**Forslag**

til

Lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (Opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fællesveje.)

**§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, som ændret ved § 1 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer:

1. I *§ 92, stk. 1, 1.* og *2. pkt.,* udgår »med samtykke fra politiet«.
2. *§ 92, stk. 1, nr. 3,* affattes således:

»3) indførelse af ubetinget vigepligt.«

1. *§ 92, stk. 2,* ophæves, og i stedet indsættes:

*»Stk. 2.* For en vejstrækning med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 træffer vejmyndigheden, jf. stk. 1, 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. 3.

*Stk. 3.* For mere end fire sammenhængende vejstrækninger, der hver især har en årsdøgnstrafik på højst 1.000, træffer vejmyndigheden med samtykke fra politiet bestemmelse om færdselsindskrænkninger omfattet af stk. 2.

*Stk. 4.* For vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, træffer vejmyndigheden med samtykke fra politiet bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 5 og 6.

1. I *§ 92, stk. 4,* der bliver stk. 6, indsættes efter »zoner,«: »jf. stk. 2-4,« og »politiet og« udgår.
2. I *§ 92 a* affattes således:

**»§ 92 a.** Vejmyndigheden for offentlig vej og for privat fællesvej, der er omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, træffer bestemmelse efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsgrænser på vejstrækninger eller for et nærmere afgrænset område, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* Vejmyndigheden træffer med samtykke fra politiet bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger eller et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område, hvis den enkelte vejstrækning eller mindst én vejstrækning inden for det nærmere afgrænsede område har en årsdøgnstrafik, der overstiger 6.000.

*Stk. 3.* Vejmyndigheden træffer endvidere med samtykke fra politiet bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger i tættere bebygget område, hvis vejstrækningen er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummereringen af det danske vejnet.«

1. I *§ 92 b* udgår »og § 92 a, stk. 1«.
2. I *§ 92 c, stk. 1 og 2,* ændres »§§ 92 og 92 a« til: »§ 92, stk. 3 og 4, og § 92 a, stk. 2 og 3«.

**8.** I *§ 92 c, stk. 4, 3. pkt.,* ændres »§ 92, stk. 1, nr. 3,« til: »§ 92, stk. 2-4, som vedrører forbud mod visse færdselsarter, og«

**9.** *§ 92 d* ophæves.

**10.** *Overskriften* før § 100 ophæves.

**11.** *§ 100* ophæves.

**12.** I *§ 121, stk. 1, nr. 7,* ændres»§§ 92 og 92 d« til: »§ 92«.

**13.** I *§ 121, stk. 1, nr. 8,* ændres»§§ 92, 92 d og 93« til: »§§ 92 og 93«.

**§ 2**

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, som ændret ved § 3 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer:

**1.** I *§ 30* og *§ 41, stk. 2,* udgår: »efter forhandling med politiet«.

**2.** *§ 57, stk. 2-8,* affattes således:

**»***Stk. 2.* Grundejerne kan med kommunalbestyrelsens godkendelse foretage ændringer ved en privat fællesvejs færdselsmæssige indretning eller ændre reguleringen af færdslen på vejen, jf. færdselslovens §§ 92 og 92 a, herunder afmærke foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer, som er nævnt i stk. 2. Kommunen afholder udgifterne til etablering og afmærkning af foranstaltningerne.

*Stk. 4.* Foretages ændringerne, som er nævnt i stk. 3, i det væsentlige for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder bestemmelserne i §§ 48-52 i lov om private fællesveje om afholdelse af udgifter og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse.

*Stk. 5.* Kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger, der er etableret uden kommunalbestyrelsens godkendelse, for den pågældendes regning, hvis den pågældende ikke efterkommer et påbud om at fjerne foranstaltningen. Før påbud om fjernelse skal det vurderes, om forholdet retligt kan lovliggøres ved, at kommunalbestyrelsen giver den manglende godkendelse.

*Stk. 6.* Er foranstaltningen til fare eller ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud.

*Stk. 7.* Reglerne i stk. 5 og 6 gælder tilsvarende for ændringer, der er foretaget uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

*Stk. 8.* Kan kommunalbestyrelsen ikke fastslå, hvem der har foretaget ændringer som nævnt i stk. 2, kan kommunalbestyrelsen kræve vejen fysisk lovliggjort efter §§ 48-52 i lov om private fællesveje om istandsættelse og vedligeholdelse.«

**§ 3**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. maj 2026

*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

|  |  |
| --- | --- |
| Indholdsfortegnelse | |
| 1. | Indledning |
| 2. | Lovforslagets hovedpunkter |
| 2.1. | Færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejes indretning og udnyttelse |
| 2.1.1. | Gældende ret |
| 2.1.2. | Transportministeriets overvejelser |
| 2.1.3. | Den foreslåede ordning |
| 2.2. | Lokalt fastsatte hastighedsgrænser |
| 2.2.1. | Gældende ret |
| 2.2.1.1. | Færdselsloven |
| 2.2.1.2. | Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser |
| 2.2.2. | Transportministeriets overvejelser |
| 2.2.3. | Den foreslåede ordning |
| 2.3. | Forandringer og færdselsregulering af private fællesveje |
| 2.3.1. | Gældende ret |
| 2.3.2. | Transportministeriets overvejelser |
| 2.3.3. | Den foreslåede ordning |
| 3. | Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige |
| 4. | Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. |
| 5. | Administrative konsekvenser for borgerne |
| 6. | Klimamæssige konsekvenser |
| 7. | Miljø- og naturmæssige konsekvenser |
| 8. | Forholdet til EU-retten |
| 9. | Hørte myndigheder og organisationer m.v. |
| 10. | Sammenfattende skema |

# 1. Indledning

Lovforslaget indgår som en del af regeringens 2030-plan ”Danmark rustet til fremtiden”. Af planen fremgår det bl.a., at regeringen vil 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.

Som led i implementeringen af planen, og som tilkendegivet i KL og regeringens aftale om kommunernes økonomi for 2025, har regeringen i finansloven for 2025 besluttet politisk prioriteret opgavebortfald på 1.000 årsværk.

Som en del af dette opgavebortfald lægger regeringen op til, at politiets involvering i sager om vejes udnyttelse og indretning begrænses, således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt i størstedelen af sagerne vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Justitsministeriet har vurderet, at det vil medføre et opgavebortfald hos politiet på godt 11 årsværk.

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 politiet fortsat vil skulle være en del af beslutningsprocessen i tilfælde, hvor trafikmængden sammenholdt med typen af færdselsindskrænkning medfører, at der skal varetages særlige mobilitets- og fremkommelighedsmæssige hensyn.

# 2. Lovforslagets hovedpunkter

## 2.1. Færdselsmæssige bestemmelser som indvirker på vejes indretning og udnyttelse

2.1.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Bestemmelsen omfatter færdselsmæssige bestemmelser af varig karakter, såvel som bestemmelser af midlertidig karakter i tilfælde, hvor midlertidige færdselsindskrænkninger måtte være nødvendige for afholdelse af lejlighedsvise særskilte arrangementer.

Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsvejene, og de enkelte kommunalbestyrelser er vejmyndighed for kommunevejene og de private fællesveje i by og bymæssigt område.

Veje omfattet af privatvejslovens §§ 25-86 er private fællesveje i by og bymæssigt område eller private fællesveje i landzone, hvor kommunalbestyrelsen har truffet afgørelse om, at de pågældende bestemmelser skal finde anvendelse.

Færdselslovens § 92, stk. 1, regulerer alene offentlige veje og de nævnte private fællesveje. Vejmyndigheden eller politiet kan således ikke i medfør af bestemmelsen træffe beslutning om indførelse af færdselsindskrænkninger på øvrige private fællesveje og andre private veje, ligesom bestemmelsen ikke medfører, at politiet skal samtykke til grund- og vejejerens beslutninger om indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger. For disse veje er det kun ejer af en strækning af en privat fællesvej og en vejberettiget grundejer, afhængig af en eventuel vejretsaftale med de vejberettigede grundejere, der kan beslutte at regulere færdslen inden for færdselslovens rammer.

Vejmyndigheden kan endvidere efter færdselsloven § 92, stk. 2, jf. stk. 1, træffe bestemmelser om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde. § 92, stk. 2, omfatter ikke tilfælde, hvor afspærringen sker ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger, da sådanne afspærringer besluttes i henhold til vejlovgivningen.

Bestemmelsen omfatter afspærring af varig karakter, såvel som afspærring af midlertidig karakter i tilfælde, hvor midlertidig afspærring måtte være nødvendige for afholdelse af lejlighedsvise særskilte arrangementer.

Det følger af § 92, stk. 3, at vejmyndigheden efter stk. 1 kan træffe bestemmelse om, at en parkeringsplads skal reserveres til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap, når særlig tungtvejende hensyn taler herfor.

Vejmyndigheden kan ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne, jf. færdselslovens § 92, stk. 4.

Efter færdselslovens § 92 a, stk. 1, kan politiet med samtykke fra vejmyndigheden, for så vidt angår offentlig vej, og vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, træffe bestemmelse om indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel.

Bestemmelsen omfatter ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel af varig karakter, såvel som ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel af midlertidig karakter i tilfælde, hvor midlertidige indførelse heraf måtte være nødvendig f.eks. for afholdelse af lejlighedsvise særskilte arrangementer.

For så vidt angår private fællesveje og andre private veje, regulerer færdselslovens § 92 a, stk. 1, alene de private fællesveje i byer og bymæssige områder. Politiet kan således ikke i medfør af bestemmelsen træffe beslutning om indførelse af færdselsindskrænkninger på øvrige private fællesveje og andre private veje, det vil sige veje, der ikke er omfattet privatvejslovens §§ 25-86, jf. § 3. For disse veje er det kun ejer af en strækning af en privat fællesvej, og en vejberettiget grundejer, afhængig af en eventuel vejretsaftale med de vejberettigede grundejere, der kan beslutte at regulere færdslen inden for færdselslovens rammer.

Opstår der uenighed mellem politiet og vejmyndigheden om udøvelsen af beføjelserne efter §§ 92 og 92 a, stk. 1, afgøres sagen af transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 1.

Ifølge § 92 d, stk. 1, kan transportministeren, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade vejmyndigheder at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Transportministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 7, 9 og 13-15, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.

Vejmyndighedens anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af vejmyndigheden til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget, jf. § 92 d, stk. 2.

I medfør af § 92 d, stk. 3, er det er muligt for vejmyndigheden at opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg efter stk. 1.

Bestemmelsen blev indført ved lov nr. 292 af 28. april 2000 om ændring af færdselsloven, lov om private fællesveje og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje. Det fremgår af lovens bemærkninger, jf. Folketingstidende 1999-00, tillæg A, side 4206, at den tidsmæssige og geografiske begrænsning af forsøg vil afhænge af det enkelte forsøg, herunder mulighederne for evaluering af forsøget. Som hovedregel vil forsøg således ikke tidsmæssigt kunne udstrækkes ud over, hvad der er nødvendigt for at gennemføre en evaluering. Det vil normalt være op til maksimalt ét år.

Det fremgår endvidere af lovens bemærkninger, jf. Folketingstidende 1999-00, tillæg A, side 4206, at forsøgsbestemmelsen ikke giver hjemmel til at begrænse færdslen eller muligheden for at udnytte privat ejendom i et sådant omfang, at der bliver tale om indgreb af ekspropriativ karakter.

Det fremgår af færdselslovens § 100, stk. 1, at afgørelser om udførsel af vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdslens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejmyndigheden med samtykke fra politiet. Hvis der opstår uenighed mellem politi og vejmyndighed, afgøres sagen af transportministeren, jf. stk. 2.

Bestemmelsen stammer fra færdselsloven nr. 287 af 10. juni 1976 og blev indsat på baggrund af, at Færdselssikkerhedskommissionen i betænkning nr. 608 af 1971 vedrørende færdselssikkerhedsfremmenende foranstaltninger på eller ved vejene havde anbefalet, at politiet blev givet lejlighed til at udtale sig om projekter til nyanlæg af veje.

Det følger af praksis, at bestemmelsen omfatter alle anlæg af betydning for færdslens sikkerhed og afvikling. Transportministeriet har tidligere udtalt, at barren for, hvornår et forhold er omfattet af færdselslovens § 100, ikke er høj.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Som følge af opgavebortfaldet på Justitsministeriets område skal politiet fremadrettet ikke involveres i alle vejmyndighedens færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning.

Baggrunden for opgavebortfaldet er bl.a. en vurdering af, at vejmyndighederne generelt har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at behandle sager om indførelsen af færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning uden politiets involvering. Der er således ikke et behov for dobbeltsagsbehandling hos de to myndigheder, og vejmyndigheden vil derfor fremover i vidt omfang få den fulde kompetence til at træffe færdselsmæssige bestemmelser.

Der er i dag ikke fastsat materielle betingelser for vejmyndighedens færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Færdselsloven eller regler udstedt i medfør heraf indeholder således ikke materielle begrænsninger for, hvornår vejmyndigheden og politiet kan beslutte at indføre bestemmelser om bl.a. parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter, forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej, indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel. Beslutningerne skal derfor ud fra almindelig forvaltningsretlige betragtninger træffes på grundlag af en vægtning af saglige hensyn.

Transportministeriet bemærker, at indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen som udgangspunkt har stor negativ indvirkning på mobiliteten og fremkommelighed. Hensynet til samfundets effektivitet i forhold til transportydelser, arbejdsudbud og generel fremkommelighed tilsiger efter Transportministeriets opfattelse, at det er nødvendigt at sikre, at der tages mobilitetsmæssige hensyn i vejmyndighedernes beslutninger om indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvilke myndigheder der har den formelle beslutningskompetence i forhold til at træffe bestemmelse om indførelse af færdselsindskrænkninger, er det derfor Transportministeriets opfattelse, at politiet fortsat bør være en del af beslutningsprocessen i tilfælde, hvor trafikmængden medfører, at der skal varetages særlige mobilitets- og fremkommelighedsmæssige hensyn.

Det vil sikre, at bestemmelser om etablering af færdselsmæssige indskrænkninger fastsættes ud fra en balanceret afvejning af hensynene til blandt andet mobilitet og færdselssikkerhed.

Det er Transportministeriets vurdering, at en vejstræknings årsdøgnstrafik, hvorved forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året, kan anses som en simpel indikator for, hvor stor betydning vejstrækningen har for den generelle trafikafvikling, og dermed i hvilket omfang færdselsindskrænkninger vil påvirke mobiliteten.

Forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og påbud om ensrettet færdsel vil have den største negative påvirkning af mobiliteten på strækninger med meget trafik. Hvis vejmyndighedens mulighed for uden politiets samtykke at indføre de pågældende færdselsindskrænkninger begrænses til strækninger med mindre trafik, sikres store dele af mobiliteten.

Under hensyn til, at forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen som udgangspunkt har stor negativ indvirkning på mobiliteten, er det Transportministeriets vurdering, at årsdøgnstrafikken skal være relativt lav på de strækninger, hvor indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger skal være mulig uden politiets samtykke. Transportministeriet finder, at en årsdøgnstrafik på højst 1.000 vil sikre, at hensynet til mobilitet tilgodeses i tilstrækkeligt omfang.

Vejmyndigheden bør derfor som udgangspunkt gives adgang til uden politiets samtykke at indføre forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 1.000. Vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 vil udgøre en ikke ubetydelig del af vejnettet i tættere bebygget område. Som eksempel kan nævnes, at den procentuelle andel af vejnettet med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 i forhold til kilometer vejstrækning for København udgør ca. 65 pct., for Odense ca. 79 pct., og for Hillerød ca. 74 pct. Vejmyndighederne vil således uden politiets samtykke kunne indføre forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen på en stor del af vejstrækningerne.

Tilfælde, hvor indførelse af færdselsindskrænkninger sker på flere sammenhængende vejstrækninger, vil imidlertid kunne medføre en stor belastning for mobiliteten og fremkommeligheden, selvom vejstrækningerne har en årsdøgnstrafik på 1.000 eller derunder.

Etablering af større områder eller kvarterer, der lukkes af for gennemkørende trafik med afspærringer og ensretninger (såkaldte trafikøer), kan have mange positive effekter, herunder færre biler dér, hvor folk bor, mere plads til cyklister, fodgængere og kollektiv trafik, og mulighed for grønne områder og lokalt byliv. Transportministeriet finder det dog væsentligt, at etableringen af sådanne områder sker ud fra en afbalanceret afvejning, hvor der også tages hensyn til mobiliteten og fremkommeligheden på de omkringliggende vejstrækninger.

Transportministeriet finder derfor, at indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen på mere end fire sammenhængende vejstrækninger fortsat alene bør kunne ske med politiets samtykke, også i tilfælde, hvor de pågældende vejstrækninger hver især har en årsdøgnstrafik på højst 1.000.

For så vidt angår andre færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, som vejmyndigheden kan træffe, som f.eks. bestemmelse om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og ubetinget vigepligt, er det Transportministeriets vurdering, at sådanne bestemmelser har en så relativt lille indvirkning på mobiliteten, at vejmyndigheden vil kunne overlades at træffe bestemmelse herom uden indhentelse af politiets samtykke uafhængig af den pågældende stræknings årsdøgnstrafik.

For så vidt angår de materielle betingelser for, hvornår de forskellige færdselsindskrænkninger kan indføres, er det Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis de saglige hensyn, der i medfør af den gældende praksis kan, og i visse tilfælde skal, indgå i afvejning af, om færdselsindskrænkninger kan indføres på de konkrete vejstrækninger, blev nærmere reguleret på bekendtgørelsesniveau. En sådan regulering vil skabe mere klarhed om rammerne for skønsudøvelsen.

Opgavebortfaldet vil endvidere indebære, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal involveres i afmærkningssager. Det vil herefter være vejmyndigheden selv, der er ansvarlig for, at der anvendes den korrekte afmærkning ved indførelse af færdselsindskrænkninger, og at afmærkningen placeres korrekt.

Transportministeriet finder dog, at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor.

For så vidt angår færdselslovens § 92 d om muligheden for at udføre forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, bemærker Transportministeriet, at bestemmelsen har et meget begrænset anvendelsesområde. Det skyldes navnlig, at bestemmelsen alene giver mulighed for kortvarige forsøg af op til 1 års varighed, og at bestemmelsen ikke giver hjemmel til forsøg, der begrænser færdslen eller muligheden for at udnytte privat ejendom i et sådant omfang, at der bliver tale om indgreb af ekspropriativ karakter.

Siden bestemmelsens indførelse i 2000 er der således alene gennemført ét forsøg med hjemmel i § 92 d.

Samtidig indeholder færdselsloven adskillige bestemmelser, der giver mulighed for at indføre forskellige færdselsregulerende foranstaltninger, både som varige foranstaltninger og på forsøgsbasis. Det er således Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen i § 92 d ikke længere kan anses for relevant. Da færdselsloven ikke bør indeholde bestemmelser, der har mistet deres relevans, finder Transportministeriet, at bestemmelsen bør ophæves.

Som led i at politiet fremadrettet ikke skal involveres i alle vejmyndighedens afgørelser om vejes indretning og færdselsmæssige indskrænkninger, vurderer Transportministeriet, at der ikke er behov for at opretholde færdselslovens § 100.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 3, at færdselslovens § 92, stk. 2, ophæves, og at der i stedet indsættes nye stk. 2-4.

Det foreslås, at den nye § 92, stk. 2, udfærdiges således, at det af bestemmelsen følger, at for en vejstrækning med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 træffer vejmyndigheden, jf. stk. 1, 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. 3.

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil hastighedsbekendtgørelsen blive revideret, så den fremover både vil indeholde bestemmelser i relation til fastsættelse af lokale hastigheder og af lokale færdselsindskrænkninger. Der vil således blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgnstrafik skal opgøres.

Det foreslås endvidere i den nye § 92, stk. 3, at for mere end fire sammenhængende vejstrækninger, der hver især har en årsdøgnstrafik på højst 1.000, træffer vejmyndigheden med samtykke fra politiet bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger.

Det foreslås endelig i den nye § 92, stk. 4, at for vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, træffer vejmyndigheden med samtykke fra politiet bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger.

Den foreslåede § 92 vil – på samme måde som den gældende § 92 – alene regulere, hvilke myndigheder der har den formelle beslutningskompetence i forhold til at træffe bestemmelse om de forskellige typer af færdselsindskrænkninger. Vejmyndigheden og politiet, i de tilfælde hvor politiets samtykke vil være påkrævet, vil således fortsat skulle træffe de konkrete beslutninger om indførelse af de forskellige færdselsindskrænkninger på baggrund af en vægtning af saglige hensyn.

Hastighedsbekendtgørelsen vil i den forbindelse i medfør af den gældende § 92 c, stk. 3, blive revideret, så den kommer til at indeholde en nærmere angivelse af, hvilke hensyn der kan indgå i den skønsmæssige materielle beslutning om indførelse af de forskellige færdselsindskrænkninger, herunder hensynet til færdselssikkerhed, tryghed, støjbegrænsning, byplanlægning, trafikafvikling, mobilitet og generel fremkommelighed. Med hensyn til private fællesveje med ÅDT over 1.000 vil vejmyndigheden også skulle inddrage de specielle forhold, som gør sig gældende for private fællesveje. Det kommer bl.a. til udtryk i færdselslovens § 92, stk. 4, om grundejers samtykke til forbud mod færdselsarter.

For så vidt angår de tilfælde, hvor politiets samtykke skal indhentes (vejstrækninger med en årsdøgnstrafik over 1.000 og mere end fire sammenhængende vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 1.000), vil der blive fastsat regler om, at hensyn til færdselsindskrænkningernes indvirkning på mobiliteten og den generelle fremkommelighed skal indgå i den samlede vurdering af, om færdselsindskrænkningerne kan indføres.

Ændringerne af hastighedsbekendtgørelsen forventes at ville skulle træde i kraft samtidig med reglerne i dette lovforslag.

For så vidt angår politiets samtykke i afmærkningssager vil bekendtgørelse nr. 425 af 13. april 2023 om vejafmærkning, bekendtgørelse nr. 426 af 13. april 2023 om anvendelse af vejafmærkning og bekendtgørelse nr. 393 af 14. april 2025 om afmærkning af vejarbejder ved akutte trafikfarlige hændelser og ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer blive ændret, således at kun hvor færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor, vil politiets samtykke til afmærkning skulle indhentes.

Det foreslås herudover, at forsøgsordningsbestemmelsen i færdselslovens § 92 d ophæves.

Det foreslås ligeledes, at færdselslovens § 100 om afgørelse om udførslen af vejanlæg, der kan have betydning for færdslens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejmyndigheden med samtykke fra politiet, ophæves.

## 2.2. Lokalt fastsatte hastighedsgrænser

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1. Færdselsloven

Færdselslovens regler om hastighed findes i kapitel 5. Lovens § 42 indeholder de generelle hastighedsgrænser og regler om muligheden for lokalt at fastsætte højere eller lavere hastighedsgrænser end de generelle for vejstrækninger eller nærmere afgrænset områder. Færdselslovens §§ 43-43 b indeholder regler om hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer.

De generelle hastighedsgrænser er i § 42, stk. 1-3, fastsat til 50 km i timen i tættere bebygget område, 80 km i timen uden for tættere bebygget område, 80 km i timen på motortrafikveje, samt 130 km i timen på motorvej.

Tættere bebygget område defineres i færdselslovens § 2, nr. 27, som område, hvis grænser tilkendegives ved særlig afmærkning. Tættere bebygget område markeres efter bekendtgørelse nr. 425 af 13. april 2023 om vejafmærkning med senere ændring (herefter vejafmærkningsbekendtgørelsen) § 27 med tavle E 55 Tættere bebygget område (byskilt) og E 56 Ophør af tættere bebygget område.

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 4, 1. pkt., at der for en vejstrækning kan fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, hvis omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler imod. Hastigheden på motortrafikveje og motorveje må dog ikke overstige henholdsvis 100 km i timen og 130 km i timen, jf. § 42, stk. 4, 2. pkt.

Efter § 42, stk. 5, 1. pkt., kan der for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse eller en særlig hastighedsgrænse fastsat i medfør af § 43, fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle.

Efter færdselslovens § 42, stk. 5, 2. pkt., kan der efter samme betingelser som i 1. pkt. fastsattes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område. Uden for tættere bebygget område kan der ligeledes efter samme betingelser som i 1. pkt. fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område, der er særligt egnet hertil, jf. § 43, stk. 5, 3. pkt.

Ifølge § 92 a, stk. 2, træffer politiet afgørelse efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger, efter forhandling med vejmyndigheden for så vidt angår offentlig vej, og for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (herefter privatvejsloven), jf. lovens § 3 (byreglerne), efter forhandling med vejmyndigheden.

Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsvejene, og de enkelte kommunalbestyrelser er vejmyndighed for kommunevejene og private fællesveje i by og bymæssigt område.

Veje omfattet af privatvejslovens §§ 25-86 er private fællesveje i by og bymæssigt område eller private fællesveje i landzone, hvor kommunalbestyrelsen har truffet afgørelse om, at de pågældende bestemmelser skal finde anvendelse.

Det følger af § 92 a, stk. 3, at vejmyndigheden i forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget områdeoverfor politiet kan tage initiativ til, at der træffes afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger efter stk. 1, nr. 2, og stk. 2.

Opstår der uenighed mellem politiet og vejmyndigheden om fastsættelse af en lokal hastighedsgrænse efter § 92 a, stk. 2, afgøres sagen af transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 1.

Efter færdselslovens § 92 c, stk. 3, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i § 92 a nævnte beføjelser.

2.2.1.2. Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

Bemyndigelsesbestemmelsen i færdselslovens § 92 c, stk. 3, om fastsættelse af regler om udøvelsen af de beføjelser, der fremgår af §§ 92 og 92 a er udnyttet i bekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2022 om lokale hastighedsgrænser med senere ændring (herefter hastighedsbekendtgørelsen).

Hastighedsbekendtgørelsen indeholder de nærmere betingelser for, hvornår vejmyndigheden inden for rammerne af færdselslovens § 42, stk. 4 og 5, kan fastsætte lokale højere eller lavere hastighedsgrænser, både udenfor og i tættere bebygget område.

Hastighedsbekendtgørelsens § 6 indeholder reglerne om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område på vejstrækninger, der ikke er motortrafikveje eller motorveje.

Efter hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 1, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

Nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen på institutionsstrækninger, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, kan ske uden en nærmere konkret vurdering af de trafiksikkerhedsmæssige og trafikale forhold.

For vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og for vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder, der ikke er beliggende ved institutioner, kan hastigheden fastsættes til 40 km i timen efter en konkret vurdering af de trafiksikkerhedsmæssige og trafikale forhold, jf. hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 2.

Det følger endvidere af hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 3, at hastigheden i tættere bebygget område kan fastsættes til 30 km i timen eller derunder på opholds- og legeområder, veje i beboelsesområder uden gennemkørende trafik eller på veje, hvor ganske særlige vejforløb med særligt dårlige oversigtsforhold, snævre kurver eller smalle vognbaner gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

Det fremgår af Transportministeriets afgørelse af 8. marts 2024 (j.nr. 2023-3403), at de beboelsesområder, der er omfattet af hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 3, 1. pkt., er områder, hvor der alene er etableret beboelsesejendomme, og hvor langt den overvejende del af de trafikanter, som færdes på vejene, derfor er områdets beboere og besøgende med ærinde hos beboerne. Som eksempel herpå nævnes i afgørelsen villaområder, hvor der udelukkende er beboelse og eventuelt i begrænset omfang mindre erhvervsvirksomheder, som drives fra privatboligen. Områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som eksempelvis spise- og udskænkningssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri, vil ikke være et beboelsesområde, der er omfattet af hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 3, 1. pkt., idet det giver mulighed for at generere trafik fra andre end områdets beboere.

Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle til 40 eller 30 km i timen efter hastighedsbekendtgørelsens § 6 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser

Som følge af opgavebortfaldet på Justitsministeriets område, skal politiet fremadrettet ikke involveres i alle vejmyndighedens afgørelser om lokale hastighedsgrænser.

Baggrunden for opgavebortfaldet er bl.a. en vurdering af, at vejmyndighederne generelt har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at behandle sager om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser uden politiets involvering. Der er således ikke et behov for dobbeltsagsbehandling hos de to myndigheder, og vejmyndigheden vil derfor fremover i størstedelen af sagerne få den fulde kompetence til at træffe afgørelser om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Transportministeriet bemærker generelt, at fastsættelse af hastighedsgrænser hviler på en balance mellem på den ene side hensynet til den mobilitet, der er nødvendig for samfundets effektivitet i forhold til transportydelser, arbejdsudbud og generel fremkommelighed, og på den anden side hensynet til færdselssikkerhed, tryghed og fredeligt byrum.

Udfaldet af denne vurdering kommer til udtryk i færdselsloven, hvor de generelle hastighedsgrænser er fastsat på baggrund af en landspolitisk beslutning.

For at sikre at der kan tages hensyn til, at lokale forhold på visse vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder kan tilsige en henholdsvis højere eller lavere hastighedsgrænse, indeholder færdselsloven mulighed for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser skal der som udgangspunkt foretages en afvejning af de samme hensyn, som ligger til grund for færdselslovens generelle hastighedsgrænser. Det vil sige en afvejning af hensynet til mobilitet og færdselssikkerhed. De gældende regler i hastighedsbekendtgørelsen, der indeholder de nærmere materielle kriterier for, hvornår der kan fastsættes lokale hastighedsgrænser, har derfor en udpræget skønsmæssig karakter.

For så vidt angår fastsættelse af højere lokale hastighedsgrænser i tættere bebygget område og fastsættelse af såvel højere som lavere lokale hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område, er det Transportministeriets vurdering, at skønsafvejningen ikke giver vejmyndighederne anledning til udfordringer.

Transportministeriet finder derfor, at det ikke er nødvendigt at ændre de gældende materielle regler i færdselsloven og hastighedsbekendtgørelsen for fastsættelse af højere lokale hastighedsgrænser i tættere bebygget område og fastsættelse af såvel højere som lavere lokale hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område. Vejmyndighederne vil således med opgavebortfaldet selvstændigt skulle træffe beslutning om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser i disse sager efter de gældende materielle regler.

Gennem Transportministeriets arbejde som tvistløsningsmyndighed efter færdselslovens gældende regler i sager, hvor der opstår uenighed mellem vejmyndigheden og politiet vedrørende fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, er det imidlertid Transportministeriets erfaring, at der ofte i sager om nedsættelse af hastighedsgrænsen i tættere bebygget område har været tvivl om, hvordan de skønsmæssige regler i hastighedsbekendtgørelsen skal anvendes.

Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at politiet fortsat bør være en del af beslutningsprocessen i tilfælde, hvor trafikmængden medfører, at der skal varetages særlige mobilitets- og fremkommelighedsmæssige hensyn.

Det vil sikre, at lavere lokale hastighedsgrænser i tættere bebygget område fastsættes ud fra en balanceret afvejning af hensynene til mobilitet og færdselssikkerhed.

Det er Transportministeriets vurdering, at en vejstræknings årsdøgnstrafik, hvorved forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året, kan anses som en simpel indikator for, om strækningen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og dermed i hvilket omfang en nedsættelse af hastighedsgrænsen vil påvirke mobiliteten. Nedsættelse af hastighedsgrænsen på strækninger med megen trafik, hvor det må forventes, at der kan køres med op til 50 km i timen uden for myldretiderne, vil have den største negative påvirkning af mobiliteten. Hvis muligheden for frit at kunne nedsætte hastighedsgrænsen i tættere bebygget område ud fra årsdøgnstrafikken således begrænses til strækninger med mindre trafik, sikres store dele af mobiliteten samtidig med, at der kan tages færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

Det er Transportministeriets vurdering, at vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 6.000, som udgangspunkt må anses for at have væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og at politiet derfor fortsat bør være en del af beslutningsprocessen ved vejmyndighedernes nedsættelse af hastighedsgrænsen på sådanne vejstrækninger.

For vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 6.000 vil vejmyndigheden efter Transportministeriets vurdering selv kunne overlades kompetencen til at træffe bestemmelser om nedsættelse af hastighedsgrænsen. Vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 6.000 udgør en stor del af vejnettet i tættere bebygget område. Som eksempel kan nævnes, at den procentuelle andel af vejnettet med en årsdøgnstrafik på højst 6.000 i forhold til kilometer vejstrækning for København udgør over ca. 75 pct., for Odense over ca. 88 pct., og for Hillerød over ca. 82 pct. Vejmyndighederne vil således med forslaget selv kunne træffe bestemmelse om at nedsætte hastighedsgrænsen på en ganske betydelig del af vejstrækningerne. Det er samtidig Transportministeriets vurdering, at dette vil lette vejmyndighedernes administration af området.

De vejstrækninger, der er en del af det rutenummererede vejnet (europaruter, primærruter og sekundærruter), er kendetegnet ved, at de som udgangspunkt betjener mere end blot lokal trafik. Det gælder også vejstrækninger, der er en del af sekundærruterne, og som i visse tilfælde uden for de større byer vil have en årsdøgnstrafik under 6.000. Da sådanne vejstrækninger imidlertid på trods af den lave årsdøgnstrafik må betragtes som væsentlige for den generelle trafikafvikling, finder Transportministeriet, at det ikke bør være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen på sådanne vejstrækninger uden politiets samtykke, selvom de i visse tilfælde måtte have en årsdøgnstrafik på højst 6.000.

Det er Transportministeriets vurdering, at fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser i tættere bebygget område er blevet mere almindeligt, og at trafikanterne derfor generelt er blevet mere vant til at skulle være opmærksom på afmærkning af lavere hastighedsgrænser. Der er derfor ikke det samme behov for, at der i alle tilfælde af nedsættelse af hastighedsgrænsen samtidig skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger for at sikre overholdelse af den nedsatte hastighedsgrænse. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger er endvidere omkostningstungt for vejmyndighederne og kan derfor være en hindring for fastsættelse af lokale lavere hastighedsgrænser i tilfælde, hvor vejmyndigheden ellers har et ønske om nedsættelse.

Transportministeriet finder derfor, at der alene bør stilles krav om etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger i tilfælde, hvor vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse, udover den påkrævede afmærkning.

Opgavebortfaldet på politiets område vil endvidere indebære, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal involveres i afmærkningssager. Det vil herefter være vejmyndigheden selv, der er ansvarlig for, at der anvendes den korrekte afmærkning ved indførelse af lokale hastighedsgrænser, og at afmærkningen placeres korrekt.

Transportministeriet finder dog, at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 5, at færdselslovens § 92 a nyaffattes, således at det af bestemmelsens stk. 1 vil fremgå, at vejmyndigheden for offentlig vej og for privat fællesvej, der er omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, træffer bestemmelse efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsgrænser på vejstrækninger eller for et nærmere afgrænset område, jf. dog stk. 2 og 3.

Det foreslås endvidere, at det af bestemmelsens stk. 2 vil fremgå, at vejmyndigheden med samtykke fra politiet træffer bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger eller et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område, hvis den enkelte vejstrækning eller mindst én vejstrækning inden for det nærmere afgrænsede område har en årsdøgnstrafik, der overstiger 6.000.

Endelig foreslås det, at det af bestemmelsens stk. 3 vil fremgå, at vejmyndigheden endvidere med samtykke fra politiet træffer bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger i tættere bebygget område, hvis vejstrækningerne er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummereringen af det danske vejnet.

Med den foreslåede nyaffattelse vil vejmyndigheden få kompetencen til uden politiets samtykke at fastsætte lokale hastighedsgrænser for alle vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder uden for tættere bebygget område. Samtidig vil vejmyndigheden få kompetencen til uden politiets samtykke at fastsætte højere lokale hastighedsgrænser på alle vejstrækninger i tættere bebygget område og fastsætte lavere lokale hastighedsgrænser i tættere bebygget område for vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder med en årsdøgnstrafik på højst 6.000.

Rutenummerering af vejnettet er regulereret i cirkulære nr. 9541 af 12. juni 2025 om rutenummerering af vejnettet. Hvis en vejstrækning er en del af det rutenummererede vejnet og ligger i tættere bebygget område, vil vejmyndigheden med den foreslåede § 92 a, stk. 3, fortsat skulle have politiets samtykke til nedsættelse af hastighedsgrænsen, selvom vejstrækningen ikke måtte have en årsdøgnstrafik over 6.000.

Den foreslåede § 92 a vil – på samme måde som den gældende § 92 a – alene regulere, hvilke myndigheder der har den formelle beslutningskompetence i forhold til at træffe bestemmelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Vejmyndigheden og politiet, i de tilfælde, hvor politiets samtykke vil være påkrævet, vil således fortsat skulle træffe de konkrete beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser i overensstemmelse med de materielle betingelser, der i medfør af den gældende § 92 c, stk. 3, er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Transportministeriet forventer ikke som foranledning af dette lovforslag at ændre de gældende regler i hastighedsbekendtgørelsen om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område eller reglerne om fastsættelse af højere lokale hastighedsgrænser i tættere bebygget område.

Transportministeriet vil dog ændre hastighedsbekendtgørelsens regler om nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen, således at vejmyndigheden uden en nærmere konkret afvejning af færdselssikkerhedsmæssige og mobilitetsmæssige hensyn altid vil kunne nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen på vejstrækninger eller for nærmere afgrænsede områder i tættere bebygget område, hvis de enkelte vejstrækninger hver især har en årsdøgnstrafik, der ikke overstiger 6.000. Undtaget herfra forventes dog at blive vejstrækninger inden for tættere bebygget område, der er en del af det rutenummerede vejnet.

I de tilfælde, hvor politiets samtykke efter de foreslåede bestemmelser i § 92, stk. 2 og 3, vil skulle indhentes, vil hastighedsbekendtgørelsens materielle betingelser for fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser ikke blive ændret som foranledning af lovforslaget. Der vil således fortsat af såvel vejmyndigheden og politiet skulle foretages en konkret afvejning af relevante hensyn, herunder færdselssikkerheds- og mobilitetsmæssige hensyn.

Transportministeriet forventer imidlertid at ændre hastighedsbekendtgørelsens regler for anvendelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger, således at der alene vil blive stillet krav om anvendelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse, udover den påkrævede afmærkning.

Ændringerne af hastighedsbekendtgørelsen forventes at ville skulle træde i kraft samtidig med reglerne i dette lovforslag.

For så vidt angår politiets samtykke i afmærkningssager vil bekendtgørelse nr. 425 af 13. april 2023 om vejafmærkning, bekendtgørelse nr. 426 af 13. april 2023 om anvendelse af vejafmærkning og bekendtgørelse nr. 393 af 14. april 2025 om afmærkning af vejarbejder ved akutte trafikfarlige hændelser og ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer blive ændret, således at kun hvor færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor, vil politiets samtykke til afmærkning skulle indhentes.

Det foreslås ligeledes at ophæve færdselslovens § 100 om afgørelse om udførslen af vejanlæg, der kan have betydning for færdslens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejmyndigheden med samtykke fra politiet.

## 2.3. Forandring og færdselsregulering af private fællesveje

2.3.1. Gældende ret

Private fællesveje skal primært betjene færdsel til ejendomme ved den pågældende vej eller lokaltrafik i et område bestående af private fællesveje.

Privatvejsloven skal medvirke til at sikre, at private fællesveje er indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, at privates m.v. dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning, og at almene offentlige hensyn i øvrigt tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer og bymæssige områder, jf. privatvejslovens § 1.

De offentlige interesser, der knytter sig til private fællesveje i by og bymæssigt område, varetages af kommunalbestyrelsen, der er tillagt de kompetencer, der er nødvendige for at sikre, at vejene er i god og forsvarlig tilstand og kan indgå i trafik- og vejplanlægningen. Privatvejslovens regler om private fællesveje i by og bymæssigt område, jf. §§ 25-86 (byreglerne), indeholder bestemmelser om inddragelse af politiet i administrationen af de private fællesveje.

Kommunalbestyrelsen kan i henhold til privatvejslovens § 3, stk. 2, bestemme, at privatvejslovens regler om private fællesveje i by og bymæssigt område, jf. §§ 25-86 (byreglerne) skal finde anvendelse på private fællesveje i afgrænsede områder i landzone, når disse områder har bymæssig karakter eller er planlagt hertil.

I henhold til privatvejslovens § 30 skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet, hvis den i forbindelse med godkendelsen af skitseprojektet, jf. § 27, for udlæg af en privat fællesvej agter at fastsætte vilkår om regulering af færdslen på vejen, når den senere anlægges som privat fællesvej.

Tilsvarende skal kommunalbestyrelsen i henhold til privatvejslovens § 41, stk. 2, forhandle med politiet, hvis kommunalbestyrelsen i forbindelse med godkendelse af detailprojektet for ibrugtagning og anlæg af vejen som privat fællesvej agter at bestemme, at der skal etableres færdselsregulerende foranstaltninger på vejen, f.eks. etablering af parkeringspladser, vejbump eller lignende.

Afgørelser om forandring af vejens færdselsmæssige indretning og færdselsregulering på private fællesveje i by og bymæssigt område træffes efter privatvejslovens § 57. I henhold til bestemmelserne om ændring af en ibrugtaget privat fællesvejs færdselsmæssige indretning eller færdselsregulering i § 57 forudsætter en tilladelse eller en afgørelse truffet af kommunalbestyrelsen, at politiet samtykker, inden vejens færdselsmæssige indretning eller regulering kan ændres. Hvis der er tale om en tilladelse til at indføre ubetinget vigepligt, påbyde ensrettet færdsel eller ændre på hastighedsgrænserne på den private fællesvej, træffes afgørelsen af politiet, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 1 og 2, efter forhandling med kommunalbestyrelsen.

Kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger, der er etableret uden godkendelse for den pågældendes regning, jf. privatvejslovens § 57, stk. 4, og det kan ske uden påbud, hvis det er til ulempe for færdslen, jf. stk. 5.

Private fællesveje på landet, jf. privatvejslovens § 4, er kun åbne for motoriseret kørsel med ærinde til ejendomme med vejret til vejen, f.eks. levering af varer, besøgende m.v. Kommunalbestyrelsen er tillagt de kompetencer, der er nødvendige for sikre adgang til de ejendomme, som betjenes af en privat fællesvej, herunder pålægge vedligeholdelse, så vejen er i god og forsvarlige stand i forhold til færdslens art og omfang, jf. §§ 11-24 a.

Færdselslovens § 97, stk. 1, regulerer anvendelsen af den afmærkning, der er fastsat i medfør af § 95, stk. 1 og 3, (autoriseret afmærkning) på private fællesveje i landzone og på private veje, når ejer af den private fællesvej eller en privat vej eller bro ønsker at afmærke en færdselsregulerende foranstaltning på vejen, f.eks. ved afmærkning af en særlig lav hastighedsgrænse eller forbud mod gennemkørende færdsel. Politiet skal godkende anvendelse af autoriseret afmærkning på private fællesveje på landet og på private veje.

Anvendelse af uautoriseret afmærkning på private fællesveje på landet og på private veje kræver ikke godkendelse, men politiet kan dog forlange sådan afmærkning fjernet, hvis færdselsmæssige grunde taler for det. Uautoriseret afmærkning er anden afmærkning end den, der fastsat med hjemmel i færdselslovens § 95, stk. 1 og 3.

Foranstaltninger til gennemførelse af et forbud mod visse arter af færdsel ved opsætning af bomme el. lign, må ikke etableres uden politiets forudgående stillingtagen til, om der skal etableres afmærkning og eventuelt belysning af foranstaltningerne med henblik på at afværge fare for færdslen på vejen og de umiddelbart tilstødende veje, jf. færdselslovens § 97, stk. 2. Af hensyn til beredskabet kan politiet ligeledes træffe bestemmelse om udformning af foranstaltningerne med henblik på at tilgodese hensynet til beredskabet.

2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som følge af opgavebortfaldet på Justitsministeriets område og de forslåede ændringer til færdselslovens §§ 92 og 92 a foreslås det, at politiet fremadrettet ikke involveres i alle vejmyndighedens beslutninger, om færdselsregulering eller færdselsindskrænkning af private fællesveje i by og bymæssigt område.

Transportministeriet har lagt vægt på, at private fællesveje i by og bymæssigt område i praksis oftest er mindre veje i boligkvarterer eller veje i afgrænsede industrikvarterer, der kun har betydning for den lokale trafikafvikling.

Mange tryghedsskabende projekter på private fællesveje i boligkvarterer indebærer såvel ændringer i vejens færdselsmæssige indretning som ændringer i hastighedsgrænsen på vejen. Transportministeriet finder, at vejmyndigheden på betryggende vis kan foretage den nødvendige afvejning af de forskellige hensyn uden politiets involvering. Vejmyndigheden vil derfor fremover i vidt omfang få den fulde kompetence til at træffe færdselsmæssige bestemmelser.

Politiets godkendelse skal dog fortsat indhentes ved forbud mod færdselsarter, ensrettet færdsel og afspærring, hvis årsdøgnstrafikken på den pågældende private fællesvej er over 1.000, jf. det foreslåede til færdselslovens § 92, stk. 2.

Det er Transportministeriets vurdering, at de nævnte årsdøgnstrafikgrænser i det foreslåede til færdselslovens § 92 a kun rent undtagelsesvist vil forekomme på private fællesveje i by og bymæssigt områder.

Transportministeriet vurderer, at de kommunale vejmyndigheder har den nødvendige viden og kompetence til at træffe afgørelse om den færdselsmæssige indretning af private fællesveje i by og bymæssigt område, og at det foreslåede ikke indebærer trafiksikkerheds- og trafikafviklingsmæssige betænkeligheder på de pågældende private fællesveje.

Transportministeriet vurderer samtidigt, at ud fra færdselsmæssige og beredskabsmæssige hensyn er det nødvendigt at opretholde politiets kompetence på landet og private veje i henhold til færdselslovens § 97. Derfor fastholdes politiets kompetence til for disse veje til bl.a. at godkende anvendelse af autoriseret afmærkning og til at kunne beslutte, at vejejer skal etablere afmærkning ved foranstaltninger til gennemførelse af forbud mod visse arter af færdsel, f.eks. bomme.

Opretholdelse af politiets kompetence på private fællesveje på landet og private veje skal ses i sammenhæng med, at kommunalbestyrelsen ikke – som ved private fælles veje i by og bymæssigt område - er tillagt en sådan kompetence, og vil sikre at hensynet til vejejers ønske om færdselsregulering afvejes overfor færdselssikkerhed og beredskabsmæssige hensyn.

# 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

De foreslåede ændringer, hvorefter politiet ikke skal involveres i en stor del af vejmyndighedens beslutninger om vejes udnyttelse og indretning har positive økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for staten, idet den foreslåede ordning vil medføre en reduktion i antallet af årsværk på Justitsministeriets område med 11 årsværk i 2026 og frem.

De foreslåede ændringer af færdselsloven må forventes at have afledte positive økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for kommunerne som vejmyndigheder i form af administrative besparelser som følge af forenklingen af sagsgangene, når politiet ikke længere er en del af beslutningskompetencen i størstedelen af beslutningerne ved færdselsmæssige bestemmelser om vejes indretning og udnyttelse og afgørelser om lokale hastighedsgrænser. Det skønnes overordnet, at den foreslåede ordning vil medføre en samlet reduktion i antallet af årsværk i kommunerne på 6 årsværk i 2026 og frem.

De kommende ændringer af hastighedsbekendtgørelsen indeholder endvidere også en væsentlig reduktion i antallet af sager, hvor kommunerne som vejmyndighed skal etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger som led i lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen. Det vil medføre positive økonomiske konsekvenser for kommunerne som vejmyndigheder. Omfanget vil afhænge af, i hvilket omfang og på hvilke vejstrækninger, kommunerne som vejmyndigheder vælger at anvende de foreslåede mulighederne for lokal nedsættelse af hastighedsgrænsen, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere dette nærmere.

Da kun et meget lille antal statsveje i tættere bebygget område har en årsdøgnstrafikken på mindre en 6.000, vurderes lovforslaget ikke at medføre administrative lettelser i Vejdirektoratet.

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for regionerne.

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning vurderes ikke relevante for lovforslaget.

# 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ingen direkte økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. Lovforslaget indeholder ikke erhvervsrettet regulering.

# 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

# 6. Klimamæssige konsekvenser

I forhold til de foreslåede ændringer af færdselsloven i lovforslagets § 1 om vejmyndighedernes muligheder for at træffe beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og beslutninger om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser bemærkes, at CO2-udledningen pr. kørt kilometer for biler generelt vil stige, når hastigheder reduceres til under 60-80 km i timen, afhængig af biltypen. For hastigheder under 60-80 km i timen vil der som udgangspunkt være den sammenhæng, at jo lavere hastighed, jo mere stiger CO2-udledningen. Lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen fra 50 km i timen til 40 eller 30 km i timen må derfor forventes at kunne medføre negative klimamæssige konsekvenser i form af øget CO2-udledning pr. kørt km i det omfang, at der tidligere er blevet kørt med 50 km i timen på de pågældende strækninger.

Vejmyndighedernes beslutninger om nedsættelse af hastigheden, hel eller delvis afspærring af vejstrækninger, forbud mod visse færdselsarter og etablering af ensretning af færdslen vil endvidere kunne bidrage til øget omvejskørsel, hvilket ligeledes vil kunne medføre negative klimamæssige konsekvenser i form af øget CO2-udledning.

Omvendt kan både hastighedsnedsættelser, afspærringer af veje, forbud mod visse færdselsarter og ensretning af færdslen også kunne medføre positive klimamæssige konsekvenser gennem en reduktion i trafikarbejdet som følge af et skifte i trafikmønstret til enten et andet transportmiddel så som cykel eller kollektiv trafik, eller et valg om helt at undlade at tage turen. Disse forhold vil i sig selv kunne bidrage til at reducere CO2-udledningen.

De klimamæssige konsekvenser af de foreslåede ændringer af færdselsloven vil afhænge af vejmyndighedernes anvendelse af reglerne, de nuværende trafikforhold, hastighedsgrænser, udformning af vejstrækninger og lignende. Det er således ikke muligt at kvantificere de klimamæssige konsekvenser nærmere. Eventuelle negative klimamæssige konsekvenser af lovforslaget forventes at aftage i takt med, at bilparken omstilles til at køre på el.

Lovforslagets § 2 vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

# 7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Til de foreslåede ændringer af færdselsloven i lovforslagets § 1 om vejmyndighedernes mulighederne for at træffe beslutninger om vejenes indretning og udnyttelse og beslutninger om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser bemærkes det, at luftforureningen pr. kørt kilometer for biler generelt vil stige, når hastigheder reduceres til under 60-80 km i timen, afhængig af biltypen. For hastigheder under 60-80 km i timen vil der som udgangspunkt være den sammenhæng, at jo lavere hastighed, jo mere stiger luftforureningen. Lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen fra 50 km i timen til 40 eller 30 km i timen må derfor forventes at kunne medføre negative miljømæssige konsekvenser i form af øget luftforureningen pr. kørt km i det omfang, at der tidligere er blevet kørt med 50 km i timen på de pågældende strækninger.

Vejmyndighedernes beslutninger om nedsættelse af hastigheden, hel eller delvis afspærring af vejstrækninger, forbud mod visse færdselsarter og etablering af ensretning af færdslen vil endvidere kunne bidrage til negative miljømæssige konsekvenser i form af øget omvejskørsel, hvilket ligeledes vil kunne medføre øget luftforurening.

Omvendt kan både hastighedsnedsættelser, afspærringer af veje, forbud mod visse færdselsarter og ensretning af færdslen også kunne medføre positive miljømæssige konsekvenser gennem en reduktion i trafikarbejdet som følge af et skifte i trafikmønstret til enten et andet transportmiddel så som cykel eller kollektiv trafik, eller et valg om helt at undlade at tage turen. Disse forhold vil i sig selv kunne bidrage til at reducere de miljømæssige konsekvenser.

Rent støjmæssigt vil den foreslåede ordning i lovforslagets § 1 kunne medføre positive miljømæssige konsekvenser i form af en reducering af støjniveauet omkring den strækning, hvor vejmyndigheden indfører hastighedsnedsættelser, afspærrer veje, indfører forbud mod visse færdselsarter og ensretter færdslen. Foranstaltningerne kan dog også kunne medføre negative miljømæssige konsekvenser i form af øget omvejskørsel, således at støjniveauet bliver påvirket negativet på andre strækninger. Generelt bemærkes, at støjreduktion som følge af lavere hastigheder særligt gør sig gældende for hastigheder over 50 km i timen, hvorimod hastighedsnedsættelse under 50 km i timen har en mere begrænset effekt.

De miljømæssige konsekvenser af den foreslåede ordning vil afhænge af vejmyndighedernes anvendelse af reglerne, de nuværende trafikforhold, hastighedsgrænser, udformning af vejstrækninger og lignende. Det er således ikke muligt at kvantificere de miljømæssige konsekvenser nærmere.

Eventuelle negative miljømæssige konsekvenser af lovforslaget forventes at aftage i takt med, at bilparken omstilles til at køre på el.

Lovforslagets § 1 forventes ikke at have naturmæssige konsekvenser.

Lovforslagets § 2 vurderes ikke at have klima- eller naturmæssige konsekvenser.

# 8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

# 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 2. december 2025 til den 7. januar 2026 (36 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Andel Energi A/S, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Cyklistforbundet, Danmarks Frie AutoCampere, , Dansk Byggeri, Dansk e-mobilitet, D Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Transport og Logistik, Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Medier – Mediernes Hus, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Den Danske Landinspektørforening, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Drivkraft Danmark, DTL’s arbejdsgiverforening, DTU Transport, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fællesforbund (3F), FOA, Fodgængerforbundet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Grundejeren,dk, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Ingeniørforeningen, 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 & Fødevarer, Landbrugserhvervets Færdselsgruppe, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Parcelhusejernes Landsforening, Politiforbundet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Danske Småøer, SEGES, Sikre Veje, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og samtlige regioner og kommuner.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 10. Sammenfattende skema | | | |
|  | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«) | | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«) |
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Lovforslaget vil samlet set have positive økonomiske konsekvenser for staten.  På Justitsministeriets område vil det medføre en reduktion i antallet af årsværk på 11 årsværk i 2026 og frem.  Lovforslagets § 1 forventes at have afledte positive økonomiske konsekvenser for kommunerne som vejmyndigheder i form af administrative besparelser, som følge af en forenkling af sagsgange. Det skønnes overordnet, at det vil medføre en samlet reduktion i antal af årsværk i kommunerne på 6 årsværk i 2025 og frem. | | Ingen |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Lovforslaget vil have positive implementeringskonsekvenser for stat og kommuner.  Lovforslagets § 1 indebærer administrative lettelser på Justitsministeriets område med 22 årsværk i 2025 og frem.  Det vurderes, at lovforslagets § 1 vil indebære administrative lettelser for kommunerne med samlet set 11 årsværk i 2025 og frem.  Lovforslagets § 2 vil indebære administrative lettelser for kommuner. | | Ingen |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Ingen | | Ingen |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Ingen | | Ingen |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | | Ingen |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | | De klimamæssige konsekvenser af lovforslagets § 1 vil afhænge af vejmyndighedernes anvendelse af reglerne, de nuværende trafikforhold, hastighedsgrænser, udformning af vejstrækninger og lignende, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere de klimamæssige konsekvenser nærmere. |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Ingen | | De miljømæssige konsekvenser af lovforslagets § 1 vil afhænge af vejmyndighedernes anvendelse af reglerne, de nuværende trafikforhold, hastighedsgrænser, udformning af vejstrækninger og lignende, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere de miljømæssige konsekvenser nærmere. |
| Forholdet til EU-retten | Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter. | | |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X) | Ja | Nej  X | |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Ifølge færdselslovens § 92, stk. 1, kan vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om 1) parkering og standsning, 2) etablering af fodgængerfelter og 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Det foreslås i *§ 92, stk. 1, 1.* og *2. pkt.,* at»med samtykke fra politiet« udgår.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at politiet fremover ikke vil skulle give samtykke til vejmyndighedens færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Beslutningskompetencen vil således være overladt til vejmyndigheden alene.

Vedrører de pågældende beslutninger stationspladser eller adgangsveje til stationspladser og færgelejer, vil beslutningerne dog fortsat skulle træffes efter forhandling med vedkommende jernbane- eller færgeselskab, jf. færdselslovens § 92 b.

For så vidt angår muligheden for at træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter henvises til lovforslagets § 1, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 2

Ifølge færdselslovens § 92, stk. 1, kan vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om 1) parkering og standsning, 2) etablering af fodgængerfelter og 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Det foreslås at nyaffatte *§ 92, stk. 1, nr. 3,* ved at ændre »forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader« til »indførelse af ubetinget vigepligt«.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at bestemmelser om indførelse af ubetinget vigepligt fremover vil kunne træffes af vejmyndigheden for en offentlig vej og kommunalbestyrelsen som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3.

Med lovforslagets § 1, nr. 1, vil politiet ikke længere skulle samtykke til, at vejmyndigheden efter § 92, stk. 1, kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets til § 1, nr. 1.

Den foreslåede ændring medfører således, sammen med lovforslagets § 1, nr. 1, at vejmyndigheden vil kunne træffe bestemmelser om indførelse af ubetinget vigepligt uden samtykke fra politiet.

Den foreslåede ændring vil ikke ændre ved, at beslutninger om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og indførelse af ubetinget vigepligt på private fællesveje omfattet af privatvejslovens §§ 11-24 a, jf. § 4, og private veje, alene kan træffes af ejer af en strækning af en privat fællesvej og en vejberettiget grundejer, afhængig af en eventuel vejretsaftale mellem de vejberettigede grundejere.

For så vidt angår mulighederne for at træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om 1) parkering og standsning, 2) etablering af fodgængerfelter og 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Efter § 92, stk. 2, kan vejmyndigheden endvidere efter stk. 1 træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

Det foreslås, at *§ 92, stk. 2,* ophæves, og i stedet indsættes et nyt stk. 2-4.

Det fremgår af den foreslåede § 92, *stk. 2,* at 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. 3.

Den foreslåede § 92, stk. 2, medfører, at vejmyndigheden uden politiets samtykke vil kunne forbyde visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, etablere påbud om ensrettet færdsel og lave hel eller delvis afspærring af vej, på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på 1.000 eller derunder.

Det afgørende i forhold til årsdøgnstrafikken på højst 1.000 vil i den foreslåede bestemmelse være årsdøgnstrafikken, før de omhandlede færdselsindskrænkninger gennemføres.

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil der i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgnstrafik i øvrigt skal opgøres. Der vil endvidere i bekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvilke hensyn der kan indgå i vejmyndighedens skønsmæssige materielle beslutning om indførelse af de forskellige færdselsindskrænkninger, herunder blandt andet hensynet til færdselssikkerhed, tryghed, støjbegrænsning, byplanlægning, trafikafvikling, mobilitet og generel fremkommelighed. Der henvises herved nærmere til pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse omfatter, udover forbud mod visse færdselsarter og påbud om ensrettet færdsel, hel eller delvis afspærring, der sker ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

Afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring skal forstås som afspærring, der ikke har en egentlig anlægsmæssig karakter. Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke 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 efter de betingelser, der måtte gælde herfor.

Den foreslåede bestemmelse ændrer endvidere ikke ved, at vejmyndigheden i henhold til § 92, stk. 4, der bliver stk. 6, fortsat kun vil kunne forbyde færdselsarter på private fællesveje, herunder etablere bilfri zoner, hvis der gives samtykke fra grundejerne. Der henvises herved nærmere til lovforslagets § 1, nr. 4.

Den foreslåede § 92, stk. 2, finder også anvendelse for vejmyndighedens bestemmelse om midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, midlertidigt påbud om ensrettet færdsel og midlertidig afspærring af en vejstrækning i anledning af lejlighedsvise særskilte arrangementer, der finder sted et begrænset antal gange om året, og som ikke strækker sig over længere tid. Det vil f.eks. kunne være optog som Copenhagen Pride, maratonløb og lignende sportsarrangementer eller en markedsdag.

Det følger af den foreslåede § 92, *stk. 3,* at for mere end fire sammenhængende vejstrækninger, der hver især har en årsdøgnstrafik på højest 1.000, træffer vejmyndigheden med politiets samtykke bestemmelse om færdselsindskrænkninger omfattet af stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil udgøre en undtagelse til den foreslåede stk. 2, hvorefter vejmyndigheden uden politiets samtykke kan 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 med en årsdøgnstrafik på højst 1.000. Den foreslåede bestemmelse medfører, at vejmyndighedens bestemmelse om indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger kræver politiets samtykke, hvis vejmyndighedens bestemmelse indebærer, at færdselsindskrænkningerne kommer til at gælde mere end fire sammenhængende vejstrækninger, der hver især har en årsdøgnstrafik på højest 1.000. Det gælder også i tilfælde af midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, midlertidigt påbud om ensrettet færdsel og midlertidig afspærring af en vejstrækning i anledning af lejlighedsvise særskilte arrangementer, der finder sted et begrænset antal gange om året, og som ikke strækker sig over længere tid. Det vil f.eks. kunne være optog som Copenhagen Pride, maratonløb og lignende sportsarrangementer eller en markedsdag.

En vejstrækning vil i den foreslåede bestemmelse være et vejstykke mellem to kryds. Vejstrækninger kan således være sammenhængende ved at ligge i forlængelse af hinanden eller ved at krydse hinanden.

Den foreslåede bestemmelse vil både omfatte tilfælde, hvor vejmyndigheden træffer én samlet beslutning om at indføre én eller flere af de pågældende færdselsindskrænkninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, og tilfælde, hvor en beslutning om at indføre de pågældende færdselsindskrænkninger på et færre antal vejstrækninger medfører, at der i et område bliver mere end fire sammenhængende vejstrækninger, som er underlagt én eller flere af de pågældende færdselsindskrænkninger.

Det følger af den foreslåede § 92, *stk. 4,* at for vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, træffer vejmyndigheden med samtykke fra politiet bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at vejmyndighedens bestemmelser om etablering af de pågældende færdselsindskrænkninger fortsat kræver politiets samtykke, hvis færdselsindskrænkningerne ønskes etableret på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000. Det gælder også i tilfælde af midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, midlertidigt påbud om ensrettet færdsel og midlertidig afspærring af en vejstrækning i anledning af lejlighedsvise særskilte arrangementer, der finder sted et begrænset antal gange om året, og som ikke strækker sig over længere tid. Det vil f.eks. kunne være optog som Copenhagen Pride, maratonløb og lignende sportsarrangementer eller en markedsdag.

Som nævnt ovenfor vil der i medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvilke hensyn der kan indgå i vejmyndighedens skønsmæssige materielle beslutning om indførelse af de forskellige færdselsindskrænkninger, herunder blandt andet hensynet til færdselssikkerhed, tryghed, støjbegrænsning, byplanlægning, trafikafvikling, mobilitet og generel fremkommelighed. For så vidt angår de tilfælde, hvor politiets samtykke skal indhentes i medfør af de foreslåede § 92, stk. 3 og 4, vil der blive fastsat regler om, at hensyn til færdselsindskrænkningernes indvirkning på mobiliteten og den generelle fremkommelighed skal indgå i den samlede vurdering af, om færdselsindskrænkningerne kan indføres. Såvel vejmyndighedens som politiets skønsudøvelse skal herefter ske inden for de rammer og efter de retningslinjer, som vil blive fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om 1) parkering og standsning, 2) etablering af fodgængerfelter og 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Efter færdselslovens § 92, stk. 4, kan vejmyndigheden ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfri zoner, på private fællesvej, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne.

Det foreslås i *§ 92, stk. 4*, der bliver stk. 6, at der efter »zoner« indsættes »jf. stk. 2-4,« og at »politiet og« udgår.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at politiet fremover kun vil skulle give samtykke, når kommunalbestyrelsen som vejmyndigheden for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, vil forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfri zoner, hvis dette måtte følge af § 92, stk. 2-4

Den foreslåede bestemmelse indebærer imidlertid ikke en ændring af, at kommunalbestyrelsen som vejmyndigheden for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, fortsat kun vil kunne forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfri zoner, hvis der gives samtykke fra grundejerne.

Til nr. 5

Ifølge færdselslovens § 92 a, stk. 1, kan politiet med samtykke fra vejmyndigheden, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, træffe bestemmelse om 1) indførelse af ubetinget vigepligt og 2) påbud om ensrettet færdsel.

Det følger af bestemmelsens stk. 2, at politiet træffer afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden.

Det følger af bestemmelsens stk. 3, at i forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område kan vejmyndigheden over for politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelser efter stk. 1, nr. 2, og stk. 2.

Det foreslås, at *§ 92 a* nyaffattes.

Det følger af den foreslåede § 92 a, *stk. 1,* at vejmyndigheden for offentlig vej og for privat fællesvej, der er omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, træffer bestemmelse efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsgrænser på vejstrækninger eller for et nærmere afgrænset område, jf. dog stk. 2 og 3.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en ændring i den formelle kompetence til at træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Den foreslåede § 92, stk. 1, medfører, at vejmyndigheden som hovedregel vil kunne træffe bestemmelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser uden politiets samtykke. Det vil gælde for vejstrækninger og for nærmere afgrænsede områder både udenfor og i tættere bebygget område og fastsættelse af såvel højere som lavere lokale hastighedsgrænser.

En vejstrækning vil i den foreslåede bestemmelse være et vejstykke mellem to kryds.

Et nærmere afgrænset område skal forstås i overensstemmelse med reglerne om zoner med lokal hastighedsbegrænsning fastsat i vejafmærkningsbekendtgørelsen og anvendelsesbekendtgørelsen, der er udstedt i medfør af den gældende færdselslovs § 95. Et nærmere afgrænset område (hastighedszone) omfatter som udgangspunkt mindst to vejstrækninger. For så vidt angår den maksimale størrelse af et nærmere afgrænset område med lavere hastighedsgrænse finder de begrænsninger i zonernes størrelse, der er fastsat i anvendelsesbekendtgørelsen, anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse regulerer alene vejmyndighedens afgørelser for offentlig vej og kommunalbestyrelsens afgørelser som vejmyndighed for private fællesveje omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3. Den foreslåede bestemmelse vil således præcisere, at beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på private fællesveje omfattet af privatvejslovens §§ 11-24 a, jf. § 4, og private veje, alene kan træffes af ejeren af en strækning af en privat fællesvej og en vejberettiget grundejer, afhængig af en eventuel vejretsaftale med vejejeren.

De nærmere materielle betingelser for vejmyndighedens fastsættelse af højere og lavere hastighedsgrænser vil fortsat være fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Der lægges ikke op til at ændre hastighedsbekendtgørelsens materielle betingelser for fastsættelse af højere hastighedsgrænser. Hastighedsbekendtgørelsens materielle betingelser for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser vil derimod blive ændret, således at vejmyndigheden i de tilfælde, hvor fastsættelse af en lavere lokal hastighedsgrænse kan ske uden politiets samtykke, jf. nærmere nedenfor vedrørende de foreslåede bestemmelser i § 92 a, stk. 2 og 3, kan ske på baggrund af vejmyndighedens frie skøn for så vidt angår nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen. Der vil derimod ikke blive ændret i hastighedsbekendtgørelsens materielle betingelser for fastsættelse af en lokal hastighedsgrænse på 30 km i timen og derunder.

Det følger af den foreslåede § 92 a, *stk. 2,* at vejmyndigheden med samtykke fra politiet træffer bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger eller et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område, hvis den enkelte vejstrækning eller mindst én vejstrækning inden for det nærmere afgrænsede område har en årsdøgnstrafik, der overstiger 6.000.

Den foreslåede bestemmelse vil udgøre en undtagelse til den foreslåede hovedregel i § 92 a, stk. 1, hvorefter vejmyndigheden uden politiets samtykke vil kunne træffe bestemmelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Bestemmelsen omfatter alene fastsættelse af lavere hastighedsgrænser, jf. bestemmelsens henvisning til § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 medfører, at vejmyndigheden alene kan træffe bestemmelse om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser i de omhandlede tilfælde, hvis politiet samtykker hertil.

Tættere bebygget område skal forstås i overensstemmelse med definitionen i færdselslovens § 2, nr. 27, hvorefter tættere bebygget område er et område, hvis grænser tilkendegives ved særlig afmærkning. Tættere bebygget område markeres efter bekendtgørelse nr. 425 af 13. april 2023 om vejafmærkning med senere ændring (herefter vejafmærkningsbekendtgørelsen) § 27 med tavle E 55 Tættere bebygget område (byskilt) og E 56 Ophør af tættere bebygget område.

For så vidt angår betydningen af bestemmelsens begreber ”vejstrækning” og ”nærmere afgrænset område” henvises nærmere til det ovenfor anførte vedrørende de tilsvarende begreber i den foreslåede § 92 a, stk. 1.

Det afgørende i forhold til årsdøgnstrafikken på højst 6.000 vil i den foreslåede bestemmelse være årsdøgnstrafikken, før de omhandlede lokale hastighedsgrænser gennemføres. I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil der i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgnstrafik i øvrigt skal opgøres.

De nærmere materielle betingelser for, hvornår vejmyndigheden med politiets samtykke kan fastsætte lavere hastighedsgrænser vil fortsat være fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Der lægges ikke op til at ændre hastighedsbekendtgørelsens materielle betingelser for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser for de tilfælde, hvor der er tale om vejstrækninger eller et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område, hvor den enkelte vejstrækning eller mindst én vejstrækning inden for det nærmere afgrænsede område har en årsdøgnstrafik, der overstiger 6.000. Såvel vejmyndighedens som politiets skønsudøvelse skal derfor fortsat ske inden for de rammer og efter de retningslinjer, som er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Det følger af den foreslåede § 92 a, s*tk. 3,* at vejmyndigheden endvidere med samtykke fra politiet træffer bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger i tættere bebygget område, hvis vejstrækningen er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummereringen af det danske vejnet.

Den foreslåede bestemmelse vil udgøre en undtagelse til den foreslåede hovedregel i § 92 a, stk. 1, hvorefter vejmyndigheden uden politiets samtykke træffer bestemmelse om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Bestemmelsen omfatter alene fastsættelse af lavere hastighedsgrænser, jf. bestemmelsens henvisning til § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt.

Den foreslåede § 92, stk. 3, medfører, at vejmyndigheden alene kan træffe bestemmelse om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser på vejstrækninger, der er en del af det rutenummererede vejnet inden for tættere bebygget område, hvis politiet samtykker hertil. Det vil gælde uanset vejstrækningens årsdøgnstrafik, og således også for vejstrækninger med en årsdøgnstrafik under 6.000, hvis vejstrækningen er en del af det rutenummererede vejnet.

Bestemmelsen vil endvidere medføre, at vejmyndigheden heller ikke uden politiets samtykke vil kunne nedsætte hastighedsgrænsen for et nærmere afgrænset område, hvis der i det nærmere afgrænsede område indgår en eller flere vejstrækninger, der er en del af det rutenummererede vejnet inden for tættere bebygget område.

Rutenettet skal forstås som den del af det danske vejnet, der er nummereret i overensstemmelse med de gældende regler fastsat i cirkulære nr. 9541 af 12. juni 2025 om rutenummerering af vejnettet, der er udstedt i medfør af den gældende færdselslovs § 95. Rutenettet består af europaveje og primærruter, der er tildelt numrene 6-99, sekundærruter, der er tildelt numrene 150-599 og ringruter i større byer, der er tildelt numrene 01-05. Rutenummerering af det danske vejnet fremgår af Fjern- og nærmålskataloget og et danmarkskort, som løbende ajourføres af Vejdirektoratet. Katalog og kort kan tilgås på Vejdirektoratets hjemmeside.

For så vidt angår betydningen af bestemmelsens begreber ”tættere bebygget område”, ”vejstrækning” og ”nærmere afgrænset område” henvises nærmere til det ovenfor anførte vedrørende de tilsvarende begreber i den foreslåede § 92 a, stk. 1 og 2.

De nærmere materielle betingelser for, hvornår vejmyndigheden med politiets samtykke kan fastsætte lavere hastighedsgrænser vil, som nævnt ovenfor, fortsat være fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Der lægges ikke op til at ændre hastighedsbekendtgørelsens materielle betingelser for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser for de tilfælde, hvor der er tale om vejstrækninger, som er en del af det rutenummererede vejnet, i tættere bebygget område. Såvel vejmyndighedens som politiets skønsudøvelse skal derfor fortsat ske inden for de rammer og efter de retningslinjer, som er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Den samlede nyaffattelse af § 92 a indeholder ikke en bestemmelse om vejmyndighedens initiativret overfor politiet i forhold til afgørelse om påbud om ensrettet færdsel og om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser i forbindelse med trafiksaneringer og lokale trafiksaneringsplaner.

Som en konsekvens af, at det med den foreslåede § 92 a, stk. 1-3, og den foreslåede § 92, stk. 1-4, jf. lovforslagets § 1, nr. 1-3 og 5, foreslås, at initiativretten til at træffe bestemmelse om lokale hastighedsgrænser og til at træffe bestemmelse om indførelse af færdselsindskrænkninger tillægges vejmyndigheden, indeholder nyaffattelsen af § 92 a ikke en bestemmelse svarende til den gældende § 92 a, stk. 3, om vejmyndighedens initiativret i forbindelse med trafiksaneringer og lokale trafiksaneringsplaner.

Det bemærkes, at politiet – som led i samarbejde mellem politiet og vejmyndighederne på færdselsområdet – fortsat vil kunne foranledige, at sager af færdselsmæssig karakter tages op til vejmyndighedens overvejelse.

Til nr. 6

I medfør af færdselslovens § 92 a, stk. 1, kan politiet med samtykke fra vejmyndigheden, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, træffe bestemmelse om 1) indførelse af ubetinget vigepligt og 2) påbud om ensrettet færdsel.

Det følger af færdselslovens § 92 b, at afgørelser efter § 92 og § 92 a, stk. 1, som vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser og færgelejer, træffes efter forhandling med vedkommende jernbane- eller færgeselskab.

Det foreslås i *§ 92 b,* at»og § 92 a, stk. 1« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at den gældende § 92 a, stk. 1, om politiets kompetence til med vejmyndighedens samtykke at træffe bestemmelsen om indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel med lovforslagets § 1, nr. 2, 3 og 5, foreslås indsat i den foreslåede § 92, og at den formelle beslutningskompetence samtidig foreslås overført til vejmyndigheden. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2, 3 og 5.

Den foreslåede bestemmelse vil, sammen med de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, således medføre, at vejmyndighedens beslutninger om indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel, fortsat vil skulle træffes efter forhandling med jernbane- eller færgeselskabet, hvis bestemmelserne vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser eller færgelejer. Tilsvarende vil vejmyndighedens øvrige bestemmelser, der træffes i medfør af § 92 fortsat skulle træffes efter forhandling med jernbane- eller færgeselskabet, hvis bestemmelserne vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser eller færgelejer.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 92 c, stk. 1, at såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i §§ 92 og 92 a, afgøres sagen af transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Efter færdselslovens § 92 kan vejmyndigheden med politiets samtykke træffe forskellige bestemmelser, der indvirker på vejenes indretning og udnyttelse. Efter færdselslovens § 92 a kan politiet med vejmyndighedens samtykke træffe bestemmelser om ubetinget vigepligt, ensretning af færdslen og lokale hastighedsbegrænsninger. Der henvises nærmere til pkt. 2.1.1 og 2.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås, at *§ 92 c, stk. 1 og 2*, ændres, således at »§§ 92 og 92 a« ændres til: »§ 92, stk. 3 og 4, og § 92 a, stk. 2 og 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at det med lovforslagets § 1, nr. 3 og 5, foreslås, at kompetencen til at træffe bestemmelser efter § 92 og § 92 a som hovedregel tillægges vejmyndigheden, og at politiet kun i de tilfælde, der fremgår af den foreslåede § 92, stk. 3 og 4, og den foreslåede § 92 a, stk. 2 og 3, skal give samtykke til vejmyndighedens beslutninger. Det vil således kun være i disse tilfælde, at der kan opstå uenighed mellem myndighederne.

De foreslåede ændringer indebærer ikke øvrige ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 8

Det følger af færdselslovens § 92 c, stk. 4, at foranstaltninger af den art, der nævnes i §§ 92 og 92 a, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 1, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som regulerer parkering og standsning med påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse. Ligeledes kan foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 3, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.

Det foreslås i *§ 92 c, stk. 4, 3. pkt.*, at ændre »§ 92, stk. 1, nr. 3,« til »§ 92, stk. 2-4, som vedrører forbud mod visse færdselsarter, og«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, hvorved det foreslås at reglerne i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 3, om forbud mod visse færdselsarter, udgår af § 92, stk. 1, nr. 3, og i stedet indsættes i færdselslovens § 92, stk. 2.

Der henvises nærmere til bemærkningerne til lovforslagets til § 1, nr. 2 og 3.

Den foreslåede ændring i § 92 c, stk. 4, 3. pkt., er alene en konsekvensændring, der ikke indebærer materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 9

Ifølge § 92 d, stk. 1, kan transportministeren, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade vejmyndigheder at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Transportministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 7, 9 og 13-15, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.

Det følger af § 92 d, stk. 2, at vejmyndighedens anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af vejmyndigheden til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

I medfør af § 92 d, stk. 3, er det muligt for vejmyndigheden at opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg efter stk. 1.

Bestemmelsen har et meget begrænset anvendelsesområde. Det skyldes navnlig, at bestemmelsen alene giver mulighed for kortvarige forsøg af op til 1 års varighed, og at bestemmelsen ikke giver hjemmel til forsøg, der begrænser færdslen eller muligheden for at udnytte privat ejendom i et sådant omfang, at der bliver tale om indgreb af ekspropriativ karakter. Siden bestemmelsens indførelse i 2000, er der således alene gennemført ét forsøg med hjemmel i § 92 d.

Det foreslås, at *§ 92 d* ophæves.

Dette sker af ordensmæssige hensyn, idet færdselsloven ikke bør indeholde bestemmelser, der har mistet deres relevans.

Den foreslåede ophævelse vil medføre, at der fremadrettet ikke vil kunne udføres forsøg, der ikke vil kunne udføres efter færdselslovens øvrige bestemmelser.

Til nr. 10

Overskriften til færdselslovens § 100 er »Vejanlæg«.

Det foreslås, at *overskriften* før § 100 ophæves.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af ophævelsen af færdselslovens § 100. Der henvises til § 1, nr. 11, og bemærkningerne hertil nedenfor.

Til nr. 11

Det fremgår af færdselslovens § 100, stk. 1, at afgørelser om udførsel af vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdslens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejmyndigheden med samtykke fra politiet. Hvis der opstår uenighed mellem politi og vejmyndigheden, afgøres sagen af transportministeren, jf. stk. 2.

Det foreslås, at *§ 100* ophæves.

Det foreslåede vil betyde, at vejmyndigheden ikke vil skulle indhente politiets samtykke i forbindelse med afgørelser om udførsel af vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdslens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser. Det er vejmyndigheden, der vil skulle varetage de trafikale- og færdselsmæssige hensyn i planlægning og udførsel af vejanlæg.

Ophævelsen skal ses i sammenhæng med, at politiet ikke fremadrettet skal involveres i alle vejmyndighedens afgørelser om vejes indretning og udnyttelse, jf. de foreslåede ændringer til færdselslovens §§ 92 og 92 a, samt at lov nr. 753 af 20. juni 2025 om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og jernbaneloven ophævede færdselslovens § 91.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 1-5 og bemærkningerne hertil.

Til nr. 12

Færdselslovens § 121, stk. 1, indeholder regler om standsnings- og parkeringsafgifter.

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 7, at politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af standsnings- eller parkeringsforbud, der fastsættes efter §§ 92 og 92 d, selv om forbuddet ikke angives ved afmærkning.

Det foreslås i *§ 121, stk. 1, nr. 7,* at ændre »§§ 92 og 92 d« til »§ 92«.

Henvisningen til § 92 d udgår dermed af bestemmelsen.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 9, hvorved det foreslås at ophæve § 92 d.

Den foreslåede ændring indebærer ikke øvrige ændringer af § 121, stk. 1, nr. 7.

Til nr. 13

Færdselslovens § 121, stk. 1, indeholder regler om standsnings- og parkeringsafgifter.

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 8, at politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af andre bestemmelser om standsning eller parkering, der fastsættes i medfør af §§ 92, 92 d og 93.

Det foreslås i *§ 121, stk. 1, nr. 8,* at ændre »§§ 92, 92 d og 93« til »§§ 92 og 93«.

Henvisningen til § 92 d udgår dermed af bestemmelsen.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 9, hvorved det foreslås at ophæve § 92 d.

Den foreslåede ændring indebærer ikke øvrige ændringer af § 121, stk. 1, nr. 8.

*Til § 2*

Til nr. 1

I henhold til privatvejslovens § 30 kan kommunalbestyrelsen i forbindelse med godkendelse af et skitseprojekt for udlæg af en privat fællesvej og efter forhandling med politiet bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning ved vejens anlæg som privat fællesvej.

Kommunalbestyrelsen skal ligeledes forhandle med politiet, inden den i forbindelse med godkendelse af et detailprojekt for ibrugtagning og anlæg af en privat fællesvej træffer bestemmelse om, at der skal etableres færdselsregulerende foranstaltninger på vejen, jf. privatvejslovens § 41, stk. 2.

Det foreslås, at »efter forhandling med politiet« udgår i privatvejslovens *§ 30* og *§ 41, stk. 2*.

Det foreslåede vil betyde, at kommunalbestyrelsen ikke vil være forpligtet til at forhandle med politiet, inden den godkender et skitseprojekt for udlæg af en privat fællesvej, bestemmer at der skal etableres færdselsregulering eller indskrænkning ved vejens anlæg eller bestemmer, at der skal etableres færdselsregulerende foranstaltninger i forbindelse med godkendelse af et detailprojekt for ibrugtagning og anlæg af en privat fællesvej i by eller bymæssigt område.

Ophævelsen af forhandlingsforpligtelsen skal ses sammenhæng med det foreslåede til færdselslovens § 92 samt det foreslåede til privatvejslovens § 57, stk. 2.

Til nr. 2

De særlige bestemmelser om færdselsmæssige forandringer og færdselsregulering på private fællesveje i by og bymæssigt område findes i privatvejslovens § 57.

Justitsministeriet har i en afgørelse af 25. oktober 2008 (j.nr. 2008-9153-16) om parkering på en privat fællesvej i Københavns Kommune fastslået, at den tidligere privatvejslovs § 44 i daværende lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. maj 2008, svarende til gældende privatvejslovs § 57, var den specielle regel på området i forhold til færdselslovens § 92, der er den generelle. Ud fra lex specialis princippet om, at den specielle regel anvendes frem for den generelle, skal afgørelser om færdselsregulering på private fællesveje i byer og bymæssigt område derfor træffes efter privatvejslovens § 57.

Bestemmelsen sondrer mellem tilladelser til ændringer i stk. 2 og kommunalbestyrelsens afgørelser om ændringer i stk. 3. I begge tilfælde skal kommunalbestyrelsen indhente politiets samtykke, inden vejens færdselsmæssige indretning eller regulering af færdslen kan ændres.

Det følger således af privatvejslovens § 57, stk. 2, at grundejere ikke må foretage ændringer, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen, jf. færdselslovens §§ 92, 92 a og 100, uden kommunalbestyrelsen og politiets godkendelse. Kommunalbestyrelsen skal ved behandling af en ansøgning først og fremmest tage stilling til, om almene, offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte.

Det følger af gældende § 92, stk. 1, i færdselsloven, at for private fællesveje i by og bymæssigt område kan vejmyndigheden med samtykke fra politiet træffe bestemmelser om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader. Af gældende § 92 a, stk. 1 og 2, følger, at politiet med samtykke fra vejmyndigheden kan træffe bestemmelser om indførsel af ubetinget vigepligt, påbud om ensrettet færdsel og efter forhandling med vejmyndigheden træffe bestemmelse om lokale hastighedsbegrænsninger.

Det følger af § 57, stk. 3, at kommunalbestyrelsen med politiets samtykke kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal etableres eller foretages ændringer i lovlige færdselsregule­rende foranstaltninger og indretninger på vejen. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter stk. 3 er udtryk for, at almene, offentligretlige, først og fremmest trafikale, hensyn taler for den ønskede ændring i den private fællesvejs færdselsmæssige indretning og regulering.

Tilladelser efter privatvejslovens § 57, stk. 2, kan afmærkes med uautoriseret afmærkning. Uautoriseret afmærkning er anden afmærkning end den, der fastsat med hjemmel i færdselslovens § 95, stk. 1 og 3. Uautoriseret afmærkning er i dag endvidere den eneste måde eksempelvis at reservere en parkeringsplads på en privat fællesvej til en bestemt grundejers køretøj, når der ikke er tale om en reservation til et køretøj, der anvendes af en person med et handicap. Uautoriseret afmærkning er desuden den eneste måde at afmærke privat parkeringskontrol på en privat fællesvej.

Det følger af § 57, stk. 4, at hvis foranstaltningerne sker for at forbedre det trafikale miljø, finder reglerne i privatvejslovens §§ 48-52 om afholdelse af udgifter m.v. anvendelse, medmindre andet er aftalt. Der er i § 57, stk. 5, hjemmel til, at kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger etableret uden tilladelse, og i stk. 6, at det kan ske uden forudgående påbud, hvis den er til ulempe for færdslen. Reglerne finder tilsvarende anvendelse for ændringer, der er foretaget uden tilladelse.

Det foreslås i *§ 57, stk. 2,* at grundejerne med kommunalbestyrelsens godkendelse kan foretage ændringer ved en privat fællesvejs færdselsmæssige indretning eller ændre reguleringen af færdslen på vejen, jf. færdselslovens §§ 92 og 92 a, herunder afmærke foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning.

Hvis almene, offentligretlige hensyn ikke taler imod en tilladelse, vil kommunalbestyrelsen i de fleste tilfælde meddele sin offentligretlige tilladelse, jf. privatvejslovens § 56, stk. 1.

Det foreslåede vil betyde, at for en strækning af en privat fællesvej i by og bymæssigt område med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 vil vejmyndigheden bl.a. kunne give tilladelse til forbud mod visse færdselsarter, hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde uden at skulle indhente politiets samtykke. Hvis en privat fællesvej har en årsdøgnstrafik på over 1.000 skal politiets samtykke fortsat indhentes.

Det foreslåede betyder desuden, at i det tilfælde en privat fællesvej har en årsdøgnstrafik på over 6.000 skal politiets samtykke fortsat indhentes til ændring af hastighedsgrænserne, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2.

Det vil påhvile vejmyndigheden at sikre, at årsdøgnstrafikken er under de i færdselslovens §§ 92 og 92 a nævnte grænser, når den træffer afgørelse uden at indhente politiets samtykke.

Der vil blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgnstrafik skal opgøres i forbindelse med, at hastighedsbekendtgørelsen vil blive revideret, jf. i øvrigt bemærkningerne til § 1, nr. 3-5.

I forbindelse med en ansøgning om ændring af en privat fællesvejs indretning vil kommunalbestyrelsen skulle vurdere, om almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn ikke er til hinder for det ansøgte. Vejmyndigheden er dog ikke forpligtet til at give en tilladelse til færdselsregulering, hvis vejmyndigheden i øvrigt vurderer, at andre almene, offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte.

Uanset bestemmelsen i færdselslovens § 92 c, stk. 4, 1. pkt., vil tilladelser efter den foreslåede bestemmelse i privatvejslovens § 57, stk. 2, kunne afmærkes med uautoriseret afmærkning, som det også er gældende ret i dag. Dette er f.eks. tilfældet, hvis der gives tilladelse til privat parkeringskontrol på en privat fællesvej.

Det foreslås i § 57, stk. 3, at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer, som er nævnt i stk. 2. Kommunen afholder udgifterne til etablering og afmærkning af foranstaltningerne.

Det foreslåede vil betyde, at for en strækning af en privat fællesvej i by og bymæssigt område med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 vil vejmyndigheden kunne beslutte forbud mod visse færdselsarter, hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde uden at skulle indhente politiets samtykke. Hvis en privat fællesvej har en årsdøgnstrafik på over 1.000 skal politiets samtykke fortsat indhentes.

Det foreslåede betyder desuden, at i det tilfælde en privat fællesvej har en årsdøgnstrafik på over 6.000 skal politiets samtykke fortsat indhentes til ændring af hastighedsgrænserne, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2.

Politiets samtykke vil desuden skulle indhentes, hvis vejmyndigheden skal træffe bestemmelse om færdselsindskrænkninger for mere end fire sammenhængende vejstrækninger, der hver især har en årsdøgnstrafik på højst 1.000.

En vejstrækning vil være et vejstykke mellem to kryds. Vejstrækninger kan således være sammenhængende ved at ligge i forlængelse af hinanden eller ved at krydse hinanden. Det har ikke betydning, om der er tale om et vejstykke, der har status af privat fællesvej eller kommunevej. Sammenhængende vejstrækninger kan således bestå af både private fællesveje og kommuneveje.

Det påhviler vejmyndigheden at sikre, at årsdøgnstrafikken er under de i færdselslovens §§ 92 og 92 a nævnte grænser, når den træffer afgørelse uden at indhente politiets samtykke.

Det er Transportministeriets vurdering, at de nævnte årsdøgnstrafikgrænser i det foreslåede til færdselslovens § 92 a kun rent undtagelsesvist vil forekomme på private fællesveje i by og bymæssigt områder.

I lighed med praksis efter gældende § 57, stk. 2, i privatvejsloven vil vejmyndighedens afgørelser efter det foreslåede i privatvejslovens § 57, stk. 3, skulle tilkendegives ved autoriseret afmærkning i henhold til færdselslovens § 92 c, stk. 4, jf. § 95.

Det foreslåede vil desuden betyde, at kommunen vil skulle afholde udgifterne til etablering og afmærkning af de foranstaltninger, kommunen beslutter efter stk. 3. Den fremtidige vedligeholdelse af foranstaltninger og afmærkning påhviler de vedligeholdelsespligtige grundejere i henhold til privatvejslovens §§ 44-52. Det foreslåede er en videreførelse af gældende ret.

Det foreslåede i privatvejslovens § 57, stk. 2 og 3, skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer til færdselslovens §§ 92 og 92 a, politiet fremadrettet ikke skal involveres i alle vejmyndighedens afgørelser om vejes færdselsmæssige indretning og udnyttelse.

Det foreslås i § 57, stk. 4, at foretages ændringerne, som er nævnt i stk. 3, i det væsentlige for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder bestemmelserne i §§ 48-52 i lov om private fællesveje om afholdelse af udgifter og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse.

Det foreslåede vil være en videreførelse af den gældende privatvejslovs § 57, stk. 4, og er udtryk for, at det vurderes rimeligt og proportionalt, at de vedligeholdelsespligtige grundejere, jf. bestemmelserne i §§ 48-52, vil skulle afholde udgifterne til foranstaltninger, som kommunalbestyrelsen fastsætter, fordi almene, offentligretlige hensyn afgørende taler herfor, men som i det væsentligste skal bidrage til at forbedre miljøet, trafikmiljøet m.m. på og ved vejen til gavn og glæde for de vejberettigede. Bestemmelsen er således en undtagelsesbestemmelse i forhold til udgangspunktet nævnt i det foreslåede til § 57, stk. 3, 2. pkt., at kommunalbestyrelsen afholder udgifter til de foranstaltninger på vejen, som den etablerer af hensyn til den almene færdsel på vejen.

Det foreslås i *§ 57, stk. 5,* at kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger, der er etableret uden kommunalbestyrelsens godkendelse, for den pågældendes regning, hvis den pågældende ikke efterkommer et påbud om at fjerne foranstaltningen. Før påbud om fjernelse skal det vurderes, om forholdet retligt kan lovliggøres ved, at kommunalbestyrelsen giver den manglende godkendelse.

Det foreslåede vil være en videreførelse af den gældende privatvejslovs § 57, stk. 4, med de ændringer, som forslaget om ophævelse af politiets deltagelse i administrationen af de private fællesveje, indebærer.

Forslaget til § 57, stk. 5, vil betyde, at kommunalbestyrelsen fortsat vil kunne fjerne færdselsregulerende foranstaltninger, der er etableret uden forudgående tilladelse eller beslutning efter stk. 2, og som kommunalbestyrelsen ikke efterfølgende vil kunne meddele tilladelse til. Hvis kommunalbestyrelsen er bekendt med, hvem der har etableret foranstaltningen, vil kommunalbestyrelsen som udgangspunkt skulle give pågældende et påbud om at fjerne den ulovlige foranstaltning. Hvis påbuddet herefter ikke efterkommes inden for den fastsatte rimelige frist, vil kommunalbestyrelsen kunne fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning.

I tilfælde hvor kommunalbestyrelsen ikke kan lovliggøre foranstaltningen retligt og heller ikke ved, hvem der har etableret foranstaltningen, vil kommunalbestyrelsen være forpligtet til selv at afholde udgifterne til at fjerne foranstaltningen.

Det foreslås i *§ 57, stk. 6,* athvis foranstaltningen er til fare eller ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud.

Det foreslåede vil være en videreførelse af den gældende privatvejslovs § 57, stk. 6, og vil indebære, at kommunalbestyrelsen og politiet uden forudgående påbud forsat vil kunne fjerne foranstaltninger, der vurderes at være til fare eller ulempe for færdslen på vejen. Med hensyn til udgifterne forbundet med denne fjernelse gælder det samme som anført oven for i forslaget til stk. 5.

Det foreslås i *§ 57, stk. 7,* at reglerne i stk. 5 og 6 tilsvarende gælder for ændringer, der er foretaget uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Det foreslåede betyder, at hvis der er foretaget ændringer i en lovlig færdselsregulerende foranstaltning, f.eks. udført en ændring, som ikke svarer til det, der blev givet tilladelse til, eller der efterfølgende er ændret i foranstaltningen f.eks. hvis et vejbump er gjort stejlere eller mindre stejlt end tilladt/godkendt, kan kommunalbestyrelsen eller politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud.

Det foreslåede er en videreførelse af den gældende privatvejslovs § 57, stk. 7, og vil indebære, at bestemmelserne i de foreslåede stk. 5 og 6 vil finde tilsvarende anvendelse på ændringer på lovlige færdselsregulerende foranstaltninger m.m., når der ikke er meddelt tilladelse til ændringen, og den heller ikke efterfølgende kan lovliggøres retligt.

Det foreslås i *§ 57, stk. 8,* at kan kommunalbestyrelsen ikke fastslå, hvem der har foretaget ændringer som nævnt i stk. 5-7, kan kommunalbestyrelsen kræve vejen fysisk lovliggjort efter §§ 48-52 i lov om private fællesveje om istandsættelse og vedligeholdelse.

Det foreslåede vil betyde, at kommunen kan træffe afgørelse efter privatvejslovens regler om istandsættelse og vedligeholdelse med henblik på at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslens art og omfang, når det ikke er muligt for kommunen at fastslå, hvilken grundejer eller grundejere, der har foretaget de ændringer, der ikke kan tillades og som ikke efterfølgende kan lovliggøres, og det heller ikke er muligt at henføre den ulovlige foranstaltning til ejeren af den tilgrænsende ejendom, jf. privatvejslovens § 99.

*Til § 3*

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. maj 2026.

Sager efter færdselsloven om indretning og udnyttelse af veje og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, der er verserende med henblik på indhentelse af politiets samtykke, 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, der vil blive fastsat i hastighedsbekendtgørelsen med samme ikrafttrædelsesdato som loven. De pågældende sager behøver således ikke at afvente politiets samtykke.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet det følger af § 143 i færdselsloven, § 162 i vejloven og § 108 i privatvejsloven, at de tre love ikke gælder for Færøerne og Grønland, og lovene indeholder ikke anordningsbestemmelser om, at lovenes regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Lovforslagets regler vil derfor ikke finde anvendelse eller ved kongelig anordning kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland.

**Bilag 1**

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

|  |  |
| --- | --- |
| *Gældende formulering* | *Lovforslaget* |
|  | **§ 1**  I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, som ændret ved § 1 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer: |
| **§ 92.** Vejmyndigheden for en offentlig vej kan med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk.4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om  1) parkering og standsning,  2) etablering af fodgængerfelter og  3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.  *Stk. 2.* Vejmyndigheden kan endvidere efter stk. 1 træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.  *Stk. 3.* ---  *Stk. 4.* Vejmyndigheden kan ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne. | **1.** I *§ 92, stk. 1, 1.* og *2. pkt.,* udgår »med samtykke fra politiet«.  **2***. § 92, stk. 1, nr. 3,* affattes således:  »3) indførelse af ubetinget vigepligt.«  **3.** *§ 92, stk. 2,* ophæves, og i stedet indsættes:  *»Stk. 2.* For en vejstrækning med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 træffer vejmyndigheden, jf. stk. 1, 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. 3.  *Stk. 3.* For mere end fire sammenhængende vejstrækninger, der hver især har en årsdøgnstrafik på højst 1.000, træffer vejmyndigheden med samtykke fra politiet bestemmelse om færdselsindskrænkninger omfattet af stk. 2.  *Stk. 4.* For vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, træffer vejmyndigheden med samtykke fra politiet bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger.«  Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 5 og 6.  **4.** I *§ 92, stk. 4,* der bliver stk. 6, indsættes efter »zoner,«: »jf. stk. 2-4,« og »politiet og« udgår. |
| **§ 92 a.** Politiet kan med samtykke fra vejmyndigheden, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, træffe bestemmelse om  1) indførelse af ubetinget vigepligt og  2) påbud om ensrettet færdsel.  *Stk. 2.* Politiet træffer afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokalehastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden.  *Stk. 3.* I forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område kan vejmyndigheden over for politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelser efter stk. 1, nr. 2, og stk. 2. | **5.** I *§ 92 a* affattes således:  **»§ 92 a.** Vejmyndigheden for offentlig vej og for privat fællesvej, der er omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, træffer bestemmelse efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsgrænser på vejstrækninger eller for et nærmere afgrænset område, jf. dog stk. 2 og 3.  *Stk. 2.* Vejmyndigheden træffer med samtykke fra politiet bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger eller et nærmere afgrænset område i tættere bebygget område, hvis den enkelte vejstrækning eller mindst én vejstrækning inden for det nærmere afgrænsede område har en årsdøgnstrafik, der overstiger 6.000.  *Stk. 3.* Vejmyndigheden træffer endvidere med samtykke fra politiet bestemmelse efter § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., for vejstrækninger i tættere bebygget område, hvis vejstrækningen er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummereringen af det danske vejnet.«    **9.** *§ 92 d* ophæves. |
| **§ 92 b.** Afgørelser efter § 92 og § 92 a, stk. 1, som vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser og færgelejer, træffes efter forhandling med vedkommende jernbane- eller færgeselskab. | **6.** I *§ 92 b* udgår »og § 92 a, stk. 1«. |
| **§ 92 c.** Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i §§ 92 og 92 a, afgøres sagen af transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.  *Stk. 2.* Afgørelser i henhold til §§ 92 og 92 a kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål. Klagefristen er 4 uger fra den dag, hvor afgørelsen er meddelt den pågældende, eller hvor foranstaltningen er etableret. Transportministerens afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.  *Stk. 3.—*  *Stk. 4.* Foranstaltninger af den art, der nævnes i §§ 92 og 92 a, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 1, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som regulerer parkering og standsning med påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse. Ligeledes kan foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 3, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.  *Stk. 5.--* | **7.** I *§ 92 c, stk. 1 og 2,* ændres »§§ 92 og 92 a« til: »§ 92, stk. 3 og 4, og § 92 a, stk. 2 og 3«.  **8.** I *§ 92 c, stk. 4, 3. pkt.,* ændres »§ 92, stk. 1, nr. 3,« til: »§ 92, stk. 2-4, som vedrører forbud mod visse færdselsarter, og« |
| **§ 92 d.** Transportministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade vejmyndigheder at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøgmed færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Transportministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 7, 9 og 13-15, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.  *Stk. 2.* Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af vejmyndigheden til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.  *Stk. 3.* Vejmyndigheden kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg som omhandlet i stk. 1. | **9.** *§ 92 d* ophæves. |
|  | **10.** *Overskriften* før § 100 ophæves. |
| **§ 100.** Afgørelser om udførsel af vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdslens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejmyndigheden med samtykke fra politiet.  *Stk. 2.* Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der er nævnt i stk. 1, afgøres sagen af transportministeren. | **11.** *§ 100* ophæves. |
| **§ 121.** Politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af:  1)-6)--  7) standsnings- eller parkeringsforbud, der fastsættes efter §§ 92 og 92 d, selv om forbuddet ikke angives ved afmærkning,  8) andre bestemmelser om standsning eller parkering, der fastsættes i medfør af §§ 92, 92 d og 93, og  9) – | **12.** I *§ 121, stk. 1, nr. 7,* ændres»§§ 92 og 92 d« til: »§ 92«.  **13.** I *§ 121, stk. 1, nr. 8,* ændres»§§ 92, 92 d og 93« til: »§§ 92 og 93«. |
|  | **§ 2**  I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, som ændret ved § 3 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer: |
| **§ 30.** I forbindelse med godkendelse af et skitseprojekt, jf. § 27, stk. 1, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning ved vejens anlæg. | **1.** I *§ 30* og *§ 41, stk. 2,* udgår: »efter forhandling med politiet«. |
| **§ 41.** *---*  *Stk. 2.* I forbindelse med godkendelse af et detailprojekt, jf. stk. 1, nr. 2, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning på vejen.  *Stk. 3-4.* **---** |  |
| **§ 57.** ---  *Stk. 2.* Grundejerne må ikke foretage ændringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen, jf. færdselslovens §§ 92, 92a og 100, uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse. Politiets godkendelse indhentes af kommunalbestyrelsen.  *Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan med politiets samtykke bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer og foranstaltninger som nævnt i stk. 2. Kommunen afholder udgifterne hertil.  *Stk. 4.* Hvis foranstaltningerne i det væsentlige sker for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder reglerne i kapitel 9 om afholdelse af udgifterne og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse, medmindre andet er aftalt.  *Stk. 5.* Kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger, der er etableret uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse, for den pågældendes regning, hvis den pågældende ikke efterkommer et påbud om at fjerne foranstaltningen. Før påbud om fjernelse skal det vurderes, om forholdet retligt kan lovliggøres, ved at kommunalbestyrelsen og politiet giver den manglende godkendelse.  *Stk. 6.* Er foranstaltningen til ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller om nødvendigt politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud.  *Stk. 7.* Reglerne i stk. 5 og 6 gælder tilsvarende for ændringer, der er foretaget uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse. | **2.** *§ 57, stk. 2-8,* affattes således:  **»***Stk. 2.* Grundejerne kan med kommunalbestyrelsens godkendelse foretage ændringer ved en privat fællesvejs færdselsmæssige indretning eller ændre reguleringen af færdslen på vejen, jf. færdselslovens §§ 92 og 92 a, herunder afmærke foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning.  *Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer, som er nævnt i stk. 2. Kommunen afholder udgifterne til etablering og afmærkning af foranstaltningerne.  *Stk. 4.* Foretages ændringerne, som er nævnt i stk. 3, i det væsentlige for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder bestemmelserne i §§ 48-52 i lov om private fællesveje om afholdelse af udgifter og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse.  *Stk. 5.* Kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger, der er etableret uden kommunalbestyrelsens godkendelse, for den pågældendes regning, hvis den pågældende ikke efterkommer et påbud om at fjerne foranstaltningen. Før påbud om fjernelse skal det vurderes, om forholdet retligt kan lovliggøres ved, at kommunalbestyrelsen giver den manglende godkendelse.  *Stk. 6.* Er foranstaltningen til fare eller ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud.  *Stk. 7.* Reglerne i stk. 5 og 6 gælder tilsvarende for ændringer, der er foretaget uden kommunalbestyrelsens godkendelse.  *Stk. 8.* Kan kommunalbestyrelsen ikke fastslå, hvem der har foretaget ændringer som nævnt i stk. 2, kan kommunalbestyrelsen kræve vejen fysisk lovliggjort efter §§ 48-52 i lov om private fællesveje om istandsættelse og vedligeholdelse.« |