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)', i overensstemmelse med sikring af trafiksikkerheden og mennesket i fokus, hvilket også vil reducere trafikstøjen og den afledte forurening fra den tunge trafik.

Venlig hilsen
Saso Kotevski
Amager Strandvej 228

On 22 Jan 2025, at 08.08, TMFKP mkb oma cykel og vej nedifart <nedifart@kk.dk> wrote:

Kære Saso

I projekt København Ned i Fart har vi ansøgt Politiet om samtykke til en hastighedsgrænse på 40 km/t på Amager Strandvej, men Politiet har desværre afvist anmodningen.

I ansøgningen har kommunen påpeget, at Amager Strandvej er meget smal, med en kørebanebredde på 3,0 meter med meget parkering langs strækningen, og at der desuden både er mange krydsende fodgængere og cyklister og mange rekreative aktiviteter, især om sommeren. Det er kommunens vurdering, at det er mest trafiksikkert, at vejen bliver skiltet ned til 40 km/t, så strækningen passer til kørebanebredden, især da vejen bruges af tunge køretøjer til Lynetteholmen.

Københavns Kommune kan ikke sætte hastigheden ned uden politiets samtykke og Københavns Politi har vurderet, at hastigheden ikke kan sættes ned til 40 km/t på Amager Strandvej, da strækningen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Politiets afgørelse er vedlagt til orientering.

Kommunen har siden genanmodet om nedsættelse af hastigheden og har i den forbindelse fremsendt en uheldsanalyse. Politiet har imidlertid oplyst, at de fastholder deres afgørelse, og kommunen har derfor ikke lov hjemmel til at nedsætte hastighedsgrænsen.

Yderligere kan jeg oplyse, at Transportministeriet har sendt et lovforslag i høring den 20. december 2024 blandt andet i forbindelse med Politiets opgavebortfald. Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil det lægge en meget stor begrænsning på muligheden for at sætte hastigheden ned på mange af de gennemgående veje i København, og det vil også betyde, at hastighedsgrænsen vil skulle føres tilbage til 50 km/t på mange af de gennemgående vejstrækninger i København, som har fået indført 40 km/t i 2024. Det

bliver vi klogere på, når lovforslaget er godkendt. Her er et link til lovforslaget, hvis du er interesseret <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69548>.

Afslutningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at hvis man som borger oplever, at nogle trafikanter ikke forstår at overholde de gældende hastighedsgrænser og ikke kører hensynsfuldt, kan man anmode Politiet om at udføre fartkontrol. Det kan du læse mere om her: <https://politi.dk/bestil-en-betjent/bestil-en-faerdselskontrol>.

Med venlig hilsen
Søren Mikkil Berg
Projekt Ned i Fart
Cykel- og Vejprojekter

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S
EAN 5798009809452

www.nedifart.kk.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: KFFKP Digitale Blanketter <noreply-digitaleblanketter@kk.dk>

Sendt: 30. december 2024 10:07

Til: TMFKP MKB OMA Trafiksikkerhed <trafiksikkerhed@kk.dk>

Emne: Trafiksikkerhed (1403767)

Henvendelse via kontaktformular

EMNE: Trafiksikkerhed

NAVN: Saso Kotevski

EMAIL: SasoKotevski@icloud.com

BESKED:

Hej,

Vi ser, at fartgrænserne flere steder på Amager ændres til 40 km/t. I den forbindelse undrer det os, at fartgrænsen ikke også ændres til 40km/t på Amager Strandvej, da meget af den specielt tunge trafik er omdirigeret hertil og passerer her, hvor de tunge lastbiler flere gange ikke overholder fartgrænsen på 50 km/t, men kører op til 70-80 km/t. Det er kun et spørgsmål om tid før der sker et uheld, da Amager Strandvej har fået flere og flere beboere de sidste ti år.

TELEFON:

LINK: <https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/trafik-og-veje/trafiksikkerhed>

Se henvendelsen i vedhæftede PDF

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jens Saabye (jes@solrod.dk)
Titel: Høringssvar fra Solrød Kommune til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv. Sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 22:10
Bilag: Høringssvar fra Solrød Kommune til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv. 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.

Til rette vedkommende

Vedhæftet er høringssvar fra Solrød Kommune til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv".

Sagsnummer 2024-1674

Venlig hilsen

Jens Saabye
Chef for By og Bæredygtighed

Center for By og Bæredygtighed
Solrød Center 1
2680 Solrød Strand
Telefon +4556182000
Mobil +4556182328
www.solrod.dk



[Du kan læse om, hvordan Solrød Kommune behandler personoplysninger, ved at klikke her.](#)

Til Transportministeriet
Sagsnummer 2024-1674

Høringssvar fra Solrød Kommune til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv. (Sagsnummer 2024-1674)

Den 27. januar 2025

Bekymring over begrænsning af kommunernes mulighed for at træffe beslutninger om lokale trafikforhold

Solrød Kommune ønsker med dette høringssvar at udtrykke vores bekymring over det foreslåede lovforslag, som signifikant vil begrænse kommunens beføjelser, herunder evnen til at træffe selvstændige beslutninger vedrørende lokal trafikafvikling og byudvikling.

Det foreslåede lovforslag vil begrænse kommunens selvbestemmelse markant ved at indføre unaturlige begrænsninger for, hvordan vi som kommune kan have ønsker og behov for at regulere vores vej- og stinet. For eksempel vil vores planer om at ensrette Havdrup Hovedgade/Sallevvej og trafiksanere Sallevvej – og derigennem gøre den mere cykelvenlig – være umulige at realisere under de foreslåede nye regler, til trods for at det planlagte også vurderes at give mere ordnede forhold for biltrafikken i tilstødende byområder.

Vores bekymring skyldes lovforslagets ensidige fokus på biltrafikmængder som det primære og eneste kriterium for politiets tilladelse til trafikregulering ved ensretning, hvilket ignorerer de behov, vi som kommune har i forhold til at forbedre forholdene bredere for både cyklister og fodgængere samt den generelle bylivskvalitet.

Endvidere underminerer ophævelsen af færdselslovens §92d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger vores behov og evne til at udføre lokale trafikforsøg, der kan være begrundet i miljømæssige årsager som støjreduktion eller ønsket om at teste alternative metoder til færdselsafvikling.

Igangværende trafikarbejder som umiddelbart bliver umuliggjort

Vi bekymrede over de rigide grænser for trafikmængder fastsat mellem 1000 og 4000 ÅDT. Disse grænser påvirker direkte vores planer omkring trafiksaneringer og reguleringer, specielt på steder som Havdrup Hovedvej/Sallevvej nær skoler og andre

Man-tirs kl. 8-14
Onsdag kl. 10-14
Torsdag kl. 13-17
(Borgerservice kl. 13-18)
Fredag lukket



centrale byområder, hvor vi forsøger at fremme trafiksikkerheden for lette trafikanter, herunder særligt cyklister.

Vi mener, at lovforslaget vil have alvorlige konsekvenser for vores evne og muligheder for at fremme sikker og bæredygtig mobilitet, især i relation til vores igangværende planlægning af projekter med nabokommuner, såsom supercykelstien mellem Roskilde og Køge.

Det fastsatte spænd mellem 1000 og 4000 ÅDT er netop der, hvor mange af vores mest kritiske og trafikerede veje befinder sig, og hvor vi planlægger vigtige forsøgsordninger for at forbedre trafiksikkerheden og mobiliteten. Ved at fastsætte så strenge kriterier begrænses vores evne til at implementere nødvendige ændringer, der kan fremme og understøtte en trafiksikker og bæredygtig mobilitet. Såvel igangværende og planlagte arbejder vil umiddelbart blive negativt påvirket eller umuliggjort af lovforslaget, og viser et mønster af forhindringer for vores mål om at skabe en mere sikker og levende by for vores borgere.

Strategisk indvirkning af lovforslaget på Solrød Kommunes bæredygtighedsmål og klimaplan

Solrød Kommune ønsker med dette høringssvar at adressere, hvordan det foreslåede lovforslag vil påvirke vores strategiske visioner og planer for en bæredygtig transportinfrastruktur i direkte relation til vores Klimaplan 2050. Vores mål om at forbedre infrastrukturen for cyklister og reducere bilafhængighed er centrale i vores bestræbelser på at nedbringe CO₂-emissioner og fremme sundere transportvalg. Lovforslagets rigide grænser for trafikregulering mellem 1000 og 4000 ÅDT vil dog i alvorlig grad hæmme vores evne til at gennemføre planlagte projekter.

Vi har ambitiøse planer om at udbygge supercykelstier, der skal forbinde vigtige punkter i kommunen. Disse stier er designet til at gøre cykling til en mere attraktiv og sikker transportform, hvilket er afgørende for at reducere biltrafikken og fremme bæredygtig mobilitet. Desværre risikerer lovforslagets grænser at forhindre nødvendige tiltag som ensretning af veje eller trafikreduktioner på nøglestrækninger, der er essentielle for disse stiers succes og realisering.

Vores strategier for at skabe sikrere og mere tilgængelige områder for fodgængere og cyklister indebærer væsentlige ændringer i hastighedsbegrænsninger og vejindretninger. Disse initiativer, der er centrale for at forbedre bylivskvaliteten og samtidig højne trafiksikkerheden, står i fare for at blive begrænset af lovforslaget, hvilket direkte vil modsige målsætningerne i vores klimaplan.

**Anmodning om revidering af Lovforslaget**

Solrød Kommune opfordrer til, at lovforslaget revideres for at give kommunerne større fleksibilitet til at træffe selvstændige og uafhængige, lokalt informerede beslutninger om lokal trafikafvikling, som respekterer vores dybdegående kendskab til lokale forhold og behov. Det er afgørende, at kommunernes ekspertise og lokale kendskab respekteres i lovgivningen, så vi kan fortsætte med at udvikle sikre og bæredygtige bymiljøer – og gerne i drøftelse med myndigheden for færdselsloven, som fortsat skal have mulighed for at kunne vurdere forholdene ud fra mere fleksible kriterier end den rammesætning, der er indeholdt i lovforslaget.

Vi finder det både uforståeligt og problematisk, at den foreslåede hjemmel til reetablering af offentlige veje efter ulovligt gravearbejde allerede eksisterer under de nuværende erstatningsregler, og at lovforslaget således introducerer unødvendige gentagelser.

Vi anmoder således om, at Transportministeriet genovervejer de foreslåede ændringer i lyset af de alvorlige bekymringer, vi og andre kommuner har fremsat i høringssvar – sammen eller hver for sig. Solrød Kommune er forpligtet til at fremme vores borgeres sikkerhed og livskvalitet, og dette lovforslag kan opfattes som at stå i direkte modsætning til dette mål. Der ses desuden i den nuværende lovgivning udmærkede muligheder for at regulere trafikområdet i fornuftig dialog og drøftelse mellem kommuner og politi – en dialog, hvor der er den nødvendige plads til situationsnuancer, som kan sikre fornuftsbeslutninger frem for unuancerede afslag.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sophie Holst (sophieholst@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 24-01-2025 14:18

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver for at udtrykke min store bekymring over det nye lovforslag, som begrænser kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det er et stort skridt i den forkerte retning, især i en tid, hvor klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og reducere biltrafikken i byerne.

Når kommunerne forsøger at få flere til at cykle, gå eller bruge offentlig transport, er det helt afgørende for, at vi kan mindske CO2-udledningen og generel luftforurening i vores by-miljøer fra transportsektoren. Men hvis regeringens lovforslag bliver vedtaget, vil mange af de løsninger, der gør en forskel, ikke kunne lade sig gøre længere.

Det er dybt bekymrende, at regeringen vil gøre det umuligt at sænke hastigheder ved skoler, lave cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for cyklister og fodgængere.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling NU. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og dansk folkesundhed. Jeg håber virkelig, at regeringen vil lytte til kritikken og droppe dette forslag!

Med venlig hilsen
Sophie Lohfert Holst

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: steendalsgaards@gmail.com (steendalsgaards@gmail.com)
Titel: Ros for det nye trafikforslag
Sendt: 23-01-2025 09:00

[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.

Thomas Danielsen
Tak for det nye trafikforslag.
Endelig er der nogen, som sætter grænser for storbyernes urimelig miljøambitioner om at fjerne alle biler fra byerne, også på de stærkt befærdede gader.
Steen Sørensen
Aarhus

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)
Cc: David Gaarsdal Rønnov (IQ38@kk.dk)
Fra: Signe Helledi (BL9X@kk.dk)
Titel: Sagsnr. 2024-1674: Høringssvar ifm Forslag til lov om ændring af færdselsloven mfl.
Sendt: 27-01-2025 16:01
Bilag: Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mfl sagnr. 2024-1674.pdf;

Kære Transportministeriet

Vedhæftet er Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionens høringssvar ifm. 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.) – sagsnummer 2024-1674.

Med venlig hilsen

Signe Helledi

Sekretariatsleder

Sekretariatet for Supercykelstier



Islands Brygge 37
2300 København S

Mobil +45 2132 8102
Email BL9X@kk.dk
Web www.supercykelstier.dk
EAN 5798009809452

27. januar 2025

Til Transportministeriet
trm@trm.dk (Sagsnummer 2024-1674)

Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsområdet består af 27 kommuner og Region Hovedstaden som arbejder sammen for at skabe en bedre cykelinfrastruktur, der gør det sundt, nemt og sikkert at vælge cyklen til og fra arbejde – også på strækninger på over fem kilometer.

Supercykelstisamarbejdet repræsenterer kommuner af forskellige størrelser og geografiske forudsætninger. For eksempel består samarbejdet af både mindre kommuner som Vallensbæk (18.155 indbyggere), mellemstore kommuner som Helsingør (64.021 indbyggere), store kommuner som Roskilde (91.506 indbyggere) og den største kommune i Danmark, København (667.535 indbyggere). Samtidig er de 27 kommuner i samarbejdet også en sammensætning af både centralkommuner (fx Frederiksberg Kommune), forstadskommuner (fx Gladsaxe Kommune) og landdistriktskommuner (fx Frederikssund Kommune).

Supercykelstisamarbejdet 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.).

Selvom lovforslaget kun direkte påvirker muligheden for at anlægge cykelstier i de tilfælde, hvor et anlægsprojekt er nødt til at ensrette en vej for at kunne få plads til cykelstier, forløber supercykelstier også jævnlige på mindre trafikerede veje, hvor trafiksanering, hastighedssænkning og lignende tiltag kan være yderst relevante. Lovforslaget vil således direkte påvirke mulighederne for Supercykelstisamarbejdets medlemskommuner for at etablere gode supercykelstier, såvel som mulighederne for cykelfremme generelt både i og udenfor de store byer.

Supercykelstisamarbejdets kommentarer til lovforslaget:

Supercykelstisamarbejdet er kritisk over for, at der i lovforslaget lægges op til en større indskrænkelse af kommunernes selvbestemmelse på trafik- og mobilitetsområdet. Lovforslaget vil begrænse kommunernes mulighed for at sænke hastigheden lokalt, ensrette gader, og etablere indkørselsforbud, gågader og vejspærringer. Dette har betydning for kommunernes mulighed for at forbedre forholdene for aktiv transport, herunder også opgradering af

27. januar 2025

supercykelstistrækninger særligt i byerne. Det vil også have stor betydning for kommunernes mulighed for at arbejde med andre vigtige indsatsområder i byerne, så som støj, folkesundhed, trængsel og attraktive byrum.

Supercykelstisamarbejdet er bekymret over, at lovforslaget:

- Vil begrænse kommunernes mulighed for at forbedre trafiksikkerhed og tryghed for cyklister og fodgængere
- Vil begrænse kommunernes mulighed for at arbejde med cykelfremme
- Vil begrænse kommunernes mulighed for at skabe attraktive byrum til glæde for beboere, erhvervsdrivende og besøgende
- Fokuserer ensidigt på trafikmængder for motorkøretøjer i sine kriterier og ignorerer andre transportformer. En færdselslov for alle trafikanter bør selvfølgelig også imødekomme aktiv transport som gang, cykling og kollektiv transport.

Generelt er lovforslaget en unødvendig indsnævring af kommunernes handlerum på et område, hvor kommunerne besidder den største faglige kompetence.

De mest graverende begrænsninger i lovforslaget indbefatter:

- Veje kan kun ensrettes, hvis der kører under 1.000 biler i døgnet (ÅDT), eller hvis der ensrettes to parallelle veje i hver sin retning og antallet af spor bibeholdes og ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling
- Indkørselsforbud, gågader og afspærring kan kun etableres på veje, hvis der kører under 1.000 biler i døgnet (ÅDT), og i områder af sammenhængende vejstrækninger, hvis trafikmængden på de omkringliggende veje ikke overstiger 5.000 biler i døgnet (ÅDT) eller hvis trafikmængden på de omkringliggende veje stiger mindre end 20 pct.
- Hastighedsbegrænsning på 40 km/t kan kun etableres på veje, hvis der kører under 4.000 biler i døgnet (ÅDT) på vejen og i zoner, hvis der kører under 4.000 biler i døgnet (ÅDT) på alle veje i zonen, og omkring institutioner for børn og ældre
- Hastighedsbegrænsning på 30 km/t kan kun etableres ved særlige opholds- og legeområder, ved særlige vejforløb og i beboelsesområder uden gennemkørende trafik og erhverv
- Hastighedsbegrænsninger kan ikke etableres på det nummererede vejnet

Eksempler på etablerede og planlagte projekter, der ikke vil kunne realiseres:

Der er blandt Supercykelstisamarbejdets 27 kommuner mange eksempler på allerede implementerede tiltag, som ikke havde kunnet etableres, hvis

27. januar 2025

lovforslaget havde været gældende, såvel som planlagte tiltag, der ikke vil kunne etableres. Her følger et udsnit:

Supercykelstirelaterede projekter:

- Frederiksberg Kommune ensrettede i 2018 Howitzvej for at kunne anlægge cykelstier langs vejen og for at kunne udvide og forbedre cykelstierne nær krydset med Nordre Fasanvej. Dette er en del af supercykelstien Albertslundruten.
- Gladsaxe Kommune har sænket hastigheden til 40 km/t på store dele af kommunens vejnet, herunder på veje som Søborg Hovedgade, med en ÅDT på 7.600, og på Vandtårnsvej, hvor der er en ÅDT på 6.600. Søborg Hovedgade er en del af den planlagte supercykelsti Bagsvædruten.
- Lyngby-Taarbæk Kommune planlægger en større strategisk udvikling af Lyngby bymidte. Her er Lyngby Hovedgade, som er en del af supercykelstien Allerødruen, en del kommunens strategiske vision, som vanskeligt kan gennemføres uden ændringer i trafiksystemet.
- Solrød Kommune planlægger at ensrette Hovedgaden i Havdrup for at kunne forbedre forholdene for cyklister på strækningen som en del af arbejdet med den planlagte supercykelsti Roskilde-Køgeruten. ÅDT på Hovedgaden er over 1.000, selvom omfartsvejen Havdrup Allé siden 2017 leder gennemkørende trafik uden om Hovedgaden.

Andre kommunale projekter:

- Ballerup Kommune lukkede i 2024 villavejen Ravnsletvej, der blev brugt til smutvejskørsel til et industrikvarter i nabokommunen Herlev, for gennemkørsel for biler. Vejen havde inden aflukningen en ÅDT på 1.137 køretøjer.
- Glostrup Kommune har i sin trafiksikkerhedsplan besluttet at sænke hastigheden til 40 km/t på Ejby Mosevej, der er en vigtig skolevej, men ikke har plads til cykelstier. ÅDT er her stedvis over 4.000.
- På Banegårdspladsen ved Glostrup Station planlægger kommunen at sænke hastigheden til 40 km/t for at fredeliggøre pladsen. Også her er ÅDT over 4.000.
- Ishøj Kommune planlægger som en del af sin Trafiksikkerhedsplan at indsnævre den firesporede Ishøj Parkvej til to spor og sænke hastigheden til 40 km/t. Vejen har i dag en ÅDT på omkring 5.000.
- Rødovre Kommune ensrettede i 2023 Hendriksholms Boulevard for at få plads til en dobbeltrettet cykelsti langs vejen, der i samme forbindelse blev skiltet ned til 30 km/t. Vejen forbinder Hendriksholm Skole og Rødovre Gymnasium med Rødovre Station, og havde før ombygningen en ÅDT på cirka 1.500.

27. januar 2025

- Vallensbæk Kommune har afsat midler til at ændre Vejlegårdsvej, så den tilgodeser aktiv transport, fremmer lavere hastigheder, og får et grønnere udtryk med mere beplantning. Køresporene skal indsnævres fra 3,5 m til 3,25 m, og hastigheden sættes ned til 40 km/t. ÅDT overstiger grænsen på 4.000.

Derudover vil lovforslaget gøre det meget svært at forbedre færdselssikkerheden på de større veje i byerne, hvor de fleste uheld sker. Lovforslaget vil derfor også være i strid med Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2021-2030, der anbefaler, at det bliver lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne.

Supercykelstisamarbejdet vil derfor på denne baggrund opfordre til, at de objektive kriterier fjernes fra lovforslaget, og at beslutninger om kommunale veje overlades til kommunerne, der har de bedste forudsætninger for at afveje de forskellige hensyn.

På vegne af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen



Signe Helledi
Sekretariatsleder
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Magnus Vilstrup Andersen (Magnus.Vilstrup.Andersen@randers.dk)
Fra: Signe Møller Strandvig (Signe.Moller.Strandvig@randers.dk)
Titel: Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 10:42
Bilag: sagsnummer 2024-1674_Høringssvar færdselslov fra Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland.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 rette vedkommende

Vedhæftet høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674 fra Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland

Venlig hilsen / Kind regards

Signe Møller Strandvig
Sekretariatsleder

+45 20 26 84 91



Randers Kommune
Veje og Trafik
+45 20 26 84 91

Dato: 27-01-2025

Høringssvar vedr. sagsnummer 2024-1674

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

Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland består af 12 kommuner og Region Midtjylland, der sammen arbejder for at styrke sammenhængskraften mellem by, opland og land gennem gode cykelforbindelser og en god sammenkobling mellem den kollektive trafik og aktiv transport for at gøre cyklen til et attraktivt transportvalg og mindske bilafhængighed.

Vi har med interesse nærlæst lovforslaget og ser med stor bedrøvelse på en ensidig interessevaretagelse for biltrafikken.

I mange kommuner har man en målsætning om en langt større andel cykelture i transportmiddelfordelingen. Denne større andel cykelture ønskes som konsekvens af en mindre andel ture kørt i bil. Når der ensidigt ses på nuværende biltrafikmængde, vanskeliggøre det kommunernes arbejde med at planlægge henimod en målsætning om en større andel aktive trafikanter.

I Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland undrer vi os derfor over, at lovforslaget lægger op til en indskrænkelse af selvbestemmelsen hos kommunerne med en begrænsning i kommunernes mulighed for at sænke hastigheden lokalt, ensrette gader, og etablere indkørselsforbud, gågader og vejspærringer.

En supercykelsti kan bestå af mange forskellige typer af cykelinfrastruktur bundet sammen til en god cykelforbindelse. Elementer i en sådan cykelforbindelse kan være dedikeret cykelinfrastruktur, men blandt andet økonomi hos kommunerne gør det vanskeligt at etablere cykelstier. Derfor er der et stort potentiale i at udnytte mindre veje som cykelkorridorer. Her kan man arbejde med billigere tiltag som trafiksanering, hastighedssænkning og lignende for at skabe trygge og gode forhold for de aktive trafikanter. Det er en ærgerlig udvikling, hvis hensyn til biltrafikken skal stå i vejen for ønsker om at udnytte mindre veje som billige alternativer til nyanlæg af infrastruktur.

Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland opfordrer derfor til, at de objektive kriterier i lovforslaget bortfalder, så lovforslaget i højere grad kan understøtte kommunernes arbejde med at vækste de aktive trafikanter i den transportmiddelfordeling, der ønskes lokalt.

Med venlig hilsen

Sekretariatsleder for Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland

Signe Strandvig



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Møller Jepsen (ssorenmj@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 24-01-2025 13:33

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver til dig, fordi jeg er oprigtigt bekymret over det nye lovforslag, der vil begrænse kommunernes muligheder for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det føles som et skridt i den helt forkerte retning – især nu, hvor klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og mindske biltrafikken i vores byer.

Kommunerne spiller en afgørende rolle i at få flere til at vælge cyklen, gåben eller offentlig transport frem for bilen. Det er en indsats, der er nødvendig, hvis vi for alvor skal reducere CO₂-udledningen fra transportsektoren. Men hvis det her lovforslag bliver vedtaget, frygter jeg, at mange af de løsninger, der gør vores byer grønnere og mere sikre, slet ikke kan gennemføres.

Jeg synes, det er dybt bekymrende, at lovforslaget vil gøre det sværere at sænke hastigheder ved skoler, lave cykelgader eller ændre vejretninger for at skabe tryggere forhold for fodgængere og cyklister. Det er præcis den slags initiativer, vi har brug for – ikke kun for klimaets skyld, men også for at skabe byer, hvor vi kan færdes trygt og sundt.

Vi står midt i en klimakrise, og det er nu, vi skal handle. Jeg håber virkelig, at regeringen vil genoverveje dette forslag og i stedet støtte op om løsninger, der gør en positiv forskel for både klimaet og vores bymiljøer.

Med venlig hilsen

Søren Møller Jepsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Øster (soerenoster.dk@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende lovforslaget om kommunernes adgang til at lave ændringer på vejene (sagsnummer 2024-1674)
Sendt: 25-01-2025 17:08

[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.

Kære Transportminister,

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over det nye lovforslag, som vil begrænse kommunernes mulighed for at lave lokale ændringer på trafikerede veje. Det er et stort skridt i den gale retning, i en tid, hvor klimakrisen kræver, at vi gør alt, hvad vi kan, for at fremme grøn transport og reducere biltrafikken i byerne. Landets lovgivning skulle gerne være med til at fremme den grønne omstilling, og ikke hindre den.

Når nu kommunerne allerede arbejder på at fremme cykling, gang og offentlig transport, er det vigtigt, at lovgivningen støtter disse tiltag. Initiativer, der reducerer CO₂-udledningen fra transportsektoren og bidrager til renere luft i byerne, bør have fuld opbakning. Hvis regeringens lovforslag vedtages, risikerer det at blokere for effektive løsninger, der fremmer grøn mobilitet og dermed modarbejder klimalovens formål om at reducere CO₂-udledninger.

I bund og grund giver det god mening at mindske bureaukrati ved at lade kommunerne udføre hastighedsændringer på mindre trafikerede veje, uden at skulle forhøre sig hos politiet først. Der, hvor filmen knækker, er når kommuner mister muligheden for at lave ændringer på veje med et vist antal bilister per døgn. På disse større veje kunne man lade kommunerne fortsætte med den samme politik som førhen, hvor de i samråd med politiet stadig har mulighed for at lave de ændringer, som vurderes bedst egnet til det specifikke byrum og til størst gavn og glæde for byens borgere.

Alternativt, hvis lovforslaget skal fremme den grønne omstilling, i stedet for at hindre den, kunne man foreslå, at der på gader med over 1.000 daglige cyklister skal være mere plads til cykler og fodgængere end til biler. På alle strækninger med over 500 cyklister dagligt, bør der ligeledes lægges planer for etablering af cykelstier - på bekostning af bilernes plads i byrummet.

Vi står midt i en klimakrise, og vi har brug for handling nu. Dette lovforslag er et tilbageskridt, der vil skade både klimaet og vores mulighed for at skabe sunde og sikre bymiljøer. Jeg håber, at regeringen vil lytte til kritikken og kraftigt justere eller droppe dette forslag.

Med venlig hilsen
Søren Øster

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Københavns Kommune - TMF Borgmester (borgmesteren@tmf.kk.dk)
Titel: Vedr. sagsnummer 2024-1674 høringssvar om lovforslag om ændring af færdselsloven mv.
Sendt: 27-01-2025 22:16
Bilag: Bilag 2 Høringssvar.docx;

Til Transportministeriet

Jeg fremsender hermed høringssvar i denne sag.

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 i udvalget 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.

Jeg fremsender derfor dette høringssvar på vegne af følgende partier, der udgør et flertal i Københavns Kommune:

Socialdemokratiet, SF, Radikale Venstre, Alternativet og Enhedslisten.

Med venlig hilsen

Line Barfod

Borgerrepræsentationen

Teknik- og Miljøborgmester

Medlem af Økonomiudvalget

KØBENHAVNS KOMMUNE

BR mail: Line_Barfod@kk.dk

BR telefon: 30 91 98 20



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 in-volvering.

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 trafiksikkerhed, 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 trafiksikkerhed 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 objektive 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 trafikker 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 trafikikkerheden på vejene.

Københavns Kommune har også selv en Handlingsplan for Trafikkerhed 2021-2025, der i tråd med europæiske og nationale målsætninger sigter efter at øge trafikikkerheden 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 eksposering 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 spil, 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafik 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 årsdøgntrafikken 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 vejkryds

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

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 vejkryds. 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 offentlig 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 skattekrøner, som er afholdt til foranalyser og projektering, være spildt.

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



Kunne ikke oprette PDF-version af dokumentet 'oledata'.

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: Harry Lahrmann (hsl@build.aau.dk)
Titel: Høringssvar til sagsnummer 2024-1674 - "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje"
Sendt: 27-01-2025 15:22
Bilag: Høring_AAU_Trafikforskningsgruppen_svar_Færdselslov_mv.docx;

[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 Trafikforskningsgruppens høringssvar til sagsnummer 2024-1674 - "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje

Med venlig hilsen

Harry Lahrmann

Harry Lahrmann

Lektor | Trafikforskningsgruppen – Sektionen for Infrastruktur, Vandbygning og Miljøteknologi – Institut for Byggeri, By og Miljø
Tlf.: +45 9940 8381 | Mobil +45 4056 0375 | Email: hsl@build.aau.dk | Web: www.aau.dk
Aalborg Universitet | Thomas Manns Vej 23, lokale 1.363 | 9220 Aalborg Ø



AALBORG UNIVERSITET

Trafikforskningsgruppen

Institut for Byggeri, By og Miljø
Thomas Manns Vej 23 • 9220 Aalborg Ø
Tlf: 9940 8080

Aalborg den 27. januar 2025

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Høringssvar til sagsnummer 2024-1674 - "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje"

På vegne af Trafikforskningsgruppen afgives hermed høringssvar til ovennævnte lovforslag. Jf. høringsbrevet omhandler dette høringssvar primært punkterne 1, 2 og 3.

Punkt 1: Beslutningsprocesser

Lovforslagene lægger op til at fjerne dele af den dobbeltadministration, der hidtil har været på vejområdet, hvor politiet på forskellig måde har skullet godkende vejprojekter.

Vi støtter fuldt ud op om forslaget om at fjerne denne dobbeltadministration, men vi bemærker, at lovforslaget ikke fjerner hele dobbeltadministrationen. Politiet vil fortsat skulle godkende vejprojekters afmærkning i medfør af færdselslovens § 95, stk. 3. Altså om et vejprojekts færdselstavler og kørebaneafmærkning er i overensstemmelse med afmærkningsbekendtgørelsen. Konsekvensen af dette vil være, at alle vejprojekter fortsat skal behandles af politiet. Vi har derfor svært ved at se, hvor meget af dobbeltadministrationen lovforslaget reelt fjerner. Lovforslagets redegørelsesdel behandler ikke dette forhold, og vi kan ikke se nogen begrundelsen for at opretholde denne godkendelse.

Gennem vort mangeårige tætte samarbejde med vejsektoren har vi altid været forundret over denne dobbeltadministration og konsekvenserne. En dobbeltadministration der os bekendt ikke findes på andre fagområder. Foruden den åbenlyse dobbeltadministration har politiets rolle givet klart demokratiske problemer, hvor demokratisk valgte lokalpolitikeres beslutninger er tilsidesat af lokale embedsmænd uden demokratisk legitimitet. Den næste undren har været, at projekter designet af vejbestyrelsernes fagprofessionelle medarbejdere med uddannelser indenfor vej- og trafiksektoren har skullet godkendes af en anden myndighed uden en fagprofessionel uddannelse indenfor vej- og trafikområdet.

Punkt 2 og 3: Indførelse af årstdøgnstrafikkriterier

Foruden at fjerne politiets godkendelse af vejprojektet indeholder forslaget også forslag om faste grænser for årstdøgntrafikken som kriterie for indførelse af lavere hastighedsgrænser, forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej. I lovforslaget argumenteres der for, at disse grænser er sat for at sikre mobiliteten for bilerne. Til disse forslag har Trafikforskningsgruppen følgende bemærkninger:

Vejloven opdeler vejene i statsveje og kommuneveje, og kommunalbestyrelserne er vejmyndighed for kommunevejene. Vejloven fastslår, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige

veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, og afholde udgifterne hertil. Samtidig understreger loven, at vejbestyrelserne skal:

- 1) sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet,
- 2) sikre mobiliteten på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark,
- 3) sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter m.v.,
- 4) fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg.

Disse formuleringer og i øvrigt tilhørende bekendtgørelser burde være tilstrækkelige til at sætte rammerne for den kommunale forvaltning af kommunevejene.

At sikre mobiliteten på et vejnet er at ramme den rette balance mellem fremkommelighed og tilgængelighed, og denne balance bør i sidste ende være en politisk prioritering fastlagt af de lokale folkevalgte – herunder prioritering mellem trafikantgrupper og mellem mobilitet og trafiksikkerhed.

Når det gælder fremkommelighed i byer, er der forskningsmæssigt belæg for, at hastighedsgrænsen inden for det relevante område kun har marginal betydning for fremkommeligheden, og at en lavere hastighedsgrænse i nogle tilfælde faktisk gavner fremkommeligheden¹.

Et afgangsprøve fra Aalborg Universitet, der analyserede knap 100.000 bilture igennem Aalborg viste fx, at hvis disse ture havde overholdt en hastighedsgrænse på 40 km/t i stedet for de aktuelle hastigheder, ville rejsehastigheden være blevet forøget med 1-2 %².

Forsinkelserne på en rejse igennem en by er typisk forbundet med helt andre forhold end den aktuelle hastighedsgrænse. Først og fremmest af den aktuelle belastningsgrad på ruten igennem byen, som igen afhænger af vejnettets kapacitet i forhold til den aktuelle trafik. Dernæst er det i byer primært krydsene og ikke mindst de signalregulerede kryds, der er kapacitetsbegrænsende.

En hastighedsgrænse på 40 km/t vil altså kun helt marginalt påvirke bilernes fremkommelighed i byer, og dermed giver **anvendelse af årsdøgntrafikken som kriterie for sikring af mobiliteten ingen faglig mening.**

Til gengæld har lavere hastighedsgrænser i byer stor effekt på både trafiksikkerhed og de bløde trafikanters tryghed og dermed levevilkårene i byer. 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.

Lavere hastighed i byer er også en stærk international trend, hvor store byer som Paris, London og Amsterdam i disse år går foran og allerede har vist markante sikkerhedseffekter.

Der foreslås også en årstrafikgrænse på 1.000 for forbud mod visse færdselsarter, ensretning af færdslen og hel eller delvis afspærring af vej. I bemærkningerne til forslaget hedder det. *”Transportministeriet finder, at en årsdøgntrafik på højst 1.000 vil sikre, at hensynet til mobilitet*

¹ <https://www.toi.no/publikasjoner/innforing-av-30-km-t-som-generell-fartsgrense-i-europeiske-byer-hvilke-effekter-kan-dokumenteres>

² https://vbn.aau.dk/ws/files/536494407/Kandidatspeciale_Hastighedsnedsættelser_i_byer_En_vurdering_af_lavere_hastighedsgransers_betydning_for_rejsetidsforlangelse_trafikstoj_og_trafiksikkerhed_KHOFMA21_MGISLA21.pdf

tilgodeses i tilstrækkeligt omfang". Problemet er blot, at der ikke er en systematisk sammenhæng mellem en bestemt årsdøgns trafik og en given mobilitet. Planlægning af et vejnet er en kompliceret proces, hvor indførelse af en sådan grænse for visse færdselsreguleringer ikke nødvendigvis vil sikre en vis fremkommelighed for biltrafikken – som det antages er målet med reglen – men alene give en dårligere plan for alle trafikantgrupper.

Det angives i bemærkningerne til forslaget, *at regeringen i forbindelse med bortfaldet af politiets rolle i vejsager finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, når der træffes beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.* Transportministeriet foreslår de ovenfor gennemgåede årsdøgns trafikgrænser for at sikre dette. Som der er argumenteret for herover, giver de to grænser ingen faglig mening i retning af at kunne opnå en politisk vedtagen balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed.

At opnå en sådan balance er en kompliceret planlægningsopgave, 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 ifølge vejloven har ansvaret for og finansierer.

Ønsker regeringen stærkere kontrol med de større lokale veje, kunne en løsning være at overtage vejbestyrelsesansvaret for en større del af vejnettet – fx svarende til amtsvejsnettet fra før kommunalreformen fra 2007.

En anden løsning kunne være at indføre krav om, at alle kommuner skal have en samlet trafikplan, og at fx lavere hastighedsgrænser end de generelle i byer kun vil kunne gennemføres, hvis en sådan plan foreligger. Kogebogen til en sådan plan findes i vejreglen "Håndbog i trafikplanlægning i byer". Som for lokalplaner og kommuneplaner kunne der være en regel om, at en højere myndighed fører tilsyn med disse planer og har ret til at gribe ind, hvis planerne ikke er i overensstemmelse med områdets love og tilhørende bekendtgørelses intentioner. Her er det selvfølgelig afgørende, at bekendtgørelser på området respekterer en trafikplans forudsætninger, og ikke, som i det foreliggende lovforslag, fastsætter absolutte grænser uden systematisk sammenhæng mellem grænsen og den balance, man ønsker at opnå mellem fremkommelighed og sikkerhed.

Afslutningsvis skal Trafikforskningsgruppen anbefale, at lovforslagene trækkes tilbage, og at et nyt lovforberedende arbejde igangsættes med inddragelse af sektorens partnere. Trafikforskningsgruppen deltager gerne i et sådant arbejde.

På Trafikforskningsgruppens vegne



Harry Lahrmann

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: Trafikselskaberne, 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,

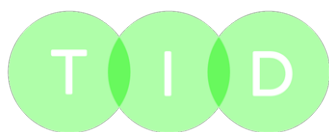
Venligst se vedhæftede svar på høring om ændring af færdselsloven, vejloven m.m.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef
Trafikselskaberne 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](mailto: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 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: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Tove Hels (tovehels@hotmail.com), Harry Lahrmann (hsl@build.aau.dk), Steffen Rasmussen (stoltze51@gmail.com)
Fra: Steffen Rasmussen (stoltze51@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar fra Tænk tanken Trafiksikkerhed
Sendt: 27-01-2025 09:11
Bilag: 25.01.Høringssvar.Tænk tanken Trafiksikkerhed.docx;

[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

Herved fremsendes høringssvar fra Tænk tanken Trafiksikkerhed vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). sagsnummer 2024-1674.

Venlig hilsen
Steffen Rasmussen



TÆNK TANKEN
TRAFIKSIKKERHED



Høringssvar til Transportministeriets forslag til ændring af Vejloven og Færdselsloven

Vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). Sagsnummer 2024-1674.

Som et element i Transportministeriets forslag til ændring af Vejloven og Færdselsloven begrænses kommunernes mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på veje, hvor årsdøgntrafikken for biler er højere end 4.000.

Konsekvensen af forslaget vil med stor sandsynlighed *være flere og mere alvorlige trafikulykker*:

- ved byggenemkørsler for landeveje i det åbne land
- bygader med mange fodgængere og cyklister
- bygader med en stor andel af børn og unge, f.eks. i områder med skoler og børneinstitutioner

Forskningsmæssig evidens

Der er klar forskningsmæssig evidens for, at lavere hastigheder og hastighedsgrænser er et effektivt middel til at reducere antallet og alvorligheden af trafikulykker. En række kommuner har i disse år initiativer og overvejelser i gang om at nedsætte hastighedsgrænserne på lokalveje.

Opfordring fra EU-kommissionen

Lavere hastigheder er et nøglepunkt i EU-Kommissionens handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030, og kommissionen anbefaler, at medlemslandene over tid systematisk følger procentdelen af biler, der overholder hastighedsgrænserne. I oktober 2021 vedtog Europa-Parlamentet således "Betænkningen om EU's trafiksikkerheds-politiske rammer" og opfordrede samtidig Europa-Kommissionen til at implementere en mere sikker hastighedsgrænse på maksimalt 30 km/t i beboelsesområder samt i områder med mange cyklister og fodgængere.

Erfaringer fra byer, vi gerne sammenligner os med

En rapport fra Transportøkonomisk Institut¹ belyser erfaringerne fra en række europæiske byer, som har sat hastighedsgrænsen ned inden for de seneste år. Det er f.eks. sket i Bruxelles, Paris og Lille, Grenoble (30 km/t) og London, som indfører gradvis 20 mph på dele af trafikvejsnettet 2020-2024.

Alle byer, som indførte lavere hastighedsgrænser, dokumenterede betydelige reduktioner i antallet af trafikulykker, især ulykker, der involverer fodgængere (fx 24 % i Grenoble og 63 % i London), og antallet af alvorlige ulykker (fx 25 % i både Bruxelles og London). Det var forventet, da tidligere forskning viser, at nedsatte hastigheder giver færre alvorlige trafikulykker.

Hastighedsgrænser i byer giver ikke længere rejsetider

TØI-rapporten dokumenter desuden, at lavere hastighedsgrænser i byer ikke giver længere rejsetider: Myndighederne i Bruxelles og London undersøgte, om nedsatte hastighedsgrænser resulterede i længere rejsetider og mere trængsel, og det skete ikke.

Tænketanken Trafiksikkerhed anbefaler

- *Lovforslaget ændres, så der ikke lægges trafiktal for biler (ÅDT 4.000) som begrænsning på kommunernes faglige vurdering af balancen mellem mobilitet, tryghed og trafiksikkerhed.*

Januar 2025

Steffen Rasmussen, formand

Tove Hels, sekretariatschef



¹ TØI Report 2009/2024, Aud Tennøy, Cyriac George

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mie Alsen Sørensen (ms1@toender.dk)
Titel: sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 09:17

[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 vores forvaltningsmæssige bemærkninger 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.)

§ 42 Afmærkningsbekendtgørelse samt øvrige bekendtgørelse skal tilpasses lovændringen, således at der kan afmærkes med f.eks. zonetavle for et større område end 1,5 km alternativt at der beskrives hvordan et større område kan skiltes.

§ 42 Lovforslaget omhandler kun de bymæssige områder - hvad kommer til at gælde i åben land f.eks. for gennemkørselsforbud tunge køretøjer, lokal hastighedsbegrænsning.

De årdsøgntal der ligger til grund for vejmyndighedens beslutningsmuligheder vil betyde at en stor del af vores vejnet falder under både de for 4.000 og de 1.000, som landkommune og har vi en del strækninger i bymæssige område som ligger under 1.000 ÅDT. Hvilke begrundelse skal vi bruge for ikke at lave gågade på disse strækninger.

§ 100 ved at fjerne denne § er det svært at se hvem der godkender private områder hvor færdselsloven gælder, herunder f.eks. at varelevering ikke sker henover arealer hvor der færdes bløde trafikanter.

Bemærkning i forhold til skoleloven og færdselsloven – oprettelse af skolepatrulje samt vurdering af trafik farlige skolevej, hvor kommer kompetencen til at ligge fremover.

Venlig hilsen

Mie Alsen Sørensen

Sagsbehandler
Plan, Land- og Byudvikling
Klima, Plan og Udvikling

Tønder Kommune

Wegners Plads 2 - 6270 Tønder

Tlf. +45 74 92 92 88 - E-mail ms1@toender.dk



Vi behandler naturligvis dine personoplysninger efter reglerne om databeskyttelse. [Læs mere her](#)

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Ulrike Doßmann (ulikedossmann@arcor.de)
Titel: høringsbrev vedr færdselslov
Sendt: 03-02-2025 10:36
Bilag: høringssvar færdselslov 2025.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.

Hej!
Jeg vil gerne sende (et sent) høringssvar vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven
Den er vedhæftet.
Tak, med venlig hilsen
Ulrike

Ulrike Dossmann
Billedkunstner
Margrethelundvej 1
8550 Ryomgård

ulikedossmann@arcor.de
Tel. 81 44 84 95

Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven

LAD OS VÆRNE OM DET KOMMUNALE ANSVAR I DE LOKALE PROJEKTER

Central styrede løsninger til lokale problemer kan nemt blive bare et spørgsmål om kun statistik; tal og tabeller.

Vi har ikke brug for mere ens udseende byer...

I stedet for har vi brug for tilpassede problemløsninger med kendskab til stedet, og med fantasi! Kommunalpolitik og græsrodsbevægelser i sammenspil kan byde på masser af faglighed og kreativitet, og giver grobund for demokratisk dannelse!

Ulrike Dossmann
Margrethelundvej 1
8550 Ryomgård
ulrikedossmann@arcor.de

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 forslagens § 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. årsdøgnstrafik, 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)
Cc: Peter Hansen (PH@vejen.dk)
Fra: Mie Naaman Brøchner (mibro@vejen.dk)
Titel: 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 19:49
Bilag: Høringssvar_Vejen Kommune.docx;

[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.

Her administrativt høringssvar fra Vejen Kommune, Teknik og Miljø.

Venlig hilsen

Mie Naaman Brøchner
Leder af Infrastruktur & Anlæg



Teknik & Miljø
Infrastruktur & Anlæg
Rådhuspassagen 3
6600 Vejen

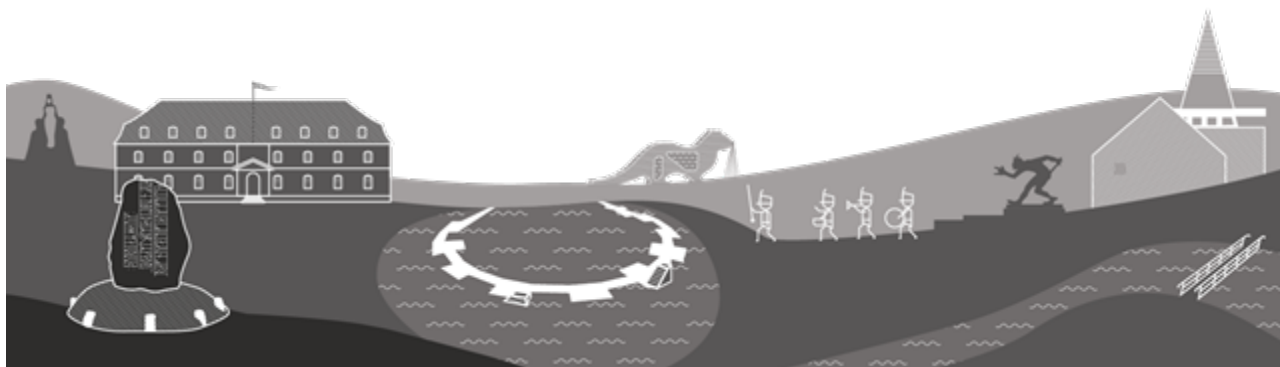
Telefon: 7996 6154
E-mail: mibro@vejen.dk

Officiel post sendes til: teknik@vejen.dk

Ved personligt fremmøde: Ring til mig på lokalnummeret.



Vi behandler og beskytter dine personoplysninger.
Tryk her, og læs mere.





Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Kontakt: Teknik og Miljø
Telefon: 7996 6141
Mail: For sikker kommunikation
anvend Digital Post

Høringssvar ifm. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (sagsnummer 2024-1674).

Indledningsvist skal det bemærkes, at høringsperioden, som Transportministeriet har sat fra den 20. december 2024 til den 27. januar 2025, opleves utilstrækkelig. Periodens længde og tid på året giver ikke mulighed for at præsentere det omfattende materiale for vores politiske udvalg.

Udvalget for Teknik og Miljø i Vejen Kommune får først mulighed for at drøfte indholdet af udkastet til lovændringen på deres møde den 18. februar 2025.

Administrative bemærkninger:

Dette høringssvar er derfor alene bemærkninger fra administrationen v. Vejen Kommunes Teknik & Miljø.

Teknik & Miljø hilser flere af tiltagene i Transportministeriets lovforslag velkomne. Der er dog også flere ændringsforslag, som vi fagligt set stiller os uforstående overfor.

Teknik og Miljø er generelt tvivlende overfor de besparelser, som Transportministeren lægger op til, at denne lovændring vil medføre for kommunerne. Fagligt sagligt er vi ikke enige i, at bortfald af politiets deltagelse i beslutningsprocessen ikke vil medføre negative konsekvenser for de kommunale vejmyndigheder. Politiets deltagelse i beslutningsprocessen har i høj grad medvirket til ensartethed og kvalificering af tiltag fremført af vejmyndigheden i kommunen. En lovændring med den nuværende ordlyd efterlader de kommunale vejmyndigheder med en ikke ubetydelig opgave i forholdet til at sikre ensartet sagsbehandling med hensyn til færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed internt i den enkelte kommune og på tværs af kommunerne.

Det må som konsekvens af lovforslaget desuden forventes, at kommunerne i endnu højere grad end tidligere kommer til at købe sig til bistand fra private rådgivervirksomheder.

Da der ikke ses ændringer i §95 og §97 kvitterer vi for, at politiet forsat er en del af den beslutningsproces.

Kommunen støtter op om ministeriets forslag om at anvende en årsdøgnstrafik på 4.000 køretøjer som en grænse for, hvornår hastigheden kan reduceres til 40 km/t. Kommunen foreslår dog, at hastigheden på rutenummererede veje kan reduceres til 40 km/t, hvis strækningen enten er uheldsbelastet, støjbelastet eller en skolepatrulje arbejder på strækningen.

Det undrer forvaltningen, at der med forslaget lægges op til, at allerede eksisterende og godkendte indsatser på vejene kan risikere at blive rullet tilbage. Dette synes både urimeligt og uhensigtsmæssigt for både kommuner og borgere.

Lokale forhold:

Det vil fx få både trafiksikkerhedsmæssige og økonomiske konsekvenser, hvis hastigheden på den rutenummererede vej gennem Brørup (Søndergade) skal ændres fra de nuværende 40 km/t til 50 km/t. Vejens barriereeffekt vil således øges betragteligt, støjniveauet hæves og antallet af uheld vil forventeligt stige. Strækningen har gennem flere år været udpeget som uheldsbelastet (sort plet) – særligt pga. kombinationen af megen trafik og smalle cykelstier, mange sideveje og mange krydsende skolebørn / lette trafikanter. Hæves den tilladte hastighed på strækningen til 50 km/t, vil det også betyde, at Vejen Kommune skal finde økonomiske midler til at ombygge ramperne på de i 2023/2024 ombyggede hævede flader til kørsel med 50 km/t.

Samme problem, dog i lidt mindre skala, vil kommunen have på den rutenummererede hovedvej gennem Bække, ligesom muligheden for at reducere hastigheden til 40 km/t på Fuglesangsallé gennem Vejen er blevet drøftet.

Fastholder Transportministeriet at mobiliteten på det rutenummererede vejnet skal øges, ved at den tilladte hastighed hæves til 50 km/t, bør der overvejes, hvordan der kan støttes op omkring projekter, der kan lede trafikken uden om bymidterne.

Vejen Kommune støtter op om forslaget om, at hastigheden kan reduceres til 40 km/t, uden at der samtidig udføres hastighedsdæmpende tiltag.

Forvaltningen har forståelse for forslaget om, at politiet ikke længere skal håndtere de mange gravetilladelser. Vejen Kommune foreslår dog, at politiet fortsat skal involveres i gravearbejder på større veje, fx veje med mere end 4.000 køretøjer (ÅDT) eller i opgaver i åbent land på det rutenummererede vejnet. Dette af trafiksikkerhedsmæssige hensyn og for at sikre ensartethed for gennemkørende trafikanter på tværs af kommuner og regioner.

Transportministeriets forslag om, at kommunen ikke længere skal forhandle med politiet om kommunens vinterregulativ betyder, at kommunerne får stor koordineringsopgave, hvis der fortsat er et overordnet ønske om ensartethed på tværs af kommunegrænserne.

Afslutningsvist skal det understreges, at vi i dag har et særdeles godt samarbejde med politiet, som er med til at sikre ensartet sagsbehandling, kvalificere projekter og sagsbehandlingen på tværs af vejmyndigheder i hele Syd- og Sønderjyllands Politi. Samtidig giver samarbejdet, i et område med ofte få kollegaer på det vejtekniske område, mulighed for sparring. Forvaltningen ser med bekymring frem imod et anderledes og forenklet samarbejde med politiet.

Venlig hilsen

Teknik og Miljø
Vejen 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 Kobbeltgaard
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 årsskønkræterier 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 årsdøgntrafikkriteriet begrænser muligheden for at sænke hastigheden. Det samme gør sig gældende for 40 km/t, som kun tillades på veje med en årsdøgntrafik 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: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Maria Quvang Harck Vestergaard (maria.vestergaard@aalborg.dk)
Titel: Høringssvar sagsnummer 2024-1674
Sendt: 27-01-2025 15:21
Bilag: 2025-006513-1 Høringssvar, Aalborg 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 Transportministeriet
sagsnummer 2024-1674

Hermed fremsendes Aalborg Kommunes høringssvar på 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.).

Det skal bemærkes, at dette er et administrativt høringssvar under forudsætning af efterfølgende politisk godkendelse på møde i By- og Landskabsudvalget d. 13. februar. Efter godkendelse i By- og Landskabsudvalget fremsendes endeligt høringssvar.

Venlig hilsen

Maria Quvang Harck Vestergaard
Afdelingsleder

Landskab- Mobilitet og Klimaplanlægning, BL
By og Land
Stigsborg Brygge 105
9400 Nørresundby
Tlf. 2520 2329

www.aalborg.dk
facebook.com/aalborgkommune
www.linkedin.com/company/aalborg-kommune/

Kommunen må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr



Transportministeriet
Sagsnummer 2024-1674

By og Land

Landskab- Mobilitet og Klimaplanlægning BL
Stigsborg Brygge 105
9400 Nørresundby
+4599312329

Åbningstider:

Man- onsdag 09.00-15.00
Torsdag 09.00-17.00
Fredag 09.00-14.00.

27.01.2025

For at sikre dig en god service ved personligt fremmøde, anbefales det, at du aftaler en tid på forhånd, enten ved at ringe til os eller benytte vores selvbetjningsløsninger på www.aalborg.dk. Telefonen er åben alle hverdage i tidsrummet 10.00-14.00.

Foreløbig høringsvar fra Aalborg Kommune. Hørings af 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.).

Aalborg Kommune har med interesse læst forslag til 'Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje'.

Indledningsvist skal Aalborg kommune bemærke, at vi er enige i transportministeriets vurdering af, at kommunerne har de nødvendige kompetencer til at træffe beslutning om indretning af byerne. Vi er derfor klar til at påtage os det ekstra ansvar for indretningen af byerne, som det har været intentionen med lovforslaget.

Kommunerne arbejder hver dag med at balancere mange forskellige ønsker og behov på vores veje. Det gælder alt fra prioriteringen imellem trafikarter, fremkommelighed, trafiksikkerhed, klimatilpasning, anvendelse af vejene til arrangementer og trafikafvikling ifm. større og mindre gravearbejder. Vi finder det derfor naturligt, at vi overtager det større ansvar for vejenes indretning.

Lovforslaget indeholder nogle positive elementer såsom at 'graveaktør' defineres, og at det ikke altid er nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger ved lokale hastighedsprojekter.

Aalborg Kommune finder det imidlertid dybt problematisk og yderst bekymrende, at kommunernes handlerum indskrænkes så meget, som der er lagt op til i dette lovforslag. Forslaget reducerer kraftigt de demokratisk valgte byråds mulighed for at indrette kommunens byer, som man lokalt ønsker det. Vejene fastfryses med lovforslaget som 'trafikmaskiner' i stedet for, at de også kan indgå som steder, hvor der kan etableres byrum med plads til ophold, klimatilpasning og lign.

Aalborg Kommune finder, at lovforslaget har et ensidigt fokus på fremkommelighed for biler, hvor hensynet til naboer (ift. bl.a. støj) og de bløde trafikanter, der hver dag benytter de samme veje overses. Byer med mennesker som omdrejningspunkt synes ikke at være vægtet i lovforslaget. Når kommunerne gennemfører projekter på vejene, er det ikke alene med en vurdering af

bilfremkommelighed, men en helhedsvurdering, hvor også parametre som understøttelse af aktiv mobilitet, tryghed, sikkerhed, indpasning af klimatilpasning, etablering af opholdsarealer mv. indgår.

Aalborg Kommune har på lige fod med mange andre kommuner aktivt brugt hastighedsnedsættelser i arbejdet med at lave attraktive, sikre og trygge byer. Det er almen kendt, at der er en sammenhæng mellem hastighed og trafikuheld. Når hastigheden sænkes, sænkes også sandsynligheden for ulykker, og alvorligheden af de forekommende ulykker er mindre, idet færre dør eller kommer alvorligt til skade. Dette lovforslag vil langt hen ad vejen betyde, at mange af kommunens projekter må droppes – det gælder bl.a. projekter, der skal skabe sikre skoleveje, og projekter der skal øge trafiksikkerheden for cyklister på veje, hvor der ikke er plads til etablering af cykelfaciliteter.

Alle kommuner har udpeget et vejnet med trafikveje, hvor det er planlagt og hensigtsmæssigt, at den gennemkørende trafik skal færdes. Med ÅDT-kravet knyttet til mulighed for både hastighedsnedsættelser og for at indføre ensretning og lign. Fastholdes mindre veje som smutveje, da kommunerne mister muligheden for at gøre gennemkørende trafik på disse veje mindre attraktivt. Alene det faktum, at der er gennemkørende trafik på en vej, kommer til at diktere vejens fremtidige indretning og brug. At en vej over årene er blevet en smutvej, er ikke det samme som, at det er hensigtsmæssigt trafikalt – men kommunerne mister mulighed for at påvirke brugen af disse veje ved f.eks. hastighedsnedsættelser, ensretninger eller indkørselsrestriktioner.

Aalborg Kommune har i en række boligområder dokumenteret, at der foregår unødvendig og uhensigtsmæssig smutvejskørsel. Kommunen ønsker at forhindre at denne smutvejskørsel finder sted. Mulighederne for at indføre lavere hastighedsgrænser, indkørselsforbud og lign. er vigtige værktøjer i dette arbejde. I ældre boligkvarterer er vejene ikke indrettet som lukkede områder, og det bliver fremover derfor ikke muligt for kommunen at forhindre smutvejskørsel i disse områder – end ikke ved at lave bussluser.

Konkrete bemærkninger til lovforslaget

Udover de ovenstående generelle bemærkninger har kommunen en række bemærkninger til konkrete punkter i lovforslaget.

- Det virker udokumenteret, hvorfor grænserne for ÅDT på netop 1.000 og 4.000 er valgt, og det fremgår ikke af lovforslaget, hvor tit kortlægningen af årstdøgnetrafikken opdateres, ej heller hvilket grundlag kortlægningen bygger på. Fra andre opgaver har vi erfaret, at landsdækkende modeller ikke giver et lige så retvisende billede af trafikken på Aalborg Kommunes veje, som Aalborg Kommunes egne modeller og tællinger.

Der synes ikke at være lavet overvejelser omkring forskelle på vejnettet og vejenes funktion, når man vurderer ÅDT-kravet på veje i storbyer og landsbyer ens. Ligeledes stilles der krav om, at omkringliggende veje ikke må modtage mere en 20 % mere trafik, som følge af ensretning af flere end 4 veje - er det hensigtsmæssigt at stille det samme krav på alle vejtyper i samtlige byer og landsbyer?

- Det virker unødvendigt at begrænse, hvilke veje, hvorpå kommunerne kan indføre restriktioner. Kommunerne har ikke til hensigt at lukke eller ensrette veje uden at sikre sig, at det

omkringliggende vejnet kan håndtere den ekstra trafik. Kommunerne laver af denne grund i mange tilfælde trafikanalyser før en evt. ensretning eller vejlukning gennemføres.

- Det står uklart om lovforslaget medfører, at kommunerne fremadrettet ikke får mulighed for at indsnævre antallet af kørebaner for at etablere f.eks. busbaner, cykelstier og inddrage kørebaner til klimatilpasnings-projekter mv.
- Aalborg Kommune finder det derudover kritisabelt, at der kun er tilladt at sænke hastigheden til 40 km/t og ikke 30 km/t ved skoler, institutioner og idrætsanlæg. Det er netop disse steder, at kommunen modtager flest ønsker om en lokal hastighedsgrænse på 30 km/t, for at sikre trygge skoleveje for skolebørnene. Samtidig medfører bestemmelsen om, at hastigheden kun må sænkes 100 m på hver side af skolens hovedindgang en meget begrænset effekt - for det første vil ikke alle bilister være helt nede i fart ved strækningens start, og for det andet vil den korte strækning ikke løse problemet med utryghed og manglende sikkerhed på skolevejen. Det er svært at se argumentet for denne afgrænsning, da eleverne cykler på længere stræk langs disse veje, og kommunerne netop arbejder på, at afsætning af elever ikke kun foregår ved hovedindgangen.
- Kommunen finder det uhensigtsmæssigt, at lokale hastighedsprojekter, der er etableret som led i forsøgsordningen, skal fjernes, hvis projekterne ikke lever op til det nye krav om ÅDT. Det er ikke alene ressourcespild at skulle fjerne de hastighedsdæmpende foranstaltninger, som mange kommuner har etableret, men tilbagerulningen vil også være et skridt tilbage ift. trafiksikkerhed og tryghed på disse veje til stor gene for beboere ved de opgældende veje. Det vil ligeledes være dårligt signal at sende borgerne, at projektet kun midlertidigt kan forbedre forholdene i byen.
- Kommunen finder det problematisk, at pålæg om fjernelse af afmærkning og lign. fra transportministeren ikke sker med forudgående dialog, eller at det kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Transportministeriet gør med dette lovforslag det langt sværere for kommunerne at ændre hierarkierne i gaderummene. Byer fastholdes derfor med lovforslaget i tidligere tiders prioriteringer af biltrafik over bløde trafikanter, byrum, byliv, klimatilpasning mv. I takt med, at antallet af biler på vejene stiger, forsvinder kommunernes handlemuligheder på flere og flere af vores veje. Aalborg Kommune anmoder derfor Transportministeriet om at genoverveje, hvorvidt indholdet af lovændringen er hensigtsmæssigt.

Aalborg Kommune stiller sig gerne til rådighed ved spørgsmål.

Venlig hilsen

Maria Quvang Harck Vestergaard

+4599312329

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på www.aalborg.dk/kontakt eller via Digital Post på www.borger.dk.
Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr.

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 trafikale belastninger, at det kraftigt vil indskrænke vejmyndighedens mulighed for at foretage større trafikomlægninger i byområder, herunder etablere trafikker 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, begroning, 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 optimeringspotentiale 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: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Ulla Østergaard (ueo@trm.dk), Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Fra: Thomas Lynge Madsen (thomas.lynge.madsen@hk.dk)
Titel: HK Stats høringsvar - sagsnr. 2024-1674 - forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje
Sendt: 26-01-2025 20:39

Til: Transportministeriet.

Ang.: Sagsnummer 2024-1674 – HK Stats høringsvar – jf. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Hermed fremsendes nedenfor HK Stats høringsvar til ovennævnte lovforslag jf. høringsbrev dateret den 20. december 2024 med sagsnummer 2024-1674.

Høringsvar fra HK Stat til "*Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje*".

HK Stat takker for muligheden for at afgive høringsvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.). HK Stat repræsenterer de administrative medarbejdere, der til dagligt sammen med politibetjentene udgør de vejtekniske afsnit i politikredsene, hvor de arbejder på lige fod med opgavevaretagelsen som fagspecialister på området.

Det er HK Stats opfattelse, at dette forslag til lov som helhed bør trækkes tilbage, da de potentielle trafik- og færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser vurderes at være u hensigtsmæssige.

Dette begrundes i det følgende:

Det bemærkes indledningsvis, at lovforslaget er en konsekvens af regeringens forslag om politisk prioriteret opgavebortfald på 1.000 årsværk snarere end værende begrundet i trafik- og færdselsmæssige hensyn. Lovforslaget skal således hjemle, at Justitsministeriet har indmeldt opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning som politisk prioriteret opgavebortfald på godt 22 årsværk.

Lovforslaget vil implementere opgavebortfaldet således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. HK Stat vurderer, at denne ændring vil kunne få u hensigtsmæssige konsekvenser for trafik- og færdselssikkerheden og dermed ikke bør foretages.

HK Stat er således *ikke* enig i, at politiets behandling af sager om vejes færdselsmæssige udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling. Det er således vores opfattelse, at bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen kan medføre negative konsekvenser for vejmyndighederne, idet vejmyndighederne ikke nødvendigvis har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering. Samtidigt sikrer den nuværende kompetencefordeling mellem aktørerne en høj grad af uafhængighed af kommunale, politiske og økonomiske interesser.

Vi vurderer også, at det fortsat vil være hensigtsmæssigt med skønsmæssige vurderinger med inddragelse af politiet snarere end at der fastsættes klare, objektive regler for vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

Det er derfor HK Stats vurdering, at der *ikke* bør foretages en 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.

Det er også HK Stats vurdering, at der kan være u hensigtsmæssige konsekvenser af, at indføre et årsdøgnstrafikkriterie jf. lovforslaget samt indførelse af en bemyndigelsesbestemmelse til

transportministeren jf. lovforslaget samt at der kan være uhensigtsmæssige konsekvenser ved at ændre og ophæve en række bestemmelser i vejloven og privatvejsloven om vejmyndighedens pligt til at forhandle med eller indhente samtykke fra politiet, i de eksempler, som lovforslaget nævner.

HK Stat vurderer også, at den ændrede kompetencefordeling vil medføre et tab af vigtig viden, faglige kompetencer og erfaring. Der kan også være en risiko for en manglende overholdelse af færdselsloven, idet fraværet af den faglige vurdering i politiet, kan føre til skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. som ikke er lovmedholdelige. Ligeledes kan en mangelfuld eller ukorrekt skiltning, afmærkning af vejens forløb etc. føre til, at bilister kan påberåbe sig fejlagtig eller manglende lovhjemmel, hvilket vanskeliggør politiets håndhævelse af færdselsloven.

Det er således HK Stats vurdering, at det er afgørende, at den nuværende kompetencefordeling fastholdes og at det fremsendte lovforslag trækkes tilbage. Samtidigt bør der tilvejebringes de nødvendige ressourcer til en fortsat løsning af opgaven hos politiet.

Henvendelser vedrørende dette høringssvar kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen



Thomas Lyng Madsen
Analysechef

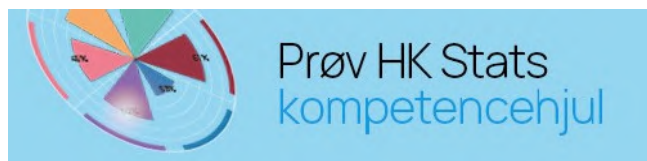
Telefon +45 7011 4545
Direkte +45 3330 4272
Mobil +45 6155 4465
thomas.lyng.madsen@hk.dk

HK Stat
HK Stats sekretariat
Weidekampsgade 8
2300 København S
HK.DK/STAT



Anmeld os på  Trustpilot

[HK's privatlivspolitik](#)



Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 22-01-2025 16:08
Bilag: Høringssvar - lov om ændring af Færdselsloven.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.

Kære Lene Priess,

Hermed vedhæftet høringssvar om ovnst.

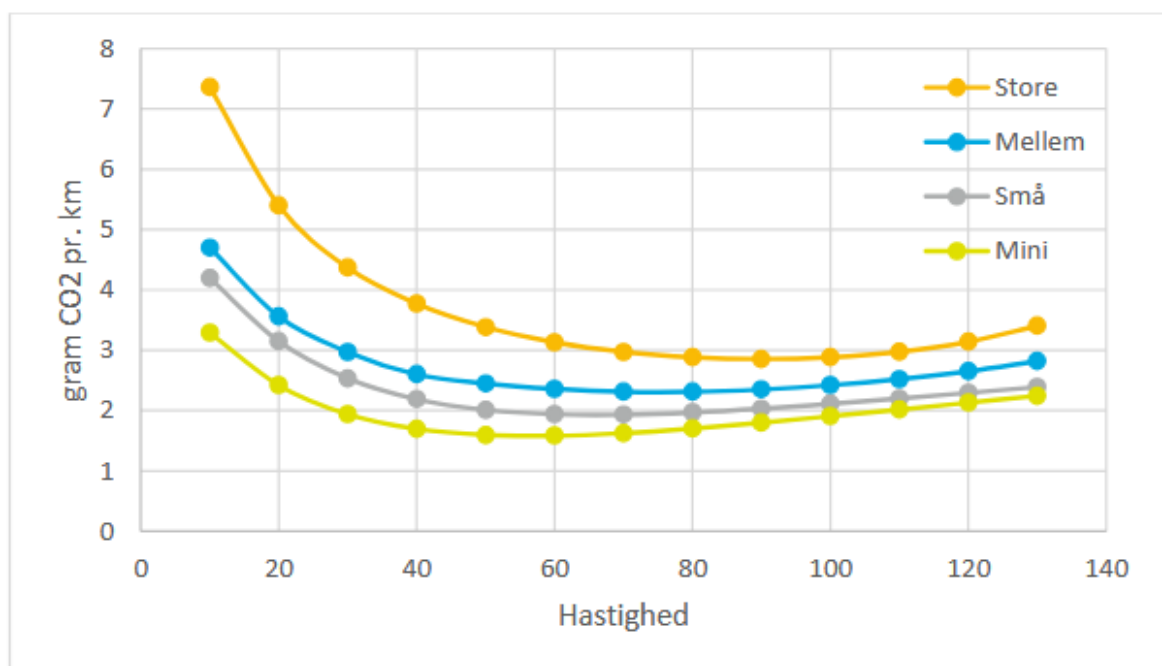
Bedste hilsner

/john

John Gade,
Hverdagscyklister og overlæge,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

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

1. Lovændringen lider under en bemærkelsesværdig mangel på faglighed. Der er i særdeleshed ikke taget hensyn til de erfaringer, man i udlandet har gjort med hensyn til nedsættelse af hastigheden til 30 km/t, herunder en betydelig reduktion i antallet af uheld og dræbte. Specielt må nævnes erfaringerne fra Oslo, Helsinki og Athen. Ændringsforslagets bestemmelse om en generel hastighed på 40 km/t ses ikke nogen steder at være fagligt begrundet, herunder heller ikke postulatet om reduceret fremkommelighed, idet der ses bort fra erfaringer, der viser, at tidstabet ved nedsættelse fra 50 til 30 km/t kun er beskedent, idet trafikken kan være tættere og dermed have større kapacitet.
2. Ændringsforslaget strider også mod faglig viden om, at ved påkørsel af blød trafikant med bil med 30 km/t er overlevelseshancen 90 %, mens et fatalt udkomme stiger eksponentielt med hastigheden og således er 4 og 9 gange højere ved henholdsvis 40 og 50 km/t.
3. Lovændringen er selvmodsigende, idet man på den ene side tillægger vejmyndigheden tilstrækkelige kompetencer til at fastsætte fartgrænser og til at udøve skøn, og på den anden side vil etablere stramme, centrale regler for skiltning og hastighed begrundet i et fremkommelighedsmantra, som selvsagt ikke kan tage højde for lokale forhold i hele landet, da disse er vidt forskellige.
4. Såfremt Transportministeriet ønsker at kontrollere de lokale vejmyndigheders ageren inden for lovens rammer, er det svært at se, at dobbeltadministration undgås, og at den ønskede besparelse ved politiets opgavebortfald opnås.
5. Trods flere fraser om det modsatte, må lovændringen ses som udpræget mistillid til de lokale vejmyndighed.
6. Lovændringen tager ikke højde for belastning af bymiljøet som følge af støj og utryghed. Det er kendt, at elbiler støjer mere end konventionelle biler, og mere ved højere hastighed. Da der ikke bare forventes, men også ønskes flere elbiler, er dette problematisk. Det nævnes desuden i bemærkningerne, at biler er mere klimabelastende ved lavere hastigheder. Dette er ganske vist korrekt for fossilbiler, men ikke for elbiler (som der altså gerne skulle blive flere af); imidlertid er forskellen marginal mellem 30 og 40 km/t, se nedenstående graf, som stammer fra Transportministeriet selv.
7. Endelig tager ændringsforslaget slet ikke højde for, at flere sandsynligvis vil vælge at cykle, hvad der vil modvirke den marginalt øgede CO₂-udledning, foruden de kendte gavnlige effekter for bymiljøet, tryghed, folkesundheden og samfundsøkonomien.



Figur: Sammenhængen mellem gennemsnitshastighed og CO2 udledning pr. km for benzinbiler med forskellig størrelse: store, mellem, små og minibiler, der lever op til EURO 5 og 6 normer (bilårgange 2009-2019).

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Re: Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)
Sendt: 26-01-2025 11:15
Bilag: 30 km-t reduktion artikel i sustainability-16-04382-v2.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.

Kære Lene Priess,

Jeg glemte at linke til den videnskabelige dokumentation for færre trafikdræbte og tilskadekomne med 30 km/t.

Den vedhæftes her og bedes medtaget som en del af mit høringssvar.

Bedste hilsner

/john

John Gade,
Hverdagscyklist og overlæge,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

Den ons. 22. jan. 2025 kl. 16.08 skrev john gade <gade.john@gmail.com>:

Kære Lene Priess,

Hermed vedhæftet høringssvar om ovnst.



Bedste hilsner

/john

John Gade,
Hverdagscyklist og overlæge,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

Review

Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe

George Yannis  and Eva Michelaraki * 

Department of Transportation Planning and Engineering, National Technical University of Athens, 5 Heroon Polytechniou Str., 15773 Athens, Greece; geyannis@central.ntua.gr

* Correspondence: evamich@mail.ntua.gr

Abstract: To date, more and more European cities are systematically working to expand the proportion of their street network with a speed limit of 30 km/h. This paper endeavored to assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in Europe. In an effort to condense research outputs, a quantitative approach along with qualitative assessments were implemented. This study described the changes in safety, environment, energy, traffic, livability, and health before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. The systematic review was conducted following the Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analysis (PRISMA) guidelines. Results from 40 different cities across Europe, including Brussels, Paris, and Zurich, indicated that reductions in speed limits improved road safety by decreasing the likelihood of crash risk and the severity of crashes that do occur. On average, the implementation of 30 km/h speed limits in European cities demonstrated a 23%, 37%, and 38% reduction in road crashes, fatalities, and injuries, respectively. Lower speed limits also yielded environmental benefits, with emissions decreasing on average by 18%, noise pollution levels by 2.5 dB, and fuel consumption by 7%, indicating enhanced fuel efficiency and reduced environmental impact. Encouraging citizens to embrace walking, cycling and utilizing public transit services can further contribute to a safer and environmentally sustainable urban environment.

Keywords: 30 km/h speed limits; road safety; speed limit reduction; cities; implementation modalities



Citation: Yannis, G.; Michelaraki, E. Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability* **2024**, *16*, 4382. <https://doi.org/10.3390/su16114382>

Academic Editor: Rosolino Vaiana

Received: 19 March 2024

Revised: 8 May 2024

Accepted: 16 May 2024

Published: 22 May 2024



Copyright: © 2024 by the authors. Licensee MDPI, Basel, Switzerland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

1. Introduction

The European Union's road safety policy framework for 2021–2030 aims to achieve a 50% reduction in road deaths and serious injuries by 2030, with the ultimate goal of “zero deaths on the roads” by 2050, known as “Vision Zero” [1]. Vision Zero is a comprehensive strategy which aims to completely eliminate all traffic fatalities and serious injuries, and promote healthy, safe, and equitable mobility for all road users. First implemented in Sweden in the 1990s, Vision Zero states that any serious or fatal injuries that occur within the road system are unacceptable. This approach is supported by time-limited targets and performance indicators aiming to reduce fatalities and slight and serious injuries [2].

In order to achieve “Vision Zero” in the European Union (EU), the Safe System Approach is promoted [3]. This Safe System prioritizes safer vehicles, infrastructure, lower speeds, and improved post-collision care. In particular, special emphasis is given to safer vehicles through the implementation of regulations and standards for advanced safety features. Additionally, efforts are directed toward enhancing road infrastructure design and maintenance to minimize the risk of collisions and reduce crash severity. Speed management strategies, including lower speed limits in residential streets and effective enforcement, are also crucial to promote safer driving behavior. Improving emergency response systems and post-collision care facilities is essential for better treatment of crash victims and reducing injury severity. Cross-border cooperation is prioritized to enforce traffic regulations consistently across EU member states, while digitalization of driving licenses enhances license management and enforcement.

The implementation of City 30, which enforces a maximum speed limit of 30 km per hour (km/h), aligns with urban sustainability goals, including those outlined in the Cities Mission aiming for zero climate impact by 2030. It serves as a foundational element for initiatives such as the 'Green Footprint' project. By prioritizing spaces conducive to slow mobility, cycling, and walking, City 30 aims to contribute to sustainable urban development. It seeks to promote a variety of transportation modes, enhance safety for pedestrians and cyclists, and foster community engagement and interaction.

In contemporary cities, ensuring traffic safety remains a top priority, prompting government bodies and policymakers to implement strategies aimed at improving road safety and promoting walking and cycling. One such strategy involves lowering speed limits, particularly in areas with high pedestrian density, as a means to reduce the frequency and severity of traffic crashes. Numerous studies have consistently shown that higher speeds increase the chances of being involved in a crash and the severity of resulting injuries [4,5]. By driving at lower speeds, drivers have more time to react to unexpected events, thereby preventing crashes or lessening their impact. Consequently, the implementation of reduced speed limits in residential areas, city centers, and streets with heavy pedestrian traffic is anticipated to decrease noise levels, promote active modes of transportation, and positively influence urban livability [6–8].

To date, several European cities, including Brussels and Paris, are actively pursuing efforts to systematically increase the portion of their street networks governed by a 30 km/h speed limit, either across the entire city or within designated city regions. Many of these cities have adopted a broad implementation of a 30 km/h speed limit as a standard measure, designating it as the default unless otherwise signposted. The adoption of this approach indicates a broader trend toward prioritizing pedestrian safety and urban livability.

This study aims to critically assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits. To achieve this objective, a thorough literature review was implemented and the benefits from 30 km/h speed limits in 40 cities across Europe were provided. This paper described the changes in safety, environment, energy, traffic, and livability, before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits.

This paper is structured as follows: First, the overall concept and the motivation of this study is presented, emphasizing the key principles of Vision Zero and Safe System Approach. In the next chapter, the theoretical background with the benefits of lowering speed limits in cities is given. Then, the methodology of this study is provided. This is followed by the cornerstone chapter of the paper covered by an extensive literature review implemented with respect to the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits measuring road safety, traffic efficiency, environmental impacts, etc., in several European cities. The results of the study are then presented, enabling the emergence of road safety-related conclusions. Finally, the main findings are highlighted and recommendations for implementation modalities are also discussed.

2. Background

Reducing speed limits in cities to appropriate levels, such as 30 km/h, can potentially save lives, prevent road crashes, and reduce injuries among all road users. The improvements in both actual and perceived safety and comfort for road users result in positive outcomes across various societal well-being indicators, including safety, health, energy conservation, environmental preservation, accessibility, equality, and economic prosperity [9,10]. Research and scientific evidence suggest that these benefits have direct or indirect economic implications, often quantifiable [11,12].

The enforcement of speed limits is the most effective measure in order to manage operating speeds [13]. It should be noted that speed enforcement yields optimal results when it is difficult to avoid, when it is continued over a long period of time, and when there is a mix of highly visible and less visible activities. Moreover, it is effective to focus on speed enforcement in situations, roads, and times where speeding is having the most effect on road safety levels. To begin with, speed limits were primarily implemented in

order to reduce the frequency and severity of crashes and decrease the generalized cost associated with road incidents [14]. This countermeasure was introduced with the intention of addressing the fact that up to 30% of casualty crashes occurred in cities.

Moreover, lower speeds can directly benefit the environment through the reduced direct and indirect emissions. Specifically, higher speed limits in urban environments are associated with harsh acceleration and braking [15]. Calmer and slower driving can decrease emission rates of carbon monoxide, volatile organic compounds, and oxides of nitrogen emission rates by up to 17%, 22%, and 48%, respectively, depending on the driver's aggressiveness and the gear engaged [16]. An interesting study conducted by Duong and Lee [17] revealed that vehicle speed contributes to the extent of heavy metal contamination, including lead, cadmium, zinc, and nickel found in road dust.

The implementation of 30 km/h speed limits in cities can yield broader public health benefits beyond just reducing fatalities and serious injuries. These include substantial advantages, such as diminished noise pollution, lower rates of obesity, and increased engagement in active transportation. According to Zijlema et al. [18], utilizing active transport modes improves mental health, while Warburton and Bredin [19] have noted that active transportation is associated with a reduced risk of over 25 chronic diseases and promotes longevity.

Studies have shown that traffic-induced noise is the primary source of noise pollution in cities, accounting for approximately 80% of all communal noise sources. In urban environments where speeds range from 30 to 60 km/h, reducing the speed limit by just 10 km/h can lead to decreased noise levels by up to 40%. Vienneau et al. [20] implemented a comparative risk assessment in Lausanne, Switzerland (i.e., comparing areas with 30 km/h speed limits to a reference scenario without such limits) and results demonstrated that 4700 years of life lost were attributable to road traffic noise. It was also estimated that in the lower speed limit scenario, 1 cardiovascular death, 17 diabetes cases, as well as 72 hospital admissions from cardiovascular disease annually could be prevented [21].

In recent decades, road designs have predominantly prioritized motorized traffic without adequately considering streets as public spaces or ensuring all road users' safety. However, practitioners are increasingly moving away from the idea that there should always be a trade-off between safety and speed. Within the framework proposed by Corben [22], known as "movement and place", both mobility and safety concerns can be addressed simultaneously, rather than treating them as conflicting priorities. By implementing speed limits that are tailored to the specific requirements of a road, considering its function as both a "place" and a pathway for "movement", communities can foster more vibrant and livable environments [23].

Enforcing safe speeds can enhance accessibility and consequently reduce the division caused by roads functioning as barriers within cities. In areas with high levels of motorized traffic and fast-moving vehicles, walking can be discouraged, and social interactions among residents living on opposite sides of the road may be limited. This severance can particularly impact communities in residential areas, potentially impeding children from safely crossing roads to reach school or hindering workers from commuting safely between their residences and nearby workplaces.

Lowering speed limits is often met with resistance due to concerns about potential increases in travel times and traffic congestion. However, research generally indicates that any such impacts range between 3 and 5%, and in some cases, reducing speed limits can even lead to improvements in travel times and congestion levels [24]. Despite fears that lowering speed limits may result in slower travel, studies suggest that the benefits in terms of improved safety and other factors often outweigh any change in travel times. The relevant change is usually lower than most people intuitively assume. This may be due to the fact that in dense urban areas, the proportion of the time that can be driven considerably more than 30 km/h is quite low, especially during the times of day when most car journeys take place.

Interestingly, speed limit reduction can sometimes lead to improvements in travel times by smoothing traffic flow and reducing bottlenecks. From an economic standpoint, optimal speeds are those that minimize costs related to safety, emissions, journey time, and other relevant factors. According to Hosseinlou et al. [25], these optimal speeds often tend to be lower than the existing speed limits, highlighting the potential advantages of lowering speed limits for overall road efficiency and safety.

To date, there is limited scientific evidence with regard to the city-wide 30 km/h speed limit benefits. This forms the motivation of the current research, which aims at assessing the effectiveness of 30 km/h speed limits in Europe in terms of safety, emissions, energy, traffic, livability, and health. Particular emphasis in the current research will be given to highlight the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits and provide valid suggestions that could be an effective strategy for reducing road crashes, fatalities, and injuries. It is crucial to realize that in Europe where big parts of the cities are dense, city-wide 30 km/h speed limits are proven to save thousands of lives. The policy recommendation that would follow from this study is to implement city-wide 30 km/h speed limits, rather than 30 km/h speed limits in restricted areas of a city.

3. Methodology

The current study undertakes a comprehensive evaluation of the effectiveness of 30 km/h speed limits in cities. To achieve this objective, an extensive literature review was conducted, focusing on changes in various parameters such as safety, environment, energy consumption, traffic patterns, livability, and public health before and several months (or 1–2 years) after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. Stringent selection criteria were employed to incorporate studies into this review, which involved assessing factors such as publication date, study quality, and relevance, as well as the overall credibility and validity of the publication sources. This methodological approach ensures the inclusion of research findings, allowing for the assessment of the impacts associated with the adoption of lower speed limits in cities.

It should be clearly emphasized that the estimated health benefits associated with the current speed limits, as well as additional benefits that could be obtained by the implementation of additional 30 km/h speed limits, can be indirectly revealed through factors such as noise reduction, decreased number of deaths from cardiovascular disease, decreased hospital admissions from cardiovascular disease, decreased incidence of diabetes, as well as reduced levels of annoyance and sleep disturbance in individuals.

3.1. Literature Search

To critically assess the effectiveness of implementing a 30 km/h speed limit in cities, a systematic search across scientific articles and gray literature sources was conducted using the key terms outlined in Table 1. While numerous studies, articles, and commercial websites explore the benefits of speed limit reductions for road safety, this literature review specifically focused on research aimed at objectively determining the impact of city-wide 30 km/h speed limits across various domains including safety, environment, energy consumption, traffic flow, livability, and public health.

Following the establishment of inclusion criteria, the identified key terms were systematically entered into the relevant databases. The inclusion criteria for selecting relevant studies were as follows:

- The search term should be present in the title, abstract, or keywords of the study.
- Studies should have been published from 1992 onwards.
- Studies should include information related to the 30 km/h speed limit in the title or abstract.
- Sources should prioritize scientific journals over peer-reviewed conference papers, followed by scientific reports, articles, or websites.
- Only studies published in English were considered for inclusion.

These criteria were meticulously applied to ensure the selection of studies meeting stringent quality and relevance standards, thereby facilitating a thorough and credible assessment of the effectiveness of 30 km/h speed limits in urban environments.

Table 1. Search terms and screened and included papers.

Key Search	Review Search Terms	Screened Papers	Included Papers
30 km/h speed limit	"30 km/h" OR "20 mph" OR "30 km/h speed limit" OR "speed limit" OR "speed limit reduction" OR "maximum speed" OR "reduced speed" AND "traffic calming" AND "city-wide" AND "cities" AND "implementation modalities"	589	70

The search process was conducted across various databases, including ScienceDirect, Scopus, ResearchGate, Google Scholar and PubMed. Initially, publications were identified and screened based on their titles, resulting in 589 potential research articles. Subsequently, these publications underwent further assessment through abstract screening to determine their relevance to the study's objectives. The limitation was set to include publications from 1992 onwards, with a focus on peer-reviewed English language scientific journals, conference papers, articles, websites, and scientific reports for inclusion. In order to enhance the comprehensiveness of the search, additional relevant search terms were incorporated. Following a thorough screening process, a total of 70 publications were deemed suitable for inclusion in the review. The literature predominantly focused on the topic of 30 km/h speed limits, providing a robust foundation for the critical review and assessment of their effectiveness in urban settings.

Regarding the issue of potential sources of bias, seasonal variations may impact traffic patterns and safety outcomes, potentially complicating the interpretation of the results. To address this concern, a comprehensive analysis that accounted for seasonal trends was conducted by comparing safety outcomes during the post-implementation period to historical data from the same time period in previous years (if available). An attempt was made to include comparisons over long periods of time. However, in many cases, no data were available in scientific papers or articles. As a result, comparisons with several months later were included in the analysis in order to provide an overall depiction of the findings for European cities.

3.2. The PRISMA Procedure

The review conducted in March 2024 adhered to the Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses (PRISMA) guidelines to ensure the systematic identification of relevant research articles [26]. Recently updated to incorporate advancements in both conceptual and practical methodologies for selecting, identifying, assessing, and synthesizing studies [27], this review aimed to provide a comprehensive analysis of the effectiveness of 30 km/h speed limits in cities. The initial search was conducted in March 2023, with all databases accessed for the last time in May 2024.

Regarding the PRISMA framework, it serves as a valuable guideline for transparently reporting systematic reviews and meta-analyses. It aids in the identification of relevant studies by facilitating a structured approach to literature search, screening, and selection based on predefined criteria. PRISMA ensures that the review process is conducted rigorously and transparently, thus enhancing the credibility and reproducibility of the findings.

As for assessing study quality, this approach involved a comprehensive evaluation of various methodological aspects to ensure the trustworthiness and reliability of the included studies. This assessment typically encompasses factors such as study design, sample size, data collection methods, and risk of bias. Validated tools and specific criteria to the study type were also employed in order to systematically appraise the strengths and limitations

of each article. Potential bias, such as the COVID-19 pandemic, short-term effect of a speed reduction, or demand changes were also highlighted.

Moreover, it is crucial to acknowledge the inherent complexity of evaluating study quality, especially given the diverse nature of research methodologies and contexts. Therefore, the proposed assessment incorporates a nuanced interpretation of findings, taking into account the overall body of evidence and the consistency across studies. Particular emphasis was given to prioritize transparency in reporting the assessment criteria and decisions, enabling readers to critically appraise the evidence and draw informed conclusions.

Figure 1 provides an overview of the PRISMA flowchart and the search strategy followed.

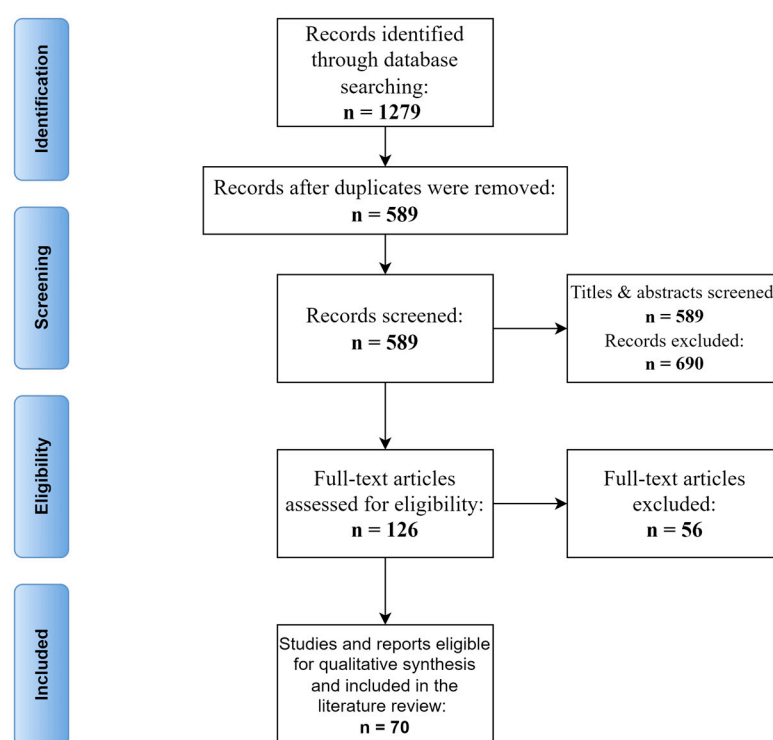


Figure 1. PRISMA flowchart of the systematic literature review.

The search yielded a total of 1279 papers, of which 589 were identified as duplicates. Two reviewers independently screened all papers using a general inclusion/exclusion assessment, following a methodology similar to that of Hawker et al. [28]. A total of 126 articles were selected for full-text review, comprising full papers, articles, websites, and commercial reports recommended by a subject matter expert. Following the full paper review, an additional 56 articles and reports were excluded for not meeting the inclusion criteria. Ultimately, 70 papers, commercial reports, and websites were included in the final review.

4. Literature Review Findings

Scientific evidence has demonstrated that the introduction of city-wide 30 km/h speed limits has resulted in saving more than 37% of lives, alongside positive impacts on the environment, energy consumption, and public health through reduced fuel consumption and increased walking and cycling. Currently, numerous cities worldwide have begun implementing 30 km/h speed limits in substantial portions of their urban areas. Below, a detailed description of the effectiveness of the 30 km/h speed limit in various cities is provided, focusing on safety, emissions, noise, energy usage, traffic flow, livability, and public health. It is worth noting that only cities with populations exceeding 200,000 were considered in this study. Lastly, it should be mentioned that for the majority of cities

examined, data collected came from speed measurements carried out by LIDAR cameras outside the radar zones to avoid the bias of slowdowns dictated by fear of the police.

Previous research on the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in Europe is limited and lacks some important aspects. Thus, this study addresses a gap in the state-of-the-art literature by assessing the impact of reducing speed limits, focusing on the case of several European cities. The evaluation of 30 km/h speed limits on a city-wide and urban environment level is a novel undertaking. The present work presents a complete framework to evaluate the benefits of reducing default speed limits, which can be adopted by other cities worldwide. The conclusions drawn from this research could contribute to a more comprehensive understanding of the effectiveness of speed limit reductions. These findings may have an impact on future policies and initiatives, promoting safer roads for all users worldwide.

4.1. Safety

First of all, it is worth highlighting that due to the COVID-19 pandemic, 2020 was not a typical year in terms of mobility and road safety. The COVID-19 pandemic had an impact on traffic in EU27, with a corresponding reduction in road crashes, fatalities, and injuries following the introduction of lockdown measures. As a result, for those cities which have implemented speed limit reductions in 2020, part of the exposure reduction can be attributed to the introduction of 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might have led to the relevant decrease (e.g., change demands, traffic patterns).

Most cities implemented the changes fairly recently and just before or during the pandemic (most in 2020 and 2021). Consequently, there is no well-documented knowledge about results from all cities, and existing knowledge mainly concerns more immediate effects such as reduced speed, traffic crashes, noise, air pollution, etc. An attempt was made to take the year 2019 as a reference taking into account the confinements and traffic restrictions on the years 2020 and 2021 which make them non-representative years. The assessment was conducted relatively soon after introducing the intervention.

Findings from the literature review revealed that during the COVID-19 pandemic, average speed increased by 6–11% while a 22% increase in the drivers exceeding the speed limit was observed compared to the 2018–2019 average [29]. Thus, the decreased mobility patterns along with the reduced number of traffic volumes led to a reduction in road crashes and fatalities. This is contradictory with the results derived from the implementation of a 30 km/h speed limit for all cities examined in which lower average driving speeds of up to 7% were found. After this measure, drivers reduced their mean speed and drove conservatively and more carefully which led to improvement of road safety, through the reduction in road crashes and fatalities. Taking the abovementioned arguments into consideration, the study was based on only a few cases (18 out of 40), which in return indicated good results, in which the effect of COVID-19 was not taken into account.

However, it is important to emphasize that it is still too early to document long-term consequences and draw definitive conclusions. While trends from other cities suggest that similar results can be expected over time, it is evident that the 30 km/h speed limit represents a crucial step toward creating safer, more livable cities with fewer road crashes, fatalities, and serious injuries. Although it will take more time to measure and verify these outcomes, knowledge from previous studies has generated clear expectations that reduced speed limits, and vehicular speeds on streets will contribute to such results. The consistent findings across diverse cities suggest that the study may indeed be useful for discussions on the implementation of a general speed limit of 30 km/h in cities.

To begin with, in September 2023, Wales, United Kingdom (UK), has instituted an urban speed limit of 30 km/h, reflecting a comprehensive effort to enhance road safety and improve the overall urban environment [30]. This measure was designed to reduce crash risk, create safer streets for pedestrians and cyclists, and promote a more sustainable and community-friendly approach to transportation. However, the effectiveness of the

introduction of 30 km/h speed limit on road safety in Wales has not been examined yet. Starting on 8 December 2023, Amsterdam, The Netherlands, reduced the speed limit on most of its roads (i.e., 80% of Amsterdam's roads) to 30 km/h [31]. With the new speed limit, it is expected to have a 20–30% reduction in serious crashes [32].

In January 2021, Brussels, Belgium, implemented a city-wide 30 km/h speed limit. Under this policy measure, the maximum speed is set at 30 km/h on all roads in the Brussels Capital region, except for major thoroughfares where the speed limit remains at 50 or 70 km/h. Despite being a new initiative for the city, improvements in road safety were observed. In particular, five months after the introduction of the general 30 km/h speed limit, there was an overall 10% reduction in road crashes (i.e., dropping from 708 in the last quarter of 2020 to 635 in the first quarter of 2021). Specifically, during the first quarter of 2021, there were 635 road crashes compared to 814 during the same period in 2020 (i.e., the first quarter of 2020). Findings from Brussels revealed that the reduction in average speed had no impact on journey times. In particular, slightly shorter journey times were observed. Nevertheless, to mitigate any bias stemming from the coronavirus crisis lockdown, these figures were compared with those from the last quarter of 2020, which recorded 708 road crashes [33].

This decrease was also noticeable for serious injuries in Brussels, where a 37% reduction (i.e., from 38 in the fourth quarter of 2020 to 30 in the first quarter of 2021) in serious injuries was identified [34]. It is worth noting that the number of serious injuries was down from 46 in the first quarter of 2020 to 30 in the first quarter of 2021. One year later, a 20% reduction in serious injuries was observed, while fatalities also fell from 13 (2018) and 11 (2020) to 5 in 2021; an overall 55% reduction in the total number of fatalities in 2021 compared to 2020 was found [35]. Nevertheless, it should be clearly mentioned that a large part of this reduction (–55% in the number of fatalities) can be attributed to the introduction of the 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might led to this decrease, such as the COVID-19 pandemic. Interestingly, according to Moore [34], the main reduction was found in crashes with vulnerable road users, such as pedestrians and cyclists.

Similarly, in August 2021, Paris, France, initiated the reduction of speed limits to 30 km/h on 60% of Parisian roads, taking concrete steps to enhance road safety and mitigate noise and air pollution. Several months after the implementation of this measure, a 25% decrease in the number of bodily injuries and a 40% decrease in serious and fatal crashes was achieved [36]. The corresponding percentages are exempt from potential bias relating to the COVID-19 pandemic. Findings from Münster, Germany, where 30 km/h speed limits were introduced in July 2021, revealed that one year after the implementation of the 30 km/h speed limit, there was a 72% decrease in the number of people severely injured in road crashes [37]. In November 2021, Zurich, Switzerland, implemented 30 km/h speed limit restrictions on parts of its street network to reduce noise levels and improve residents' health and quality of life. Following this measure, a 25% reduction in road fatalities was observed. Additionally, the incidence of car–pedestrian crashes was reduced by 16%, and the number of injured pedestrians decreased by 20% [38].

With the aim of encouraging the micromobility in the city of Bologna, Italy, from July 2023, the speed limit dropped to 30 km/h. Three months after the implementation of this measure, road crashes have fallen by 14.5% compared to the same period in 2023 [39]. According to the data provided by local authorities, in the period between 15 January and 14 April 2024, there was a 13.4% decline of crashes with injuries and 17% of crashes without injuries compared to the previous year. It was also revealed that there was a 14.7% drop in pedestrians involved in crashes (i.e., from 102 in 2023 to 87 in 2024).

Moreover, in June 2018, Bilbao, Spain, reduced the speed limit to 30 km/h aiming to improve road safety, public health, and quality of life for residents as well as reduce noise and air pollution. Two years later, in September 2020, 30 km/h speed limits were set for the entire city. Between 2019 and 2020, the city had reduced the number of road crashes by 28% [40]. This decrease was mainly due to the implementation of 30 km/h speed

limits; however, it is unclear if part of this reduction could be attributed to the COVID-19 pandemic. Overall, it is important to point to the evidence from Spain, where the speed limit on the majority of roads was changed from 50 to 30 km/h in 2019. After two years of implementation (2019–2021), Spain has reported a 20% reduction in urban road deaths, with fatalities reduced by 34% for cyclists, 31% for the elderly, and 24% for pedestrians. In order to explain this reduction in road deaths in Spain, it should be mentioned that the 30 km/h speed limit on single-lane streets in each direction came into effect in September 2020.

In 2004, Helsinki, Finland, introduced widespread 30 km/h speed limit restrictions, which were later expanded in 2019. Initially implemented in the city center and certain residential areas, these speed restrictions were eventually extended to encompass almost all streets. Following the implementation of this measure, streets with lower speed limits experienced a 9% decrease in road crashes resulting in personal injury. Moreover, in areas where the speed limit was reduced from 40 to 30 km/h, a 19% decrease in pedestrian injuries and a 34% decrease in vehicle damages were observed. The most important improvement occurred in the city center, where traffic-related injuries dropped by 42% [41]. In 2019, coinciding with the city-wide introduction of the 30 km/h speed limit, there were no pedestrian or cyclist fatalities in road crashes. Luxembourg has also expanded its city-wide 30 km/h speed limit to cover all built-up areas, mirroring Helsinki's initiative, where not a single pedestrian or cyclist was killed in road crashes in 2020 compared to 2021 [42].

In general, close to 200 cities in France have introduced a 30 km/h speed limit so far, including Grenoble, Nantes, and Lille. More specifically, in 2016, Grenoble, France, extended traffic to 30 km/h throughout the country. In 2016 and 2017, 43 of the 49 municipalities in the metropolitan area gradually joined this approach, with 30 km/h becoming the rule, making the metropolis the first major urban area to implement the generalization of 30 km/h. There was a reduction in the number and severity of road crashes, with pedestrians in particular spared from crashes [43]. An intriguing study found that the number of pedestrians killed or injured in Grenoble had decreased by 50% since the city implemented a 30 km/h speed limit [44]. What is more, road crashes seem to be decreasing, in number and severity, and pedestrians were particularly spared from crashes.

Similarly, in March 2022, Lyon, France, implemented city-wide 30 km/h speed limit aiming to improve the well-being and health of its residents. One year later, an initial encouraging assessment was drawn up; crash rates dropped by 22%, while hospitalized injuries decreased by 40% [45]. In addition, Lille, France, was another city which has announced a 30 km/h speed limit from January 2021, aiming to improve road safety and make the city streets quieter to encourage more active modes of transport. On 19 August 2020, the council began dropping the city-center speed limit from 50 to 30 km/h with the aim of turning 88% of Lille's roads into 30 zones, except for main roads. With only 44% of its roads having a 30 km/h speed limit back in October 2019, this was a major step and represented rapid progress. In August 2020, Nantes went into the 30 km/h speed limit in more than 80% of the urban roads, while one year later, Montpellier also started the implementation of 30 km/h zones. New signs have been installed at the entrances to the built-up area, identified by road markings, while zones remaining at 50 km/h were exceptions [46].

In July 2016, Edinburgh, UK, reduced the speed limit on nearly all of its roads (e.g., city center, main streets, and residential roads) from 30 miles per hour (mph) to 20 mph (roughly 30 km/h). One year after the extensive evaluation of 20 mph speed limits, a 38% drop was observed, with 371 fewer crashes compared to the previous year. This decrease included fewer crashes involving cyclists and pedestrians [47]. A breakdown of the casualty figures revealed that one year later, the number of fatalities dropped by 23% (i.e., 11 fewer fatalities compared to the previous year) while the number of serious injuries fell by 33% [48]. In a recent study, Abohassan et al. [49] examined the effectiveness of speed limit reduction in Edmonton. It was revealed that the overall number of collisions and injuries as well as fatalities resulting from collisions decreased by 25% and 31%, respectively.

In addition, in June 2016, London, UK, has implemented 20 mph (30 km/h) zones. The implementation of 20 mph zones resulted in an overall 46% decrease in death and serious

injury crashes, with a 50% reduction specifically for children aged 0–15 inside the zones. Monitoring of the 20 mph schemes by Transport for London [50] revealed reductions in collisions since the implementation of this measure. The number of collisions decreased by 25% (i.e., from 406 to 304), and collisions resulting in death or serious injuries also decreased by 25% (i.e., from 94 to 71), highlighting the substantial impact of reducing speeds across London. Although vulnerable road users (VRUs) remained most at risk on London's roads, collisions involving VRUs decreased by 36% (i.e., from 453 to 290) since the introduction of the 20 mph speed limits. Particularly encouragingly, collisions involving pedestrians decreased by 63%.

In Bristol, UK, the implementation of 20 mph zones has resulted in a 63% reduction in fatalities at the city level [51]. Similarly, in Warrington, there was a reported 43% reduction in serious and slight pedestrian injuries compared to the 18-month period before the experimental period [52]. Furthermore, in Brighton and Hove, 20 mph limits were introduced in the city center in April 2013. In the first year of implementation, traffic speed has dropped on 74% of roads, leading to 327 fewer casualties (−45%), including a 1% reduction in fatal injuries, an 11% decrease in serious injuries, and a 33% drop in slight injuries [53].

In 1992, Graz, Austria, was the first major European city which introduced a general 30 km/h speed limit in all city areas, aiming to improve road safety, air quality, and reduce car reliance. Nowadays, the 30 km/h speed limit applies to nearly 80% of the city's road network, encompassing all residential roads, school zones, and areas adjacent to hospitals. Already in the first two years of the policy, a 12% reduction in the number of road crashes was identified while 20% fewer persons were seriously injured after introducing the reduced speed limits from 50 to 30 km/h [54]. At the same time, road crashes involving pedestrians and motorists also decreased by 17% and 14%, respectively [55]. As there were no other policy changes related to safe transportation during the same time period, the success could be probably attributed to the implementation of 30 km/h speed limits; but of course, there might be other aspects which can affect safety besides policy. Interestingly, the number of crashes began to rise again since 1996, but this was attributed to crashes occurring on higher-level roads where speed limit restrictions did not apply. In areas with 30 km/h limits, the total number of crashes remained constant or even decreased [41].

Scotland's biggest city, Glasgow, introduced 30 km/h speed limits at the end of 2019 in order to create safer streets and make cycling and walking more appealing options for everyday transportation. In Glasgow, there are currently eighty-two 20 mph zones covering 288 km of roads, including the city center. Analysis of the police database revealed a total 31% reduction in the number of casualties within these zones since the implementation of this measure [56]. In Berlin, Germany, the introduction of a 30 km/h speed limit in 2017 has led to a drop in crash rates by around 10% from 2017 to 2020 [57].

Previous research has examined the impact of reducing speed limits from 50 to 30 km/h on actual driving speeds [54,58–62]. Specifically, after the implementation of 30 km/h speed limits in Wales, United Kingdom (UK), average speeds decreased by 12.8% [30]. Similarly, preliminary figures from Brussels, Belgium, indicated a 7% reduction in average speed on streets that adopted the new 30 km/h limit [63]. However, it was noted that this effect increased over time. For the city of Grenoble, in France, a reduction of 4.2 km/h in mean speeds was demonstrated, resulting in an average speed slightly above 30 km/h [64]. Additionally, Hu and Cicchino [7] collected vehicle speed data before and after the implementation of speed limit reductions in Boston and at control sites in Providence, Rhode Island, where speed limits remained unchanged. They observed a decrease in average driving speeds by 0.3%.

It should be noted that while a decrease in driving speeds was revealed, the extent of this change can vary depending on several factors, such as the speeds driven before, the implementation of design alterations like speed bumps, enforcement levels, the presence of children and pedestrians on roads, and public awareness campaigns. Moreover, compliance with reduced speed limits is typically higher when the speed limit has been reduced

in city-wide areas compared to individual streets. Interestingly, a commonly observed phenomenon is the “spill over effect” [58,65], where driving speeds also decrease on streets unaffected by the speed limit reduction. This is attributed to drivers adjusting to a new driving speed, making 50 km/h feel relatively faster after driving at 30 km/h for a period, compared to constantly driving at 50 km/h.

Lastly, it should be clearly mentioned that according to the preliminary results, only positive effects with regards to 30 km/h speed limits and road safety were identified. In particular, for all reports and studies examined, speed limit reductions from 50 km/h to 30 km/h were associated with a decreased number of road crashes, fatalities, and injuries, and no negative impact was observed.

4.2. Environment

As already mentioned, in January 2021, Brussels, Belgium, established a city-wide 30 km/h limit. Five months after the implementation, there was a reduction in traffic noise by 2.5 dB. Similarly, the introduction of 30 km/h limits in Paris, France, in August 2021, aimed to enhance air quality and mitigate noise pollution. It was revealed that noise pollution decreased by 3 dB following the implementation of reduced limits. Similarly, in November 2021, Zurich’s decision to lower its speed limit was primarily driven by the goal of reducing noise pollution. After implementing this measure, it was found that traffic noise decreased by an average of 1.6 dB during the day and 1.7 dB at night [66].

The implementation of city-wide 30 km/h speed limits has led to reductions in noise levels. For example, in Buxtehude, Germany, there was a reduction of 7 dB [67]. Similarly, in Graz, Austria, noise levels decreased by 1–2 dB, while in Berlin, Germany, a reduction of 3 dB was observed [67]. In Modena, Italy, noise levels decreased by 3–5 dB [68] and in Sweden, low-speed zones resulted in an average noise reduction of 3–4 dB, with a maximum reduction of 7 dB [69]. These findings underscore the impact that implementing city-wide 30 km/h speed limits can have on reducing urban noise pollution, thereby contributing to an improved quality of life for residents. It should be clearly mentioned that the above-mentioned values refer to the average decrease in noise level (expressed in dB) throughout the day. Additionally, where available, separate data on reductions in traffic noise during the day and night were provided.

In order to evaluate the impact of speed limit reduction from 50 to 30 km/h on noise and air pollutant emissions in Münster, Germany, research was conducted and data before and after the introduction of the speed limit were utilized [70]. It was found that speed limit reduction led to a reduction in road traffic noise, both metrologically and mathematically, and the introduction of a 30 km/h speed limit had a positive effect on air pollution by decreased nitrogen dioxide (NO₂). In Edinburgh, UK, the speed limit on nearly all of its roads was reduced from 30 mph to 20 mph. One year later, the areas with the reduced speed limit experienced a reduction in particulate matter (PM) by 8% [62]. A similar pattern was identified in London, where an 8–10% decrease in PM was observed, after the introduction of 20 mph zones.

In January 2017, Berlin, Germany, implemented 30 km/h speed limit to five main roads. Following this measure, improvements in air quality were observed. In particular, nitrogen dioxide and monoxide emissions decreased by up to 29% from 2017 to 2020 in four out of the five cases [41]. Furthermore, in June 2018, Bilbao, Spain, reduced the speed limit to 30 km/h with the aim of reducing noise and air pollution. One year later, the city experienced reductions in air pollution; an 11.4% decrease in NO₂-µm³, a 17.1% decrease in NO_x-µm³ and a 19.1% decrease in PM₁₀ was identified [40]. Another important finding of the impact assessment in the city of Graz, Austria, was that noise levels and NO_x emissions dropped by 2.5 dB and 25%, respectively, when maximum speeds of 30 km/h were introduced [54].

On the other hand, opponents of 30 km/h speed limits in cities have criticized their efficacy with respect to air pollution (CO₂, NO_x, and particulate matter). Specifically, two assumptions were made: the former refers to the emission levels when a car is driven at

constant speeds (30 km/h versus 50 km/h), while the latter refers to the realistic driving cycle of accelerations and decelerations (i.e., which differ with different speed limits). Regarding the aforementioned assumptions, results from the literature revealed an increase in emissions [71,72]. Based on these findings, 30 km/h speed limits generate more emissions compared to 50 km/h only when the vehicle is at constant speed with no acceleration and deceleration. In fact, a higher speed limit always means more acceleration and deceleration in cities. Moreover, Tang et al. [73] examined the impact of reducing speed limits from 50 to 30 km/h. Their results showed that the emission of NO_x and PM increased due to speed limit reduction. However, the extent of the increase depends on the type of network and the traffic characteristics. Moreover, Gressai et al. [74] provided a more nuanced analysis, arguing that the impact of revealed speed limits on traffic can vary depending on network topology and emphasizing the need for careful planning and analysis before implementing speed limit reductions.

4.3. Energy

Previous studies have shown the effectiveness of 30 km/h speed limits in terms of energy and fuel consumption. Based on the literature, lower speeds lead to lower fuel consumption while smoother traffic flow leads to additional fuel economy, i.e., eco-driving [75]. Similarly, Ahn and Rakha [76] investigated the environmental and energy impacts of traffic calming measures, such as the implementation of 30 km/h speed limits in residential areas. It was revealed that designs that require drivers to maintain a more consistent low speed, rather than rapidly accelerating and decelerating, were not only better for road safety but also for fuel consumption and emissions.

In a survey implemented in the Netherlands by Haworth and Symmons [77], it was found that lowering speed limits and modifying driving style were found to improve fuel economy and other environmental outcomes in addition to improving safety. In particular, results demonstrated that with speed limit reduction, fuel consumption declined by 11%. In addition, Litman [78] attempted to quantify the energy and environmental impact of 30 km/h speed limits. The results indicated that when vehicle speeds reduced speeds from 50 km/h to 30 km/h, a 7% decrease in fuel consumption was identified. Rowland & McLeod [79] revealed that decreasing maximum speed by 20% (i.e., from 50 km/h to 40 km/h), fuel consumption decreased by 3.4%. However, these effects are relatively small and are often offset by a more continuous traffic flow (or less accelerations) and reduced car traffic which may be due to reduced capacity and other modes being more attractive [71].

Nevertheless, it should be noted that there are a few concerns about the positive effect of 30 km/h speed limits on fuel consumption. There are arguments often raised against low-speed zones, that vehicles have less efficient fuel consumption at lower speeds and can also generate more emissions, reducing air quality [80]. For instance, Woolley et al. [81] claimed that fuel consumption may be under lower speed limits, although this result may have been biased to some extent by the specific fuel models available in the study. This may be due to the common understanding that traditionally, motor vehicles were designed to maximize fuel consumption when operating at around 50 km/h. However, cities with such speed limits typically generate patterns of harsh acceleration and braking for intersections, turns, or traffic congestion. Research has found that this type of travel pattern is worse for fuel consumption and emissions than traveling at a slower but more consistent operating speed, which lowers the amount of acceleration and braking between stops.

4.4. Traffic

It should be clarified that traffic congestion is typically measured using various metrics, including travel times and traffic volumes or traffic flow (i.e., delays in traffic). Travel times are often monitored using GPS data, traffic sensors, or video surveillance cameras installed along roadways, while delays in traffic can be assessed by comparing actual travel times to expected travel times under free-flowing conditions.

Reducing speed limits can prompt road users to choose alternative routes or modes of transportation, which, therefore, has a great impact on traffic volumes. To begin with, in July 2016, Edinburgh in the UK adopted a 20 mph speed limit across all residential areas. Nightingale et al. [62] investigated the impact of speed reduction on traffic volume in the city of Edinburgh. To achieve this objective, traffic data collected before and 12 months after the phased implementation of city-wide 20 mph speed limits from 2016 to 2018 were analyzed. Results indicated an overall 5.7% reduction in average speed and a 2.4% reduction in traffic volumes, but with the direction of effect uncertain. Additionally, the decrease in average speeds was consistent across different days of the week and times of the day, except during the night (01:00–06:00 am) when traffic volumes were relatively low, possibly due to higher average speeds during that time period.

It is worth noting that in Brussels, Belgium, with the implementation of 30 km/h speed limits, no alteration in travel times was identified [82]. Indeed, in some cases, there have been traffic improvements thanks to greater traffic fluidity [83]. In a survey conducted in Bilbao, responders who were initially most resistant to the measures, such as traders, delivery drivers, and taxi drivers proved to be happy to improve traffic flow and acknowledge that the lower speed limit did not cause them any problems [43]. At the same time, with the introduction of the generalized limit throughout the city to 30 km/h, a 2% decrease in traffic in Bilbao was also observed. With the introduction of 30 km/h speed limits in Zurich, travel times had lengthened by between 10'' and 30'' seconds per kilometer, a gap that almost disappeared during rush hour [83].

At the same time, in Grenoble, France, there was a reduction in motorized traffic in the city between 2016 and 2018. In particular, there were 9% fewer light vehicles and 20% fewer heavy vehicles after the introduction of 30 km/h speed limits in urban and rural communities in Grenoble's metropolitan area [43].

It is worth noting that travel times were found to increase between 3% and 5% [60]. The aforementioned increases are usually far lower than most people intuitively assume [24]. This may be probably due to the fact that in dense areas, the proportion of the time that can be driven considerably more than 30 km/h is quite low, especially during the times of day at which most vehicle trips take place.

Like other initiatives that restrict car traffic in cities, public support increases substantially during the implementation. This is mostly because people tend to overestimate the negative impacts, such as increased traffic congestion and longer travel times, while underestimating the benefits of smoother traffic flow. Moreover, the positive outcomes often only become noticeable after the measures are in place, which probably makes them more appreciated afterwards.

4.5. Livability

Traveling by car may be discouraged due to the increase in travel time resulting from lower speed limits. Traveling by bicycle and foot became more attractive due to the declined crash risks, which were also observed in Brussels after the speed limit reduction [34]. In addition, Copenhagen, Denmark, implemented a 30 km/h speed limit in the city center from June 2022 to encourage the use of public transport and reduce CO₂ emissions [84]. However, due to the limited time since implementation, the impact of this measure has not yet been examined.

After the introduction of 30 km/h speed limits in Zurich, Switzerland, pedestrians and cyclists were found to be the most satisfied. In addition, many interviewees reported feeling that the roads were safer and less noisy [43]. In Graz, Austria, one of the primary goals of reducing the speed limit from 50 to 30 km/h was to decrease reliance on cars and simultaneously encourage cycling. Results indicated that after the introduction of 30 km/h speed limits, more than 16% of journeys were made by bike [43]. Interestingly, a survey conducted in July 1992 showed that only 30% of residents were in favor of 30 km/h speed limits before their introduction, while just 8 months later, the satisfaction rate had already risen to 52%, reaching 81% in 2002.

Reducing speed limits not only enhances road safety for all users but also facilitates better utilization of public space, promoting soft and active mobility while providing opportunities to reimagine cities. By lowering the speed limit from 50 to 30 km/h, an average of 20 to 50 cm of roadway is freed up, which can be repurposed for various uses such as extending sidewalks, introducing greenery, and creating cycle paths to encourage multimodality and active travel across the French capital. Similarly, Lille became the first city in France with over 500,000 inhabitants to gradually lower its speed limit to 30 km/h almost everywhere, aiming to prioritize pedestrians and reduce the dominance of cars [43]. The main benefit after three years of implementation was a 55% increase in the number of cyclists compared to 2016 figures [43]. After three years of implementation of 30 km/h speed limits in Grenoble, France, active users approved the proposed approach and cyclists' feelings have improved over the duration of the evaluation: 61% of pedestrians and 70% of cyclists are in favor of the new regulations [85].

4.6. Health

With the introduction of 30 km/h speed limits in Bilbao, findings revealed that there were fewer stressed citizens, with less health problems, and therefore, a quieter city was promoted. Cycling trips increased almost sixfold, from 320,000 in 2018 (before the introduction of the measure) to 1,791,000 in 2022 [83].

Calm driving in lower speeds is a means of promoting healthier living for drivers. All road users, especially children and the elderly, are more likely to walk and feel more confident in venturing outside their homes, trying to cross the street. Additionally, the implementation of city-wide 30 km/h speed limits increases opportunities for work and social interaction and reduces health inequalities through improved accessibility for road users with restricted mobility, hearing, vision, or mental health, as well as children, elderly individuals, pedestrians, cyclists, youth, and commuters [86].

Reducing speed limits in cities will provide substantial cost savings and health benefits. Furthermore, Cleland et al. [87] demonstrated that the widespread implementation of 30 km/h speed limits in cities can improve the health of the public (e.g., road safety, active travel) through reduced emissions and increased physical activity related to walking and cycling. At the same time, Cairns et al. [11] revealed that 20 mile per hour speed limits were found to be an effective means of improving public health via reduced road crashes and injuries.

As already mentioned, the improvements resulting from reduced noise are likely noteworthy. Findings from an interesting study conducted by Rossi et al. [21] revealed that noise reduction was far more important for improvements of public health than the number of reduced collisions. This was likely due to reduced stress levels and improved sleep, which, among other factors, had a positive impact on the prevalence of cardiovascular diseases and diabetes. Similarly, the effects of decreased air pollution in cases of less car traffic could prevent a large number of years of life lost [88]. Lastly, Brown et al. [89] indicated that if active travel modes are increased, a substantial health benefit due to more physical activity will be provided. The overall health effects through the large decrease in road crashes in injuries is probably relatively small when compared to the (possible) extents of increased health due to less noise, less air pollution, and more physical activity.

5. Discussion

Setting a speed limit of 30 km/h in areas where people and traffic mix can lead to safer, healthier, greener, and more livable streets. The reduction in speed limits aims to improve road safety by lowering traveling speeds, thereby reducing the risk and severity of crashes. Additionally, the introduction of 30 km/h speed limits can decrease congestion, improve traffic flow, and reduce travel times by minimizing stop/start traffic movements. Calmer driving at lower speeds promotes healthier living for drivers and all road users. Furthermore, implementing 30 km/h speed limits can reduce fuel consumption, emissions, and noise. Smoother traffic flow leads to additional fuel economy, while streets that prioritize

safe walking and cycling can reduce car dependency and harmful vehicle emissions that contribute to climate change. The introduction of 30 km/h speed limits plays a crucial role in reducing air pollution by decreasing carbon dioxide and nitrous oxide emissions from diesel cars, as well as particulate matter emissions from both diesel and petrol cars. Table 2 illustrates the target goals of cities that have reduced their city-wide speed limit from 50 to 30 km/h, along with the frequency of each motivation given by the 40 cities examined.

Table 2. The target goals of cities which have reduced their city-wide speed limit from 50 to 30 km/h.

Target Goals	Cities
Less crashes, fatalities and injuries	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Berlin, Bologna, Brighton, Bristol, Brussels, Den Haag, Dublin, Edinburgh, Florence, Glasgow, Graz, Grenoble, Helsinki, Hove, Leuven, Lille, Ljubljana, London, Lyon, Madrid, Montpellier, Munich, Münster, Paris, Stockholm, Strasbourg, Toulouse, Wales, Warrington, Valencia, Vienna
Less air pollution	Antwerp, Berlin, Copenhagen, Graz, Leuven, Lille, Ljubljana, Madrid, Münster, Paris, Strasbourg
Less noise	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Brussels, Edinburgh, Graz, Grenoble, Leuven, Lille, Lyon, Münster, Paris, Strasbourg, Zürich
Less traffic congestion	Amsterdam, Berlin, Copenhagen, Florence, Lille
More cycling and walking	Amsterdam, Barcelona, Brighton, Bristol, Edinburgh, Florence, Glasgow, Grenoble, Hove, Lille, London, Lyon, Madrid, Munich, Paris, Toulouse, Wales
Increased livability	Amsterdam, Barcelona, Bilbao, Bologna, Brussels, Copenhagen, Edinburgh, Florence, Glasgow, Helsinki, Ljubljana, Lyon, Montpellier, Münster, Paris, Toulouse, Wales, Warrington
More public space	Amsterdam, Brighton, Bristol, Bologna, Glasgow, Grenoble, Lyon, Montpellier, Münster, Paris
Improved health	Bilbao, Barcelona, Wales

The majority of cities (34 out of 40) cited increased traffic safety, leading to fewer road crashes and less severe collisions, as the main goal of reducing speed limits. A great percentage (35%) of cities (14 out of 40) also identified noise reduction as a reason, while only 11 out of 40 cities proposed this measure to address air pollution, as indicated in Table 2. Additionally, improving the usage of active or alternative transport modes was cited by 18 out of 40 cities as a motivation, and improving the quality of public space was mentioned by ten cities. Eighteen cities mentioned increasing livability, enhancing the friendliness of the city, or improving the quality of life. Improved health was only mentioned by Barcelona, Bilbao, and Wales, mainly as a consequence of reduced noise and increased use of active transport modes. Only five cities (i.e., Amsterdam, Berlin, Copenhagen, Florence, Lille) mentioned the reduction of car usage and traffic congestion as a motivation, though not as the main motivation but rather as a welcomed side effect. It is worth noting that improvement of child play or independence, as well as enhancement of social interactions, social cohesion, or social safety, were not mentioned once as immediate motivations.

It is apparent that most of these cities have only reduced the speed limit in the last couple of years. By the time writing of this paper (May 2024), most cities were in western Europe, mostly France, Belgium, and Spain. For each city, an attempt was made to identify the motivations and ambitions. Figure 2 depicts a schematic overview of the most important—defined as being a pioneer or large—cities with 30 km/h speed limits along with their target goals and motivations.

A comprehensive literature review was conducted to identify cities that have either reduced or intend to reduce the speed limit to 30 km/h on the majority of their streets, including main streets in addition to residential or side streets. Subsequently, comparisons were made between conditions before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. It is important to note that since many of these cities have only recently lowered their speed limit, the impact of implementing 30 km/h limits in several cities has not yet been fully examined.

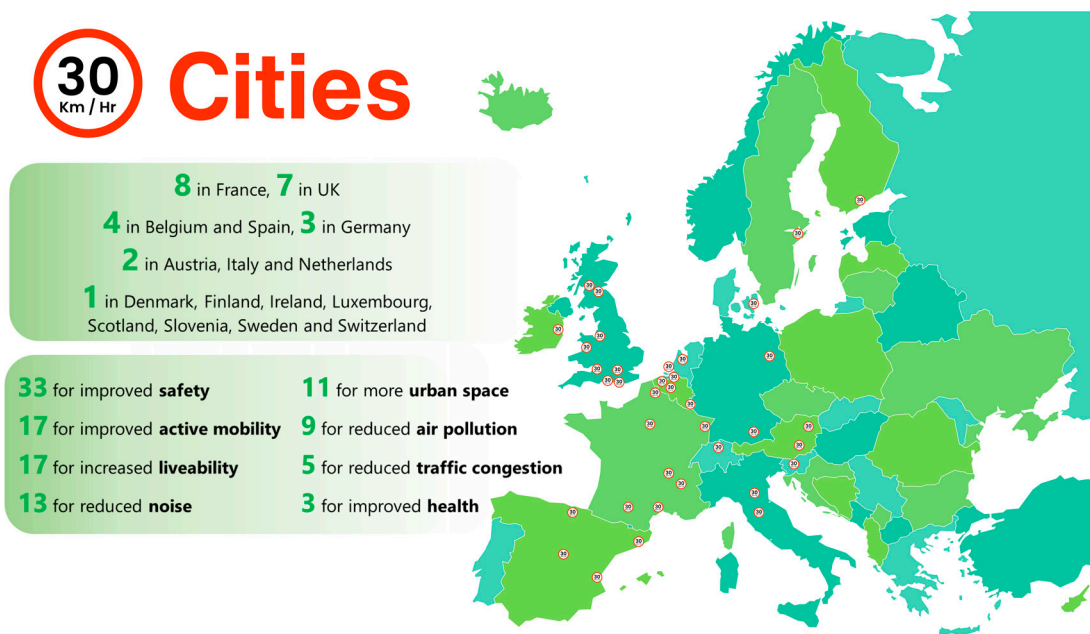


Figure 2. A schematic overview of the cities with 30 km/h speed limits along with their target goals.

Table 3 presents a summary of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits in terms of safety, emissions, noise, and traffic, while Table A1 in Appendix A provides an overview of the cities which reduced their speed limit to 30 km/h and their motivations to do so by screening scientific papers, reports, and articles. It should be mentioned that the numbering (i.e., from 40 to 1) in Table A1 refers to the total number of cities included in the meta-analysis (i.e., from the oldest to the most recent implementation date started).

Table 3. Summary of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits.

No	City	Safety			Environment		Traffic
		Crashes	Fatalities	Injuries	CO ₂ , NO _x , PM	Noise	Congestion
40	Amsterdam						
39	Wales						
38	Bologna	−14.5%					
37	Florence						
36	Copenhagen						
35	Lyon	−22%		−40%			
34	Den Haag						
33	Zurich	−16%	−25%	−20%		−1.7 dB	
32	Toulouse						
31	Vienna						
30	Paris	−40%		−25%		−3 dB	
29	Montpellier						
28	Münster			−72%	↓	↓	
27	Valencia						
26	Leuven						
25	Brussels	−10%	−55%	−37%		−2.5 dB	
24	Nantes						
23	Glasgow		−31%				
22	Antwerp						
21	Barcelona						
20	Lille						
19	Helsinki	−9%		−42%			
18	Madrid						
17	Bilbao	−28%			−19%		−2%

Table 3. Cont.

No	City	Safety			Environment		Traffic
		Crashes	Fatalities	Injuries	CO ₂ , NO _x , PM	Noise	Congestion
16	Strasbourg						
15	Dublin						
14	Berlin	−10%			−29%	−3 dB	
13	London	−46%	−25%	−25%	−10%		
12	Grenoble	−30%	−20%	−50%			−9%
11	Ljubljana						
10	Luxembourg	↓					
9	Ghent						
8	Edinburgh	−38%	−23%	−33%	−8%		−2.4%
7	Bristol		−63%				
6	Munich						
5	Brighton			−45%			
4	Hove			−45%			
3	Warrington			−43%			
2	Stockholm						
1	Graz	−12%		−20%	−25%	−2.5 dB	

Gray color indicates that the impact of the implementation of 30 km/h in this city has not been examined yet. The symbol ↓ indicates that the quantitative effect of this measure has not been provided; only qualitative impact is given. The above reductions refer to a comparison period before and after the implementation of 30 km/h speed limits which is not the same among all cities examined.

The range along with the average values of the quantitative effect of city-wide 30 km/h speed limit in terms of safety (i.e., crashes, fatalities, injuries), emissions, noise, fuel consumption, and traffic congestion are presented in Table 4. Notably, there was a decrease in road crashes, with an average reduction of 23%, and a maximum reduction of 46%, as indicated in Table 4. This reduction in crashes translates to a safer urban environment, as evidenced by the corresponding decrease in fatalities and injuries by averages of 37% and 38%, respectively, with even more substantial reductions in certain instances. Additionally, the implementation of lower speed limits resulted in tangible environmental benefits, including an average decrease of 18% in emissions and reductions in noise pollution levels by an average of 2.5 dB. Furthermore, fuel consumption decreased by an average of 7%, indicating improved fuel efficiency and reduced environmental impact. Moreover, the reduction of city-wide speed limits contributed to the alleviation of traffic congestion, with an average reduction of 2%.

Table 4. Range and average values of the quantitative effect of city-wide 30 km/h speed limits.

	Range	Average
Crashes	−[9–46%]	−23%
Fatalities	−[23–63%]	−37%
Injuries	−[20–72%]	−38%
Emissions	−[8–29%]	−18%
Noise	−[1.7 dB–3 dB]	−2.5 dB
Fuel consumption	−[3.4–11%]	−7%
Traffic congestion	+ [5% up to −9%]	−2%

It should be clearly mentioned that Table 4 contains the range and average values from 18 cities for which there was information available. It should be noted that each of the 40 European cities examined had different sizes and characteristics, different total length of 30 km/h implementation area (e.g., 75% of road network, 65% of urban roads, or the entire city center), different population sizes, and different implementation periods for

which the assessment was made, as presented in Table A1 in Appendix A. Taking all the aforementioned arguments into consideration, it was difficult to interpret the results within the context of population disparities. It is still too early to draw definitive conclusions and it is known from other cities that the trend continues more strongly over time. Thus, a conservative approach was followed by simply presenting the average changes observed.

These findings underscore the multifaceted advantages of lower speed limits, not only in enhancing road safety but also in promoting environmental sustainability and improving overall urban livability. As such, policymakers and urban planners should consider the implementation of reduced speed limits as a comprehensive strategy for creating safer, healthier, and more efficient urban environments.

5.1. Research Gaps

The study encountered several limitations that warrant acknowledgment. Firstly, there was a lack of data to quantitatively assess the effects of speed limit reductions on livability and public health. Given that many of these cities have only recently implemented the speed limit reductions, the impact of the introduction of 30 km/h speed limits in several cities has not yet been thoroughly examined through scientific journals and papers. Importantly, to date, there has been no comprehensive evaluation of the impact of city-wide 30 km/h speed limits on road crashes, fatalities, and serious injuries. By the time of writing of this paper, although the vast priority was to include peer-reviewed journals over peer-reviewed conference papers in order to ensure the quality of this paper, there was no evidence found in the literature; thus, scientific reports, articles, and websites were included in the meta-analysis to support our findings. Also, it should be noted that the majority of reports and articles included in the analysis seems valid as it includes results of 1–2 years of 30 km/h speed limit implementation.

It is important to clarify that the results presented in this study are based on limited and primarily anecdotal evidence gathered from various sources, including websites of organizations and public authorities, as well as detailed reports. There is a lack of comprehensive data from all cities based on published papers in scientific journals. Furthermore, the available information primarily focuses on immediate effects such as reduced speed, road crashes, noise, and pollution.

Secondly, it is worth highlighting that due to the COVID-19 pandemic, 2020 was not a typical year in terms of mobility and road safety. The COVID-19 pandemic had an impact on traffic and road safety, with a reduction in road fatalities per million population following the introduction of lockdown measures. It should be clearly mentioned that a great part of this reduction can be attributed to the introduction of the 30 km/h speed limits, but there are also other crucial parameters that might have led to this decrease, such as the COVID-19 pandemic.

Thirdly, the scientific literature review revealed mixed results concerning fuel consumption, energy usage, and the impact of speed limit reductions. While some studies indicate that fuel consumption and CO₂/NO_x emissions might increase when a car is driven at 30 km/h instead of 50 km/h, other research suggests otherwise. For instance, a study by Cerema [85] found that more CO₂ emissions were generated when traveling at a constant speed of 30 km/h compared to 50 km/h, highlighting the pollution generated during frequent deceleration and acceleration typical in urban driving conditions and at higher speeds. However, these effects were generally minor and often mitigated by factors such as a more continuous traffic flow (resulting in fewer accelerations) and reduced car traffic due to other modes of transport becoming more appealing [71]. The relationship between speed and air quality is complex and influenced by various factors including vehicle type, brake and tire wear, variability and consistency of driving speed, and the nature of the road environment. Studies conducted elsewhere have yet to definitively prove either a positive or negative effect on air quality; driving at a 30 km/h speed limit may cause some emissions to rise slightly while others may decrease.

Moreover, another limitation of the present collision meta-analysis was that only several months and one or two years' worth of post-implementation data was utilized. Even though the key findings and the outcomes were promising and encouraging, the analysis should be interpreted as preliminary until additional years' data become available in order to guarantee a more definitive and thorough evaluation. Thus, additional data collection and evaluation are needed in order to assess these potential effects. The short-term effects of a speed reduction may be enhanced due to novelty and enforcement; however, the long-term effects of posted speed limit reductions could not be further determined.

It should be noted that the research findings highlighted the importance of context-specific analysis when adjusting speed limits, taking into account factors such as local conditions, traffic volume, and road type. Nevertheless, it is important to recognize that the effectiveness of speed limit changes may vary depending on the specific road network, necessitating careful planning and analysis before implementation. In addition, when a speed limit change occurs on a specific road, it is likely to affect traffic patterns and flow in the surrounding road network, potentially leading to changes in collision patterns. Lastly, the impact of reduced speed limits on aspects such as livability, public space usage, social interactions, social cohesion, life satisfaction, sense of belonging, and sense of street ownership remains poorly studied. Also, the exact effects on mental and physical health have not been directly measured in the existing literature. Even though many cities analyzed listed livability, friendliness of the city, quality of life, and significance or usage of public space as key motivations, these aspects have so far been only seldomly investigated. Therefore, as there is a lack of research evaluating 30 km/h speed limit interventions, not all key public health outcomes have been adequately investigated and reported, meaning perceptions cannot be confirmed or refuted [58,90]. Consequently, this may be considered another limitation of the study.

5.2. Suggestions for Further Research

Overall, the study demonstrated that the implementation of the new speed limit had a positive impact on road safety, as evidenced by reductions in speeds and collisions. However, there were areas where drivers did not comply with the speed limit, indicating the necessity for further intervention. The findings underscored the importance of reducing speed limits to enhance road safety and emphasized the ongoing need for monitoring and evaluation of road conditions to inform decision-making effectively. The framework proposed in this study could be adapted for use by other municipalities and jurisdictions seeking to assess the effectiveness of their residential speed limit reductions.

The present work has highlighted several directions for future investigations aiming to gain a deeper understanding of the outcomes associated with the implementation of 30 km/h speed limits in cities. It is important to gather documentation from additional cities that have adopted similar measures, including smaller towns and cities where such speed limits have been in effect for an extended period. Moreover, interviews with academics and politicians, both within the case cities studied and other municipalities that have implemented similar measures, would provide valuable insights into the decision-making processing and administrative implementation of these initiatives.

Future research should also examine the long-term impact of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits, as the comparison period before and after the implementation of 30 km/h speed limits was not the same. In the future, the quantitative effect of this measure for more and more cities should be included in the analysis. Finally, the exact effect of 30 km/h speed limits on mental and physical health should be taken into consideration. Future studies should aim to assess the effectiveness of implementing 30 km/h speed limits by examining a range of public health outcomes beyond the impact on average speed, road crashes, and casualties. Moreover, researchers should explore and document any unintended consequences to determine their effects on public and mental health, well-being, and social and environmental inequalities. Lastly, more in-depth qualitative research

is required in order to unpack the health equity impacts of the complex transport system and examine behavior change patterns.

In future research, it will be essential to implement rigorous methodological approaches to address potential biases and enhance the validity of findings regarding the impact of the 30 km/h speed limit reduction on road safety. Conducting sensitivity analyses under various traffic scenarios and employing statistical techniques like interrupted time series analysis to mitigate regression to the mean effects will be crucial steps. Additionally, conducting subgroup analyses and sensitivity tests across different demographic groups, road types, and time periods will help ensure the consistency and robustness of the findings. These comprehensive efforts will be vital for strengthening the validity and generalizability of conclusions regarding the effectiveness of the speed limit reduction in improving road safety.

Further studies should also take into account the average values of quantitative effects appropriately weighted by population size to provide a more accurate representation of the overall effects among cities with available data. The size and characteristics of each city should be also considered, allowing readers to interpret the results within the context of population disparities. This transparency will ensure that our conclusions accurately reflect the diversity of urban settings and avoid oversimplification of the data.

6. Conclusions and Recommendations

Speeding stands as the primary cause of road crashes globally, particularly within urban settings where pedestrians, cyclists, and motorcyclists face heightened exposure and vulnerability in the event of a collision. To mitigate this risk, road environments are being designed to reduce vehicle speeds to 30 km/h or lower. This goal is accomplished through the establishment of 30 km/h posted speed limits, bolstered by measures such as speed enforcement, traffic calming strategies, and the provision of pedestrian facilities. These efforts aim to safeguard the well-being of pedestrians, cyclists, and motorcyclists. Concurrently, the adoption of 30 km/h speed limits is gaining momentum, serving as inspiration for other communities and being progressively implemented in a growing number of cities.

This research paper used an observational study aiming to critically assess the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limit in Europe. To fulfil this objective, a thorough literature review was conducted and the benefits from 30 km/h speed limits in 40 cities across Europe were highlighted. The work involved a comprehensive speed, collision, emissions, energy, traffic, livability and health assessment of the roads before and after implementing the new speed limit.

It should be noted that bias is an inherent challenge in research and an attempt was made to mitigate its impact by transparently presenting the methods and limitations of this study. In order to ensure that the balance between evidence and opinion was appropriately maintained, several arguments have been included in the paper. It is important to mention that the benefits of 30 km/h speed limits were highlighted in previous research and many studies revealed that speed limit reductions can enhance road safety and urban livability. This topic represents a complex and evolving area of study, and while scientific evidence and historical examinations may have been limited, a comprehensive exploration of both the negative and positive aspects of this issue was conducted.

The discussion and introduction of 30 km/h speed limits often encounter strong opposition and entrenched resistance, while the voices of supporters tend to be relatively muted and ineffective. It is evident that many people believe that 30 km/h speed limit is pretty low for a standard. In particular, opponents of the 30 km/h speed limit in cities argued that it would prolong travel times, diminishing overall commuting and transport efficiency. Many contend that vehicles are not optimized for optimal performance at such speeds, resulting in heightened fuel consumption and environmental pollution. Skepticism surrounds the actual environmental benefits, with suggestions that slower speeds might paradoxically increase emissions. Doubts persist regarding safety improvements, as some

attribute the issue more to driver behavior than speed itself. Concerns also arise about potential traffic congestion and subsequent crashes. Additionally, there's apprehension that lower speed limits would inconvenience car usage, integral to many lifestyles, and resistance to altering established driving norms and habits further underpins opposition. For instance, when the implementation of 30 km/h speed limit put into effect in Bologna, residents expressed frustration at this new measure. A procession of cars brought traffic to a halt on the day this measure came into force, while taxi drivers threatened to raise their fares in order to compensate for having to drive more slowly.

However, all the above-mentioned arguments regarding the city-wide 30 km/h speed limit might be questionable only for passenger car traffic for the parts of the cities which are not densely populated and without real presence of pedestrians and cyclists. In fact, claims that 30 km/h speed limit leads to increased traffic congestion and higher congestion costs is a myth, unsupported by evidence. In urban centers, traffic flows most smoothly at speeds of 20–30 km/h. Despite shorter following distances, this speed range facilitates the entry of traffic from side streets, ensuring continuous flow. Examination of traffic patterns in Switzerland revealed that 30 km/h allowed the road system to accommodate more cars efficiently, resulting in faster overall travel times. This advantage is particularly significant in a time-sensitive world. Moreover, lower speeds lead to improved driving behavior, reducing environmental issues. Enforcing a general city-wide 30 km/h speed limit is more cost-effective than introducing it gradually. While there are initial expenses, such as adjusting traffic signals, these are outweighed by the broader costs associated with higher speeds, making it an investment in public health. Society's initial expenditures will be recouped within a few years through substantial annual savings in reduced health expenses. For example, Switzerland estimated annual savings of 180 to 200 million Swiss Francs from implementing such measures.

Consequently, politicians and Authorities may exhibit hesitancy in implementing such measures. Thus, the implementation of a city-wide 30 km/h speed limit requires careful planning and consideration of various modalities. Establishing a legal framework is crucial for implementing a city-wide speed limit. This involves reviewing and updating existing traffic laws and regulations to reflect the new speed limit requirements. Coordination with local transportation departments, city councils and law enforcement agencies is also required.

In order to successfully implement 30 km/h speed limits in cities, it is essential to launch public awareness campaigns that emphasize the safety benefits associated with the reduced speed limit and elucidate the rationale behind its implementation, with the overarching goal of gaining public support. Efforts should extend beyond citizens to include politicians, fostering a collective understanding and endorsement of large-scale interventions for improved road safety. This comprehensive approach involves the launch of public awareness initiatives through diverse channels, including media campaigns, strategically placed road signage, informational brochures and community outreach programs. By employing a multifaceted communication strategy, these campaigns aim not only to inform but also to actively engage and unite society in advocating for the adoption of a 30 km/h speed limit, creating a safer and more sustainable urban environment.

Simultaneously, promoting Public Transport and active mobility options is crucial for reducing reliance on private vehicles. Encouraging citizens to embrace walking, cycling and utilizing public transit services can contribute to a safer and more sustainable urban environment. Investing in the improvement of public transit services, expanding cycling infrastructure, and establishing pedestrian-friendly zones will not only make these alternative modes of transportation more appealing but also align with broader initiatives aimed at addressing environmental issues and reducing traffic congestion. In addition, implementing traffic-calming measures is another vital component of creating safer road environments. Modifications to road infrastructure, including the installation of speed bumps, raised crosswalks, traffic circles, and narrower lanes, can reduce vehicular speed, thereby enhancing safety for pedestrians and cyclists.

The integration of Intelligent Transportation Systems (ITS) could also play a pivotal role in enhancing road safety and traffic management. By synchronizing traffic signals with actual traffic flow, congestion can be minimized, promoting a smoother and more efficient transportation network. At the same time, monitoring and evaluation are essential components of any successful transportation initiative. By systematically collecting data on vehicle speeds, traffic volumes, crash statistics, and public feedback, stakeholders can gauge the effectiveness of implemented measures. This data-driven approach enables informed decision-making, allowing for necessary adjustments and continuous improvements over time.

Lastly, it should be noted that collaboration with law enforcement agencies is crucial for the enforcement of speed limits and the overall success of mobility and safety policies. Promoting cooperation between stakeholders at various government levels facilitates the implementation of sustainable policies. Law enforcement officers play a key role in ensuring compliance with the speed limit, and their active involvement can be bolstered through education and training programs. These programs should emphasize the significance of the new speed limit and emphasize the heightened presence of traffic patrols. By fostering understanding and collaboration between the community, government, and law enforcement, a comprehensive approach to intelligent transportation and road safety can be realized.

Author Contributions: Conceptualization: G.Y.; Methodology: G.Y. and E.M.; Data Collection: E.M.; Visualization: G.Y. and E.M.; Writing—original draft preparation: E.M.; Writing—review and editing: G.Y. and E.M. All authors have read and agreed to the published version of the manuscript.

Funding: This research received no external funding.

Data Availability Statement: Data are contained within the article.

Conflicts of Interest: The authors declared that they have no known competing financial interests or personal relationships that could have appeared to influence the work reported in this paper.

Appendix A

Table A1. The target goals of cities which have reduced their city-wide speed limit to 30 km/h.

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
40	December 2023	Amsterdam	The Netherlands	1,165,898	80% of the roads will have 30 km/h	Safety, less noise, less car usage, more public space for other usages, increased livability	[31,32]
39	September 2023	Wales	United Kingdom	3,190,000	Wales adopts default 20 mph speed limit	Safety, more active mobility, increased livability, increased mental and physical health	[30]
38	July 2023	Bologna	Italy	826,471	90% of the perimeter of the most densely populated part of the city	Safety, zero deaths on the roads, promoting sustainable mobility, increasing the quality and usability of the environment and public space	[39,91]
37	November 2022	Florence	Italy	710	5 central roads	Safety (reducing crashes and the number of fatalities), returning public space to pedestrians, reducing traffic congestion	[92]
36	June 2022	Copenhagen	Denmark	1,381,000	In the city center	Encourage public transport use, reduce CO ₂ emissions	[84]
35	March 2022	Lyon	France	1,747,575	84% of roads	Safety, less noise, calming traffic, public space for other usages, more active mobility, friendlier streets	[45,93]
34	December 2021	Den Haag	The Netherlands	709	65% of urban roads with 30 km/h	Safety	[32]
33	December 2021	Zurich	Switzerland	1,419,621	Implementation on 40 km of roads	Noise reduction according to legal requirements	[38,41,43,66]

Table A1. Cont.

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
32	November 2021	Toulouse	France	1,049,246	80% of the Ville Rose road network	Safety, more room for bikes, more active mobility, increased livability	[94]
31	September 2021	Vienna	Austria	1,931,593	75% of Vienna's road network, mostly in residential areas	Safety	[95]
30	August 2021	Paris	France	11,142,303	All Paris except on the ring road, the avenues des Maréchaux, and some other avenues	Safety, less noise and air pollution, more space for active mobility, increase quality of public space, encourage walking, cycling, and use of public transport, increased traffic flow	[36,43]
29	August 2021	Montpellier	France	473,206	Some main roads maintain 50 km/h	Safer, more fluid, more peaceful, sharing space, increase in well-being ("bienveillance"), cohabitation of different modes, more attentiveness to city environment	[44]
28	July 2021	Münster	Germany	317,713	263 municipalities	Safety, less noise and air pollution, more public space, improve urban livability and quality of life	[70]
27	May 2021	Valencia	Spain	836,857	All the streets that have only one lane in each direction of movement	In 2021 for all Spanish cities: align with EU/UN safety guidelines, e.g., −50% severe crashes	[43]
26	April 2021	Leuven	Belgium	102,236	Center of Leuven	Safety, air and noise pollution	[96]
25	January 2021	Brussels	Belgium	1,222,000	All roads in the capital with the exception of the major axes	Safety, less noise, make neighborhoods quieter and greener	[33–35,63,82,83]
24	August 2020	Nantes	France	331,439	80% of the city	Safety for pedestrians and cyclists, reducing noise pollution	[46]
23	January 2020	Glasgow	Scotland	1,689,000	Vast majority of city roads	Safety, more space for active mobility	[56]
22	January 2020	Antwerp	Belgium	53,063	The entire city center	Less air pollution	[97]
21	December 2019	Barcelona	Spain	5,658,472	75% of the city's streets	Safety, less noise, more active mobility, physical activity, well-being, livability, reduced effects of climate emergency	[98]
20	August 2019	Lille	France	1,073,395	88% roads	Safety, calmness, evolution of behavior, more soft mobility and public transport, reduced car traffic, less pollution and noise	[43]
19	May 2019	Helsinki	Finland	685,457	2/3 of road network	Safety (Vision Zero—no serious injuries or deaths due to traffic), eco-friendly, focus on children, pedestrians, and cyclists	[41,43]
18	September 2018	Madrid	Spain	6,713,557	80% of the total number of streets and 85% of the total length coverage	Safety, cohabitation of different modes, air quality	[99]
17	June 2018	Bilbao	Spain	353,173	in 2018: 87% set 30 km/h, in September 2020: 100% set 30 km/h	Safety, CO ₂ emissions, less noise and thus better health, improved quality of life for residents	[40,43,83,100]
16	February 2017	Strasbourg	France	276,170	Gradually to the whole city	Safety, less noise and emissions	[101]
15	January 2017	Dublin	Ireland	1,255,963	An area between the canals	Safety	[102]
14	January 2017	Berlin	Germany	3,570,750	5 main roads	Safety, air pollution, traffic congestion	[41,57]
13	July 2016	Edinburgh	United Kingdom	548	80% of Edinburgh's streets	Safety, active modes, livability and quality of life	[47,48,62]

Table A1. Cont.

No	Implementation Started	City	Country	Population	Area with 30 km/h	Target Goals	Sources
12	June 2016	London	United Kingdom	9,540,576	46% reduction in death and serious injury crashes	Safety, more walking and cycling	[50]
11	January 2016	Grenoble	France	534	80% of the streets	Safety, less noise, reinventing and calming public space, promote active mobility	[43,44,85]
10	September 2015	Ljubljana	Slovenia	286,978	Mix of 30 km/h and pedestrian areas	Safety, air quality, and improve living conditions for citizens	[43]
9	August 2015	Luxembourg	Luxembourg	647,599	Mostly residential areas	Slower traffic and improving quality of life for residents	[42]
8	April 2015	Ghent	Belgium	472	All roads with the exception of the major axes	Slower traffic	[103]
7	2015	Bristol	United Kingdom	467,099	63% city-level reduction in road deaths	Safety, encourage more people to walk and cycle, create more pleasant and shared community space	[51]
6	2011	Munich	Germany	1,566,128	80% of the 2300 kilometers of urban network	Safer for cyclists and pedestrians, promote cycling	[104]
5	2010	Brighton	United Kingdom	277,103	74% of the routes in the city center	Safety, encourage more active travel, provide a calmer space for active forms of travel	[53]
4	2010	Hove	United Kingdom	91,900	74% of the routes in the city center	Safety, minimizing serious casualties, active travel	[53]
3	July 2005	Warrington	United Kingdom	210,829	140 roads in a residential neighborhood	Safety, promote public transport	[52]
2	2004	Stockholm	Sweden	1,656,571	On all residential streets	Safety (Vision Zero—no serious injuries or deaths due to traffic)	[43]
1	September 1992	Graz	Austria	295,424	127.58 km ² (80% of roads) except priority roads	Safety, less pollution and noise	[41,43,54,55,67–69]

References

- World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety 2023*; World Health Organization: Geneva, Switzerland, 2023. Available online: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1> (accessed on 15 November 2023).
- European Parliament Resolution. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030—Recommendations on Next Steps towards ‘Vision Zero’. 2021. Available online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021IP0407> (accessed on 16 November 2023).
- World Road Association. The Safe System Approach—Road Safety Manual: A Manual for Practitioners and Decision Makers on Implementing Safe System Infrastructure. 2019. Available online: <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach> (accessed on 15 November 2023).
- De Pauw, E.; Daniels, S.; Thierie, M.; Brijs, T. Safety effects of reducing the speed limit from 90 km/h to 70 km/h. *Accid. Anal. Prev.* **2014**, *62*, 426–431. [\[CrossRef\]](#)
- Malyskhina, N.V.; Mannering, F. Effect of increases in speed limits on severities of injuries in accidents. *Transp. Res. Rec.* **2008**, *2083*, 122–127. [\[CrossRef\]](#)
- Heydari, S.; Miranda-Moreno, L.F.; Liping, F. Speed limit reduction in urban areas: A before–after study using Bayesian generalized mixed linear models. *Accid. Anal. Prev.* **2014**, *73*, 252–261. [\[CrossRef\]](#) [\[PubMed\]](#)
- Hu, W.; Cicchino, J.B. Lowering the speed limit from 30 mph to 25 mph in Boston: Effects on vehicle speeds. *Inj. Prev.* **2020**, *26*, 99–102. [\[CrossRef\]](#)
- Polloni, S. Traffic calming and neighborhood livability: Evidence from housing prices in Portland. *Reg. Sci. Urban Econ.* **2019**, *74*, 18–37. [\[CrossRef\]](#)
- Berloco, N.; Coropulis, S.; Garofalo, G.; Intini, P.; Ranieri, V. Analysis of the Factors Influencing Speed Cushion Effectiveness in the Urban Context: A Case Study Experiment in the City of Bari, Italy. *Sustainability* **2023**, *15*, 6352. [\[CrossRef\]](#)
- Pazzini, M.; Lantieri, C.; Vignali, V.; Dondi, G.; Giovannini, A.; Mora, A. Road users’ behaviour in the “30 km/h zones”. The case study of Bologna. *Transp. Res. Procedia* **2023**, *69*, 504–511. [\[CrossRef\]](#)

11. Cairns, J.; Warren, J.; Garthwaite, K.; Greig, G.; Bambra, C. Go slow: An umbrella review of the effects of 20 mph zones and limits on health and health inequalities. *J. Public Health* **2015**, *37*, 515–520. [CrossRef] [PubMed]
12. Lawrence, B.; Fildes, B.; Thompson, L.; Cook, J.; Newstead, S. Evaluation of the 30km/h speed limit trial in the City of Yarra, Melbourne, Australia. *Traffic Inj. Prev.* **2020**, *21* (Suppl. S1), S96–S101. [CrossRef]
13. European Commission. Speed Enforcement, European Commission, Directorate General for Transport. 2018. Available online: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-speedenforcement-summary.pdf> (accessed on 1 May 2024).
14. Hoareau, E.; Newstead, S.; Oxley, P.; Cameron, M. *An Evaluation of 50 km/h Speed Limits in South East Queensland*. 2007. Available online: <http://worldcat.org/isbn/0732623340> (accessed on 18 March 2024).
15. Omar, N.; Prasertijo, J.; Daniel, B.D.; Abdullah, M.A.E.; Ismail, I. Study of car acceleration and deceleration characteristics at dangerous route FT050. In Proceedings of the IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Langkawi, Malaysia, 4–5 December 2017; IOP Publishing: Bristol, UK, 2018; Volume 140, p. 012078.
16. Rakha, H.; Van Aerde, M.; Ahn, K.; Trani, A. Requirements for evaluating traffic signal control impacts on energy and emissions based on instantaneous speed and acceleration measurements. *Transp. Res. Rec.* **2000**, *1738*, 56–67. [CrossRef]
17. Duong, T.T.; Lee, B.K. Determining contamination level of heavy metals in road dust from busy traffic areas with different characteristics. *J. Environ. Manag.* **2011**, *92*, 554–562. [CrossRef] [PubMed]
18. Zijlema, W.L.; Avila-Palencia, I.; Triguero-Mas, M.; Gidlow, C.; Maas, J.; Kruize, H.; Andrusaityte, S.; Grazuleviciene, R.; Nieuwenhuijsen, M.J. Active commuting through natural environments is associated with better mental health: Results from the PHENOTYPE project. *Environ. Int.* **2018**, *121*, 721–727. [CrossRef] [PubMed]
19. Warburton, D.E.; Bredin, S.S. Reflections on physical activity and health: What should we recommend? *Can. J. Cardiol.* **2016**, *32*, 495–504. [CrossRef] [PubMed]
20. Vienneau, D.; Perez, L.; Schindler, C.; Lieb, C.; Sommer, H.; Probst-Hensch, N.; Künzli, N.; Röösli, M. Years of life lost and morbidity cases attributable to transportation noise and air pollution: A comparative health risk assessment for Switzerland in 2010. *Int. J. Hyg. Environ. Health* **2015**, *218*, 514–521. [CrossRef] [PubMed]
21. Rossi, I.A.; Vienneau, D.; Ragettli, M.S.; Flückiger, B.; Röösli, M. Estimating the health benefits associated with a speed limit reduction to thirty kilometres per hour: A health impact assessment of noise and road traffic crashes for the Swiss city of Lausanne. *Environ. Int.* **2020**, *145*, 106126. [CrossRef] [PubMed]
22. Corben, B. Integrating Safe System with Movement and Place for Vulnerable Road Users. 2020. Available online: <https://austroads.com.au/publications/road-safety/ap-r611-20> (accessed on 18 March 2024).
23. VicRoads. *Movement and Place in Victoria*. Melbourne: Victoria State Government, Department of Transport; VicRoads: Kew, Australia, 2019.
24. Archer, J.; Fotheringham, N.; Symmons, M.; Corben, B. The Impact of Lowered Speed Limits in Urban/Metropolitan Areas. 2008. Available online: <http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc276.pdf> (accessed on 18 March 2024).
25. Hosseini, M.H.; Kheyraadi, S.A.; Zolfaghari, A. Determining optimal speed limits in traffic networks. *IATSS Res.* **2015**, *39*, 36–41. [CrossRef]
26. Moher, D.; Liberati, A.; Tetzlaff, J.; Altman, D.G.; Prisma Group. Preferred reporting items for systematic reviews and meta-analyses: The PRISMA statement. *PLoS Med.* **2009**, *6*, e1000097. [CrossRef] [PubMed]
27. Page, M.J.; McKenzie, J.E.; Bossuyt, P.M.; Boutron, I.; Hoffmann, T.C.; Mulrow, C.D.; Shamseer, L.; Tetzlaff, J.M.; Akl, E.A.; Brennan, S.E.; et al. The prisma 2020 state-ment: An updated guideline for reporting systematic reviews. *Syst. Rev.* **2021**, *10*, 89. [CrossRef]
28. Hawker, S.; Payne, S.; Kerr, C.; Hardey, M.; Powell, J. Appraising the evidence: Reviewing disparate data systematically. *Qual. Health Res.* **2002**, *12*, 1284–1299. [CrossRef]
29. Katrakazas, C.; Michalaraki, E.; Sekadakis, M.; Yannis, G. A descriptive analysis of the effect of the COVID-19 pandemic on driving behavior and road safety. *Transp. Res. Interdiscip. Perspect.* **2020**, *7*, 100186. [CrossRef]
30. Agilysis. Astounding Results in Wales One Week after Going 20 mph. 2023. Available online: <https://agilysis.co.uk/2023/09/25/wales20/> (accessed on 26 November 2023).
31. European Transport Safety Council—ETSC. Amsterdam follows Paris, Brussels and Madrid with Default 30 km/h Limits. 2023. Available online: <https://etsc.eu/amsterdam-follows-paris-brussels-and-madrid-with-default-30-km-h-limits/> (accessed on 16 November 2023).
32. Beek, M.C. Effects of Speed Limit Reduction on Safety, Job Accessibility and Equity: Case Study: Amsterdam, Speed Limit Reduction of 50 km/h to 30 km/h. Master's Thesis, University of Twente, Enschede, The Netherlands, 2022.
33. The Brussels Times. Brussels' Zone 30: 5 Months on. *The Brussels Times*. 2021. Available online: <https://www.brusselstimes.com/169502/brussels-30-km-h-zones-5-months-on-lessaccidents-city-30> (accessed on 22 March 2022).
34. Moore, F. 30 km/h City: Fewer Accidents in the Brussels-Capital Region. 2022. Available online: <https://international.brussels/2021/06/ville-30-moins-daccidents-de-la-route-en-region-de-bruxelles-capitale/?lang=en> (accessed on 22 March 2022).
35. Leclercq, D. Positive Results of the 30 km/h Zone in Brussels. 2021. Available online: <https://gocar.be/fr/actu-auto/mobilite/bilan-positif-de-la-zone-30-km-h-a-bruxelles-selon-elke-van-den-brandt#:~:text=Positive%20results%20of%20the%2030%20km/h%20zone%20in%20Brussels%20according%20to%20Elke%20Van%20den%20Brandt> (accessed on 26 November 2023).

36. Polis. Paris Extends 30 km/h Speed Limit to Most City Streets. 2021. Available online: <https://www.polisnetwork.eu/news/paris-implements-30-km-per-hour-speed-limit/> (accessed on 15 November 2023).
37. Transport & Environment. Lower Urban Speed Limits. 2021. Available online: <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/05/11-01-T30.pdf> (accessed on 26 November 2023).
38. European Environment Agency. Reduction to 30 km/h Speed Limits in Zurich, Switzerland. 2022. Available online: <https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/reduction-to-30-km-h> (accessed on 8 November 2023).
39. Bikeitalia. Bologna Città 30: Significant Drop in Road Accidents in the First Three Months. 2024. Available online: <https://www.bikeitalia.it/2024/04/19/bologna-citta-30-calo-significativo-degli-incidenti-stradali-nei-primi-tre-mesi/> (accessed on 1 May 2024).
40. Eurocities. Bilbao: Slow and Steady for the Win. 2020. Available online: <https://eurocities.eu/latest/bilbao-slow-and-steady-for-the-win/> (accessed on 18 November 2023).
41. European Data Journalism Network. None of the European Cities that Lowered the Speed Limit to 30 km/h Regrets It. 2023. Available online: https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/none-of-the-european-cities-that-lowered-the-speed-limit-to-30-km-h-regrets-it/ (accessed on 18 November 2023).
42. World Bank. Building “Streets for Life”: The Many Benefits of Lower Speed Limits. 2021. Available online: <https://blogs.worldbank.org/transport/building-streets-life-many-benefits-lower-speed-limits> (accessed on 15 November 2023).
43. City30.brussels. Other 30 Cities. 2022. Available online: <https://city30.brussels/other-30-cities> (accessed on 15 November 2023).
44. Radio France Internationale. Paris Caps Speed Limit to 30 km/h in Further Boost to ‘Soft’ Transport. 2021. Available online: <https://www.rfi.fr/en/france/20210830-paris-caps-speed-limit-to-30km-h-in-further-boost-to-soft-transport-road-safety-hidalgo> (accessed on 15 November 2023).
45. Ville de Lyon. City at 30 km/h: An Encouraging First Assessment. 2023. Available online: <https://www.lyon.fr/actualite/mobilites/ville-30kmh-un-premier-bilan-encourageant> (accessed on 1 May 2024).
46. Metropole Nantes. Nantes Moves into the 30 km/h Zone. 2020. Available online: <https://metropole.nantes.fr/actualites/2020/deplacements-stationnement/nantes-passe-en-zone-30> (accessed on 16 November 2023).
47. Vice. The Speed Limit in Every City Should be 20 MPH 2022. Available online: <https://www.vice.com/en/article/wxdzqx/the-speed-limit-in-every-city-should-be-20-mph> (accessed on 15 November 2023).
48. Edinburgh News. Edinburgh 20 mph Speed Limits: Deaths, Crashes, and Casualties Reduced by 20 mph Limit. 2022. Available online: <https://www.edinburghnews.scotsman.com/news/transport/edinburgh-20mph-speed-limits-deaths-crashes-and-casualties-reduced-by-20mph-limit-researchers-say-3861288> (accessed on 18 November 2023).
49. Abohassan, A.; Contini, L.; Elmasry, H.; El-Basyouny, K. Assessing the effectiveness of speed limit reduction in Edmonton: A case study analysis. *Accid. Anal. Prev.* **2024**, *195*, 107379. [CrossRef] [PubMed]
50. Transport for London. New Data Shows Significant Improvements in Road Safety in London Since Introduction of 20 mph Speed Limits. 2023. Available online: <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2023/february/new-data-shows-significant-improvements-in-road-safety-in-london-since-introduction-of-20mph-speed-limits> (accessed on 15 November 2023).
51. Bornioli, A.; Bray, I.; Pilkington, P.; Parkin, J. Effects of city-wide 20 mph (30 km/h) speed limits on road injuries in Bristol, UK. *Inj. Prev.* **2020**, *26*, 85–88. [CrossRef] [PubMed]
52. Fisher, J.; Tune, M. *20 mph Speed Limit Pilots: Evaluation Report*; Warrington Borough Council: Warrington, UK, 2010.
53. Brighton & Hove City Council. Safer Streets, Better Places. 2022. Available online: <https://www.brighton-hove.gov.uk/parking-and-travel/safer-streets-better-places> (accessed on 15 November 2023).
54. Sammer, G. General 30 kph speed limit in the city: The results of a model project in the city of Graz. In Proceedings of the Third International Conference on Safety and the Environment in the 21st Century: Lessons from the Past, Shaping the Future, Tel Aviv, Israel, 7–10 November 1994.
55. The Royal Society for the Prevention of Accidents—ROSPA. 20 mph Zones and Speed Limits Factsheet. 2017. Available online: <https://rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/drivers/20-mph-zone-factsheet.pdf> (accessed on 26 November 2023).
56. Glasgow City Council. Glasgow Sets Target for Zero Fatalities or Serious Injury on City Roads. 2021. Available online: <https://www.glasgow.gov.uk/index.aspx?articleid=27465> (accessed on 18 November 2023).
57. Federal Environment Agency. Rolling into the Future at 30 kph. 2021. Available online: <https://www.dekra-solutions.com/2021/03/rolling-into-the-future-at-30-kph/?lang=en> (accessed on 18 March 2023).
58. Cleland, C.L.; McComb, K.; Kee, F.; Jepson, R.; Kelly, M.P.; Milton, K.; Hunter, R.F. Effects of 20 mph interventions on a range of public health outcomes: A meta-narrative evidence synthesis. *J. Transp. Health* **2020**, *17*, 100633. [CrossRef]
59. Fildes, B.; Lawrence, B.; Oxley, J. Low speed limits in residential areas in Melbourne, Australia. *Traffic Inj. Prev.* **2019**, *20* (Suppl. S2), S155–S157. [CrossRef] [PubMed]
60. Maher, M. 20 mph Research Study: Process and Impact Evaluation: Headline Report. 2018. Available online: <https://www.gov.uk/government/publications/20-mph-speed-limits-on-roads> (accessed on 18 March 2024).
61. Milton, K.; Kelly, M.P.; Baker, G.; Cleland, C.; Cope, A.; Craig, N.; Foster, C.; Hunter, R.; Kee, F.; Kelly, P.; et al. Use of natural experimental studies to evaluate 20 mph speed limits in two major UK cities. *J. Transp. Health* **2021**, *22*, 101141. [CrossRef] [PubMed]

62. Nightingale, G.F.; Williams, A.J.; Hunter, R.F.; Woodcock, J.; Turner, K.; Cleland, C.L.; Baker, G.; Kelly, M.; Cope, A.; Kee, F.; et al. Evaluating the citywide Edinburgh 20 mph speed limit intervention effects on traffic speed and volume: A pre-post observational evaluation. *PLoS ONE* **2021**, *16*, e0261383. [CrossRef] [PubMed]
63. Eurocities. Road Safety: Fewer Accidents in Brussels' 30 km/h City. 2021. Available online: <https://eurocities.eu/latest/road-safety-fewer-accidents-in-brussels-30-km-h-city/> (accessed on 18 November 2023).
64. The Parliamentary Advisory Council for Transport Safety—PACTS. LUSTRE: Lower Urban Speed Limits in Europe. *What does the evidence show?* 2023. Available online: <https://www.pacts.org.uk/lustre-lower-urban-speed-limits-in-europe/> (accessed on 18 March 2024).
65. Sun, D.; El-Basyouny, K.; Ibrahim, S.; Kim, A.M. Are school zones effective in reducing speeds and improving safety? *Can. J. Civ. Eng.* **2018**, *45*, 1084–1092. [CrossRef]
66. Brink, M.; Mathieu, S.; Rüttener, S. Lowering urban speed limits to 30 km/h reduces noise annoyance and shifts exposure–response relationships: Evidence from a field study in Zurich. *Environ. Int.* **2022**, *170*, 107651. [CrossRef] [PubMed]
67. Sorrentino, F.; Aletta, F.; Maffei, L.; Kang, J.; Masullo, M. Effects of different urban traffic mitigation actions on cities' noise levels. *Riv. Ital. Acust.* **2015**, *39*, 23–41.
68. Campolieti, D.; Bertoni, D. The action plan for noise reduction in Modena: Methods, effects and perspectives. *Radiat. Prot. Dosim.* **2009**, *137*, 252–255. [CrossRef]
69. Bendtsen, H.; Haberl, J.Ü.; Sandberg, U.; Watts, G. Traffic management and noise reducing pavement-recommendations on additional noise reducing measures. In *Traffic Management and Noise Reducing Pavements-Recommendations on Additional Noise Reducing Measures*; Danish Road Institute: Roskilde, Denmark, 2004.
70. Müller-BBM. Evaluation of the Effect of a Speed Limit of 30 km/h on Noise and Air Pollutant Immissions in Münster. 2019. Available online: <https://www.muellerbbm.com/mueller-bbm/news/evaluation-of-the-effect-of-a-speed-limit-of-30-kmh-on-noise-and-air-pollutant-immissions-in-muenster/> (accessed on 22 March 2022).
71. Jones, S.J.; Brunt, H. Twenty miles per hour speed limits: A sustainable solution to public health problems in Wales. *J. Epidemiol. Community Health* **2017**, *71*, 699–706. [CrossRef] [PubMed]
72. Williams, D.; North, D.R. *An Evaluation of the Estimated Impacts on Vehicle Emissions of a 20 mph Speed Restriction in Central London*; Transport and Environmental Analysis Group: London, UK, 2013.
73. Tang, J.; McNabola, A.; Misstear, B.; Pilla, F.; Alam, M.S. Assessing the impact of vehicle speed limits and fleet composition on air quality near a school. *Int. J. Environ. Res. Public Health* **2019**, *16*, 149. [CrossRef] [PubMed]
74. Gressai, M.; Varga, B.; Tettamanti, T.; Varga, I. Investigating the impacts of urban speed limit reduction through microscopic traffic simulation. *Commun. Transp. Res.* **2021**, *1*, 100018. [CrossRef]
75. Salgueiredo, C.F.; Orfila, O.; Saint Pierre, G.; Doublet, P.; Glaser, S.; Doncieux, S.; Billat, V. Experimental testing and simulations of speed variations impact on fuel consumption of conventional gasoline passenger cars. *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* **2017**, *57*, 336–349. [CrossRef]
76. Ahn, K.; Rakha, H. A field evaluation case study of the environmental and energy impacts of traffic calming. *Transp. Res. Part D Transp. Environ.* **2009**, *14*, 411–424. [CrossRef]
77. Haworth, N.; Symmons, M. *Driving to Reduce Fuel Consumption and Improve Road Safety*; Monash University Accident Research Centre: Clayton, Australia, 2001.
78. Litman, T. *Traffic Calming: Benefits, Costs and Equity Impacts*; Victoria Transport Policy Institute: Victoria, BC, Canada, 1999; p. 7.
79. Rowland, T.; McLeod, D. Time and Fuel Effects of Different Travel Speeds; NZ Transport Agency Research Report 582. 2017; 78p. Available online: <http://www.nzta.govt.nz/resources/research/reports/582/> (accessed on 18 March 2024).
80. Taylor, M.A. Network modelling of the traffic, environmental and energy effects of lower urban speed limits. *Road Transp. Res.* **2000**, *9*, 48.
81. Woolley, J.E.; Zito, R.; Dyson, C.B.; Stazic, B.; Taylor MA, P. Impacts of lower speed limits in South Australia. *Intss Res.* **2002**, *26*, 6–17. [CrossRef]
82. European Transport Safety Council—ETSC. Brussels 30 km/h Limit Has Led to Long-Term Reductions in Speed. 2023. Available online: <https://etsc.eu/brussels-30-km-h-limit-has-led-to-long-term-reductions-in-speed/> (accessed on 28 January 2023).
83. Bologna30. Cities with 30 km/h in the World: And in Bologna, Why Not? 2022. Available online: <https://bologna30.it/e-a-bologna-perche-no/> (accessed on 15 November 2023).
84. CPH Post. Police Approve Plans to Reduce Speed Limits across Copenhagen. 2023. Available online: <https://cphpost.dk/2023-04-18/news/police-approve-plans-to-reduce-speed-limits-across-copenhagen/> (accessed on 15 November 2023).
85. Cerema. Calming Traffic on a Metropolitan Scale. 2020. Available online: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/apaiser-circulations-echelle-metropolitaine-cerema-evalue> (accessed on 15 November 2023).
86. Pickett, K.; Melhuish, E.; Dorling, D.; Bambra, C.; McKenzie, K.; Chandda, T.; Jenkins, A.; Nazroo, J.; Maynard, A. *If You Could Do One Thing: Nine Local Actions to Reduce Health Inequalities*; The British Academy: London, UK, 2014.
87. Cleland, C.L.; Baker, G.; Turner, K.; Jepson, R.; Kee, F.; Milton, K.; Kelly, M.P.; Nightingale, G.; Hunter, R.F. A qualitative exploration of the mechanisms, pathways and public health outcomes of a city centre 20 mph speed limit intervention: The case of Belfast, United Kingdom. *Health Place* **2021**, *70*, 102627. [CrossRef] [PubMed]
88. Cepeda, M.; Schoufour, J.; Freak-Poli, R.; Koolhaas, C.M.; Dhana, K.; Bramer, W.M.; Franco, O.H. Levels of ambient air pollution according to mode of transport: A systematic review. *Lancet Public Health* **2017**, *2*, e23–e34. [CrossRef]

89. Brown, V.; Moodie, M.; Carter, R. Evidence for associations between traffic calming and safety and active transport or obesity: A scoping review. *J. Transp. Health* **2017**, *7*, 23–37. [CrossRef]
90. Atkins, A.E.C.O.M.; Maher, M. *Process and Impact Evaluation Headline Report [Internet]*; Atkins Global: London, UK, 2018.
91. Pledge Times. Bologna Speed Limit 30 km/h to Cars. 2022. Available online: <https://pledgetimes.com/bologna-speed-limit-30-km-h-to-cars/> (accessed on 15 November 2023).
92. City of Florence. Road Safety, Five New “30 zones” Approved. 2023. Available online: <https://www.comune.fi.it/dalle-redazioni/sicurezza-stradale-approvate-cinque-nuove-zone-30> (accessed on 15 November 2023).
93. Twenty Minutes. Lyon: How is the General 30 km/h Limit Received by Motorists? 2022. Available online: <https://www.20minutes.fr/societe/3262379-20220330-lyon-comment-limitation-generalisee-30-kmh-accueillie-automobilistes> (accessed on 15 November 2023).
94. Teller Report. Toulouse Will Accelerate the Areas Limited to 30 km/h. 2021. Available online: <https://www.tellerreport.com/news/2021-09-11-toulouse-will-accelerate-the-areas-limited-to-30-km--h.ByqxWGUcfK.html> (accessed on 26 November 2023).
95. Austrian News. Citywide 30 km/h Speed Limit Called for in Vienna. 2021. Available online: <https://austrianpress.com/2021/09/02/citywide-30-km-h-speed-limit-called-for-in-vienna/> (accessed on 26 November 2023).
96. KU Leuven. Ecotip: Cycling Zones and Streets in Leuven/Zone 30 Leuven (as of 2021). 2021. Available online: <https://www.arts.kuleuven.be/english/sustainability/ecotips/ecotip-cycling-zones-and-streets-in-leuven-zone-30-leuven-as-of-2021> (accessed on 16 November 2023).
97. Trans. Info. Antwerp Tightens the Rules for the Low Emission Zone. 2020. Available online: <https://trans.info/antwerp-tightens-the-rules-for-the-low-emission-zone-169769> (accessed on 26 November 2023).
98. Info Barcelona. Speed Limit of 30 km/h for All Streets with Single Traffic Lanes. 2020. Available online: https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/tema/mobility-and-transport/speed-limit-of-30-km-h-for-all-streets-with-single-traffic-lanes_1006307.html (accessed on 16 November 2023).
99. Polis. Madrid Takes Steps towards Safer and More Accessible City Streets. 2018. Available online: <https://www.polisnetwork.eu/news/madrid-takes-steps-towards-safer-and-more-accessible-city-streets/> (accessed on 15 November 2023).
100. Eurocities. Bringing Urban Mobility to the Next Level. 2021. Available online: <https://eurocities.eu/wp-content/uploads/2021/11/Bringing-Urban-Mobility-to-the-Next-Level-Eurocities-policy-paper-on-the-Efficient-and-Green-Mobility-package-1-1.pdf> (accessed on 18 November 2023).
101. The Connexion. 30 kph limit for Strasbourg. 2017. Available online: <https://www.connexionfrance.com/article/Archive/30kph-limit-for-Strasbourg> (accessed on 26 November 2023).
102. Raidió Teilifís Éireann. Plan for 30 km/h Speed Limit in Dublin City Set to be Dropped. 2021. Available online: <https://www.rte.ie/news/dublin/2021/0519/1222707-dublin-speed-limit/> (accessed on 15 November 2023).
103. VRT. Ghent City Centre Becomes 30-km/h Zone. 2015. Available online: https://www.vrt.be/vrtnws/en/2015/04/22/ghent-city_centrebecomes30-kmhzone-1-2312768/ (accessed on 15 November 2023).
104. Cycling Academics. Munich City Center soon to be 30 km/h Zone. 2011. Available online: <http://cyclingacademics.blogspot.com/2011/05/munich-city-center-soon-to-be-30-kmh.html> (accessed on 15 November 2023).

Disclaimer/Publisher’s Note: The statements, opinions and data contained in all publications are solely those of the individual author(s) and contributor(s) and not of MDPI and/or the editor(s). MDPI and/or the editor(s) disclaim responsibility for any injury to people or property resulting from any ideas, methods, instructions or products referred to in the content.

Til: Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: Signe Fløe Thomsen (signe.f.thomsen@gmail.com)
Titel: Signe Fløe, Den Grønne Ungdomsbevægelse Høringssvar - høringssvar
Sendt: 29-01-2025 12:35

[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.

Hej Transportministeriet,

Mit navn er Signe Fløe (23 år) og jeg er aktivist i Den Grønne Ungdomsbevægelse i Aarhus, en lokalgruppe, hvor vi mødes ca. 30 hver mandag. Lige nu er jeg med til at starte vores aktivistiske tegnestue, som arbejder for at påvirke, hvordan Aarhus' byrum skal udvikle sig i fremtiden.

For vores lokalgruppe er det afgørende, at vi kan få indflydelse uden at skulle tage hele vejen til København. Vi har ofte en følelse af, at det er meget nemmere at få indflydelse på lokalpolitik, hvilket giver håb og motivation for at fortsætte. For vores arbejde med Aarhus fremtidig byrum og herunder Aarhus' nye mobilitetsplan, vil det derfor være katastrofalt, hvis denne beslutningsevne blev flyttet væk fra kommunen. Jeg håber derfor inderligt, at I ikke vil fjerne denne mulighed for indflydelse fra os.

Venlig hilsen

Signe Fløe