

HØRINGSNOTAT

Januar 2026
2025-2302

Høringsnotat om 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)

Indholdsfortegnelse

1. Høringen	2
1.1. Høringsperiode	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringssvarene	11
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	11
2.2. Årsdøgns trafik	15
2.3. Nedsættelse af hastighedsgrænsen til 30 km i timen	19
2.4. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger	21
2.5. Nedsættelse af hastighedsgrænsen af støjhensyn	22
2.6. Kontrol med kommunernes overholdelse af reglerne	23
2.7. Forsøgsordningen for nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen	24
2.8. Ændring af hastighedsbekendtgørelsen	25
2.9. Ressourceforbrug i kommunerne	26
2.10. Evaluering	27
2.11. Afmærkning	28
2.12. Uautoriseret afmærkning på private fællesveje	30
2.13. Andet	31
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet	32



1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Lovforslaget har i perioden fra den 2. december 2025 til den 7. januar 2026 været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 2. december 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 2. december 2025.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

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

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

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

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Advokatsamfundet				
Bestyrelsen for "Kattegatforbindelse – Nej Tak"	X	X		



Bestyrelsen for "NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vejstsjælland" *	X	X		
Bestyrelsen for "Nej tak til motorvej på Asnæs" *	X	X		
Bestyrelsen for "STOP motorvej over Samsø" *	X	X		
CO2010				
Cyklistforbundet	X	X		
Danmarks Frie AutoCampere	X	X		
DJØF				
Dansk Byggeri				
Dansk Erhverv	X	X		
Dansk Handicapforbund				
Dansk Industri	X	X		
Dansk Transport og Logistik	X	X		
Dansk Vejforening				
Danske Advokater				
Danske Handicaporganisationer				
Danske Kørelæreres Landsforbund				
Danske Medier – Mediernes Hus				
Danske Motorcyklister				
Danske Regioner	X	X		



Den Danske Dommerforening				
Den Danske Landinspektørforening				
Det Centrale Handicapråd				
DI Transport				
Drivkraft Danmark				
DTL's arbejdsgiverforening				
DTL Danske Vognmænd	X	X		
DTU Transport				
Fagbevægelsens Hovedorganisation				
3F				
FOA				
Fodgængerforbundet				
FDM	X	X		
Giber Ringvej Gruppen*	X	X		
Grundejeren.dk				
HK Stat				
HK Trafik og Jernbane				
Ingeniørforeningen IDA	X	X		
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet				



Institut for planlægning – Aalborg Universitet				
Kommunal Teknisk Cheffor- ening				
Kommunal Vejteknisk For- ening				
Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte				
KL	X	X		
Krifa				
Landbrug og Fødevarer og Landdistrikternes Fællesråd				
Landbrugserhvervets Færd- selsgruppe				
Landdistrikternes Fællesråd				
LO				
MOVIA*				
NOAH-Trafik*	X	X		
OAQ				
Parcelhusejernes Landsfor- ening				
Pia Brix*	X	X		
Politiforbundet	X	X		
Region Hovedstaden Supercykelstisamarbejdet*	X	X		
Region Hovedstaden	X	X		



Region Midtjylland				
Region Nordjylland				
Region Sjælland				
Region Syddanmark				
Rådet for Bæredygtig Trafik	X	X		
Rådet for Grøn Omstilling				
Rådet for Sikker Trafik	X	X		
Sammenslutningen af Danske Småøer				
SEGES				
Sikre Veje				
Teknisk Landsforbund				
Teknologisk Institut				
Trafikforbundet				
Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet				
Albertslund Kommune				
Allerød Kommune				
Assens Kommune	X	X		
Ballerup Kommune	X	X		
Billund Kommune				
Bornholms Regionskommune				
Brøndby Kommune				



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



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



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



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



Aabenraa Kommune				
Aalborg Kommune	X	X		
Aarhus Kommune	X	X		

2. Høringssvarene

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

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

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

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

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

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Høringssvarene fra **Dansk Erhverv, DTL, Cyklistforbundet, Odense Kommune, Gentofte Kommune, Aarhus kommune, Københavns Kommune, Hvidovre Kommune, MOVIA, KL og Region Hovedstaden Supercykelstisamarbejdet** er overordnet positive over for de justeringer, der er foretaget af lovforslagets kriterier for kommunernes formelle beslutningskompetence.

DI anfører, at forslaget fortsat ser ud til at søge at finde en balance mellem fremkommelighed for bl.a. erhvervstransport i byerne, og trafiksikkerhed, byudvikling med mere. Det er vigtigt, at den nødvendige kørsel fra f.eks. varelevering, renovation, håndværkere og



servicekørsel kan ske relativt gnidningsfrit uden unødvendige lokale restriktioner, som skaber unødigt omkørsel eller øget trængsel.

Hensynet til den overordnede fremkommelighed bør vægte højt på de veje som er udpeget til at bære gennemkørende trafik, mens andre hensyn kan vægte højere på veje med mange lokale funktioner eller på boligveje. Lavere hastigheder bør derfor primært indføres der, hvor der er trafiksikkerhedsmæssige hensyn, som f.eks. skoleveje, handelsgader, mindre villaveje m.fl. og ikke som erstatning for at investere i cykelstier eller anden infrastruktur, der giver en bedre trafiksikkerhed og tryghed for cyklister, fodgængere og andre.

IDA vurderer, at flytningen af kompetencen fra politiet til kommunerne i en række sager kan bidrage til en mere smidig sagsbehandling og en klarere ansvarsplacering.

DTL anfører, at det er helt nødvendigt, at politiet fortsat er en del af beslutningsprocessen i tilfælde, hvor trafikmængden medfører, at der skal varetages særlige mobilitets- og fremkommelighedsmæssige hensyn.

FDM anfører, at den nuværende lovgivning på området bør oprettholdes. Det er FDM's oplevelse, at nogle kommuner bruger og har brugt hastighedsgrænser og andre vejforhold som tiltag, der reelt har til formål at mindske incitamentet til at vælge bilen, men som pakkes ind i argumenter om trafiksikkerhed. I dag er det typisk politiet, der med sin faglighed siger nej, når det reelt handler om alt andet end sikkerhed og fremkommelighed. Det er afgørende, at kommunerne ikke gives betingelsesfrie muligheder, når det kommer til f.eks. hastighedsgrænser, ensretninger og vejlukninger.

Giber Ringvej Gruppen, Rådet for bæredygtig Trafik, NOAH, MOVIA, Københavns Kommune, Hillerød Kommune, KL og Region Hovedstaden Supercykelstisamarbejdet anfører, at politiets rolle i sager om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser og indførelse af færdselsindskrænkninger helt bør afskaffes, idet kommunerne har de nødvendige kompetencer til at håndtere sagerne selv. **Assens Kommune, Region Hovedstaden Supercykelstisamarbejdet, KL og MOVIA** mener dog, at politiet fortsat skal kunne høres og dermed give faglige input til kommunerne i forbindelse med vejsager.

Cyklistforbundet anfører, at hvis politiet skal have en rolle i vejsager fremadrettet, bør denne være at sikre trygge forhold for cyklister og andre aktive trafikanter. Politiet bør således f.eks. ikke



involveres i forbindelse med hastighedsnedsættelser og andre cykelvenlige tiltag, men gerne involveres, hvis cyklisters forhold forværres, f.eks. i forbindelse med hastighedsforøgelser.

Politiforbundet anfører, at politiets involvering i vejsager hidtil har sikret ensartethed, uvildighed og høj faglighed i færdselsreguleringen. Politiforbundet er bekymrede over, at opgavebortfaldet hos politiet vil betyde tab af faglighed og påvirke arbejdsglæde og engagement. Politiforbundet anfører endvidere, at manglende politisamtykke kan svække retshåndhævelsen og retssikkerheden for trafikanterne, især ved lokale hastighedsgrænser og afmærkning.

Frederiksberg Kommune, Vejle Kommune, Københavns Kommune, KL, Danske Regioner, MOVIA, Cyklistforbundet, Rådet for bæredygtig Trafik og NOAH finder, at lovforslaget stadig har et for ensidigt fokus på fremkommelighed for bilister, og et forsimplet syn på begrebet mobilitet, hvor både gang, cykling og kollektiv trafik også bør tænkes ind.

Frederiksberg Kommune anfører, at lovforslaget mangler visioner for byernes udvikling, herunder hensyn til klima, miljø og sundhed. Det efterlader byer i Danmark med begrænsede muligheder for at skabe udvikling indenfor disse områder og efterlader der ved Danmark bagefter i forhold til de visioner, der gennemføres i andre byer rundt omkring i Europa.

Helsingør Kommune foreslår, at lovforslaget justeres, således at den generelle hastighedsgrænse indenfor tættere bebygget område ændres til 40 km i timen. Hastigheden kan derefter sættes op eller ned på udvalgte strækninger/område.

DFAC anfører, at foreningen regelmæssigt oplever, at vejmyndigheders ønsker om skiltning mod autocamperes parkering er lokalpolitisk begrundet/besluttet, men ikke er sagligt eller lovligt begrundet. Derfor har foreningen igennem mange år haft kontakt med en lang række kommuner om at fjerne/ændre skiltning, der var specifikt rettet mod autocamperes parkering eller generelle forbud mod natlig parkering af biler. DFAC mener endvidere, at lovforslaget i høj grad er udtryk for symbolpolitik, som vil gøre mere skade end gavn både i kommunerne og blandt de vejfarende. DFAC opfordre derfor til, at politiets samtykke i § 92 bevares.

De fire interesseforeninger mod en eventuel Kattegatforbindelse anfører, at lovforslaget vil forringe trafikafviklingen med en mere ustabil afvikling, og at det vil medføre den samme eller ringere overordnede hastighed i byområder, flere kødannelser og



forsinkelser, flere trafikulykker og trafikdræbte, ringere forsynings-sikkerhed, dyrere varer og serviceydelser, ringere forhold for pendlere og forøge antallet af folk, der bliver syge eller dør for tidligt fra luftforurening og støj. Foreningerne indstiller derfor, at lovforslaget forkastes.

Transportministeriet bemærker generelt, at lovforslagets formål er at implementere et politisk prioriteret opgavebortfald for politiets involvering i beslutninger på vejområdet. Det nødvendiggør en ændring af færdselslovens formelle beslutningskompetenceregler.

Det er ikke en del af det politisk prioriterede opgavebortfald, at færdselslovens generelle hastighedsgrænser skal ændres, eller at der skal laves andre gennemgribende ændringer af de gældende materielle betingelser for indførelse af færdselsindskrænkninger eller fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Det er som led heri heller ikke indeholdt i det politisk prioriterede opgavebortfald, at vejmyndighederne skal overlades et frit skøn i forhold til, hvornår indførelse af færdselsindskrænkninger eller fastsættelse af lokale hastighedsgrænser materielt set kan ske. Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at vejmyndighederne aldrig – og således heller ikke efter gældende ret – har haft selvbestemmelsesret i forhold til indførelse af færdselsindskrænkninger og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Til trods herfor indfører lovforslaget dog nu en ordning, hvorefter vejmyndighederne overlades et frit skøn på en ganske betydelig del af vejnettet.

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, finder Transportministeriet det imidlertid nødvendigt, at det sikres, at hensynet til mobilitet og fremkommelighed for biltrafik, herunder privatbilisme, erhvervstransport, redningsberedskab m.v., fortsat indgår i vejmyndighedernes skønsmæssige afvejninger på de vejstrækninger, hvor det har størst betydning.

Assens Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune og Vejen Kommune anfører, at politiets juridiske vurdering i vejsager hidtil har bidraget til legitimitet og ensartethed i afgørelserne. Når denne sparring bortfalder, er der risiko for uens praksis – både mellem kommuner og internt i den enkelte forvaltning. Det anføres endvidere, at der er en øget risiko for pres fra borgere og lokale politiske interesser i sager, hvor der ønskes godkendelse på trods af lovgivningen, herunder særligt hastigheden på vejstrækninger.



Kommunerne ser derfor med bekymring frem imod et anderledes og forenklet samarbejde med politiet.

DFAC anfører, at hvis kravet om politiets samtykke i § 92 fjernes, øges risikoen for, at et politisk pres overfor embedsmændene forøges, at embedsmændenes vurderinger tilsidesættes, og at borgere ikke længere har lige rettigheder

Transportministeriet bemærker, at lovforslagets regler ikke er til hinder for kommunalt samarbejde og erfaringsudveksling både i forhold til regelforståelse, tekniske forhold, praksis m.v. Ministeriet bemærker endvidere, at det altid har været – og også fremover vil være – sådan, at det er den enkelte kommunes ansvar, at kommunens dispositioner på vejområdet overholder de til enhver tid gældende regler. Dette uanset et eventuelt pres fra borgere og private politiske interesser.

2.2. Årsdøgnstrafik

DTL er enige i, at årsdøgntrafikken som udgangspunkt kan være en indikator for, hvor stor betydning vejen har for den generelle trafikafvikling.

Dansk Erhverv bakker op om den foreslåede ordning om indførelse af et årsdøgnstrafikkriterie, som efter Dansk Erhvervs opfattelse netop rammer en god balance mellem de forskellige hensyn. Det er herunder Dansk Erhvervs opfattelse, at det er nødvendigt, at politiet fortsat er en del af beslutningsprocessen i de tilfælde, hvor trafikmængden medfører, at der skal varetages særlige mobilitets- og fremkommelighedshensyn. Det foreslåede årsdøgnstrafikkriterium synes at være en god indikator for, hvornår dette er tilfældet.

FDM finder, at årsdøgnstrafik er et fornuftigt redskab til at sikre, at kommunerne ikke forringer fremkommeligheden og mobiliteten på de veje, som både kommunens borgere og andre er afhængige af for at kunne komme frem. FDM opfordrer til, at årsdøgnstrafik for færdselsindskrænkninger ikke sættes højere end 1.000, da der allerede hermed er tale om en betydelig del af vejnettet, hvilket i sig selv medføre en risiko for unødigt påvirkning af mobiliteten og fremkommeligheden. For så vidt angår årsdøgnstrafik på 6.000 for hastighedsnedsættelser bemærker FDM bemærker, at dette er 50 pct. højere end den tilsvarende grænse i det tidligere udkast til lovforslag. FDM mener, at den hidtidige foreslåede grænse med en årsdøgnstrafik på 4.000 var mere fornuftig og velafbalanceret.



Helsingør Kommune og Region Hovedstaden Supercykelstisamarbejdet anser det som positivt, at årsdøgntrafikgrænsen for hastighedsnedsættelser er forhøjet fra 4.000 til 6.000. Helsingør Kommuner finder det endvidere positivt, at der nu i særlige tilfælde ud fra en konkret trafikale vurdering kan indføres en hastighedsgrænse på 40 km i timen på rutenummererede veje efter samtykke fra politiet.

DI anfører, at et enslydende årsdøgntrafikkriterie for vejtrafikken er for simpelt og endimensionelt som eneste grundlag for, hvordan en vej eller gade skal indrettes. DI finder endvidere, at der for at sikre kontinuitet i planlægningen bør stilles et krav om, at betydelige ændringer kun kan foretages, hvis de fremgår af en kommunal vedtagen plan, der har været i offentlig høring, og hvor der var været klageadgang i forhold til planens forhold. Herved kan der sikres en konsistens i beslutningerne og forudsigelighed til gavn for borgere og erhvervsliv.

IDA anfører, at anvendelsen af faste grænser for årsdøgntrafik som styrende kriterium indebærer en høj risiko for, at konkrete og lokalt funderede vurderinger af trafiksikkerhed, tryghed og bymiljø får mindre vægt. Dette er problematisk. IDA anerkender, at lovforslaget giver vejmyndigheden mulighed for uden politiets samtykke at indføre færdselsindskrænkninger på vejstrækninger med lav trafikmængde. Dette kan bidrage til hurtigere sagsbehandling og gøre det lettere at gennemføre lokale tiltag som trafikøer, gågader, ensretning og afspærringer samt styrke kommunernes mulighed for at arbejde med gang, cyklisme og andre former for blød mobilitet. IDA finder dette positivt, da sådanne tiltag ofte indgår som led i en samlet lokal planlægning af byrum og trafik. IDA finder dog, at færdselsindskrænkninger bør vurderes ud fra deres samlede effekt på trafikafviklingen i et område og ikke alene ud fra trafikmængden på den enkelte vejstrækning.

Vejle Kommune bemærker, at en stor del af kommunens vejnet har en årsdøgntrafik, der overstiger 1.000, hvilket indebærer, at en betydelig andel af kommunens vejprojekter fortsat vil kræve politiets samtykke. Dermed begrænses den reelle overdragelse af beslutningskompetence til vejmyndigheden – også i sager, hvor der efter kommunens vurdering ikke gør sig særlige hensyn gældende, som kan begrunde politiets (forsatte) involvering. Vejle Kommune finder endvidere ikke, at der foreligger et tilstrækkeligt fagligt grundlag for at fastsætte en entydig grænse på netop 1.000 køretøjer i årsdøgntrafik. Et statisk tærskelkriterium tager ikke højde for væsentlige lokale forhold såsom vejens funktion, den omkringliggende arealanvendelse, bymæssig kontekst, trafiksikkerhed,



alternative ruter eller de samlede mobilitetsmæssige effekter. Samtidig anfører Vejle Kommune, at fastsættelsen af en grænse på 6.000 i årsdøgntrafik må ses som et udtryk for, at der på de mest trafikerede vejstrækninger fortsat lægges særlig vægt på hensynet til fremkommelighed for biltrafikken. Kommunen finder derfor, at koblingen mellem årsdøgntrafik og krav om politiets samtykke indebærer en fastlåst prioritering af fremkommelighed på stærkt trafikerede veje, som ikke i tilstrækkelig grad afspejler behovet for at kunne prioritere trafikssikkerhed, tryghed, mindre støj eller nærmiljø.

Hvidovre Kommune mener, at en grænse på 6.000 i årsdøgntrafik stadig kan udfordre kommunernes mulighed for at gennemføre bredere og sammenhængende hastighedsnedsættelser, herunder kommunens politiske ambition om en generel hastighedsnedsættelse med 10 km i timen. Hvidovre Kommune finder derfor, at grænsen bør hæves yderligere.

Danske Regioner bemærker, at en række vejprojekter i større byer, herunder blandt andet omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune, der har medført passagervækst på regionale busruter og som prioriterer aktiv mobilitet, ikke vil kunne lade sig gøre efter lovforslagets regler. Grænsen for færdselsindskrænkninger på 1.000 i årsdøgntrafik bør derfor hæves.

Københavns Kommune anfører, at en stor del Københavns Kommunes vejnet har en årsdøgntrafik over 1.000, og lovforslagets regler om færdselsindskrænkninger får derfor reelt kun en lille betydning i kommunen. Det er kommunes vurdering, at hovedparten af kommunens vejprojekter fortsat vil kræve samtykke fra politiet. Københavns Kommune finder derfor, at grænsen på 1.000 i årsdøgntrafik for færdselsindskrænkninger bør hæves, da der heller ikke er en saglige begrundelse for, at en årsdøgntrafik på 1.000 betyder, at der automatisk skal tages særlige mobilitets- og fremkommelighedshensyn.

KL anfører, at der vil være flere af de større byer, hvor en grænse på 1.000 og 6.000 i årsdøgntrafik vil lægge en væsentlig begrænsning på ønsket om at udvide kommunernes selvbestemmelse og dermed reducere politiets opgaver. Ofte vil det være i de større byer, at behovet og de fleste sager vil være. Derudover savnes en faglig begrundelse for de foreslåede niveauer. Hvis der fortsat ønskes en grænse baseret på årsdøgntrafik, vil KL foreslå, at grænsen generelt hæves eller differentieres på baggrund af bystørrelser.

Odense Kommune anfører, at en årsdøgntrafik på over 1.000 eller 6.000 ikke i sig selv er en hensigtsmæssig indikator for, om



hensynet til bilfremkommelighed på vejstrækning er tungtvejende, set i forhold til andre trafikale hensyn, eller om vejstrækningen har stor betydning for den generelle trafikafvikling. Det er derfor væsentligt, at der, uanset årsdøgnstrafikken på de enkelte veje, er mulighed for at gennemføre trafikale tiltag, der tager hensyn til de lokale behov.

Cyklistforbundet anfører, at det styrende hensyn på centrale bygader og på veje med en årsdøgnstrafik over 6.000 også bør kunne være særlige hensyn til cyklisters utryghed, støjudsathed og cyklistmængder, når hastigheden skal fastlægges.

Transportministeriet bemærker generelt, at lovforslagets formål er at implementere et politisk prioriteret opgavebortfald for politiets involvering i beslutninger på vejområdet. Det nødvendiggør en ændring af færdselslovens formelle beslutningskompetenceregler.

Det er ikke en del af det politisk prioriterede opgavebortfald, at færdselslovens generelle hastighedsgrænser skal ændres, eller at der skal laves andre gennemgribende ændringer af de gældende materielle betingelser for indførelse af færdselsindskrænkninger eller fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Det er som led heri heller ikke indeholdt i det politisk prioriterede opgavebortfald, at vejmyndighederne skal overlades et frit skøn i forhold til, hvornår indførelse af færdselsindskrænkninger eller fastsættelse af lokale hastighedsgrænser materielt set kan ske. Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at vejmyndighederne aldrig – og således heller ikke efter gældende ret – har haft selvbestemmelsesret i forhold til indførelse af færdselsindskrænkninger og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Til trods herfor indfører lovforslaget dog nu en ordning, hvorefter vejmyndighederne overlades et frit skøn på en ganske betydelig del af vejnettet.

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, finder Transportministeriet det imidlertid nødvendigt, at det sikres, at hensynet til mobilitet og fremkommelighed for biltrafik, herunder privatbilisme, erhvervstransport, redningsberedskab m.v., fortsat indgår i vejmyndighedernes skønsmæssige afvejninger på de vejstrækninger, hvor det har størst betydning.

Af hensyn til at skabe en så let administrerbar ordning som muligt, finder Transportministeriet det hensigtsmæssigt, at der



anvendes et konkret og simpelt kriterie. Det er Transportministeriets opfattelse, at en vejstræknings årsdøgnstrafik er udtryk for et sådant kriterie, og at niveauet på henholdsvis 1.000 og 6.000 er generelt passende.

Transportministeriet bemærker i den forbindelse, at det med lovforslagets regler ikke er udelukket at indføre færdselsindskrænkninger på strækninger med en årsdøgnstrafik over 1.000 eller at indføre lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen på strækninger med en årsdøgnstrafik over 6.000 ud fra en række forskellige hensyn. Det vil blot i disse tilfælde kræve politiets samtykke, og at hensynet til mobilitet og fremkommelighed ikke taler væsentligt imod.

Gentofte Kommune, Frederiksberg Kommune, Ballerup Kommune, Odense Kommune, Aarhus Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune anfører, at det ikke er præciseret, hvordan årsdøgnstrafikken på en vejstrækning skal fastlægges, dokumenteres og administreres. **Ballerup Kommune** efterspørger endvidere en uddybning af, om det er vejmyndigheden eller politiet, der skal vurdere, om færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser kræver politiets samtykke, og om det i tilfælde af uenighed er Transportministeriet, der skal beslutte om projektet kræver politisamtykke eller ej.

Transportministeriet kan henvise til lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 3 og 5, hvoraf fremgår, at der i medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, i hastighedsbekendtgørelsen vil blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgnstrafik skal opgøres.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det vil være vejmyndigheden, der har ansvaret for, at færdselsindskrænkninger og fastsættelser af lokale hastighedsgrænser sker efter de regler, der måtte gælde herfor, herunder at politiets samtykke indhentes i de tilfælde, hvor reglerne kræver det.

Opstår der uenighed mellem vejmyndigheden og politiet om, hvorvidt dispositionen kan gennemføres uden politiets samtykke, kan sagen i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 92 c, stk. 1, indbringes for transportministeren til afgørelse.

2.3. Nedsættelse af hastighedsgrænsen til 30 km i timen

Odense Kommune, Helsingør Kommune, Frederiksberg Kommune, Hillerød Kommune, Københavns Kommune,



KL, Region Hovedstaden Supercykelstisamarbejdet, Rådet for bæredygtig Trafik, NOAH og Cyklistforbundet anfører, at de begrænsede muligheder for at fastsætte 30 km i timen går imod tendensen i resten af Europa, hvor flere byer etablerer zoner og strækninger med 30 km i timen. Mulighederne for at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km i timen bør derfor udvides. Særligt bør mulighederne udvides i beboelsesområder, også selvom der i området er etableret andre funktioner, som f.eks. spise- og udskænkingssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri.

KL, Københavns Kommune, Region Hovedstaden Supercykelstisamarbejdet og Cyklistforbundet anfører, at lovforslagets regler er en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km i timen i forhold til gældende ret.

Transportministeriet bemærker, at den gældende færdselslov ikke indeholder regler, som regulerer under hvilke materielle betingelser der kan fastsættes lavere hastighedsgrænser end færdselslovens generelle hastighedsgrænser. Lovforslaget indeholder heller ikke sådanne regler.

Den gældende færdselslov indeholder derimod formelle kompetenceregler om, hvilke myndigheder der kan træffe beslutning om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser (i den gældende færdselslov politiet med vejmyndighedens samtykke). Lovforslaget ændrer på disse formelle kompetenceregler. Lovforslaget regulerer derimod ikke, i hvilke tilfælde der kan fastsættes en lokal hastighedsgrænse på 30 km i timen.

De materielle betingelser for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen, hvilket de vil fortsætte med at være.

Lovforslagets beskrivelse af Transportministeriets afgørelse af 8. marts 2024 om forståelsen af udtrykket "beboelsesområde" i hastighedsbekendtgørelsens § 6, stk. 3, 1. pkt., fremgår af pkt. 2.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Dette er et afsnit om gældende ret, og således ikke udtryk for en ny retstilstand som lovforslaget vil indføre.

Det er således ikke korrekt, at lovforslagets regler er en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km i timen i forhold til gældende ret.



Som det også fremgår af Transportministeriets bemærkninger til høringsnotatets pkt. 2.1 og 2.2, er lovforslagets formål at implementere et politisk prioriteret opgavebortfald for politiets involvering i beslutninger på vejområdet. Det vil sige at gennemføre en ændring af færdselslovens formelle beslutningskompetenceregler.

Det er ikke en del af det politisk prioriterede opgavebortfald, at der skal laves gennemgribende ændringer af de gældende materielle betingelser for indførelse af færdselsindskrænkninger eller fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Derfor lægges der med lovforslaget heller ikke op til efterfølgende grundlæggende ændringer af de materielle betingelser for lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen til 30 km i timen.

2.4. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger

Helsingør Kommune og **Vejen Kommune** finder det positivt, at der fremadrettet kun skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse. **Vejen Kommune** frygter dog, at reglerne om hastighedsdæmpende foranstaltninger vil medføre langt flere henvendelser fra borgere enten med ønske om en hastighedsreduktion eller med efterfølgende klager over høje hastigheder. Ændringen forventes derfor at medføre øget administration og sagsbehandling.

Gentofte Kommune og **Frederiksberg Kommune** anfører, at der mangler entydige regler for, hvornår der er krav om etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Hvidovre Kommune anfører, at det er uklart, hvem (politiet eller vejmyndigheden) der skal vurdere behovet for hastighedsdæmpende foranstaltninger.

FDM bemærker, at når man fjerner forpligtelsen til at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på veje, hvor hastighedsgrænsen er lavere end den generelle, øger man også risikoen for, at trafikanter ikke følger den lokale hastighedsgrænse, hvorefter den ønskede effekt ikke opnås. FDM opfordrer til, at lovforslaget ændres i denne kontekst, således af fastsættelse af en given hastighedsgrænse altid skal ske efter en konkret afvejning af færdselssikkerhedsmæssige og mobilitetsmæssige hensyn.

Transportministeriet bemærker, at kravene til, hvornår der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, er fastsat i



hastighedsbekendtgørelsen. Det vil de også i henhold til lovforslaget vedblive med at være.

Det fremgår af pkt. 2.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at Transportministeriet forventer 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.

Der vil samtidig ved en vejledning til den kommende nye bekendtgørelse blive angivet retningslinjer for, i hvilke tilfælde vejforløbet kan anses for at nødvendiggøre etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Transportministeriet bemærker endvidere, at spørgsmålet om etablering af hastighedsdæmpende indgår som en integreret del af beslutningen om en lokal nedsættelse af hastighedsgrænsen. Det betyder, at det tilkommer vejmyndigheden at træffe beslutning herom på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på 6.000 eller derunder. På vejstrækninger med en årsdøgnstrafik over 6.000, vil politiets samtykke – i lighed med retstilstanden efter gældende ret – også skulle omfatte spørgsmålet om etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger. Opstår der uenighed mellem vejmyndigheden og politiet herom, kan sagen i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 92 c, stk. 1, indbringes for transportministeren til afgørelse.

2.5. Nedsættelse af hastighedsgrænsen af støjhensyn

Københavns Kommune, Hillerød Kommune, Region Hovedstaden, Danske Regioner og Movia anfører, at støj fra trafikken er et væsentligt sundhedsproblem, og at det derfor er vigtigt, at lovforslag ikke unødigt begrænser mulighederne for at bruge hastighedsnedsættelser som et redskab til at begrænse trafikstøjens negative effekter.

Transportministeriet henviser til pkt. 2.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at hastighedsbekendtgørelsens regler om nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen vil blive ændret, 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 årsdøgntrafik, der ikke overstiger 6.000.

Det betyder, at vejmyndigheden ud fra et frit skøn altid vil kunne nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen, uanset formålet hermed. Dette vil således også kunne ske ud fra støjhensyn. For så vidt angår vejstrækninger med en årsdøgntrafik over 6.000, vil hastighedsgrænsen også kunne nedsættes til 40 km i timen ud fra støjhensyn. Det vil blot i disse tilfælde kræve politiets samtykke, og at hensynet til mobilitet og fremkommelighed ikke taler væsentligt imod.

Det er samtidig ikke hensigten at ændre den gældende bestemmelse i hastighedsbekendtgørelsens § 9, stk. 3, hvorefter en lavere hastighedsgrænse end den generelle i særlige tilfælde kan fastsættes ned til 60 km i timen på motortrafikveje og motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet.

Samlet set vil de kommende ændringer af hastighedsbekendtgørelsen derfor komme til at udgøre en udvidelse af mulighederne for hastighedsnedsættelser alene på grund af støjhensyn.

2.6. Kontrol med kommunernes overholdelse af reglerne

Dansk Erhverv, DTL og FDM anfører, at lovforslaget ikke indeholder bestemmelser om kontrol med, at vejmyndighederne overholder kriterierne for fastsættelse af færdselsindskrænkninger og lokale hastighedsgrænser, herunder at vejmyndighederne ved deres beslutninger tager alle relevante hensyn. Lovforslaget indeholder heller ikke sanktionsmuligheder overfor vejmyndigheder. Organisationerne opfordrer til, at dette indføres i lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at for vejstrækninger med en årsdøgntrafik på højest 1.000 og højest 6.000 overlader lovforslaget beslutninger om færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser til 40 km i timen til vejmyndighedernes frie skøn.

For vejstrækninger med en årsdøgntrafik over henholdsvis 1.000 og 6.000 kræver beslutninger om indførelse af færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser politiets samtykke. Opstår der uenighed mellem vejmyndigheden og politiet, herunder om dispositionen kan gennemføres uden politiets samtykke, kan



sagen i medfør af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 92 c, stk. 1, indbringes for transportministeren til afgørelse.

Transportministeriet bemærker endvidere, at vejmyndigheder, der i øvrigt træffer ulovlige beslutninger (f.eks. nedsætter hastighedsgrænsen til 30 km i timen i strid med hastighedsbekendtgørelsens regler herom), kan indbringes for de kommunale tilsynsmyndigheder.

Transportministeriet finder ikke på nuværende tidspunkt behov for yderligere kontrolbestemmelser.

2.7. Forsøgsordningen for nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen

FDM opfordre til, at det skrives ind i lovforslaget, at den eksisterende forsøgsordning, hvor 16 kommuner tillades at sænke lokale hastighedsgrænser i byzone til 40 km i timen uden tilsagn fra politiet ophører, og at kommunerne forpligtes til at bringe forholdene tilbage til de generelle muligheder, når og hvis lovforslaget vedtages i Folketinget.

Aarhus Kommune, Hvidovre Kommune, Københavns Kommune og KL, anfører at de stadig afventer Vejdirektoratets evaluering af forsøgsordningen, herunder en stillingtagen til, hvorvidt de lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af forsøgsordningen, kan opretholdes.

Transportministeriet bemærker, at det følger af hastighedsbekendtgørelsens § 12, stk. 2, at bekendtgørelsens § 7, der indeholder reglerne om den pågældende forsøgsordning, ophæves den 30. juni 2025. Forsøgsordningen ophørte således den 30. juni 2025.

Den evaluering af forsøgsordningen, som var forudsat ved forsøgsordningens begyndelse, afventer behandlingen af lovforslaget, da der ikke synes at være det store formål med at evaluere ordningen, hvis lovforslaget, der stort set ophæjer forsøgsordningen til lov, vedtages.

Samtidig vil lovforslagets vedtagelse eller forkastelse have praktisk betydning for, hvad vejmyndighederne skal gøre i forhold til de hastighedsgrænser, der er fastsat under forsøgsordningen. Derfor afventer dette spørgsmål også lovforslagets videre behandling i Folketinget.



2.8. Ændring af hastighedsbekendtgørelsen

Odense Kommune, Aarhus Kommune, Frederiksberg Kommune, Hillerød Kommune, Københavns Kommune

og **KL** anfører, at det er uklart, hvilke konkrete regler, der vil gælde for skønsudøvelsen ved beslutning om færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser, da den nye bekendtgørelse ikke er sendt i høring sammen med lovforslaget. Kommunerne opfordrer til, at reglerne i hastighedsbekendtgørelsen udformes, så der fortsat er rum til skøn, hvor alle relevante hensyn inddrages og afvejes.

Transportministeriet henviser til pkt. 2.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at hastighedsbekendtgørelsens regler om nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km i timen vil blive ændret, 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 årsdøgntrafik, der ikke overstiger 6.000.

Det betyder, at vejmyndigheden ud fra et frit skøn altid vil kunne nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen, uanset formålet hermed. For så vidt angår vejstrækninger med en årsdøgntrafik over 6.000, vil hastighedsgrænsen også kunne nedsættes til 40 km i timen ud fra en række forskellige hensyn. Det vil blot i disse tilfælde kræve politiets samtykke, og at hensynet til mobilitet og fremkommelighed ikke taler væsentligt imod.

Transportministeriet kan endvidere henvise til pkt. 2.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at hastighedsbekendtgørelsen i medfør af den gældende § 92 c, stk. 3, vil 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

For så vidt angår de vejstrækninger, hvor politiets samtykke skal indhentes (vejstrækninger med en årsdøgntrafik over 1.000 og mere end fire sammenhængende vejstrækninger med en årsdøgntrafik 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.



Udkast til bekendtgørelsen vil blive sendt i offentlig høring i løbet af foråret, således at den kan træde i kraft samtidig med lovforslaget den 1. maj 2026. Der vil derfor i den forbindelse blive mulighed for at komme med bemærkninger og input.

Transportministeriet bemærker endvidere, at bekendtgørelser, der har væsentlig betydning for et område, efter almindelig praksis også sendes til Transportudvalget til orientering, således at Folketinget også ad den vej har mulighed for at følge med i ministerens udnyttelse af bemyndigelsesbestemmelser. Dette vil også være tilfældet for den kommende nye hastighedsbekendtgørelse.

2.9. Ressourceforbrug i kommunerne

Frederiksberg Kommune, Aarhus Kommune, Vejen Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Assens Kommune og Hvidovre Kommune anfører, at kommunerne mister den faste faglige sparring og kvalitetssikring som politiets hidtidige involvering har bidraget med. Denne ekspertise vil fremadrettet skulle opbygges internt i kommunerne eller tilkøbes eksternt, hvilket kan være ressourcekrævende og særligt udfordrende for mindre kommuner. Det vurderes derfor, at der vil være behov for opkvalificering i mange kommuner, hvilket vil medføre øgede udgifter. Det anføres endvidere, at kommunerne således ikke får færre opgaver, men at kommunerne tværtimod i højere grad selv skal kvalitets sikre egne vurderinger, og derfor stiger ressourcemængden, der skal bruges på opgaverne. **Frederiksberg Kommune** anfører specifikt, at man derfor ikke er enig i, at lovforslaget vil medføre en samlet reduktion i antallet af årsværk i kommunerne på 6 årsværk i 2026 og frem.

Transportministeriet bemærker, at kommunerne som vejmyndigheder for det kommunale vejnet også efter de gældende bestemmelser i §§ 92 og 92 a er forpligtet til at træffe afgørelser om vejenes indretning og udnyttelse og fastsættelse af hastighedsgrænser, og at kommunerne ved denne administration er forpligtet til at administrere området efter de til enhver tid gældende regler.

Lovforslaget pålægger således generelt ikke kommunerne yderligere opgaver i forhold til administrationen af §§ 92 og 92 a.

Lovforslaget indebærer ikke en ændring af de materielle betingelser for indførelse af færdselsindskrænkninger eller fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Det tilkendegives imidlertid i lovforslagets bemærkninger, at hastighedsbekendtgørelsen, der fastlægger disse materielle betingelser, vil blive ændret på en måde,



hvorefter kommunerne for et meget stort område får tillagt et frit skøn i forbindelse med denne opgavevaretagelse. Dette vil efter Transportministeriets opfattelse indebære en væsentlig lettelse i kommunernes administration af vejområdet. Transportministeriet skal herved henvise til, at alle tilfælde af indførelse af færdselsindskrænkninger (herunder også etablering af parkeringspladser, fodgængerfelter og ubetinget vigepligt) og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser efter gældende ret skal foretages ud fra en konkret vurdering af en række forskellige hensyn. Med de kommende ændringer af hastighedsbekendtgørelsen vil dette ikke længere være tilfældet, da en væsentlig del overlades til kommunernes frie skøn.

KL anfører, at den forventede besparelse på 6 kommunale årsværk beror på, at politiet ikke længere vil skulle behandle alle kommunale vejsager, og at kommunerne derfor ikke skal fremsende en del af sagerne til politiet med henblik på at opnå samtykke. Estimatet af besparelsen er KL ikke enig i. Når lovforslaget sætter grænser, som er baseret på årsdøgntrafik, må det forventes, at dette omfatter de mere simple sager, som man må forvente, at politiet ikke har haft væsentlige bemærkninger til. På den baggrund må det forventes, at hovedparten af ressourcetrækket primært vil ligge i de tilbageværende sager. KL anfører endvidere, at når lovforslaget samtidig lægger op til, at den kommunale behandling af vejsager skal tage udgangspunkt i tal for årsdøgntrafik, vil dette kræve, at kommunerne bruger flere ressourcer på trafikmodeller. KL ønsker på den baggrund, at der tages en dialog om spørgsmål om DUT af lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at der i den kommende hastighedsbekendtgørelse vil blive fastsat nærmere regler om opgørelse af årsdøgntrafik.

Transportministeriet har noteret, at KL ønsker en dialog om spørgsmålet i relation til DUT-forhandlingerne.

2.10. Evaluering

Dansk Erhverv anfører, at der i lovforslaget bør indsættes en bestemmelse, der forpligter Transportministeriet til at evaluere lovforslagets regler efter tre år.

Da lovforslaget ikke ændrer på de materielle betingelser for indførelse af færdselsindskrænkninger og lokale hastighedsgrænser, der fortsat vil være reguleret på bekendtgørelsesniveau, finder



Transportministeriet ikke, at der er behov for at indsætte en evalueringsbestemmelse om lovens regler.

Transportministeriet vil løbende følge områdets udvikling.

2.11. Afmærkning

Politiforbundet bemærker, at lovforslaget betyder, at vejmyndigheden kan opsætte skilte og lave afmærkning uden politiets samtykke, og der er risiko for fejl og afvigende afmærkning. Forbundet udtrykker bekymring for, at forkert afmærkning kan skabe forvirring og farlige situationer i trafikken, især ved midlertidig skiltning ved vejarbejde, der ikke kan håndhæves. Manglende mulighed for politiet til at håndhæve afmærkning, der ikke er korrekt opsat, kan underminere borgernes tillid til skiltningen. Konkrete eksempler viser, at forkert afmærkning har ført til, at bøder måtte eftergives. Politiets nuværende rolle som uvildig instans sikrer ensartethed og kvalitet i færdselsreguleringen på tværs af kommuner.

KL opfordrer til, at der i bekendtgørelser om afmærkning ikke arbejdes med meget faste kriterier, men at der lægges vægt på, at der kan træffes beslutninger ud fra en helhedsorienteret tilgang.

Københavns Kommune noterer sig, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal involveres i afmærkningssager, men at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor.

Aarhus Kommune bemærker, at det vil kræve øgede ressourcer, hvor kommunen selv skal behandle §§ 6-7 i afmærkningsbekendtgørelsen.

FDM deler ikke opfattelsen af, at politiets samtykke ikke er nødvendigt i afmærkningssager. Det er FDM's erfaring, at politiet i dag ofte må afvise kommunale forslag til afmærkning, enten fordi de ikke følger gældende lovgivning, eller fordi politiet har supplerende bemærkninger i forhold til nødvendige justeringer. Hvis politiet skrives ud vil det have negativ betydning for færdselssikkerheden og bilisternes generelle respekt for skiltning og afmærkning, ligesom det efter omstændighederne vil være umuligt for politiet af kontrollere og sanktionere bilisterne, da det som bekendt kræver, at skiltning og afmærkning er korrekt og lovlig i første omgang.

Danmarks Frie Autocampere (DFAC) ser en markant risiko for, at bilisters retssikkerhed forringes. Lokalpolitiske beslutninger kan medføre, at forbudsskiltning opsættes uden lovlig begrundelse.



Lovforslaget kan bringe politiets ansatte i en umulig situation, når de skal håndhæve ulovlige færdselsindskrænkninger. DFAC opfordrer til, at politiets samtykke ikke fjernes i anvendelsesbekendtgørelsens § 3. Der er ingen klagemulighed eller mulighed for en "second opinion", når vejmyndigheder træffer afgørelser og opsætter forbudsskiltning mod standsning eller parkering på et usagligt eller tvivlsomt grundlag, hvilket beviseligt sker. Hermed indskrænkes bilisters retssikkerhed betydeligt.

En borger bemærker, at der ikke står noget om færdselslovens § 95 i udkastet til lovforslaget. Borgeren skriver, at før en regulerende afmærkning efter færdselslovens § 95, stk. 1, om afmærkning etableres, eller bestående afmærkning ændres, skal vejmyndigheden indhente samtykke fra politiet, jfr. færdselslovens § 95, stk. 3.

Transportministeriet bemærker, at formålet med lovforslaget er at implementere et politisk prioriteret opgavebortfald for politiets involvering i vejmyndighedens beslutninger.

Lovforslaget ændrer ikke færdselslovens § 95, stk. 3, der er hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om anvendelsen af afmærkning, herunder om indhentelse af samtykke fra politiet.

Transportministeriet henviser til, at Vejdirektoratet den 10. december 2025 har sendt udkast til ændring af bekendtgørelser om anvendelse af vejafmærkning og udkast til ændring af bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder, ved akutte trafikfarlige hændelser og ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer i høring. Udgangspunktet for de foreslåede ændringer til bekendtgørelserne er en vurdering af, om færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler for at opretholde kravet om samtykke.

Det følger bl.a. af forslag til ændring af bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder ved akutte trafikfarlige hændelser og ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer, at politiet ikke længere skal orienteres om start- og sluttidspunkt for det faktiske tidsrum for et vejarbejde, men politiets mulighed for at forlange afmærkning ændret eller fjernet indskrænkes i øvrigt ikke.

Transportministeriet bemærker desuden, at det er vejmyndigheden, som skal godkende afmærkningsplan for vejarbejde og orientere andre infrastrukturejere m.m., jf. §§ 6-7 i gældende bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder m.v. Hverken lovforslag eller udkast til ændring af bekendtgørelsen ændrer



vejmyndighedens forpligtelser hertil. Det er kravet om indhentning af politiets samtykke til afmærkningsplanen, der ophæves.

2.12. Uautoriseret afmærkning på private fællesveje

Aarhus Kommune bemærker, at det er uklart, hvad "afmærke foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning" dækker over, og at det åbner for brug af alternative afmærkninger, som kan forveksles med officiel vejafmærkning, og foreslår det udgår.

Frederiksberg Kommune finder ikke, at det tidligere været muligt at tillade reservering af parkeringspladser til en bestemt grundejers bil på private fællesveje i byer med undtagelse af køretøjer, der anvendes af en person med et handicap, og er heller ikke enige i, at det er den vej lovgivningen bør gå, da alle grundejere på private fællesveje herefter vil kunne kræve oprettelse af reserverede parkeringspladser til deres egne køretøjer. Frederiksberg Kommune vil derfor anbefale, at ordlyden i den eksisterende lovgivning bibeholdes evt. med eksplicit angivelse af, at der kan anvendes uautoriseret afmærkning ved privat parkeringskontrol på en privat fællesvej.

Sønderborg Kommune bemærker, at "foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning" bør gentænkes og evt. erstattes af en kort, konkret liste med tilladt uautoriseret afmærkning, da ellers åbner op for yderlig forvirring – med direkte trafiksikkerhedsimplicationer til følge.

Transportministeriet bemærker hertil, at det fremgår af lovforslaget, at uautoriseret afmærkning er anden afmærkning end den, der fastsat med hjemmel i færdselslovens § 95, stk. 1 og 3. Hvis grundejerne med kommunalbestyrelsens godkendelse foretager ændringer ved en privat fællesvejs færdselsmæssige indretning eller ændrer reguleringen af færdslen på vejen efter det foreslåede til privatvejslovens § 57, stk. 2, kan grundejerne afmærke de pågældende foranstaltninger med uautoriseret afmærkning. Det svarer til gældende ret.

Forslaget til ny affattelse af privatvejslovens § 57, stk. 2, ændrer ikke på gældende ret, for så vidt angår anvendelse af uautoriseret afmærkning på private fællesveje. Der kan i den forbindelse henvises til de specielle bemærkninger til § 57 i L 48 af 5. november 2010 forslag til lov om private fællesveje (lov nr. 1537 af 21. december 2010 om private fællesveje).



Politiet kan i øvrigt kræve uautoriseret afmærkning på private fællesveje på landet og af private veje fjernet, når færdselsmæssige grunde taler herfor, ligesom politiet kan kræve uautoriseret afmærkning erstattet med autoriseret afmærkning, jf. færdselslovens § 97, stk. 2.

2.13. Andet

Odense Kommune bemærker, at sontring mellem, hvilke afspærringer og delvise afspærringer af veje, der er omfattet af vejloven, og hvilke der falder under færdselsloven, ikke synes klar. Uklarheden drejer sig f.eks. om de tilfælde, hvor der laves anlægsmæssige foranstaltninger – f.eks. etablering af bede, der indsnævrer kørebanen – og hvor der samtidig opstilles skilte, der begrænser gennemkørende trafik.

Transportministeriet bemærker, at forslagene til færdselslovens § 92, stk. 2 og 4, finder anvendelse på hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, der gennemføres ved afmærkning, opsætning af bomme eller lignende. Afspærring af en vejstrækning, der gennemføres ved egentlig anlægsmæssige foranstaltninger på typisk kørebanen, er reguleret i vejlovens § 8, stk. 2.

Odense Kommunes eksempel vil efter Transportministeriets vurdering være omfattet af færdselslovens § 92, idet der ikke er tale om en anlægsforanstaltning, der helt afspærre kørebanen for gennemkørsel.

IDA finder, at lovforslagets bemærkninger om, at lavere hastigheder kan medføre øget CO₂-udledning pr. kørt kilometer er for snæver og bør ses i sammenhæng med den samlede effekt på trafikarbejdet. Faglige analyser, herunder fra det norske Transportøkonomisk Institutt (TØI), viser, at hastighedsnedsættelser i byområder kan have både neutrale og positive effekter på klima og luftforurening. Den samlede klimaeffekt afhænger ikke alene af køretøjernes energieffektivitet, men i høj grad af trafikmængden, kørestil og borgernes valg af transportform. Hastighedsnedsættelser kan understøtte adfærdsskift, hvor flere vælger gang, cykel eller kollektiv transport, hvilket reducerer det samlede trafikarbejde og dermed CO₂-udledningen.

Transportministeriet skal henvise til pkt. 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger om de klimamæssige konsekvenser, hvoraf det også fremgår, at 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. Tilsvarende fremgår af pkt. 7 i lovforslagets almindelige bemærkninger om de miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Det er Transportministeriets opfattelse, at lovforslaget på disse punkter netop giver udtryk for, at konsekvenserne skal vurderes i en bredere sammenhæng.

Faaborg-Midtfyn Kommune peger på udfordringer i forbindelse med håndteringen af gravetilladelser. Hidtil har politiet bidraget med vurdering af de juridiske aspekter, mens kommunerne har varetaget den øvrige sagsbehandling. Når den juridiske vurdering fremadrettet overgår til kommunerne, forventes sagsbehandlingstiden at blive forlænget, og der er risiko for manglende ensartethed i lovfortolkningen. Samtidig er kommunernes medarbejdere allerede belastet af mange andre opgaver, og der er på nuværende tidspunkt ikke afsat ressourcer til at håndtere denne ekstra opgave.

Aarhus Kommune bemærker, at det vil være forbundet med betydelige omkostninger og sagsbehandlingstid, når kommunen skal vurdere årsdøgnstrafik i forbindelse med gravetilladelser.

Transportministeriet gør opmærksom på, at vejmyndighedens forpligtelse til at forhandle med politiet om en række ikke-trafikale dispositioner over vejareal er ophævet per 1. juli 2025, jf. lov nr. 753 af 20. juni 2025, herunder pligten til at forhandle med politiet, inden der meddeles gravetilladelser. Ophævelsen skete som led i det politisk prioriteret opgavebortfald i politiet.

Transportministeriet henviser til forslag om, at § 6 i bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder ophæves, hvorfor selve afmærkningen af et vejarbejder ikke vil kunne udløse krav om indhentelse af politiets samtykke.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

Den offentlige høring har ikke givet anledning til indholdsmæssige ændringer af lovforslaget.

Der er foretaget enkelte ændringer af sproglig og redaktionel karakter.