

27. november 2025

Sagsbehandler

Ida Marie Østergaard

Tlf. +45 7244 2290

imos@vd.dk

Sags ID

EMN-2024-620790 / 7159551

Til høringsparterne

Ny høring over udkast til bekendtgørelse om vej bump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger

Indledningsvist bemærkes, at der er tale om en ny høring over bekendtgørelse om vej bump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger, som var i offentlig høring fra den 1. oktober til den 31. oktober 2025. Vejdirektoratet modtog da 19 indholdsmæssige høringssvar.

I forbindelse med den offentlige høring har en række kommuner og øvrige interessenter udtrykt ønske om, at bekendtgørelsen præciseres på en række områder. Vejdirektoratet har derfor justeret udkastet til bekendtgørelsen.

Vejdirektoratet har på den baggrund besluttet at sende den reviderede bekendtgørelse om vej bump og andre hastighedsdæmpende foranstaltninger i en ny offentlig høring.

I bekendtgørelsen er der i det væsentlige foretaget følgende ændringer i forhold det udkast, som var i høring fra den 1. oktober til den 31. oktober 2025:

- I § 1 er anvendelsesområdet præciseret. Bekendtgørelsen finder nu anvendelse ved nyanlæg og *ombygninger* af eksisterende fartdæmpende foranstaltninger (rettelse: fra *renoveringer* til *ombygninger*). Desuden er det præciseret, at bekendtgørelsen også finder anvendelse ved vej bump, der kun etableres for en afgrænset periode. Det betyder, at bekendtgørelsen også finder anvendelse fx i forbindelse med vejarbejde. Dog er vej bump i forbindelse med vejarbejde undtaget for krav om vej bumpets længde ved planlægningshastigheder over 40 km i timen, jf. ny § 7, stk. 3.
- § 2 er tilpasset med definitioner af planlægningshastighed, buet bump og præfabrikerede bump.
- I § 3 er det præciseret, at kravet om jævne overflader kun er gældende ved nyanlæg og ombygninger af asfalt bump. Til orientering kan oplyses, at kravet om ujævnheder på mere end 2 cm i en afstand på 2 meter før og efter bumpet, er baseret på en svensk undersøgelse (Trafikverket, Kontroll av farthinder/gupp, Pilotstudier, klossmetoden och förslag, 2013). Her har man vha. af testkørsel erfaret, at ujævnheder (skader) på 2 cm eller derover påvirker bumpets effekt, hvis de er indenfor 2 meter før og efter bumpet.



- Ny § 6 om lodrette, opadgående spring på maksimalt 5 mm for vej bump. Særligt for cyklister er lodrette, opadgående spring generende, og det er ønsket, at disse gener reduceres med denne tilføjelse.
- Ny § 7, stk. 2. Dette er en bestemmelse om, at vej bump med en længde på mellem 0,7 meter og 3 meter i vejens længderetning ikke må anvendes ved en planlægningshastighed på mere end 40 km i timen. Dette gøres for at skærpe reglerne for præfabrikerede vej bump, og for dermed at sikre, at præfabrikerede vej bump som tidligere er blevet godkendt til en bestemt hastighed, ikke fremover kan bruges ved højere hastigheder.
- Ny § 7, stk. 3, som giver mulighed for anvendelse af kortere bump ved planlægningshastigheder over 40 km i timen i forbindelse med vejarbejder. Dette gøres for at undgå modstrid med Bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mv, § 61.
- Ny § 8, stk. 2, som giver mulighed for at etablere stejlere sidehældninger end 1:3, hvis der findes steler eller lignende, som forhindrer trafikanter i at færdes på sidehældningen. Flere kommuner har bemærket, at de i dag anvender steler ved stejl sidehældning for netop at forhindre cyklister og motorcyklister i at passere vej bumpet på sidehældningen.
- I § 10 er buet bump tilføjet. Buet bump er blandt andet modificerede sinus bump. Disse skal ligeledes overholde minimumslængderne angivet i bilag 1, tabel 3.
- Ny § 11, stk. 2, som præciserer, at også overgangen mellem vej bumpets rampe og den plane topflade på et vej bump kan udføres modificeret. Dette muliggør anlæg af modificerede trapez bump. Samtidig tydeliggør denne bestemmelse, at der kan udføres modificerede overgange for øvrige vej bump end cirkel bump.
- Ny § 12 om præfabrikerede vej bump. Denne bestemmelse indfører krav til præfabrikerede vej bumps hældninger og tangenthældninger. Typegodkendte præfabrikerede vej bump har varierende udformninger f.eks. cirkelform, parabel eller flere kanter/flader i forlængelse af hinanden. Med denne bestemmelse skal hældningen, uanset om det er en tangenthældning på en cirkelbue eller parabel eller en hældning på en flade, overholde de maksimale værdier som er angivet i bilag 1, tabel 4.
- I tabel 1, bilag 1 er tolerancekravet for vej bump med bumplængde $0,7 \text{ m} < L < 3 \text{ m}$ skærpet til 0,0 cm.
- I tabel 3, bilag 1 er *minimum radius i den cirkelbue, som bumpets overflade udgør, set i vejens længderetning* udskiftet til *minimum længde for cirkel bump og buet bump*. Cirkelbuernes radius er ikke umiddelbart omsættelige og målbare, og kan desuden være varierende over bumpet. Længden af vej bumpet er således lettere at verificere. Det bemærkes, at tabel 3 kun giver krav til minimumslængden, og at bumpet således kan udføres længere, hvis der anlægges modificerede ramper.
- I tabel 3, bilag 1 er vej bump til 60 km i timen tilføjet. Det betyder, at der nu uden dispensation fra Vejdirektoratet, kan udføres cirkel bump og buet bump til 60 km i timen.
- Ny tabel 4, bilag 1, som indeholder krav til maksimalt tilladte hældninger eller tangenthældninger for præfabrikerede vej bump. Hældningskravene afhænger af bumpets længde, og dermed af vejens planlægningshastighed jf. § 7.



Yderligere bemærkninger:

Vejdirektoratet ønsker at fremhæve, at den eksisterende vejregelhåndbog om Fartdæmpere er under revision, og at denne, eller et nyt håndbogsbilag, fremover vil indeholde mange af de geometriske udformninger til vej bump, som i dag fremgår af Katalog over typegodkendte bump. Dog påtænker Vejdirektoratet ikke at indarbejde udformninger til asfaltbump ved planlægningshastigheder på 25, 35 og 45 km/t, og ej heller udformningen af pukkelbump og præfabrikerede vej bump.

I forbindelse med opdateringen af håndbogen om Fartdæmpere, vil anbefalinger til udformning, placering og planlægning af fartdæmpere på veje med busser i rute tydeligt fremgå. Derudover indarbejdes anbefalinger til placering af præfabrikerede vej bump, så disse ikke er til unødigt gene for cyklister. Yderligere anbefalinger til vej bump på cykelstier vil ligeledes fremgå af håndbogen.

Økonomiske konsekvenser

Der vurderes fortsat ikke at være administrative eller økonomiske konsekvenser af forslaget.

Det bemærkes desuden, at Vejdirektoratet fortsat vurderer, at bekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT.

Ikrafttrædelse og høringssvar

Bekendtgørelsen forventes at træde i kraft **den 1. februar 2026**.

Vejdirektoratet anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vejregler@vd.dk og imos@vd.dk med henvisning til j.nr. EMN-2024-620790, **senest den 23. december 2025**.

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen.

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.

Udstedte bekendtgørelser offentliggøres på retsinformations hjemmeside: www.retsinformation.dk.

Venlig hilsen

Ida Marie Østergaard
Projektleder