

## Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelse om vejbump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger\*

(\*fremover: bekendtgørelse om vejbump og andre fartdæmpere)

Vejdirektoratet har den 1. december 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om vejbump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger i høring hos de i høringslisten nævnte parter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen. Høringsfristen udløb den 23. december 2025.

Udkastet til bekendtgørelsen har været i høring forud for nærværende høring. På baggrund af den forudgående høring blev der foretaget væsentlige ændringer i udkastet, hvilket gav anledning til, at bekendtgørelsen blev sendt i fornyet høring. Nærværende høringsnotat omfatter alene høringssvar modtaget i forbindelse med den seneste høring.

På baggrund af de indkomne høringssvar har Vejdirektoratet valgt at ændre bekendtgørelsens titel. Bekendtgørelsen vil fra ikrafttrædelsestidspunktet have titlen *"Bekendtgørelse om vejbump og andre fartdæmpere"*.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra:

- Cyklistforbundet
- Danske Motor Cyklister (DMC)
- FDM
- Kommunernes Landsforening (KL)
- Køge kommune
- Randers kommune
- Svendborg kommune
- Trafikselskaberne i Danmark (TID)
- TDJ Andersen K/S

Justitsministeriet, Erhvervsstyrelsen og Frederiksberg kommune har oplyst, at de ikke har bemærkninger til udkastet.

I det følgende gennemgås de modtagne høringssvar. Vejdirektoratets bemærkninger er angivet i kursiv. Høringssvarene er tematisk opdelt.

Vejdirektoratet gør desuden opmærksom på, at en opdateret udgave af vejregelhåndbogen Fartdæmpere forventes offentliggjort i foråret 2026. Umiddelbart efter bekendtgørelsens ikrafttrædelse udgives endvidere et nyt håndbogsbilag om geometrisk udformning af fartdæmpere, som giver konkrete anbefalinger til udformningen af forskellige vejbump. Dette håndbogsbilag erstatter Katalog over typegodkendte bump. Begge dele udgives på vejregler.dk.



### **G-påvirkning**

Der er generel tilfredshed med afviklingen af krav om G-påvirkning. TDJ Andersen K/S bemærker dog, at et regelsæt, der udelukkende baserer sig på fysisk udformning, frarådes, idet oplevelsen af et bump varierer betydeligt afhængigt af køretøjets konstruktion. Det anføres, at vejbump i høj grad også virker gennem visuel tydelighed og bilistens forventning om hastighedsreduktion.

TID bemærker, at en regelændring uden krav til G-påvirkning ikke må medføre forringelser af buschaufførernes arbejdsmiljø eller passagerkomforten, og at den kollektive bustrafik fortsat skal kunne afvikles effektivt og økonomisk forsvarligt.

*Vejdirektoratet anerkender betydningen af visuel tydelighed, men bemærker, at regler herfor er fastsat i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning. Afviklingen af krav til G-påvirkning forventes ikke at medføre ændringer i arbejdsmiljøet for buschauffører eller passagerkomfort, idet udformningen af almindelige asfaltbump samt anbefalede passagehastigheder for busser og lastbiler forbliver uændrede.*

### **Katalog over typegodkendte bump og typegodkendelse**

Der er generel tilfredshed med, at geometriske udformninger af vejbump fremover vil være i vejregelhåndbogen *Fartdæmpere* eller et nyt håndbogsbilag. Svendborg kommune bemærker dog, at der mangler en "standard skabelon" for fremtidige bump i stil med det eksisterende typekatalog.

*Vejdirektoratet bemærker, at det planlagte håndbogsbilag om geometrisk udformning af vejbump vil indeholde de kendte standardskabeloner for eksisterende asfaltbump. En revideret udgave af håndbogen *Fartdæmpere* vil desuden indeholde anbefalinger og retningslinjer for både præfabrikerede og traditionelle vejbump udført i asfalt.*

TDJ Andersen K/S anfører, at den hidtidige typegodkendelsesordning har fungeret tilfredsstillende og sikret kvalitet, ensartethed og trafiksikkerhed. Det anføres, at en afskaffelse af ordningen kan medføre en tilstrømning af billige, udenlandske produkter uden dokumenterede egenskaber samt øget administrativ belastning i form af klagesager.

*Vejdirektoratet anerkender denne risiko og understreger vigtigheden af, at vejmyndigheder fortsat har fokus på bæredygtige og kvalitetsmæssigt forsvarlige indkøb. Dette beskrives i håndbogen *Fartdæmpere*.*

### **Definitioner**

KL bemærker, at § 2, stk. 4 ikke fastsætter en minimumslængde for et trapezbumps plane flade, hvilket kan medføre uhensigtsmæssige udformninger.

*Vejdirektoratet anerkender problemstillingen og har præciseret bestemmelsen således, at den plane flade skal have en minimumslængde på 4 m i vejens længderetning.*

Cyklistforbundet bemærker, at begreberne planlægningshastighed og gældende hastighedsgrænse er uklare i relation til cyklister, og efterlyser krav til bump på cykelstier.

*Vejdirektoratet har valgt, at bekendtgørelsen ikke finder anvendelse for vejbump på cykelstier. Definitionerne præciseres således, at bekendtgørelsen alene omfatter bump placeret på kørebanen. Anbefalinger vedrørende bump på cykelstier findes i håndbogen *Fartdæmpere*.*

### **Vejens overflade før og efter et vejbump**

KL påpeger uklarhed om opmåling af kravet om maksimale fordybninger på 2 cm i en afstand af 2 m før og efter bump. Afhængig af længden, der måles over, kan det betyde, at det er umuligt at anlægge bump



i konkave kurver, da en fx 5 meter retteskinne vil finde mere end 2 cm "hul" i en kurve. Hvis der menes slaghuller, så er dette ifølge KL allerede dækket af forpligtelsen til at holde vejene i god og forsvarlig stand.

*Vejdirektoratet vil i en revideret udgave af håndbogen Fartdæmpere, eller i et nyt håndbogsbilag hertil, give anvisninger til korrekt opmåling af vejens overflade 2 m før og efter et vejbump. Vejdirektoratet bemærker, at der ikke er krav om at anvende en 5 m retteskinne, men at en 2 m retteskinne er nok til efterlevelse af kravene i bekendtgørelsen.*

*Vejbump, der ligger i en konkav eller konveks kurve, har minimal betydning for måling af usikkerheden. Den vertikale kurveradius skal være meget lille før vejens kurveradius har reel betydning for opmålingen. Det vurderes usandsynligt, at vejbump på offentlig vej placeres i bunden af en konkav kurve med meget lille vertikal radius.*

FDM bemærker, at bestemmelsen fokuserer på fordybninger og ikke ujævnheder generelt, samt at 2 cm forekommer relativt meget, særligt ved korte bump.

*Vejdirektorats måleafdeling har gennem en årrække erfaret, at det særligt er utilsigtede fordybninger før og efter bumpet, der påvirker ubehaget, og at opadgående ujævnheder før og efter bumpet er af mindre betydning for det oplevede ubehag. Vejdirektoratet anerkender, at en fordybning på 2 cm før og efter et kort vejbump kan fremstå markant, men har valgt ikke at differentiere bestemmelsen efter bumplængde. Det skal dog bemærkes, at bekendtgørelsen alene fastsætter krav til vejens overflade ved nyanlæg og ombygning.*

### **Højdekrav**

Svendborg og Køge kommune bemærker, at den nye bekendtgørelse kun sætter krav til vejbumpets maksimale højde og ikke minimumshøjde. I den forbindelse udtrykker de bekymring for, at fremtidige bump bliver for blide, og dermed ikke får den ønskede effekt.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at bekendtgørelsen primært har til formål at fastsætte sikkerhedsmæssige rammer for udformning af vejbump og ikke at regulere minimumskrav til deres effekt. Anbefalinger til konkrete udformninger af vejbump kan findes i håndbogen Fartdæmpere og i et nyt håndbogsbilag om Geometrisk udformning af fartdæmpere.*

*Vejdirektoratet har gennem geometriske opmålinger og målinger af G-påvirkning for en lang række relativt nyanlagte vejbump konstateret, at mange eksisterende vejbump i praksis afviger væsentligt fra gældende typetegninger. Ofte er vejbumpene udført med lavere højder end angivet i tidligere standarder, men har på trods heraf vist sig at have den ønskede hastighedsdæmpende effekt.*

KL bemærker, at tolerancekravet på 0,0 cm for korte bump er urealistisk. Dette tolerancekrav må i praksis anses for uopnåeligt, da alene en lille ujævnhed på den aktuelle vej vil betyde, at tolerancen ikke overholdes.

*Vejdirektoratet anerkender dette og har justeret tolerancekravet til 0,5 cm.*

### **Lodrette, opadgående spring**

KL og Køge kommune bemærker, at § 6 betyder, at det i praksis ikke længere er muligt at lave belægningsflader på toppen af trapezbump, da disse skal omkredsnes af kantsten, og tolerancer i sætning af kantsten og udlægning af asfalt er større end de 5 mm. Køge kommune bemærker, at tolerancen på 5 mm minimum bør være 7,5 mm grundet materiale -og udførelsestolerance på asfalt.

*Det lægges til grund at KL og Køge Kommune i deres høringssvar forudsætter, at belægningsflader på*

*toppen af trapezbump omkredsnes af kantsten, og at belægningsfladen på samt ramper til trapezbump udføres med asfalt. Ved Vejdirektoratets behandling af høringssvaret er det lagt til grund, at omkredsene kantsten sættes før belægningsfladen og ramperne udføres.*

*Vejdirektoratets Almindelige Arbejdsbeskrivelse for varmblandet asfalt (AAB) angiver, at tilslutninger med asfaltslidlag mod blivende belægning og faste genstande udføres med en overhøjde på 0 – 5 mm. Vejdirektoratet vurderer derfor, at bestemmelsen vedr. lodrette, opadgående spring, er i overensstemmelse med Vejdirektoratets Almindelige Arbejdsbeskrivelse for varmblandet asfalt (AAB), og at kravet om at der ikke findes lodrette, opadgående spring på mere end 5 mm, ikke er i modstrid med Vejdirektoratets Almindelige Arbejdsbeskrivelse for varmblandet asfalt (AAB), herunder at kravet ikke forhindrer at belægningsflader på toppen af trapezbump omkredsnes af kantsten*

### **Præfabrikerede vejrbump**

Køge kommune bemærker, at korte bump ( $\leq 0,7$  m) kun bør anvendes på veje med 20 km/t eller lavere, da de kan reducere kørekomforten væsentligt. TDJ Andersen K/S påpeger, at de typegodkendte vejrbump 9-6, og delvist 9-9, adskiller sig markant fra øvrige godkendte løsninger, hvilket kan indikere fejl i den tidligere godkendelsesproces. Randers kommune undrer sig over, at de lange præfabrikerede vejrbump (længde på 0,7 – 3,0 m) må have en hældning på 200 promille ved 40 km/t, mens rampehældning til trapezbump kun må være 60 promille.

*Høringssvarene har medført yderligere gennemgang af tidligere typegodkendte bump og de bagvedliggende godkendelser af præfabrikerede vejrbump. På den baggrund har Vejdirektoratet valgt at tilpasse kravene til korte vejrbump. Opdelingen af vejrbump efter bumplængde (L, set i vejens længderetning) udvides med en yderligere længdekategori i §7 og §12 således, at kategorierne fremover er:*

- $L \leq 0,7$  m
- $0,7 \text{ m} < L < 1,7$  m
- $1,7 \text{ m} \leq L < 3$  m
- $3 \text{ m} \leq L < 8$  m
- $L \geq 8$  m.

*For de korteste vejrbump ( $L \leq 0,7$  m) er den maksimale planlægningshastighed reduceret til 20 km/t. For de næst korteste bump ( $0,7 \text{ m} < L < 1,7$  m) er maksimal planlægningshastighed fastsat til 30 km/t. Bump med længde 1,7–3 m kan anvendes ved maksimal planlægningshastighed 40 km/t, og hældningen for denne kategori af præfabrikerede bump er tilpasset til maksimalt 100 promille.*

DMC bemærker, at der nu ved stejle sidehældninger kan anvendes steler for at forhindre utilsigtet fare for bl.a. motorcyklister ved passage af vejrbumpets sidehældning. Desværre ses det, at præfabrikerede vejrbump fortsat kan have en stejl hældning i længderetningen, da tabel 4 ikke indeholder krav til maksimal planlægningshastighed.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at krav til maksimal planlægningshastighed for præfabrikerede vejrbump reguleres i § 7 og således ikke fremgår af tabel 4.*

TID bemærker, at betegnelsen "afgrænset periode" bør præciseres, idet midlertidige bump i praksis kan anvendes over flere år, eksempelvis ved anlæggelse af letbanen på Ring 3, hvor præfabrikerede bump blev anvendt ved midlertidige fodgængerovergange. De præfabrikerede bump medfører ofte høj G-påvirkning og kan påvirke buschaufførers arbejdsmiljø væsentligt, hvilket tidligere har medført omlægning af busruter.

*Vejdirektoratet anerkender, at præfabrikerede bump kan være uhensigtsmæssige på veje med rutebåren bustrafik, både af hensyn til arbejdsmiljø og komfort. Vejdirektoratet anbefaler derfor, at alternative*



*fartdæmpende løsninger overvejes i disse tilfælde, hvilket uddybes i den reviderede vejregelhåndbog Fartdæmpere.*

*Vejdirektoratet lægger herudover vægt på i håndbogen, at der ved planlægning og anlæg af vejbump på busbetjente veje etableres et tæt og tidligt samarbejde mellem vejmyndigheden og de relevante trafikselskaber. Et sådant samarbejde vurderes afgørende for at sikre løsninger, der tilgodeser en forsvarlig og effektiv afvikling af den kollektive trafik.*

### **Modificerede vejbump**

Cyklistforbundet ønsker, at bestemmelsen om, at overgangen mellem vejbumpet og vejoverfladen kan udføres modificeret (§10) ændres fra "kan" til "skal".

*Vejdirektoratet vurderer, at det ikke er muligt at udføre alle bump med modificeret rampe, og det bør derfor være op til vejmyndigheden at vurdere behovet for modificering.*

### **Bump på busbetjente veje**

TID bemærker, at der er behov for at undgå bump på busbetjente veje, da de påvirker arbejdsmiljøet negativt. Trafikselskaberne anbefaler, at bekendtgørelsen tydeligt prioriterer anvendelsen af busvenlige bump, såsom pudebump eller modificerede cirkelbump (45–50 km/t), og at der gives mulighed for modifikationer af typegodkendte bump, så hensyn til tung trafik og busdrift kan varetages uden at trafiksikkerheden forringes. Desuden henvises til Arbejdstilsynets retningslinjer fra maj 2008, som anbefaler, at bump på busruter så vidt muligt undgås, og at vejmyndigheder indgår i tidlig dialog med trafikselskaber og operatører ved trafiksaneringsprojekter.

*Vejdirektoratet anerkender, at præfabrikerede bump og andre standardbump kan være uhensigtsmæssige på busbetjente veje, særligt af hensyn til arbejdsmiljø og komfort. Den reviderede bekendtgørelse giver mulighed for tilpasning af bumpets udformning, herunder anvendelse af busvenlige løsninger, hvor dette vurderes relevant. Bekendtgørelsen fastsætter ikke minimumskrav til bumpets højde eller stigningsgrad, hvilket giver vejmyndighederne fleksibilitet til at tilpasse udformningen til lokale forhold og bustrafikkens behov. Det anbefales at bustrafikkens behov drøftes i et samarbejde mellem vejmyndighederne og de lokale trafikselskaber, og at der i den forbindelse findes lokale løsninger som både vejmyndighed og trafikselskaberne er tilfredse med.*

### **Forsætninger**

KL bemærker, at bekendtgørelsen strammer nuværende regler for udformning af forsætninger. KL bemærker, at hvor krav om affasede kantsten tidligere kun gjaldt uden for byzone og i byzoner med hastighedsgrænser på 40 km/t eller derover, udvides kravene nu til også at omfatte tættere bebyggede områder og hastighedsniveauer helt ned til 30 km/t. KL mener at dette betyder, at kommunerne ved nyanlæg og renovering i praksis skal affase stort set alle kantsten, hvilket kan medføre merudgifter. Det bemærkes samtidig, at der savnes fagligt belæg for den nye bestemmelse.

KL bemærker desuden, at der i den nuværende vejlovgivning ikke findes en entydig definition af begrebet "tættere bebygget område". Hvis formuleringen ønskes fastholdt, bør der enten indføres en klar definition eller anvendes en eksisterende, eksempelvis den fra § 3 i vejlovgivningen: "Byer og bymæssige områder." KL bemærker, at betegnelsen "tættere bebygget område" mangler at blive defineret.

FDM og Cyklistforbundet ønsker, at stk. 2 fjernes, idet høje kantstensopspring vurderes som farlige også ved lave hastigheder.

*Vejdirektoratet understreger, at reglerne for udformning af forsætninger i praksis er uændrede i forhold til tidligere bekendtgørelser. En væsentlig sproglig ændring er dog, at bestemmelsen tidligere var formuleret som "gælder for" visse områder, mens den nu er ændret til "gælder ikke for", hvilket præciserer, i hvilke*



*områder kravet om affasede kantsten ikke finder anvendelse. Reglerne for affasning gælder fortsat ved planlægningshastigheder på 40 km/t og derover. Den tidligere henvisning til "byzone" er ændret til "tættere bebygget område", som i Færdselsloven defineres som områder afmærket med byzonetavlen E55. Benævnelsen "tættere bebygget område" vurderes derfor tilstrækkelig klar, og det er ikke nødvendigt at definere begrebet yderligere i bekendtgørelsen. Vejdirektoratet finder ikke, at der er fagligt belæg for at udvide kravene, så de gælder ved planlægningshastigheder på 30 km/t eller lavere.*

### **Irish crossings**

Køge Kommune opfordrer til, at der fastsættes standarder for negative bump, såkaldte "Irish crossings", for at imødekomme stigende krav til vandhåndtering.

*Vejdirektoratet vurderer, at bekendtgørelsen ikke forhindrer etablering af Irish crossings. anbefalinger til udformning af Irish crossings, som stadig er et forholdsvist nyt tiltag, vil fremgå af håndbogen. Vejdirektoratet ønsker mere erfaring med Irish crossings førend eventuel lovgivning på området fastsættes.*

### **Dispensation**

Kommunen påpeger desuden, at det med bekendtgørelsen er uklart, hvilke grundlag der skal anvendes ved ansøgning om dispensation fra tidligere dimensioneringsforudsætninger, fx lodret acceleration for bump.

*Bekendtgørelsen indeholder desuden §15 om dispensation, som kan anvendes bredt, fx ved ansøgning om vej bump der ikke overholder kravene i §§ 3–14, herunder højdekrav, maksimumlængde for cirkelbump og maksimal rampehældning.*

### **Begrebet hastighedsdæmpende foranstaltninger**

Randers kommune opfordrer til, at det lange begreb "hastighedsdæmpende foranstaltninger" erstattes med "fartdæmpere", som er et kortere ord. Det vil medvirke til, at vi undgår det negativt ladede ord "chikaner" i medierne.

*Vejdirektoratet har valgt at ændret betegnelsen "hastighedsdæmpende foranstaltninger" til "fartdæmpere" i bekendtgørelsen, hvilket både giver et mere anvendeligt begreb for branchen og skaber sammenhæng med håndbogens titel.*