

HØRINGSNOTAT

DATO 2025
2024-1674

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og jernbaneloven (Opgavebortfald og forenkling af sags gange ved vejmyndighedens dispositioner over veje samt hjemmel til undtagelse fra kravet om miljøkonsekvensvurdering for vej- og jernbaneprojekter til forsvarsformål og civile beredskabsformål)

Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje	1
1. Høringen	2
1.1. Høringsperiode	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	3
2. Høringssvarene.....	14
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	14
2.2. Regelforenkling og opgavebortfald	15
2.2.1. Vejafmærkning	15
2.2.2. Ikke-trafikal råden over vejareal	16
2.2.3. Reetablering af offentlig vej efter ulovligt gravearbejde	17
2.2.4. Definitioner i vejloven og privatvejsloven	19
2.2.5. Private fællesveje og private veje	19
2.2.6. Andet statsveje	21
2.2.7. Ændring i administrativ rekurs (klageadgang)	22
2.3. Undtagelse fra kravet om miljøkonsekvensvurdering for vej- og jernbaneprojekter til forsvarsformål og civile beredskabsformål	25
2.3.1. Indskrænkende fortolkning af undtagelsesbestemmelser	25



2.3.2. Udvidelse af de foreslåede undtagelsesbestemmelser ..	26
2.3.3 Den parlamentariske proces og høringsperiode	27
2.3.4. Tilsyn med anvendelsen af undtagelsesbestemmelserne	27
2.3.5. Uddybning af 'forsvarsformål' og 'civilt beredskabsformål'	28
2.3.6. Lovforslagets konsekvenser for miljøet og økonomien	28
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	29

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Det bemærkes indledningsvist, at dette høringsnotat er en sammenskrivning af høringssvar til tre lovforslag, der har været sendt i separate høringer. I høringsnotatet behandles kun høringssvar, der vedrører bestemmelser, der indgår i det sammenskrevne lovforslag.

- Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Opgavebortfald på Transportministeriets område m.v.) har i perioden fra den 3. september 2024 til den 1. oktober 2024 været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 3. september 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 3. september 2024.

Det er bestemmelser om ændring i den administrative rekursordning i lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, der indgår i det sammenskrevne lovforslag.

- Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje (Opgavebortfald og forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.) har i perioden fra den 20. december



2024 til den 27. januar 2025 været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

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

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

De dele af det pågældende lovforslag, der omhandlede ændring af færdselslovens regler om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser og indførelse af færdselsindskrænkninger, indgår *ikke* i det sammenskrevne lovforslag.

- Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om vejloven og jernbaneloven (Hjemmel til undtagelse fra kravet om miljøkonsekvensvurdering for vej- og baneprojekter til forvarsformål og civile beredskabsformål) har i perioden fra den 14. marts 2025 til den 28. marts 2025 (14 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 14. marts 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 14. marts 2025.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

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

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

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



Høringspart	Hørings-svar modtaget	Be-mærk-ninger	Ingen be-mærk-ninger	Ønsker ikke at afgive hø-rings-svar
Advokatsamfundet				
Amager Vest Lokaludvalg*	X	X		
Andel Energi A/S				
Arbejdsgiverforeningen KA				
Bestyrelsen for "NEJ til Kat-tegatforbindelsen og Højha-stighedstog i Vejstsjælland"*	X	X		
CO2010				
Clever				
Cyklistforbundet	X	X		
Danmarks Atletkomite*	X	X		
Danmarks Frie AutoCampere	X	X		
Danmarks Naturfrednings-forening				
DJØF				
DA	X			X
Dansk Byggeri				
Dansk Energi				
Dansk Energinet				
Dansk Erhverv	X	X		



Dansk Erhvervsfremme				
Dansk Fjernvarme				
Dansk Handicapforbund				
Dansk Industri	X	X		
Dansk Jernbaneforbund				
Dansk Ledningsejerforum				
Dansk Magisterforening				
Dansk Ornitologisk Forening				
Dansk Parkeringsforening				
Dansk Transport og Logistik				
DANVA				
Dansk Vand- og Spildevandsforening				
Dansk Vejforening				
Danske Advokater				
Danske Handicaporganisationer				
Danske Kørelæreres Landsforbund				
Danske Medier – Mediernes Hus				
Danske Motorcyklister	X	X		
Danske Regioner	X	X		
Datatilsynet	X			



Den Danske Dommerfor- ening				
De praktiserende landin- spektører				
Den Danske Landinspektør- forening	X		X	
Det Centrale Handicapråd				
DIF*	X	X		
DI Transport				
Drivkraft Danmark				
DTL's arbejdsgiverforening				
DTL Danske Vognmænd	X	X		
DTU Transport				
E.ON				
Fagbevægelsens Hovedorga- nisation				
Friluftsrådet				
3F				
FOA				
Fodgængerforbundet				
Foreningen Det Fælles Bed- ste*	X	X		
FDM	X	X		
Funktionærernes og Tjene- stemændenes Fællesråd				



Greenpower Denmark	X	X		
Grundejeren.dk				
HK Stat	X	X		
HK Trafik og Jernbane				
HMN Naturgas I/S				
IDA	X	X		
Ishøj Bylaug *	X	X		
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet				
Institut for planlægning – Aalborg Universitet				
Kommunal Teknisk Cheffor- ening				
Kommunal Vejteknisk For- ening				
Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte				
Klimabevægelsen*	X	X		
KL	X	X		
Krifa				
Landbrug og Fødevarer og Landdistrikternes Fællesråd				
Landbrugserhvervets Færd- selsgruppe				
Landdistrikternes Fællesråd				



LO				
Ledernes Hovedorganisation				
Midtbyens Fællesråd*	X	X		
Midtjyske Jernbaner A/S*	X	X		
Norlys				
NOAH-Trafik*	X	X		
OAØ				
Parcelhusejernes Landsfor- ening				
Politiforbundet	X		X	
Region Hovedstaden				
Supercykelstisamarbejdet	X	X		
Region Midtjylland				
Supercykelstisamarbejdet	X	X		
Region Nordjylland				
Region Sjælland				
Region Syddanmark				
Rigsadvokaten				
Rigsrevisionen				
Rådet for Bæredygtig Trafik	X	X		
Rådet for grøn omstilling				
Rådet for Sikker Trafik	X	X		



Sammenslutningen af Danske Småøer				
SEGES				
Sikre Veje				
Teknisk Landsforbund				
Teknologisk Institut				
Teleindustrien*	X	X		
Trafikforbundet				
Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet	X	X		
Trafikselskaberne i Danmark (TID)*	X	X		
Tænketanken Trafiksikkerhed*				
Ørsted A/S				
Albertslund Kommune	X	X		
Allerød Kommune				
Assens Kommune	X	X		
Ballerup Kommune	X	X		
Billund Kommune				
Bornholms Regionskommune				
Brøndby Kommune	X	X		
Brønderslev Kommune				
Dragør Kommune				



Egedal Kommune	X	X		
Esbjerg Kommune				
Fanø Kommune				
Favrskov Kommune				
Faxe Kommune	X	X		
Fredensborg Kommune				
Fredericia Kommune	X	X		
Frederiksberg Kommune	X	X		
Frederikshavn Kommune				
Frederikssund Kommune	X	X		
Furesø Kommune	X	X		
Faaborg- Midtfyn Kommune	X	X		
Gentofte Kommune	X	X		
Gladsaxe Kommune	X	X		
Glostrup Kommune	X	X		
Greve Kommune				
Gribskov Kommune				
Guldborgsund Kommune				
Haderslev Kommune	X	X		
Halsnæs Kommune				
Hedensted Kommune				
Helsingør Kommune	X	X		



Herlev Kommune				
Herning Kommune				
Hillerød Kommune	X	X		
Hjørring Kommune	X	X		
Holbæk Kommune	X	X		
Holstebro Kommune				
Horsens Kommune				
Hvidovre Kommune	X	X		
Høje-Taastrup Kommune				
Hørsholm Kommune				
Ikast-Brande Kommune				
Ishøj Kommune	X	X		
Jammerbugt Kommune				
Kalundborg Kommune				
Kerteminde Kommune				
Kolding Kommune				
Københavns Kommune	X	X		
Køge Kommune				
Langeland Kommune				
Lejre Kommune	X	X		
Lemvig Kommune				
Lolland Kommune				



Lyngby-Taarbæk Kommune	X	X		
Læsø Kommune				
Mariagerfjord Kommune				
Middelfart Kommune				
Morsø Kommune				
Norddjurs Kommune				
Nordfyns Kommune				
Nyborg Kommune				
Næstved Kommune	X	X		
Odder Kommune				
Odense Kommune	X	X		
Odsherred Kommune				
Randers Kommune				
Ringkøbing-Skjern Kommune	X	X		
Ringsted Kommune	X	X		
Roskilde Kommune				
Rudersdal Kommune				
Rødovre Kommune	X	X		
Samsø Kommune				
Silkeborg Kommune				
Skanderborg Kommune				



Skive Kommune				
Slagelse Kommune				
Solrød Kommune	X	X		
Sorø Kommune				
Stevns Kommune	X	X		
Struer Kommune				
Svendborg Kommune				
Syddjurs Kommune				
Sønderborg Kommune				
Thisted Kommune				
Tønder Kommune	X	X		
Tårnby Kommune				
Vallensbæk Kommune	X	X		
Varde Kommune				
Vejen Kommune	X	X		
Vejle Kommune	X	X		
Vesthimmerlands Kommune				
Viborg Kommune				
Vordingborg Kommune				
Ærø Kommune				
Aabenraa Kommune				
Aalborg Kommune	X	X		



Aarhus Kommune	X	X		
----------------	---	---	--	--

2. Høringssvarene

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

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

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

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

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

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Høringssvarene fra Danske Erhverv, Dansk Industri, DTL, Telein-dustrien og kommunerne er overordnet generelt positive over for forenkling af sagsange i vejsager.

Dansk Erhverv er enig i, at det bør være muligt at kunne fravige reglerne om krav om miljøkonsekvensvurdering i visse situationer, hvor det er nødvendigt hurtigt at etablere, ændre eller udvide stats-lige vej- og jernbaneanlæg til varetagelse af nationale forsvarsfor-mål eller civile beredskabsformål.

Dansk Industri støtter, at Vejdirektoratets og Banedanmarks pro-jekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller et civilt be-redskabsformål, undtages fra kravet om miljøkonsekvensvurde-ring. Dansk Industri udtaler, at det er i overensstemmelse med den centrale funktion, som selve infrastrukturen har i krisesituationer, men også for transport- og logistikservice som ydelser.



Bestyrelsen for foreningen "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" er kritiske over for, at Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller et civilt beredskabsformål, undtages fra kravet om miljøkonsekvensvurdering og indstiller, at den del af lovforslaget trækkes tilbage.

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

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

Formålet med lovforslaget er at nedlægge en række lovbundne opgaver på Transportministeriets ressortområde.

2.2. Regelforenkling og opgavebortfald

2.2.1. Vejafmærkning

Aarhus Kommune ønsker det indskærpet, at politiet stadig skal spørges om vejafmærknings udformning og anvendelse generelt, så trafikanterne stadig kan regne med ensformig skiltning landet rundt. **Københavns Kommune** mener ikke det fremgår tydeligt, om politiet skal godkende afmærkning.

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

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



2.2.2. Ikke-trafikal råden over vejareal

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

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

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

Aarhus Kommune anmoder om at få afklaret, om ophævelse af vejlovens § 89 betyder, at vejmyndigheden ikke skal forhandle med politiet, inden der træffes afgørelse efter vejlovens § 73, 80, 82 og 86, om der skal indhentes samtykke til vejafmærkning, og spørger om gravetilladelse, råden over vej m.m. skal gives efter færdselslovens § 92.

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

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

Aarhus Kommune ønsker bedre mulighed for at håndtere aktører, der ikke overholder en tilladelse efter § 80, enten ved bod eller hjemmel til reetablering svarende til forslaget til nyt stk. 7 til § 73. Politiet vil ikke skulle håndtere ressourcetunge politianmeldelser og bødeforlæg, som kommunen finder, ikke afspejler den



økonomiske indtjening en aktør har ved at tilsidesætte vilkår i en tilladelse. Kommunen ønsker desuden hjemmel til at kunne indregne vejens levetid i de direkte og indirekte udgifter, som vejmyndigheden kan opkræve i henhold til § 80, stk. 2, når udnyttelsen af vejarealet sker i forretningsmæssigt øjemed.

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

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

2.2.3. Reetablering af offentlig vej efter ulovligt gravearbejde

Hillerød Kommune, Holbæk Kommune, Brøndby Kommune, Frederikssund Kommune, Fredericia Kommune, Vallensbæk Kommune og Aarhus Kommune er tilfredse med, at det bliver lettere at gennemføre reetablering for graveaktørens regning, når der ikke er søgt om og ikke vil kunne gives grave-tilladelse.

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

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

Transportministeriet skal hertil bemærke, at vejmyndigheden har ejendomsret til den offentlig vej og som udgangspunkt til det tilhørende udstyr, og at vejmyndigheden ifølge vejlovens § 8, stk. 1 og 2, har pligt til at sørge for at holde vejen i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, samt bestemmer hvilke arbejder,



der skal udføres på vejen. Det følger af vejlovens § 73, at der er pligt til at søge om vejmyndighedens tilladelse inden, der foretages forandring af en offentlig vejs areal. Der er dog i gravebekendtgørelsen hjemmel til at udføre bl.a. uopsætteligt reparationsarbejder m.m. uden forudgående tilladelse.

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

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

Afslutningsvist bemærker Transportministeriet, at udgangspunktet er, at vejmyndighedens eventuelle udgifter til reetablering af den offentlige vej pålægges den, der har udført det ulovlige gravearbejde. Er det ulovlige arbejde udført på vegne af andre, må det reguleres mellem parterne på privatretligt grundlag. Vejloven forholder sig ikke til kontraktlige forhold mellem en bygherre, entreprenør eller ledningsejer.

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

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

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



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

2.2.4. Definitioner i vejloven og privatvejsloven

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

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

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

2.2.5. Private fællesveje og private veje

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

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

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

Transportministeriet skal indledningsvis bemærke, at det er brugere af en privat fællesvej på landet og ejere af de tilgrænsende



ejendomme til en privat fællesvej i by og bymæssigt område, der er ansvarlige for vejens vedligeholdelse. Kommunen kan tage stilling til, om en privat fællesvej er i god og forsvarlig stand i forhold til færdselens art og omfang, pålægge vedligeholdelsesarbejder og fordele udgifterne hertil blandt de vedligeholdelsesforpligtede. Kommunen kan desuden beslutte at lade vedligeholdelsesarbejdet udføre for de forpligtedes regning.

Privatvejsloven indeholder ikke bestemmelser om, at kommunen skal godkende etablering af færdselsregulerende foranstaltninger på private fællesveje på landet, f.eks. et skiltet forbud mod uvedkommende færdsel, afspærring eller anden hindring på vejen med henblik på at regulere færdslen. Efter gældende ret kan politiet træffe afgørelse om afmærkningen af færdselsmæssig indretning af de private fællesveje på landet.

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

Færdselslovens § 97 vil blive nyaffattet med henblik på at præcisere anvendelsen af afmærkning af private fællesveje på landet og rent private veje.

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

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

Politiet kan kræve uautoriseret afmærkning på private fællesveje på landet og af private veje og broer fjernet, når færdselsmæssige grunde taler for det, ligesom politiet kan



kræve uautoriseret afmærkning erstattet med autoriseret afmærkning. Det fremgår af færdselslovens § 97, stk. 2.

På offentlige veje må der kun anvendes autoriseret afmærkning.

2.2.6. Andet statsveje

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

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget til vejlovens § 12 betyder, at når det ikke længere er nødvendigt at opretholde et statsvejsareal som offentlig vej, vil det kunne nedlægges som offentlig vej, uden at Folketinget vil skulle inddrages. Det foreslåede svarer til, at en kommune kan beslutte at nedlægge en kommunevej, jf. vejlovens § 15, jf. § 124. Der henvises til lovforslagets punkt 2.4.

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

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

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

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

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



Transportministeriet skal hertil bemærke, det der ikke ses at være grundlag for at opretholde en bestemmelse om inddragelse af politiet eller justitsministeren i forbindelse med, at anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje skal forbeholdes visse arter af færdsel. Transportministeriet vurderer, at vejmyndighederne har de nødvendige kompetencer til at varetage de trafikale, færdselsmæssige og vejtekniske hensyn i den overordnede planlægning og projektering af og for det offentlige vejnet samt udformning og udførsel heraf. Hensynene bag bestemmelserne varetages allerede i dag af vejmyndighederne i planlægnings- og projekteringsfasen, herunder sikring af særlige regler for færdslen på de pågældende veje i overensstemmelse med færdselslovens kapitel 6.

2.2.7. Ændring i administrativ rekurs (klageadgang)

Vordingborg Kommune er positiv overfor ændringerne.

Ballerup Kommune bemærker, at hvis adgangen til at klage over afgørelser fjernes, vil det have det resultat, at borgerne i stedet vil klage til borgmesteren, hvilke vil give mere sagsbehandling for kommunen. Kommunen påpeger desuden, at det klager gerne vil klage over, oftest ikke er det, som kan påklages, hvorfor klagerne virker som spild af tid for klager og Vejdirektoratet. Det vil være en fordel for borgere og kommuner i stedet at lave en forbedret og udvidet klagemulighed. Kommunen finder ikke, at reduktion af kontrol og klagemulighed er den bedste løsning.

Lyngby-Taarbæk Kommune udtrykker bekymring over de faktiske konsekvenser for kommuner, borgere og retssikkerheden. Kommunen skriver, at lovforslaget medfører, at borgeren ikke længere kan påklage kommunens afgørelser men skal anlægge sag ved domstolene, hvilket vil få betydelige konsekvenser, da det vil kræve at borgerne i højere grad er ressourcestærke og har økonomisk mulighed for at føre en sag. Kommunen vurderer bl.a., at lovforslaget vil føre til øgede omkostninger for kommunerne, og at de ressourcer Vejdirektoratet sparer ikke står mål med de omkostninger, kommunerne pålægges i en forventet stigning i antallet af retssager. En simpel procedurefejl kan betyde at en afgørelse bliver kendt ugyldig i retten.

Roskilde Kommune påpeger, at lovforslaget kan betyde, at kommunerne skal bruge flere ressourcer i forbindelse med sagsbehandling, og at en manglet klagemulighed i sidste ende, kan få en negativ økonomisk betydning for kommunerne. Det er kommunens opfattelse af borgernes mulighed for at klage er en nødvendig



retssikkerhed, men samtidig også en stor hjælp i kommunernes sagsbehandling inden for vejlovgivningen. Kommunen oplever, at borgernes mulighed for at påklage kommunernes afgørelser er en hjælp i dialogen med borgerne. Borgerne har mulighed for at få en afklaring i sagerne og få prøvet kommunernes afgørelser ved uenighed. Kommunen er af den opfattelse, at borgerne i større omgang vil anlægge civile søgsmål mod kommunerne, hvis der opstår uenighed mellem kommunerne og borgerne omkring de omfattede bestemmelser. Det vil kræve betydelige ressourcer for kommunerne at håndtere disse sager, som i sidste ende kan ende med en økonomisk omkostning for kommunerne, hvis sagerne tabes.

Transportministeriet bemærker indledningsvist, at lovforslaget er led i regeringens initiativ om politisk prioriteret opgavebortfald og effektiv ressourceanvendelse. Formålet med lovforslaget er at nedlægge en række loubundne opgaver.

På baggrund af en gennemgang af vejlovens og privatvejslovens bestemmelser, har Transportministeriet vurderet, om adgangen til at klage administrativt vil kunne afskæres uden retssikkerhedsmæssig betænkelighed. I vurderingen er der navnlig taget hensyn til karakteren af afgørelsen og intensiteten af indgrebet i borgerne og andres retsforhold.

Transportministeriet henleder opmærksomheden på, at det kun er afgørelser efter visse bestemmelser i vejloven og privatvejsloven, som det foreslås ikke skal kunne prøves administrativt. Langt størsteparten af kommunalbestyrelsens afgørelser efter vejloven og privatvejsloven vil fortsat kunne påklages administrativt.

Transportministeriet bemærker desuden, at kommunen – uanset om der er adgang til administrativ rekurs - er forpligtet til at iagttage bestemmelserne i vejloven, privatvejsloven og forvaltningsloven, herunder de almindelige regler om saglighed og proportionalitet i sagsbehandlingen. Kommunen har pligt til at genoptage en sag, hvis der foreligger ikke uvæsentlige sagsbehandlingsfejl, jf. dansk forvaltningsrets uskrevne regler om ulovbestemt genoptagelse.

Greenpower Denmark har ingen indvendinger mod regeringens ambition om at reducere antallet af statslige årsværk, men finder det bekymrende, at der indgår et forslag om at afskære klageadgang for kommunens afgørelser efter vejlovens § 80, stk. 1. Green Power Denmark vurderer, at denne ændring vil kunne få negative konsekvenser for flere af medlemmer, og at det i yderste konsekvens kan få betydning for udbygningen af



energiinfrastrukturen og dermed den grønne omstilling. Greenpower Denmark henviser til, at vejlovens § 80, stk. 1, anvendes som hjemmel til at fastsætte vilkår om bestemt farvekode og rensning af graffiti som eksempler på fordyrende vilkår for deres medlemmer og finder ikke at sådanne sager egner sig til domstolsprøvelse. Greenpower Denmark henstiller til, at klageadgangen efter vejlovens § 80, stk. 1, bevares.

Transportministeriet er af den principielle opfattelse, at i langt de fleste tilfælde vil placering af tekniskabe være en del af ansøgning om tilladelse til at foretage forandring, opgravning m.v. på vejarealet i forbindelse med etablering eller udskiftning af ledninger. Tekniskabe m.v. placeres således på vejareal i overensstemmelse med vejmyndighedens tilladelse efter vejlovens § 73.

På den anden side er tekniskabe, modsat ledninger, også genstande på vejarealet, hvorfor Transportministeriet ikke har bemærkninger til, at vejmyndighederne træffer afgørelse med henvisning til såvel § 73 (for så vidt gravearbejdet) og § 80 (for så vidt placering af genstande på vejarealet).

Beslutningen om, hvor et tekniskab placeres, herunder om størrelse og udseende, træffes af vejmyndigheden på baggrund af en afvejning af de nettekniske hensyn over for de vejtekniske, trafikale og landskabs- og byarkitektoniske hensyn.

Transportministeriet finder ikke grundlag for at antage, at en afskæring af den administrative klageadgang for kommunalbestyrelsens afgørelser efter vejlovens § 80, stk. 1, skulle udgøre en særlig bebyrdende foranstaltning for Green Power Danmarks medlemmer, eller at lovforslaget skulle få betydning for udbygningen af energinfrastrukturen og den grønne omstilling.

DTL skriver bl.a., at det er en central del af borgernes retssikkerhed, at de har mulighed for at klage over offentlige afgørelser. En afskæring af klageadgangen begrænser denne mulighed og kan føre til, at borgere føler sig magtesløse over for forvaltningsafgørelser. Klageadgangen fungerer som en kontrolmekanisme, der kan være med til at sikre, at myndigheder som Vejdirektoratet agerer inden for lovens rammer. Mange afgørelser på vejområdet kan have stor indflydelse på borgernes dagligdag, herunder ændringer i trafikforhold eller andre forhold, der påvirker deres livskvalitet. Mange borgere har ikke ressourcer til at føre en retssag mod kommunen, hvis de er utilfredse med en afgørelse. Klageadgangen giver en lettere og billigere måde at få deres sag behandlet på, hvilket sikrer, at



alle borgere har lige muligheder for at blive hørt. Hvis klageadgangen afskaffes, vil flere sager formentlig ende ved domstolene.

Transportministeriet bemærker, at det kun er forvaltningsretlige afgørelser, der kan påklages. Kommunens beslutning om, hvordan en offentlig vej indrettes, f.eks. med bump, vejbelysning, etablering af stier m.v. med henblik på at sørge for en fornuftig og forsvarlig afvikling af trafikken, er udtryk for faktisk forvaltningsvirksomhed, hvilket der ikke kan klages over.

Transportministeriet henleder opmærksomheden på, at det kun er afgørelser efter visse bestemmelser i vejloven og privatvejsloven, som det foreslås ikke skal kunne prøves administrativt. Langt størstedelen af kommunalbestyrelsens afgørelser efter vejloven og privatvejsloven vil fortsat kunne påklages administrativt.

2.3. Undtagelse fra kravet om miljøkonsekvensvurdering for vej- og jernbaneprojekter til forsvarsformål og civile beredskabsformål

2.3.1. Indskrænkende fortolkning af undtagelsesbestemmelser

Dansk Industri understreger, at det set fra erhvervslivets side er afgørende, at almindelige projekter af samfundsmæssig betydning diskuteres i åbne og involverende processer. Det er derfor også centralt, som det også anføres i lovbemærkningerne, at undtagelsesbestemmelsen fortolkes indskrænkende således, at anvendelse af bestemmelsen alene kan ske, hvor det er anvendelsen af hele miljøvurderingsprocessen, herunder screeningsprocessen og den offentlige høringsproces, som i det konkrete tilfælde vil kunne skade det nationale forsvarsformål eller det civile beredskabsformål.

Dansk Erhverv hæfter sig ved, at der er tale om bestemmelser, der skal fortolkes indskrænkende.

Foreningen "NEJ til Kattégatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" udtaler, at de foreslåede undtagelsesbestemmelser er for brede og derved kan (mis)bruges til at undtage alle bygge- og anlægsprojekter.

Transportministeriet tilslutter sig Dansk Industris bemærkning om, at projekter af samfundsmæssig betydning, herunder projekter, der kan have miljømæssig og naturmæssig betydning, som udgangspunkt skal diskuteres i åbne processer.



Ministeriet kan endvidere bekræfte, at de med lovforslaget foreslåede undtagelsesbestemmelser skal fortolkes indskrænkende. Ministeriet er således ikke enig i bemærkningen fra foreningen "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" om, at undtagelsesbestemmelserne er for brede.

Udgangspunktet vil fortsat være, at projekter på vej- og jernbanelområdet skal miljøkonsekvensvurderes med inddragelse af offentligheden. Muligheden for at kunne undtage fra kravet om miljøkonsekvensvurdering efter de foreslåede bestemmelser gælder kun i de tilfælde, hvor det konkret vurderes, at det nationale forsvarsformål eller det civile beredskabsformål med et projekt ville gå til spilde, hvis der skulle foretages en miljøkonsekvensvurdering.

Det vil således ikke være alle projekter, der efter forslaget kan undtages fra kravet om miljøkonsekvensvurdering – men alene, når forsvaret eller beskyttelsen af landet kræver det.

2.3.2. Udvidelse af de foreslåede undtagelsesbestemmelser

Danske Regioner bemærker, at bestemmelserne alene omfatter projekter på Vejdirektoratets og Banedanmarks områder, og at lokalbanernes infrastruktur ikke nævnes. Danske Regioner udtaler i den forbindelse, at der bl.a. er sidesporsanlæg til Oksbøl-lejren, som udgår fra Vestbanens strækning Varde–Nørre Nebel, der efterses og vedligeholdes af Vestbanen (v/Midtjyske Baner som forvalter). Ved eksplicit at medtage lokalbanernes infrastruktur vil lovforslaget bidrage til at forberede til en situation, hvor forsvaret vil efterspørge, at nogle af lokalbanerne skal forstærkes til et øget akseltryk som følge af forsvarets ønsker til at tunge militærtog skal køre på disse baner.

Midtjyske Jernbaner A/S efterspørger, at bestemmelsen, for så vidt angår jernbaneloven, også omfatter privatbanerne. Midtjyske Jernbaner bemærker, at der også vil kunne opstå et behov for, at projekter, der alene tjener et nationalt forsvarsformål eller alene tjener et civilt beredskabsformål, kan undtages kravet om miljøkonsekvensvurdering på de danske privatbaner.

Transportministeriet kan oplyse, at vejlovens kapitel 2 a og jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg henholdsvis jernbaneanlæg alene vedrører Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter, og at det derfor alene er disses projekter, som med lovforslaget foreslås undtaget fra kravet om



en miljøkonsekvensvurdering, hvis de alene tjener nationale forsvarsformål eller civile beskyttelsesformål.

Miljøkonsekvensvurdering af projekter vedrørende letbaner, metro, lokalbaner og privatejet baneinfrastruktur sker derimod i henhold til miljøvurderingsloven under Ministeriet for Grøn Transport. Miljøvurderingsloven indeholder allerede hjemmel til at undtage projekter, der alene tjener nationale forsvars- eller civile beskyttelsesformål, fra kravet om miljøkonsekvensvurdering.

2.3.3 Den parlamentariske proces og høringsperiode

Bestyrelsen for foreningen "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" udtaler bl.a., at høringsperioden på to uger er for kort. Derudover mener foreningen, at lovforslaget underminerer demokratiet og den parlamentariske proces, idet ressortområdet flyttes fra Folketinget til forsvarsministeren og ministeren for samfundssikkerhed og beredskab, og at der bør være et organ, der fører tilsyn med, at forvaltningen af undtagelsesbestemmelserne anvendes korrekt.

Transportministeriet er enige i, at der normalt bør gives en høringsperiode på minimum 4 uger. Der er dog tilfælde, hvor det vurderes hensigtsmæssigt med en kortere høringsperiode. I dette tilfælde har det været Transportministeriets vurdering, at lovforslaget bør behandles af Folketinget i denne folketingssamling, så lovforslaget kan træde i kraft inden sommerferien. Det betyder en kortere høringsperiode, så lovforslaget kan nå at blive behandlet i Folketinget efter de normale processer, der sikrer en grundig parlamentarisk behandling.

Vedtages dette lovforslag, har det været igennem en grundig behandling, som har medført, at Folketinget har fundet det hensigtsmæssigt, at forsvarsministeren henholdsvis ministeren for samfundssikkerhed og beredskab tillægges kompetence til at vurdere, om et vej- eller jernbaneprojekt med et forsvars- eller civil beskyttelsesformål er omfattet af undtagelsesbestemmelsen – på samme måde som det er sket i miljøvurderingsloven.

2.3.4. Tilsyn med anvendelsen af undtagelsesbestemmelserne

Foreningen "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" efterspørger, at der oprettes et tilsynsorgan, der kan føre opsyn med og hjælpe med vurdering af, om et projekt tjener et forsvarsformål eller et civil beredskabsformål.



Transportministeriet bemærker, at det ikke er planen, at der skal indføres et særligt organ, der skal føre tilsyn med forsvarsministerens eller ministeren for samfundssikkerhed og beredskabs forvaltning af bestemmelsen, herunder deres vurdering af, om en miljøkonsekvensvurdering vil kunne skade det pågældende formål med projektet. Det er vurderingen, at de pågældende ministre er kompetente til varetagelsen af denne opgave, da det hører under deres ansvarsområde.

2.3.5. Uddybning af 'forsvarsformål' og 'civilt beredskabsformål'

Foreningen "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" efterspørger eksempler på, i hvilke tilfælde foretagelsen af en miljøkonsekvensvurdering vil skade det nationale forsvar eller det civile beredskab ligesom der efterspørges beskrivelser af, hvornår et projekt har et 'forsvarsformål' eller et 'civilt beredskabsformål'.

Transportministeriet har i det endelige lovforslag indsat uddybende beskrivelser af begreberne 'forsvarsformål' og 'civilt beredskabsformål' samt indsat eksempler på, hvornår miljøkonsekvensvurderingen vil kunne skade formålene.

2.3.6. Lovforslagets konsekvenser for miljøet og økonomien

Foreningen "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" har udtrykt bekymring for, at undtagelsen fra miljøkonsekvensvurderinger vil få store konsekvenser for vores natur og miljø samt for økonomien.

Transportministeriet kan oplyse, at bestemmelserne ikke i sig selv har miljø- og naturmæssige konsekvenser, da bestemmelserne alene indebærer, at visse vej- og jernbaneprojekter kan undtages fra kravet om en miljøkonsekvensvurdering.

Det er muligt, at det i nogen grad kan medføre miljø- og naturmæssige konsekvenser, hvis der ikke foretages en miljøkonsekvensvurdering. Men bestemmelserne etablerer ikke hjemmel til fravigelse af indholdsmæssige miljøregler.

Selvom sådanne forsvars- og civile beredskabsprojekter vil kunne undtages fra kravet om en miljøkonsekvensvurdering, er projekterne således stadig underlagt øvrige regler. Indholdsmæssige



regler i f.eks. naturbeskyttelses- og miljøbeskyttelsesloven kan med andre ord ikke fraviges uden særskilt hjemmel hertil.

Det bemærkes i denne forbindelse, at de foreslåede bestemmelserne alene vil kunne benyttes, når forsvaret og beskyttelsen af landet kræver det.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

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

- Nyaffattelse af færdselslovens § 97 med henblik på at præcisere anvendelsen af afmærkning af private fællesveje på landet og private veje.
- Ankestyrelsens almindelige tilsyn afskæres ikke.
- Det er præciseret, hvad der menes med forsvarsformål og civile beredskabsformål
- Det er indsat eksempler på, hvornår forsvarsformål og civile beredskabsformål vil kunne lide skade som følge af miljøkonsekvensvurderingsprocessen.
- Det er præciseret, at miljøundersøgelser af projekter i Transportministeriets regi kan tage *ca. 2 år*, hvor der før stod, at de kunne tage op til *ca. 2-3 år*. Denne ændring er foretaget på ministeriets egen foranledning, da *ca. 2 år* er mere retvisende.
- Europa-Kommissionens vejledning til undtagelsesbestemmelsen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 3, er gengivet tekstnært i bemærkningerne.
- Det er præciseret, at lovforslaget i sig selv ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser, men at det i sagens natur er muligt, at det i nogen grad kan medføre miljø- og naturmæssige konsekvenser, hvis der ikke foretages en miljøkonsekvensvurdering.

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