

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Maria Quvang Harck Vestergaard (maria.vestergaard@aalborg.dk)
Fra: Stine Fage Hedegaard (stine.hedegaard@aalborg.dk)
Titel: VS: Administrativt høringssvar vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven. Jeres sagsnummer 2025-2302.
Sendt: 13-01-2026 12:37
Bilag: Høringssvar fra Aalborg Kommune. Lov om ændring af færdselslov mv..pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes et foreløbigt høringssvar. Høringssvaret fremsendes med forbehold for politisk godkendelse på mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 20. januar 2026. Efter møde 20. januar 2026 fremsendes et endeligt høringssvar.

Venlig hilsen

Stine Hedegaard
Civilingeniør
Tlf. 9931 2358

Fra: Stine Fage Hedegaard
Sendt: 22. december 2025 10:58
Til: Mail TRM <trm@trm.dk>
Cc: Maria Quvang Harck Vestergaard <maria.vestergaard@aalborg.dk>
Emne: Administrativt høringssvar vedr. Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven. Jeres sagsnummer 2025-2302.

Til Transportministeriet,

Aalborg Kommune kan ikke nå at fremsende et høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven inden høringsfristen 7. januar 2026.

Aalborg Kommune fremsender et høringssvar den 9. januar 2026, med forbehold for politisk godkendelse på mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 20. januar 2026. Efter møde 20. januar 2026 fremsendes et endeligt høringssvar.

Venlig hilsen

Stine Hedegaard
Civilingeniør

Landskab- Mobilitet og Klimaplanlægning, BL
By og Land
Stigsborg Brygge 105
9400 Nørresundby
Tlf. 9931 2358

www.aalborg.dk

Kommunen må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

By og Land

Landskab- Mobilitet og Klimaplanlægning BL
Stigsborg Brygge 105
9400 Nørresundby
+4599312358

Sagsnr.: 2025-006513
Dok.nr.: 2025-006513-13

Åbningstider:
Man- onsdag 09.00-15.00
Torsdag 09.00-17.00
Fredag 09.00-14.00.

13.01.2026

Høringssvar fra Aalborg Kommune.Høring, Lov om ændring af færdselsloven m.v.

For at sikre dig en god service ved personligt fremmøde, anbefales det, at du aftaler en tid på forhånd, enten ved at ringe til os eller benytte vores selvbetjeningsløsninger på www.aalborg.dk. Telefonen er åben alle hverdage i tidsrummet 10.00-14.00.

Aalborg Kommune har med interesse læst det reviderede forslag til 'Lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje'.

Indledningsvist ønsker kommunen at takke Transportministeriet for at have lyttet til kommunernes input til det tidligere fremsendte lovforslag. Det foreliggende lovforslag fremstår generelt mere afbalanceret end det tidligere fremsendte lovforslag, da den kommunale planlægning af vejnettet ikke alene knyttes til afvikling af biltrafik samt at kommunernes handlerum ikke længere afgøres af, hvor meget trafik, der er på en given vej.

Med det reviderede lovforslag får de enkelte byråd igen mulighed for at planlægge og forme udviklingen i byerne og kommunerne, som de ønsker dette, da der igen bliver mulighed for at planlægge vejene efter andre hensyn end afvikling af biltrafik. Vi får derfor igen mulighed for at lave en mere helhedsorienteret og langsigtet tilgang, hvor lokal geografi, byudvikling og behov kan indgå i beslutningsgrundlaget.

Aalborg Kommune støtter fortsat, og ser med stor tilfredshed på, Transportministeriets vurdering af, at kommunerne har kompetencerne til at indrette byerne, og vi er klar til at påtage os det øgede ansvar. Vi balancerer dagligt mange hensyn – fra trafikarter, fremkommelighed og trafikikkerhed til klimatilpasning og afvikling af arrangementer – og ser det som naturligt, at vi får større indflydelse på vejenes indretning. Vi vil dog opfordre til, at Vejdirektoratet som konsekvens af lovændringen styrker og opdaterer de faglige vejledninger, så kommunerne har et solidt grundlag for at træffe kvalificerede beslutninger.

Lovforslaget rummer dog fortsat nogle kritikpunkter, som kommunen ønsker at transportministeriet forholder sig til.

Hastighedsbekendtgørelsen

Aalborg Kommune konstaterer, at ÅDT-grænsen for, hvornår kommunen kan gennemføre hastighedsprojekter er hævet i sammenligning med det tidligere fremsendte lovforslag, hvilket vurderes positivt. Kommunen finder dog som udgangspunkt ikke, at indførsel af en ÅDT-grænse for kommunernes kompetence vil være nødvendig. Kommunerne har naturligt behov for, at sikre fremkommelighed på det overordnede vejnet for at forhindre smutvejskørsel på de mindre veje, og vil derfor ikke nedsætte hastigheden på strækninger, hvor det ikke vurderes hensigtsmæssigt.

Dog finder vi det positivt at muligheden herfor er genindført med dette lovforslag, hvor der kan opnås samtykke fra politiet, hvilket ikke var muligt i det tidligere lovforslag.

Det undrer imidlertid at Hastighedsbekendtgørelsen, som revideres som følge af dette lovforslag, endnu ikke er sendt i høring. Det skaber uklarhed om de konkrete konsekvenser. Høringssvaret forbundet med Hastighedsbekendtgørelsen afgives derfor med forbehold. Det knytter sig bl.a. til hvilke datakilder, vi kan benytte til udpegning af ÅDT, og de hensyn der skal inddrages i beslutningen. Aalborg Kommune har en forhåbning om, at hensyn til trafiksikkerhed og byplanlægning vægtes mindst lige så tungt som hensynet til bilernes fremkommelighed.

Mulighed for at indføre hastighedsbegrænsninger på 30 km/t

Kommunen vurderer, at de meget begrænsede muligheder for at indføre 30 km/t i boligområder er problematiske. Mange ældre boligområder er ikke udformet som lukkede områder, men det kan stadig være relevant at indføre en hastighedsbegrænsning på 30 km/t af hensyn til bl.a. bløde trafikanter og naboer.

Aalborg Kommune finder det desuden kritisabelt, at der ikke gives mulighed for at sænke hastigheden til 30 km/t ved skoler og institutioner – steder med mange bløde trafikanter. At børn kan transportere sig til og fra skole ved gang og på cykel er af stor betydning for at skabe gode mobilitetsvaner resten af livet. Sikre og trygge forhold omkring skolerne er en central del heraf. Kommunen modtager mange henvendelser omkring at sænke hastigheden netop omkring skoler og institutioner.

Aalborg Kommune anmoder Transportministeriet om at genoverveje de ovenstående punkter, men ser derudover generelt frem til at ændringen kan træde i kraft.

Aalborg Kommune stiller sig gerne til rådighed ved spørgsmål.

Venlig hilsen

Stine Fage Hedegaard
Civilingeniør

+4599312358

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på www.aalborg.dk/kontakt eller via Digital Post på www.borger.dk.
Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Ulla Østergaard (uo@trm.dk)
Fra: Dea Schiødt Seeberg (DEASS@odense.dk)
Titel: Sagsnummer 2025-2302. Høringssvar fra Odense Kommune vedr. lovforslag vedr. ændring af færdselsloven
Sendt: 07-01-2026 22:52
Bilag: Odense Kommunes høringssvar til lovforslag vedr. færdselsloven m.fl., 07,01,2026.pdf;

Hermed fremsendes Odense Kommunes høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven - sagsnummer 2025-2302.

Med venlig hilsen

Dea Seeberg
Stabschef

Direkte tlf. 51 46 40 19
deass@odense.dk

ODENSE KOMMUNE
Klima- og Miljøforvaltningen

Klima og Mobilitet
Nørregade 36, indgang X
DK 5000 Odense C
www.odense.dk

Odense Kommune behandler dine personoplysninger. Du kan se mere om, hvordan det foregår og dine rettigheder på www.odense.dk/privatlivspolitik

Klima- og Miljøforvaltningen

Nørregade 36X
5000 Odense C

www.odense.dk

Tlf. +4565512487

E-mail
kmf@odense.dk

DATO
7. januar 2026

REF.
DEASS

Høringssvar fra Odense Kommune

Tak for muligheden for at komme med bemærkninger til *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)*.

Odense Byråd har en ambition om, at Odense skal være en storby med omtanke. Odense skal være de unges og familiernes by, en attraktiv by for eksisterende og nye virksomheder samt en sund, levevenlig og klimaneutral storby.

De ambitioner afhænger alle af Odenses samlede byudvikling, som bl.a. er stærkt påvirket af rammerne for byens infrastruktur – herunder vejområdet.

Overordnede bemærkninger

Det er meget positivt, at Transportministeriet har lyttet til kommunernes bemærkninger og kritik og sendt et revideret lovforslag i høring. Dette reviderede lovforslag er væsentligt bedre, da det stiller os som kommune et væsentligt bedre sted. Vi vurderer, at dette reviderede lovforslag vil give os mere frie rammer i arbejdet med udviklingen af byen end det lovforslag, som blev sendt i høring i december 2025.

Denne vurdering er dog med det forbehold, at bekendtgørelsen ikke er sendt i høring sammen med lovforslaget. Det er derfor fortsat uklart, hvilke konkrete regler, der vil gælde for skønsudøvelsen ved beslutning om færdselsindskrænkninger. Og dermed er det desværre fortsat uklart, om kommunerne får den nødvendige kompetence til at indrette byerne og lokalområderne trafikalt, som moderne byudvikling forudsætter. Dette afhænger af de kriterier, som fastsættes i Hastighedsbekendtgørelsen, der ikke er sendt i høring. Det havde været mere hensigtsmæssigt, at bekendtgørelsen var sendt i høring sammen med lovforslaget.

Odense Kommune er overordnet positive over for en reduktion af politiets rolle i forbindelse med trafikale tiltag. Med lovforslagets regler må politiet dog fortsat forventes at skulle inddrages i langt de fleste trafikprojekter, der er koblet til byudvikling. Derudover er det vores vurdering, at bortfald af politiets samtykke til afmærkning vil medføre et øget ressourceforbrug hos os som kommune for at sikre kvalitet i samme omfang som tidligere.

ÅDT må ikke forhindre helhedsorienteret trafikplanlægning

Efter vores opfattelse er ÅDT på over 1.000 eller 6.000 på en vejstrækning ikke i sig selv en hensigtsmæssig indikator for:

- at hensynet til bilfremkommelighed på vejstrækning er tungtvejende, set i forhold til andre trafikale hensyn
- at en vejstrækning har stor betydning for den generelle trafikafvikling

- at hastighedsnedsættelse eller færdselsindskrænkninger på vejen vil udfordre den generelle bilfremkommelighed.

Det er derfor væsentligt, at der uanset ÅDT på de enkelte veje er mulighed for at gennemføre trafikale tiltag, der tager hensyn til de lokale behov.

Rammen for politiets skønudøvelse ved færdselsindskrænkninger udestår
Fremkommelighed og mobilitet fremgår i lovforslaget som de eneste hensyn, der skal indgå i politiets skøn før et samtykke til færdselsindskrænkninger.

Vi er enige i, at det er vigtigt at sikre god bilfremkommelighed. Et ensidigt fokus på at sikre bilfremkommelighed kan dog skabe en skævvridning, der begrænser mulighederne for at tage lokale hensyn og fx reducere gennemkørende biltrafik på boligveje eller skoleveje.

Byudvikling handler om at finde balance mellem forskellige hensyn, og vi vil derfor opfordre til, at de regler, der fastsættes i Hastighedsbekendtgørelsen, sikrer mulighed for en helhedsorienteret trafikplanlægning og byudvikling. Her er det afgørende, at hensyn som fx tryghed, trafiksikkerhed, byliv, klimatilpasning og støjreduktion også anses som væsentlige og tungtvejende – også på veje med mere end 1.000 i ÅDT.

For at skabe en levevenlig by skal det være muligt at lede bilerne ad de centrale trafik- og indfaldsveje, der kan håndtere trafikken. Den trafikale tilgængelighed i bil skal opretholdes, men rammesættes under hensyn til erhvervsliv og byliv.

Reglerne i Hastighedsbekendtgørelsen bør derfor udformes, så der fortsat er rum til skøn, hvor alle relevante hensyn inddrages og afvejes.

Sondring mellem vejloven og færdselsloven fremstår ikke klar

Lovforslagets sondring mellem, hvilke afspærringer og delvise afspærringer af veje der er omfattet af vejloven, og hvilke der falder under færdselsloven, synes ikke klar.

Vi opfordrer derfor til, at grænsen mellem de to lovgivninger klarlægges nærmere i lovforslaget.

Uklarheden drejer sig fx om de tilfælde, hvor der laves anlægsmæssige foranstaltninger – fx etablering af bede, der indsnævrer kørebanen – og hvor der samtidig opstilles skilte, der begrænser gennemkørende trafik.

Vedrørende lokale hastighedsbegrænsninger

Muligheder for lokale hastighedsbegrænsninger i tættere bebygget område er relativt snævert afgrænset i Hastighedsbekendtgørelsen i dag. Lovforslaget lægger i vidt omfang op til at fastholde de eksisterende regler.

Mere lempelige rammer for hastighedsbegrænsninger generelt vil understøtte mulighederne for en byudvikling, der prioriterer klimavenlige transport, trafiksikkerhed og skaber en mere levevenlig by.

Vi er derfor også positive over for de – om end mindre – lempelser, der lægges op til, i forhold til at bruge bump mv. og mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km/t på veje med mindre end 6.000 i ÅDT.

På trods af lempelserne for nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t mener vi, at der også bør ses på muligheden for at anvende C55/E68,4 (30 km/t) i boligområder uden større formål, hvor størstedelen af trafikken er lokal, selvom området ikke er lukket. Vi foreslår derfor at tilføje mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km/t på veje med mindre end 1.000 i ÅDT.

Uklart ressourcetræk i kommunerne ift. afklaring af beslutningskompetence

Det er ikke klart, hvilket ressourceforbrug – både administrativt og til dataindhentning – der vil være forbundet med at afklare, hvilke beslutninger politiets skal samtykke til. Det vil afhænge af Hastighedsbekendtgørelsen.

Opgørelsen af ÅDT for hver vejstrækning mellem to kryds kan være meget omstændig – særligt på by- og boligveje med mange sidegader. Hvis bekendtgørelsen medfører, at der skal gennemføres mange opgørelser løbende, kan ressourcespørgsmål betyde, at tiltag ikke gennemføres.

Bemærkninger til proces for ændringer i Hastighedsbekendtgørelsen

Reglerne i Hastighedsbekendtgørelsen vil få afgørende betydning for kommunernes mulighed for selvstyre via lokal trafikplanlægning.

Odense Kommune mener derfor, at det er uhensigtsmæssigt, at senere revideringer af Hastighedsbekendtgørelse kan ske uden inddragelse af og opbakning fra Folketinget.

På den baggrund foreslår vi, at der i lovforslagets bemærkninger fastlægges en proces for fremtidige revideringer af netop denne bekendtgørelse. Processen bør sikre, at revideringer sker med tidlig og indholdsmæssig inddragelse af KL såvel som Folketinget, og at der er opbakning til ændringerne.

Vi ser frem til, at den endelige lov understøtter en helhedsorienteret trafikplanlægning, hvor både fremkommelighed, tryghed og et mere bæredygtigt byliv går hånd i hånd. Som kommune bidrager vi gerne til dialogen og samarbejdet om at skabe gode rammer for byudvikling og mobilitet.

Med venlig hilsen

Dea Seeberg

Stabschef
Klima- og Miljøforvaltningen
Odense Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Peter Enger (pe@dfac.dk)
Fra: Jytte Jakobsen (jj@dfac.dk)
Titel: Sagsnummer Høringssvar_2025-2302_Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje_Opgavebortfald i Politiets arbejde
Sendt: 07-01-2026 21:50
Bilag: Høringssvar fra Danmarks Frie AutoCampere_sagsnr_2025-2302.pdf; Bilag 1_2021-03-05-Bornholm_Politiets afslag på skiltning mod AC.pdf; Bilag 2.1_2009-12 Campingrådet informerer s.1, Tøndermodellen.pdf; Bilag 2.2_2018-08-12 Oasens ejere til Borgmester vedr. forbudsskiltning og forvaltningens svar.pdf; Bilag 2.3_2022-09-27 Agterskrivelse fra Syd- og Sønderjyll Politi_Aktindsigts dok. 1.pdf; Bilag 2.4_2022-11-15 Syd- og Sønderjyllands Politi_Tilbagekaldelse af samtykke.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar fra Danmarks Frie AutoCampere til "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)", sagsnummer 2025-2302.

Høringssvaret består i et brev og 5 bilag.

Venlig hilsen

Jytte Jakobsen
Jura og pladser
Tlf. 20 67 30 67
jj@dfac.dk
<https://www.dfac.dk/>

Danmarks Frie AutoCampere



CVR: 37157430

Privat: Tingmosen 11
3500 Værløse



Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der frivilligt arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 07. januar 2026

Transportministeriet, trm@trm.dk

Høringssvar vedr. sagsnummer 2025-2302

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)

Tak for muligheden for at indgive høringssvar.

DFAC har ingen kommentarer til lovforslagets foreslåede paragraffer om Vejmyndighedens mulighed for selvstændigt at fastsætte lokale hastighedsgrænser.

I lovforslagets ændringer af § 92 foreslås det at Kommunalbestyrelsen uden politiets samtykke kan træffe bestemmelser om parkering og standsning samt om indførelse af forbud mod visse færdselsarter samt hel eller delvis afspærring af vejstrækninger med årsdøgnstrafik under 1000 (i lovforslaget nævnes eksempler på at disse udgør 65%, 74% og 79% af alle veje).

DFAC har d. 10. december 2025 desuden modtaget Vejdirektoratets forslag til ændring af Anvendelsesbekendtgørelsen, hvor der er lagt op til, at politiets samtykke nu også bortfalder i dennes §3.

Herved ser vi i DFAC en markant risiko for, at bilisters retssikkerhed forringes. De 98 vejmyndigheder vil uvægerligt vurdere begrundelsen og behovet for færdselsindskrænkninger og disses udførelse vidt forskelligt, hvilket ikke er betryggende for bilisterne.

Som vi viser nedenfor, kan Vejmyndigheder – som alle andre – begå fejl. Lokalpolitiske beslutninger kan medføre, at forbudsskiltning opsættes uden lovlig begrundelse. Embedsværket presses i nogle kommuner af politikerne og har svært ved at sige fra. Herved overtrumfer lokalpolitikernes afgørelser i praksis Folketingets lovgivning.

Uden klagemulighed i sådanne tilfælde underminerer lovforslaget bilisters retssikkerhed.

Lovforslaget kan desuden bringe politiets ansatte en umulig situation, når de skal håndhæve ulovlige færdselsindskrænkninger.

Politiets uafhængighed og lovindsigt uvurderlig, og Politiets mulighed for at afslå at samtykke til skiltning er vigtig. Denne er beskrevet i et Notat fra Vejdirektoratet i 2021 som svar til Transportudvalget.¹⁾

Hovedparten af Politiets arbejder på det Vejtekniske område vedrørte tidligere kommunernes vejarbejder, hvilket allerede er udfaset ved Færdselslovsændring i 2025. De økonomiske konsekvenser heraf er tilsyneladende kun delvist modregnet i økonomivurderingerne i dette udkast til lovforslag, hvor der i Justitsministeriet stadig forventes en besparelse på 11 årsværk og yderligere 22 årsværk som yderligere administrative lettelser.

DFAC har gennemgået kommunernes høringssvar til det tidligere fremsatte forslag til lov om bortfald af Politiets samtykke³⁾. Disse viser tydeligt, at de besparelser, som Transportministeriet forventer i kommunerne, slet ikke harmonerer med kommunernes egne forventninger.

DFAC mener, at der med nuværende forslag til lov mht. bortfald af Politiets samtykke i høj grad er tale om "Symbolpolitik", som vil gøre mere skade end gavn både i kommunerne og blandt de vejfarende.

DFAC vil hermed stærkt opfordre til, at politiets samtykke i FL § 92 bevares og at samtykket ikke fjernes i Anvendelsesbekendtgørelsens §3. Der er desuden brug for, at samtykket også indeholder en vurdering af restriktioners begrundelse.

Ingen mulighed for indsigelse eller uafhængig vurdering af Vejmyndighedens afgørelser

I dag er politiet garanteret for, at lovgivningen følges i forbindelse med færdselsindskrænkninger. I "Udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)" udsendt d. 20. dec. 2024, var det meningen, at politiet fortsat skulle samtykke til skiltningen jf. Anvendelsesbekendtgørelsens § 3.

Men i det foreliggende forslag til lov, hvor politiets samtykke også skrives ud af Anvendelsesbekendtgørelsen, er der 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.

DFACs erfaringer

I DFAC oplever vi desværre regelmæssigt, at Vejmyndigheders ønsker om skiltning mod autocamperes parkering er lokalpolitisk begrundet/besluttet, men ikke er sagligt eller lovligt begrundet. Derfor har vi 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. Vi har orienteret mange Vejmyndigheder om, at der er krav om saglige begrundelser, når skiltning kan have retsvirkning, og også om, hvad saglige begrundelser, jf. udtalelser fra bl.a. Vejdirektoratet, kan være hhv. ikke kan være.

I nogle tilfælde forstår kommunen hurtigt, hvori fejlen ligger, og skiltningen bliver fjernet/ændret. I andre tilfælde kan brevveksling med kommunen vare i flere år. Det forekommer især, når Vejmyndigheden skifter medarbejdere (det sker tit), når der ikke er indhentet et samtykke fra politiet, eller når skiltningen skyldes en politisk beslutning, og er opsat på en usaglig baggrund. En sådan indsigt kræver at vi i DFAC har søgt aktindsigt, og dermed kender baggrunden for skiltningen.

Fjernes kravet om politiets samtykke i § 92, øges risikoen for, at et politisk pres overfor embedsmændene forøges, at embedsmændenes vurderinger tilsidesættes, og at borgerne ikke længere har lige rettigheder.

Vi opfatter politiets indsats i forbindelse med skiltning som værende en garanti for bilisternes retssikkerhed. Politiets kvalitetskontrol kan medføre, at de ikke ønsker at samtykke til en skiltning, trækker deres samtykke til skiltningen tilbage eller påpeger en opsat skiltning, hvor samtykke ikke er indhentet.

Vi vedlægger 2 sæt bilag med eksempler på sådanne sager. Det ene omhandler, at Bornholms politi ikke kunne samtykke til Vejmyndighedens ønske om at opsætte forbudsskilte mod autocamperes natlige parkering.

Det andet omhandler, at en campingpladsejer på Rømø skrev til Tønders tidligere borgmester, Henrik Frandsen, og med henvisning til sin forretnings omsætning truede med permanent at lukke sin campingplads og dermed fjerne 60.000 turisters overnatning fra Rømø, hvis ikke borgmesteren sørgede for, at autocamperes natlige parkering igen blev forbudt på øen. Svaret til campingpladsejeren kom fra en embedsmand, der lovede, at forbudsskiltningen blev retableret. Skiltningen forblev herefter, indtil DFAC dokumenterede, at den ikke var opsat på et sagligt grundlag. Herpå trak politiet sit samtykke til forbudsskiltningen tilbage. Vi samarbejder i dag med kommunen om at kunne rumme de mange autocamperturister på en positiv måde.

DFAC overlader til Transportministeriet at vurdere, hvorvidt og i hvilken form de to sæt bilag lovligt kan offentliggøres sammen med vores høringsvar.

Rigtig mange af Vejdirektoratets – og dermed også Transportministeriets - udtalelser om saglige /ikke saglige begrundelser for forbudsskiltning henviser til, at politiets samtykke skal indhentes til den ønskede skiltning før dennes opsætning, og at skiltningen sagligt skal kunne begrundes i de hensyn, som lovligt kan varetages efter § 92, stk. 1.

Det er politiets opgave at kende og kunne bruge Vejdirektoratets og andre tolkninger²⁾ af FL § 92, stk. 1 tilstrækkeligt godt til at kunne vurdere og evt. samtykke til skiltningen og dens saglige begrundelse og også håndhæve skiltningen.

Især med hensyn til forbudsskiltning er der således ikke tale om, at der foregår en dobbeltsagsbehandling hos de to myndigheder, men at politiets kvalitetssikrer Vejmyndighedens arbejde – og at dette ofte er nødvendigt. Vi henviser til TRU 2024-25 Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 93, Svar og Bilag⁴⁾

Det er derfor afgørende for bilisternes retssikkerhed, at denne kvalitetssikring ikke bortfalder.

Dobbeltarbejde eller værdsat samarbejde og kvalitetssikring?

I de høringsvar, som flere kommuner nåede at indsende hen over jule- og nytårsperioden 2024-25, hvor det tidligere forslag vedr. opgavebortfald i Politiets opgaver var i høring³⁾, fremstår det klart, at langt hovedparten af kommunerne ikke mener at der er tale om dobbeltarbejde, når Vejmyndigheden og Politiet i dag samarbejder om regulering af vejenes forhold og færdselsindskrænkninger. Tværtimod beskrives dette samarbejde som værende absolut ønskeligt og nødvendigt.

Vi henviser til høringsvaret fra den tidligere medarbejder på det vejtekniske område hos Politiet, Jan Schmidt, Aabenraa (s. 191 ff), som skriver:

”Det fremgår af forslaget, at den nuværende form for sagsbehandling har karakter af dobbeltsagsbehandling.

Til tider har det været nødvendigt med dobbeltsagsbehandling, idet politiet også har fungeret som værn mod politiske og ledelsesmæssige pres mod de kommunale forvaltninger til at gennemfører vejtekniske anlæg der var i strid med gældende bestemmelser og udgjorde en fare for trafiksikkerheden.”

Og videre:

”Jeg vil kraftig opfordre til at lovforslaget genovervejes og vurdere om det er det rette sted, at spare på politiets deltagelse. Jeg er bekendt med, at der er kommuner, der har været utilfredse med afslag på samtykke, men de samme kommuner har undladt, at bruge deres klagemulighed. Såfremt forslaget fastholdes i sin nuværende form, hvor politiets samtykke udgår, bør der stilles krav om, at kommunerne udpeger medarbejder der uden politisk eller ledelsesmæssig indflydelse skal kvalitetssikre at de vejtekniske løsninger, anlæg, indretning, afmærkning m.m opfylder gældende bestemmelser.

På nuværende tidspunkt er det politiet der er garant over for domstolene, at de vejtekniske løsninger er i overensstemmelse med regler. Fremover vil det så være kommunerne der har den opgave. Med baggrund i ovennævnte eksempler er det vigtigt, at kommuner bliver forpligtet til at udpege medarbejder der uden politisk eller ledelsesmæssig indblanding sikre, at reglerne overholdes. Såfremt ovennævnte ikke inddraget i kommende forslag, er risikoen stor for, at Danmark vil komme til at opleve uensartet afmærkning og vejtekniske løsninger. Trafikanterne vil ikke oplever den genkendelighed der på nuværende tidspunkt er på vejnettet.”

Disse er de eneste erfaringer vi i DFAC har kunnet finde fra Politiets side, idet vi har fået afslag på aktindsigt i Politiets høringssvar til det forslag til lov, der blev udsendt i høring 20. dec. 2024.

Københavns, Aalborg, Helsingør, Hillerød og Odense kommuner gav udtryk for, at deres vejmyndigheder er kapable til at løse opgaverne på vejområdet selv. Disse kommuner var positive overfor, at politiet ikke fremover skal godkende vejprojekterne.

Svaret på spørgsmål 93 til Transportudvalget, 2024-25 om Transportministerens stillingtagen til de 25 tvistsager, der har været mellem politiet og kommunerne vedrørende FL § 92 og § 92a i perioden 2018-24 ⁴⁾ viste, at 16 af tvisterne foregik mellem Københavns Kommune og Københavns Politi. I de 15 af de 16 tvister var ministeriet enig med politiet. Vi tillader os derfor at stille spørgsmål ved, om Københavns Kommune er tilstrækkeligt funderet til, at det er forsvarligt at undvære Politiets samtykke. Kun i 3 af de 25 sager vedrørte tvisten politiets samtykke § 92. Her var ministeriet i 2 af 3 tvister enig med politiet.

De øvrige 21 kommuner, inkl. Aarhus og Frederiksberg fremhævede i høringssvarene den gode sparring og nødvendigheden af et tæt samarbejde med Politiet. Flere kommuner gav udtryk for, at Politiet står som garant for lovmedholdelighed, ensartethed og uafhængighed af lokalpolitiske interesser. Flere kommuner gav udtryk for, at der i stedet vil reelt ville ske en udvidelse af kommunernes arbejdsopgaver og kommunernes økonomiske belastning, fordi opgaverne skulle omlægges fra Politiet til Kommunerne. Kommunerne ville derfor blive tvunget til at ansætte flere medarbejdere på vejområdet, videreuddanne medarbejderne og købe ekstern ekspertise fra sag til sag.

Kommunernes udtalelser står således i kontrast til i lovforslagets afsnit 2.1.2. *Transportministeriets overvejelser:*

”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.”

Transportministeriet skrev ikke høringsnotat over alle høringssvarene fra det første lovforslag om bortfald af politiets samtykke i Færdsels- og Vejlovene, men kun over de høringssvar, der var relevante for det indskrænkede og ændrede lovforslag om bortfald af Politiets medvirken ved vejarbejder mm. som er vedtaget og indarbejdet i Færdselsloven.

Mange af høringssvarene kan derfor alene læses i Høringsportalen ³⁾. Derfor gengiver vi her citater fra en række kommuners høringssvar, som vedrører det mulige bortfald af politiets samtykke. Svarene kommer fra forvaltninger, borgmestre og byråd:

F.eks. skriver **Aarhus kommune** (s. 595 ff):

”Aarhus Kommune har igennem 70 år samarbejdet med politiet om sikring af trafiksikkerhed og fremkommelighed på kommunens veje. Det er sket ved færdselsmøder, hvor myndighederne i fællesskab har truffet afgørelse om færdselsmæssige ændringer på offentlige veje og private fællesveje, hvorved man også har indhentet politiets samtykke. Det har været et godt og tæt samarbejde, som begge parter har været glade for. Der er en faglig kvalitet i, at myndighederne samarbejder, både fordi man kan lære af hinanden, og fordi det sikrer ensartede færdselsløsninger på tværs af kommunegrænser. Aarhus Kommune er ærgerlig over, at samarbejdet med Østjyllands Politi om vejenes indretning nu ophører. I stedet ser vi ind i en fremtid, hvor vi skal samarbejde med en statslig myndighed, der ikke har fornemmelse for lokale interesser, forhold og hensyn.

Det er Aarhus Kommunes vurdering, at lovforslaget ikke vil lette kommunens administration, da der skal laves nye interne processer for at sikre opfyldelse af forvaltningslovens krav og til sikring af den tværgående kvalitet i færdselsprojekterne, ligesom der skal etableres nye samarbejdsformer med politiet og Transportministeriet/Vejdirektoratet. Nogle af de foreslåede ændringer må forventes at øge sagsbehandlingen for kommunerne”

og videre:

”Færdselsloven § 95) Det ønskes indskærpet, at intentionen med § 95 ikke ændres således, at politiet stadig skal spørges om vejafmærknings udformning og anvendelse generelt, således at den generelle trafikant stadig kan regne med ensformig skiltning landet rundt.”

Mens **Frederiksberg Kommune** skriver (s. 100 ff):

”Der er desuden angivet en forventet besparelse for kommunerne på 11 årsværk, men det er uforståeligt, hvordan lovforslaget kan bidrage til en besparelse, da kommunerne ikke får færre opgaver. Tværtimod kan det argumenteres, at kommunerne i højere grad skal kvalitetssikre egne vurderinger, og derfor stiger ressourcemængden, der skal bruges på opgaverne.

Hertil kommer, at der i mange kommuner er behov for yderligere kompetenceopbygning, som vil kræve flere ressourcer.”

Fredericia Kommune skriver (s. 96 ff):

Politiets vigtighed i ensartet anvendelse

”Der er i dag kompetence og koordinering i de 12 politikredse, der håndhæver at tolkning og brug af skilte er forholdsvis ensartet i Danmark. Med den nye lovtekst vil kompetencen ligge fordelt i 98 kommuner med forskellige budgetter og bemandinger. På lang sigt vil det give et varieret brug af skilte langs veje grundet en differentieret tolkning af anvendelse og ønske om anvendelse. Trafiksikkerheden i Danmark er god, da der indtil nu har været en entydig tolkning og anvendelse af brugen af skilte. Der er samme forhold for nedskiltning af hastighed i Øst- som i Vestdanmark. Der vil fremadrettet blive risiko for varierende hastighedsbegrænsninger og uopmærksom kørsel til følge, når man ikke har en retningsgivende instans til at samordne anvendelsen af skilte.

Assens Kommune skriver (s. 14):

”Assens kommune har med stor interesse, dykket ned i de forslåede lovændringer, som denne høring ligger op til, og finder det generelt udfordrende for kommunen, at man påtænker at fjerne politiets besluttende rolle i sager, der hovedsageligt har hjemmel i færdselsloven.

Politiet spiller en afgørende rolle som myndighed i at sikre ensartethed og transparent behandling af vejsager på tværs af landet. Dette er essentielt for at opretholde borgernes tillid til systemet og sikre, at alle sager behandles efter samme standarder. Manglende ensartethed kan føre til usikre vejforhold og øge risikoen for uheld.

Det er problematisk, at politiet som myndighed ikke får nogen medbestemmelse i vejsager, især når disse sager fremover kun afgøres af kommunerne. Dette kan føre til uensartet praksis og potentielt skabe uoverensstemmelser mellem nabokommuner.

Kommunerne vil stå over for en større mængde sagsbehandling og dermed øgede omkostninger, når myndighedsbehandling af vejsager går fra to myndigheder til én. I tvivlstilfælde kan kommunerne blive nødt til at trække på konsulenttydelser, hvis drøftelser med politiet bortfalder. Politiets mangeårige erfaringer på færdselsområdet, kan vejmyndighederne ikke erstatte uden stigende omkostninger, og man mister dermed viden på området, som vil tage mange år for vejmyndighederne at opbygge. Hvis kommunerne fremover får fuld bestemmelse over vejsager uden politiets involvering, kan det ligeledes resultere i en fragmenteret tilgang til vejforvaltning. Ekspertise i for eksempel behandling af graveansøgninger og ansøgninger vedr. afholdelse af cykelløb vil blive kraftigt udtyndet.

Dette kan ligeledes påvirke trafiksikkerheden og skabe forvirring blandt borgerne om, hvilke regler der gælder hvor. Borgernes retssikkerhed kan derfor blive udfordret, hvis der ikke er en central myndighed som politiet til at sikre, at vejsager behandles ensartet.

Vi finder det ligeledes problematisk, at vejmyndigheden fremover vil være den ansvarlige myndighed, på trafiksager eller uheld, som skal afgøres i retten.

Assens Byråd anbefaler, at politiet fortsat har en rådgivende og besluttende rolle i vejsager for at sikre en ensartet behandling af vejsager. Dette vil også styrke samarbejdet mellem kommunerne og politiet og sikre, at alle vejsager håndteres med den nødvendige ekspertise og erfaring.”

Lejre kommune skriver (s. 90):

”Vejmyndigheden i Lejre Kommune vurderer, at de besparelser, staten opnår ved at nedlægge vejkontoret, ikke kan opveje de ulemper, som dette vil medføre for kommunerne, borgerne og vejnettet. Vi frygter, at det vil resultere i betydelige udfordringer, hvis politiet ikke længere skal give samtykke til en række forskellige projekter. Det er vores opfattelse, at politiet har et unikt overblik og bidrager til at skabe en sammenhæng i forhold til afmærkning, skiltning og andre forhold på tværs af kommunerne i den enkelte politikreds. Politiets rolle som samarbejdspartner er særlig vigtig inden for områder som:

- *Godkendelse af skitse- og detailprojekter i forbindelse med nye udstykninger*
- *Godkendelse af foranstaltninger på private fællesvej i byzone*
- *Behandling af gravetilladelser*
- *Administration af råden over vejareal*
- *Beslutninger om ændringer i hastigheder*

Som vejmyndighed er vi ofte tæt på både borgere og politikere, når der er ønsker til nye tiltag på vejene. Dette kan føre til et betydeligt pres for at gennemføre specifikke løsninger. Her spiller politiet en central rolle som samarbejds- og sparringspartner, især når det gælder afvisning af foreslåede tiltag. Ved at inddrage politiet sikrer man, at beslutningerne ikke kun baseres på tekniske og økonomiske hensyn, men også tager højde for praktisk erfaring fra dagligdagen med trafik og lovhåndhævelse. Politiets erfaring og ansvar for håndhævelse af færdselsreglerne giver dem en naturlig interesse i, at nye regler og tiltag er klare og lette at implementere.”

Gentofte Kommune skriver (s. 133):

”I lovforslaget bliver der ikke givet et alternativ til den faglige sparring, som i høj grad foregår mellem politiet og vejmyndigheden, hvor Nordsjællands Politikreds er førende på området.”

Holbæk Kommune skriver (s. 163):

”Holbæk Kommune har under den gældende lovgivning, i samarbejde med Midt- og Vestsjællands Politi, stadig opnået gode løsninger for at sikre gode byrum, god mobilitet, øget tryghed og forbedret trafiksikkerhed på kommunens veje og i kommunens byer. Mange af disse projekter ville ikke have kunnet gennemføres under det nye regelsæt, og det kan vel ikke være tilsigtet med lovforslaget?”

Ringkøbing-Skjern Kommune skriver (s. 424 ff):

Det foreslås at fjerne kravet om politiets samtykke ved en række beslutninger omkring vejes indretning og udnyttelse. Dette indebærer en betydelig risiko for manglende lokal forankring og uvildighed, da politiet gennem deres nærvær og erfaring har et dybtgående lokalt kendskab, der sikrer, at beslutninger træffes ud fra både teknisk og praktisk indsigt. Der er risiko for uhensigtsmæssige politiske beslutninger, da politiet fungerer som en vigtig vagthund. Fjernelsen af politiets sparring kan desuden medføre større variation i kvaliteten af lokale beslutninger og resultere i ineffektive eller uhensigtsmæssige trafikale løsninger. Vores erfaring viser, at et tæt samarbejde med politiet har sikret en høj standard i trafikale beslutninger. Eksempelvis har politiets vurderinger i flere projekter givet afgørende input,

som forbedrede både sikkerhed og funktionalitet. Det er også vigtigt at understrege, at politiet har en central rolle i håndhævelsen af trafikregler og sikkerhed. Deres involvering i beslutningsprocessen understøtter ikke kun kvaliteten af løsningerne, men sikrer også, at de er gennemførlige og realistiske i praksis. Derfor anbefales det, at politiet fortsat skal være involveret som sparringspartner i beslutninger, hvor deres ekspertise kan tilføre afgørende værdi.

Faaborg-Midtfyn Kommune skriver: (s. 426 ff)

Ressourcemæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at medføre øgede ressourcekrav for kommunen: Øget behov for sagsbehandling og kompetenceløft hos medarbejderne, da ansvaret for beslutninger, der tidligere blev truffet i samråd med politiet, nu overgår til kommunen alene. Dette kræver en opkvalificering af medarbejderne for at håndtere de nye ansvarsområder. Længere sagsbehandlingstider som følge af det øgede ansvar og arbejdsmængde.

Ringsted Kommune skriver (s. 429 ff):

"På vegne af Ringsted Kommune sendes hermed nedenstående høringssvar. Samlet mener vi ikke det er en administrativ lettelse for kommunerne – tværtimod. Der er stor forskel på hvordan den enkelte kommune bliver ramt ved denne ændring. Hvad vi kan forstå, bruger fx København og enkelte andre kommuner, meget tid på at diskutere med politiet om tiltag, og hvad der skal til for at fx nedsætte hastigheden på en vej, men det er ikke tilfældet i alle kommuner. Vi har et godt samarbejde med politiet, og de har en stærk faglighed på området, som vi bruger til at få gode løsninger. Lovforslaget forudsætter nærmest, at de ikke bidrager, hvilket er langt fra sandheden, som vi ser den.

I bemærkningerne til lovændringen vurderer Transportministeriet, at kommunerne som helhed sparer 11 årsværk. Det er vi i Ringsted Kommune ikke enige i. Vi oplever, at politiet har været en samarbejdspartner, der var med til at kvalitetssikre og kvalificere det arbejde, vi gør i kommunen. Hver enkelt kommune skal fremadrettet afsætte ressourcer til at varetage den opgave. Igen afhænger det af kommunens størrelse. Når vi, i Ringsted Kommune, ikke skal indhente samtykke fra Politiet, står vi i højere grad selv for kvalitetssikring af skilteplaner til grave- og rådighedstilladelser, kommunale og private vejprojekter plus andet hvor der indgår skilte og/eller afmærkning. Til illustration har Ringsted Kommune omkring 1.200 grave- og rådighedstilladelser per år. Dertil modtager kommunens vejmyndighed mellem 100-150 sager om året, hvor der indgår skilte og/eller afmærkning. Derudover har de enkelte projektledere også en dialog med Politiet ifm. det enkelte projekt, så der findes gode løsninger. Desuden vil kommunerne skulle behandle klager over skilte og afmærkning iht. færdselslovens §§ 92 og 92 a, der i dag varetages af politiet.

I Ringsted har opgaven hidtil ligget hos én person, da der var mulighed for at sparre med politiet. Det vil fremover være for sårbart, hvorfor det kan være nødvendigt at prioritere flere ressourcer. Det vil således kræve et kompetenceløft, da der tidligere altid var mulighed for at vende de svære sager med politiets specialister.

Der er desuden de bløde elementer. Ringsted Kommune oplever, at der står en større respekt overfor Politiets holdninger end administrationen. Vi forventer derfor at skulle bruge mere administrativ tid på at behandle borgerhenvendelser og henvendelser til politikerne, hvor borgere og borgergrupper ønsker forskellige tiltag. Det betyder flere administrative opgaver

og pres på servicerammen. Samlet ligner det en opgaveflytning, der giver merarbejde i kommunerne.”

Stevns Kommune skriver (s. 477 ff):

”Det faktum, at politiet tidligere traf afgørelserne om etablering af lokale hastighedsbegrænsninger, var med til at sikre, at det var saglige argumenter, som blev lagt til grund for afgørelserne. Med lovforslaget /lovændringen åbnes der for, at pres fra lokale samt politikere, kan komme til at spille en væsentlig større rolle i forbindelse med etablering af lokale hastighedsbegrænsninger. Da det stadig er politiet, som skal håndhæve hastighedsgrænserne og færdselsloven i øvrigt kan de forventeligt mange nye lokale hastighedsbegrænsninger give øget arbejde til fartkontrol m.v. Politiet skal ikke længere træffe afgørelserne og heller ikke give samtykke, men stadig håndhæve og sanktionere i forhold til kommunernes regulering af færdslen. Man kan derfor forudse en udfordring i forhold til politiets dokumentation af, at der i en given situation er tale om en lovligt etableret færdselsregulering.”

Vejen Kommune skriver (s. 573 ff):

”Teknik og Miljø er generelt tvivlende overfor de besparelser, som Transportministeren lægger op til, at denne lovændring vil medføre for kommunerne. Fagligt sagligt er vi ikke enige i, at bortfald af politiets deltagelse i beslutningsprocessen ikke vil medføre negative konsekvenser for de kommunale vejmyndigheder. Politiets deltagelse i beslutningsprocessen har i høj grad medvirket til ensartethed og kvalificering af tiltag fremført af vejmyndigheden i kommunen. En lovændring med den nuværende ordlyd efterlader de kommunale vejmyndigheder med en ikke ubetydelig opgave i forholdet til at sikre ensartet sagsbehandling med hensyn til færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed internt i den enkelte kommune og på tværs af kommunerne.

Det må som konsekvens af lovforslaget desuden forventes, at kommunerne i endnu højere grad end tidligere kommer til at købe sig til bistand fra private rådgivervirksomheder.

Da der ikke ses ændringer i §95 og §97 kvitterer vi for, at politiet forsat er en del af den beslutningsproces.”

Og videre:

”Afslutningsvist skal det understreges, at vi i dag har et særdeles godt samarbejde med politiet, som er med til at sikre ensartet sagsbehandling, kvalificere projekter og sagsbehandlingen på tværs af vejmyndigheder i hele Syd- og Sønderjyllands Politi. Samtidig giver samarbejdet, i et område med ofte få kollegaer på det vejtekniske område, mulighed for sparring. Forvaltningen ser med bekymring frem imod et anderledes og forenklet samarbejde med politiet.”

Lovforslagets forventninger om besparelser:

Lovforslaget er fremsat som led i regeringens initiativer om politisk prioriteret opgavebortfald. Dette har baggrund i Finansministeriets aftale med KL i maj 2023 om kommunernes økonomi for 2024 og fremover. Formålet var at fjerne ”dobbeltarbejde og ”overflødig tilsyn, der skaber bureaukrati” og udmønte dette i statsligt opgavebortfald, hvilket blev en del af grundlaget for Finansloven 2025. ⁵⁾

Vi henviser igen til høringsvaret fra den erfarne politimedarbejder, Jan Schmidt: s 190 i høringsvarene fra den tidligere forslag til lov om forenkling af sagsgange på vejområdet.³⁾ Han beretter en oplevelse af, at 2/3 – 3/4 af Politiets sager på det vejtekniske område omhandlede vejarbejder.

Denne del af lovforslaget blev sammen med ophævelsen af § 91 skilt ud i et særskilt lovforslag, som er vedtaget og implementeret, hvorved besparelsen på dette område allerede er taget i regning.

Den antagne reduktion på 11 årsværk i Justitsministeriet, bl.a. nævnt i lovforslagets pkt. 10 "Sammenfattende skema" må derfor reduceres til ca. 2½ - 3½ årsværk i det aktuelle lovforslag. Med en slutløn i politiet på 500-600.000 kr/år svarer besparelsen i Justitsministeriets regi til 1-2 millioner kr.

Politiet vil også efter lovændringen skulle være helt ajour med lovgivningen, udtalelser og afgørelser, fordi politiet skal kunne håndhæve lovene.

Desuden bortfalder politiets samtykke ikke for færdselsindskrænkninger på private veje og på private fællesveje i landområder, hvor der ikke er en Vejmyndighed. Disse vejtyper er en meget stor del af de danske veje.

I kommunerne kan man som vist i høringsvarene ovenfor slet ikke genkende, at der vil ske en besparelse som følge af et evt. opgavebortfald i politiets arbejder, tværtimod forventer man yderligere udgifter til personale, uddannelse og ekstern assistance, fordi kommunerne selv skal overtage arbejdet og ansvaret.

De antagne positive implementeringskonsekvenser på 22 årsværk i 2025 og fremover for stat og kommuner er fuldstændig udokumenterede. Desuden er de identiske med det først fremsatte udkast til lovforslag i 2024, hvoraf en væsentlig del af ændringerne allerede er implementeret.

Højt sat, vil lovforslaget nok kunne gavne nogle få, store kommuner samt de institutioner/firmaer, der uddanner vejfolk, eller som kan påtage sig opgaver for kommunernes vejafdelinger.

Den demokratiske proces i "forenkling af sagsgang ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v."

Vi undrer os over, at både det tidligere forslag til lov om ændring af Færdselsloven mhp. at skrive politiets samtykke ud af lovgivningen dateret 2024-12-20 og dette forslag til lov med samme formål, er fremsat med høringsperiode hen over ferieperioden i julen og nytåret.

Vejmyndighederne var i 2024 ikke forberedte eller uddannede til at overtage det fulde ansvar for disse beslutninger, da kravet om politiets kvalitetskontrol og samtykke uden varsel faldt bort ved høringens start i 2024. I begge høringer har det været vanskeligt for kommunerne at nå at få høringsvarene igennem godkendelse i både forvaltningen og i de politiske systemer.

Om kommunerne også i år prioriterer at skrive høringsvar til dette forslag til lov over Vejmyndighedens og forvaltningens andre arbejder og medarbejdernes jule- nytårs ferie må antallet af høringsvar vise. Men i DFAC mener vi, at denne proces ikke bekræfter tilliden vores demokratiske systemer.

Venlig hilsen

Peter Enger, formand

Jytte Jakobsen, jura og pladser

Referencer:

1. 2021-01-27 TRU Alm.del - endeligt svar på spørgsmål 190, Transportudvalget 2020-21. Vejdirektoratet, Notat om politiets begrundelser for at sige nej til diverse færdselsreguleringer, dokument 21/00990-2.
<https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/tru/spm/190/svar/1746681/2335230.pdf>
2. Justitsministeriets rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, 27. juni 2013, (212 sider.)
<https://www.justitsministeriet.dk/sites/default/files/media/Pressemeddelelser/pdf/2013/Rapport%2027%20%20juni%202013.pdf>
3. Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)", udsendt i høring d. 2024-12-20. Høringssvarene er muligvis offentliggjort d. 2025-03-27.
<https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/68837074-fc29-4711-814d-1df92141462b/H%C3%B8ringssvar.pdf> (870 sider)
4. 8. januar 2025. Transportudvalget 2024-25, TRU Alm.del - spørgsmål 93
<https://www.ft.dk/samling/20241/almindel/tru/spm/93/index.htm>

Endeligt svar: <https://www.ft.dk/samling/20241/almindel/tru/spm/93/svar/2102522/2962516.pdf>

Bilag. Oversigt over tvistsager mellem politiet og kommunalbestyrelsen som vejmyndighed.
<https://www.ft.dk/samling/20241/almindel/tru/spm/93/svar/2102522/2962517.pdf>
5. KL.dk: En fornuftig økonomiaftale for 2024 er på plads
<https://www.kl.dk/forsidenyheder/2023/maj/en-fornuftig-oekonomiaftale-for-2024-er-paa-plads>

Finansministeriet, Aftale om kommunernes økonomi for 2024
<https://fm.dk/media/c0kiohrw/aftale-om-kommunernes-oekonomi-for-2024-a.pdf>

2024-11-25 Politisk prioriteret opgavebortfald, Appendiks
https://fm.dk/media/1udhx2u5/appendiks_politisk-prioriteret-opgavebortfald.pdf

Fra: Palle Kreutzberg Tourell
Sendt: 18. maj 2021 20:12
Til: Palle Kreutzberg Tourell
Emne: VS: Samtykke Hammerhavn

Fra: JTN001@politi.dk <JTN001@politi.dk>
Sendt: 5. marts 2021 12:58
Til: Morten Ginnerskov Hansen <Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk>
Emne: SV: Samtykke Hammerhavn

Hej Morten

Politiet kan ikke give samtykke som anført.

Færdselslovens § 95, stk. 1 og 3 henviser til "trafikale hensyn", hvilket der ikke er tale om i dette tilfælde.

En undertavle til C62 kan definere tidsrummet, men det er ikke muligt at anvende "autocamper", idet det ikke er en køretøjstype jf. færdselslovens begreber (personbil, bus, lastbil, motorcykel osv.). De fleste autocampere er mig bekendt registreret som personbiler, og der ville derfor skulle opsættes et generelt p-forbud, hvis autocampere skal forbydes.

Med venlig hilsen

Jacob Trøst
Politikommissær, fg.

Bornholms Politi
Operativ Støtte
Zahrtmannsvej 44
3700 Rønne
Tlf. 2542 6470
Email: jtn001@politi.dk

Fra: Morten Ginnerskov Hansen <Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk>
Sendt: 5. marts 2021 12:01
Til: Trøst, Jacob (JTN001) <JTN001@politi.dk>
Emne: Samtykke Hammerhavn

Bornholms Regionskommunes Vejmyndighed anmoder hermed Bornholms Politi jf. færdselsloven §95 stk. 1 og stk. 3 om samtykke til at forbyde autocampere at parkere på Hammerhavn i tidsrummet mellem kl. 22-06 alle ugens dage, med opsætning af C62 tavle med Undertavle UC"Autocamper 22-06 alle dage"
Skiltet opsættes ved indkørsel til Hammerhavn. Se indsatte kortbilag.



Venlig hilsen

Morten Ginnerskov Hansen
Sagsbehandler

Center for Natur, Miljø og Fritid
Veje, havne og beredskab
Skovløkken 4, Tejn
3770 Allinge
www.brk.dk

Telefon: 5692 2221
Mobil: 2437 3651
Morten.Ginnerskov.Hansen@brk.dk

 Bornholms Regionskommune

Indhold

- ⚡ Autocamperpladser: "Tøndermodellen".
- ⚡ Velkommen autocampere: Erfaringer fra Bornholm
- ⚡ Status for det ny campingreglement
- ⚡ Stærkt pres for bedre rammevilkår
- ⚡ Nye transitmærker fra 2010 til 2012
- ⚡ Campingpladsernes hjemmesider
- ⚡ Efterårets spørgeskemaundersøgelse
- ⚡ Campingrådet til COP15
- ⚡ Campingrådets sager I: Indsigelse mod forslag til kommuneplan
- ⚡ Campingrådets sager II: Etablering af pladser forbeholdt unge mennesker
- ⚡ Campingrådets sager III: Spildevandsudslip på campingplads
- ⚡ Campingrådets sager IV: Defekte elmålere
- ⚡ Nyheder fra www.campingraadet.dk



Autocamperpladser: "Tøndermodellen"

Campingrådet har i samarbejde med campingpladserne i Tønder Kommune og kommunen udarbejdet den såkaldte "Tøndermodel". Modellen går i al enkelthed ud på, at en række campingpladser frivilligt etablerer en autocamperplads på et stykke af campingpladsens areal.

Kommunen har samtidig sørget for, at der opsættes "parkering forbudt" skilte på de arealer, hvor autocamperne hidtil har overnattet. Herudover har kommunen og politiet sørget for, at de stedlige parkeringsvagter kontrollerer, at forbuddet bliver overholdt. Som et sidste element har kommunen opsat skiltning med "Autocamperplads" til campingpladsens autocamperplads.

Ordningen har virket – omend kommunen både har truet med etablering af andre autocamperpladser og, at parkeringskontrollen kunne have været væsentlig bedre. Det er derfor en ordning, der kan bruges i andre kommuner.

På nuværende tidspunkt har en række kommuner vist interesse – bl.a. Ringkøbing-Skjern, Frederikshavn Åbenrå, Esbjerg og Mariagerfjord.

Efter 4 års kamp for, at få lov til, at lave en autocamper plads på Rømø, med god hjælp fra kommunen, har vi nu en autocamper plads med et besøgstal på 25000 overnatninger, det er ca. 60000 pers. som vi trækker til øen. Yderligere sender vi i højsæsonen ca 50 campere pr.dag videre til campingpladserne, selv om det er vores plads de er kørt efter.

Vi lavede pladserne dengang for, at få mere ordnede forhold for autocampere på Rømø, som vi også mente, vi havde fået indtil i år. Nu har kommunen så været rundt og klæbet alle skilte over med hvid tape, så det ikke længere er forbudt, at parkere med autocampere rundt omkring på øen. Desuden gør I intet som helst ved dem som parkerer om natten. Vi har i en periode tjekket tidlig om morgenen og nu holder de igen over det hele, som før vi lavede pladsen.

Vi blev kontaktet af TV Syd om de måtte lave et interview med, hvordan man lavede ordnede forhold for autocampere som på Rømø. Vi sagde nej tak, for vi synes ikke kommunen gør noget som helst, ved at de parkerer overalt.

Hvis den nye P plads på havnen også vil tage autocampere, og I ikke gør noget ved de ulovlige parkeringer, overvejer vi meget, at lukke vores plads for altid fra 1/11 2018.

Vi synes i øvrigt en heliport på havnen vil være rigtig godt, da turisterne godt kan lide, når der sker noget erhvervsmæssigt på havnen

PS. Vi har hørt der kommer grunde til store sommerhuse. Er det i nærheden af vores plads?

Det ville ødelægge alt for os, da pladsen er populær p.g.a den ro her er.

Med venlig hilsen

Hanne og Carl Chr. Hansen

Fra: Lars-Erik Skydsbjerg [les@toender.dk]
Til: 'oasen-roemoe@bbsyd.dk' [oasen-roemoe@bbsyd.dk]
Cc: Lone Nielsen [lonnie@toender.dk]; Karsten Hagel Jensen [kahj4@toender.dk]; Ole Bach-Svendsen [ob@toender.dk]
Sendt dato: 05-09-2018 07:30
Modtaget Dato: 05-09-2018 07:30
Vedrørende: Autocampere på Rømø
Vedhæftninger: image001_44.jpg
 image002_30.png

Til Hanne og Carl Chr. Hansen,

Som opfølgning på jeres henvendelse til Borgmester Henrik Frandsen omkring parkeringsforholdene på Rømø, skal jeg søge af svare på forholdene.

Først skal jeg også sige, at det er rigtig positivt med sådan en aktivitet der er på jeres plads og den kvalitet I sikre jeres gæster. Det er dejligt at se, og har været forbi jeres plads et par gange i løbet af sommeren, hvor jeg hver gang glæder mig over så mange gæster der er. Så det viser jo også, at det var den rigtige vej at gå i sin tid da der blev snakket planlægning for området. Så stor ros til jer for den indsats I gør for gæsterne på øen.

Jeres observation med overløbning af skiltene, har vi søgt noget efter nu...uden helt at finde, hvem som har udført det. Så vi vil straks følge op på dette og eventuelt udbedre det. Der er en restriktion som er bortfaldet med særlig bekendtgørelse for parkering på Rømø, grundet en lovændring, men jeg kan ikke umiddelbart sige, hvem som har klæbet det over med hvid tape, og søger stadig svar derpå hos os og andre der kunne vide noget.

Når det er sagt, så kan jeg også oplyse om, at det nyligt i august i Teknik og Miljø udvalget er besluttet, at lave en parkeringsrestriktion som gælder hele Rømø for autocampere. Og denne vil blive opsat i løbet af kortere tid når politiet har godkendt det, med zonetavler, som viser, at man ikke må parkere på de offentlige pladser mellem sandsynligvis 00-06.

Således vil der være en generel håndhævelse af dette. Så det håber jeg, vil betyde at der er færre der holder på rastepladserne.

I forhold til havnen, så er det også her klart aftalt, at dette er alene til parkering i dagtimerne, for gæster i området, da der også her er restriktion for ingen parkering mellem 00-06. Så dette er aftalt med Havnebestyrelsesformanden, og hvis det giver problemer så tager vi det op straks, så det må I meget gerne tilbage med, hvis der er udfordringer med denne. Men det er netop da Havnen ikke ønsker at være konkurrent til jer private udbydere af ydelserne.

Omkring de større sommerhuse, så er der ikke nogle områder i nærheden af jer, som kan komme i spil, i fald man vil åbne op for dette finder jeg umiddelbart.

Jeg håber dette besvarer jeres bekymringer omkring forholdene på Rømø, og ellers er I altid velkomne til at kontakte mig.

Venlig hilsen

Lars-Erik Skydsbjerg

Fagchef
 Teknik & Plan
 Teknik og Miljø

Tønder Kommune

Wegners Plads 2 - 6270 Tønder
 Tlf. +45 74 92 92 55 - Mobil +45 24 25 73 24 - E-mail: les@toender.dk
 Web: www.toender.dk - Facebook: www.facebook.dk/toenderkom



Tønder kommune

att. kommunaldirektør Lars Møldrup

Vedrørende autocampere og skiltning i Tønder kommune.

I oktober 2019 meddelte Syd- og Sønderjyllands Politi samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1 til et forbud mod parkering med autocampere og campingvogne på bestemte parkeringspladser i Tønder kommune. Politiet bad i forbindelse med samtykket om at modtage en afmærkningsplan.

Afmærkningsplan blev aldrig fremsendt. Kommunen har efterfølgende oplyst, at der skete udskiftning af eksisterende tavler, hvorfor der ikke blev udarbejdet en egentlig afmærkningsplan.

Foranlediget af en henvendelse fra Danmarks Frie AutoCampere til Syd- og Sønderjyllands Politi er sagen, hvor politiet har givet samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, blevet gennemgået på ny.

Syd- og Sønderjyllands Politi er i forbindelse med den fornyede gennemgang af sagen blevet i tvivl om, om det meddelte samtykke er givet med rette. Der har den 11. august 2022 været afholdt møde mellem Tønder Kommune og Syd- og Sønderjyllands Politis færdselsafdeling om sagen.

Tønder kommune har tilkendegivet, at kommunens baggrund for at indføre skiltning er, at kommunen ønsker overnatning flyttet til autoriserede pladser, idet overnatning på almindelige parkeringspladser, der ikke har de fornødne faciliteter, giver anledning til en række gener, f.eks. tømning af campingtoiletter i sidearealer og henkastning af affald og lignende. Tønder Kommune har ligeledes oplyst, at parkeringsrestriktionerne ikke skyldes færdselsmæssige hensyn, men udelukkende er indført af miljømæssige årsager.

Det er med baggrund i Justitsministeriets rapport om ”Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet” (fra juni 2013) politiets vurdering, at de gældende parkeringsrestriktioner for autocampere og campingvogne næppe er i overensstemmelse med hensynene bag færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, idet en forudsætning for, at politiet kan meddele samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, er, at der ikke fore-

ligger færdselsmæssige hensyn, som taler afgørende imod indførelsen af de pågældende foranstaltninger, og at de miljømæssige hensyn er væsentlige.

Det er også politiets opfattelse, at den afmærkning, der var opsat før 2019, kan være i strid med færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.

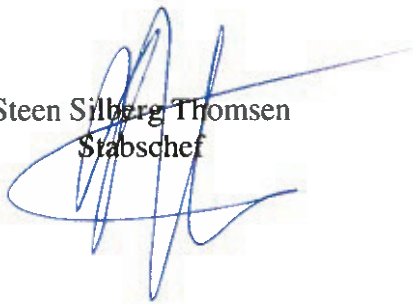
Politiet agter at tilbagekalde det tidligere meddelte samtykke, således at der kan ske en grundig sagsbehandling på de enkelte lokationer, hvor der ønskes et parkeringsforbud.

En tilbagekaldelse vil have den konsekvens, at den nuværende afmærkning vedrørende parkeringsrestriktioner for autocampere og campingvogne ikke længere vil kunne sanktioneres.

Tønder kommune meddeles en frist til den 1. november 2022 til at fremkomme med eventuelle bemærkninger. Efter fristens udløb vil Syd- og Sønderjyllands Politi tage stilling til, om samtykket skal tilbagekaldes.

Sekretariatschef Birgit Nielsen, tlf. 51 79 88 21, er politiets juridiske sagsbehandler og kan kontaktes.

Steen Silberg Thomsen
Stabschef



Syd- og Sønderjyllands Politi

Ledelsessekretariat
Kirkegade 76, 6700 Esbjerg
Tlf. 76111448

Journalnr.:	3300-50160-00439-22
Dato:	15. november 2022
Sagsbehandler:	08278
Id-nr:	29189781

Tønder Kommune
Wegners Plads 2
6270 Tønder

att. kommunaldirektør Lars Møldrup

Vedrørende autocampere og skiltning i Tønder kommune – tilbagekaldelse af samtykke efter færdselsloven

Ved skrivelse af 27. september 2022 varslede Syd- og Sønderjyllands Politi Tønder kommune om, at politiet agtede at tilbagekalde et i oktober 2019 meddelt samtykke til forbud mod parkering med autocampere og campingvogne på bestemte parkeringspladser i Tønder kommune.

Tønder kommune blev meddelt en frist til den 1. november 2022 til at fremkomme med eventuelle bemærkninger. Syd- og Sønderjyllands Politi har ikke modtaget bemærkninger.

Syd- og Sønderjyllands Politi tilbagekalder af de i agterskrivelsen nævnte grunde det tidligere meddelte samtykke efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.



Birgit Nielsen
Sekretariatschef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Ulla Østergaard (uo@trm.dk)
Fra: LOR@MOVIATRAFIK.DK (LOR@MOVIATRAFIK.DK)
Titel: HØRING 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 off. veje og priv
Sendt: 07-01-2026 16:07

Til Transportministeriet,

Trafiksekskaberne i Danmark svarede på høringen om det første udkast til denne lov den 27. januar 2025. Det er positivt, at ministeriet har taget de mange bemærkninger alvorligt fra denne høring og fremsendt et nyt udkast.

Trafiksekskaberne bakker op om høringssvarene fra KL og Danske Regioner.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef
Trafiksekskaberne i Danmark

Direkte tlf.: 36 13 16 81
Mobil: 23 40 16 39
Mail: lor@moviatrafik.dk



Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 2. december 2025 12:31

Til: Lene Merete Priess <LPR@trm.dk>

Cc: Ulla Østergaard <uo@trm.dk>

Emne: {{regioner}}HØRING 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 off. veje og priv ...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til 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).

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest 7. januar 2026**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2025-2302 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

www.trm.dk

Vi opfordrer til, at følsomme eller fortrolige oplysninger sendes til os ved brug af Digital Post. Du kan bl.a. sende Digital Post via borger.dk og virk.dk. Du kan læse om Transportministeriets behandling af personoplysninger på ministeriets hjemmeside ved at følge dette link: <https://www.trm.dk/ministeriet/ministeriet-artikler/databeskyttelsesforordningen>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Birgitte Leolnar (birgitte.leolnar@regionh.dk)
Fra: Caroline Schousboe (caroline.schousboe@regionh.dk)
Titel: Høringssvar til sags-nummer 2025-2302
Sendt: 07-01-2026 15:27
Bilag: Region Hovedstadens høringssvar til Lovforslag om ændring af færdselsloven... den 27. januar 2025.pdf; Region Hovedstadens høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven 5 januar2026.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed fremsendes høringssvar fra Region Hovedstaden angående:

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)

Venlig hilsen

Caroline

Caroline Schousboe

Chefkonsulent

Enheden for Mobilitet, Interregionale samarbejder, Klima & Uddannelse

Center for Regional Udvikling

Telefon: 24 82 28 95

Mail: caroline.schousboe@regionh.dk

Region Hovedstaden

Kongens Vænge 2

3400 Hillerød

Tlf: 38 66 50 00

Web: www.regionh.dk

HØRINGSSVAR

Til: Transportministeriet

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

I Region Hovedstaden arbejder vi for flere passagerer i den kollektiv trafik, flere cykelture og mere gående trafik. Det skal være nemt for borgerne at komme rundt i regionen uden bil i et styrket, stærkt kollektivt transportnet, der sammen med fx supercykelstier og nye mobilitetsløsninger skabe et attraktivt alternativ til alene kørsel i bilen. I den forbindelse arbejder Region Hovedstaden tæt sammen med kommunerne om det regionale busnet og udbygning af Supercykelstinettet.

Derfor er det også med stor interesse, at vi har læst det aktuelle udkast til lovforslag vedrørende blandt andet indskrænkning af politiets vetoret overfor kommunale vejsager.

Vi forstår, at det har længe været et ønske fra kommunernes side, og således vil vi også gerne kvittere for initiativet.

Det vækker derfor stor bekymring, at lovforslaget reelt indskrænker det kommunale råderum på de større kommunale veje, hvor trafikmængden overstiger 4000 motor-køretøjer i døgnet, og hvor de regionale busser typisk kører. Regionen bakker generelt op om kommunernes arbejde for at sikre mobilitet og fremkommelighed, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafik-sikkerheden.

Men lovændringen vil betyde, at flere større vejprojekter, hvor kommunen ønsker at prioritere aktiv transport eller kollektiv trafik med hastighedsnedsættelser til under 50 km i timen, trafikøer/trafikal fredeliggørelse og ensretninger ikke kan gennemføres. Prioriteringer af busser, hvor der indrettes kørselsforbud for øvrig motorkørende trafik via busluser eller anlægges sikre buslommer og busperroner med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen vil ligeledes ikke kunne gennemføres.

Et eksempel på vejprojekter, som ikke vil kunne lade sig gøre inden for den nye lov er omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune, som i dag er indrettet med høj prioritering af cyklende, gående og af busser. Disse omdannelser har også betydet en markant passagervækst for de regionale busruter, som kører på strækningen.

Region Hovedstaden finder det vanskeligt at kunne gennemføre fremtidige busprioriteringer herunder det såkaldte BRT-net og udbygningen af et trafiksikkert supercykelstinet med udgangspunkt i nationale målsætninger, herunder Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark (2022).

Region Hovedstaden finder det kritisk, at de nye objektive betingelser i lovforslaget baseres på årsdøgnstrafiktal, hvor der udelukkende er tænkt på mobilitet og fremkommelighed for motorkørende trafik (biler, varebiler og lastbiler). Der tages således ikke højde for antal busser i rute og antallet af passagerer eller antallet af cyklister, som kører over døgnet på en vejstrækning.

Når der i forslaget udelukkende sættes kriterier, som omhandler trafikmængder for motorkørende trafik, negligeres behovet for at kunne arbejde med at indrette vejene og brugen af den ud fra kriterier, som handler om at øge trafiksikkerheden, skabe bedre forhold for busdrift og reducere støjpåvirkningen. Dette er et væsentligt tilbageskridt i forhold til gældende regler.

Region Hovedstaden opfordrer Transportministeriet til at inddrage aktørerne for at sikre de nødvendige rammer for en mere grundig inddragelsesproces i et meget omfattende lovforslag, hvor høringsprocessen med den korte frist, har gjort det svært tilrettelægge en grundig administrativ og politisk proces.

Region Hovedstaden støtter at lov forslaget ændres, således at kommunerne har medbestemmelse, når det gælder indretning af veje og gader med mere end 4000 motorkøretøjer i døgnet, og at trafikken også bliver vurderet ud fra tællinger af cyklister, fodgængere og buspassagerer.

På vegne af Regionsrådet

Lars Gaardhøj, Regionsrådsformand

HØRINGSSVAR

Til: Transportministeriet

Sagsnr.: 25009125

Dato: 5. januar 2026

Høringssvar til Transportministeriet vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven.

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

Region Hovedstaden arbejder for flere passagerer i den kollektiv trafik, flere cykelture og mere gående trafik. Det skal være nemt for borgerne at komme rundt i regionen uden bil i et styrket, stærkt kollektivt transportnet, der sammen med fx supercykelstier og nye mobilitetsløsninger skaber et attraktivt alternativ til alenekørsel i bilen.

I den forbindelse afgav Regionrådet 27. januar 2025 vedhæftede høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

Det opdaterede lovforslag begrænser politiets behandling af vejsager, men politiet skal fortsat give samtykke baseret på trafikmængder defineret som ÅDT (årsdøgntrafik), hvilket afspejler et fokus på bilfremkommelighed. Hertil kan bemærkes, at en bus har potentiale til at transportere væsentligt flere personer end en bil, hvorfor den kollektive trafik såvel som cyklisme med fordel kan prioriteres.

Det nuværende forslag til ny vejlov synes ikke i væsentlighed at tage hånd om Regionsrådet bemærkninger og bekymringer, hvorfor disse genfremsendes af administrationen.

Region Hovedstaden opfordrer Transportministeriet til at inddrage aktørerne for at sikre de nødvendige rammer for en mere grundig inddragelsesproces i

et meget omfattende lovforslag, hvor høringsprocessen med den korte frist, har gjort det svært at tilrettelægge en grundig administrativ og politisk proces.

Region Hovedstaden støtter at lovforslaget ændres således, at kommunerne har medbestemmelse når det gælder indretning af veje og gader med mere end 4000 motorkøretøjer i døgnet, og at trafikken også bliver vurderet ud fra tællinger af cyklister, fodgængere og buspassagerer.

Supplerende ønsker Region Hovedstaden at påpege en udfordring ift. støj og afledte sundhedsgener. Støj fra trafikken er et sundhedsproblem. Over 1,3 millioner danskere er plaget af trafikstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. Det er en højere andel end i resten af EU. De påvirkes altså af en trafikstøj, der ifølge WHO og Kræftens Bekæmpelse kan medføre forøget risiko for blodprop i hjertet, slagtilfælde, type-2-diabetes, hovedpine, søvnbesvær og stress. På den baggrund er det væsentligt, at det opdaterede lovforslag ikke unødigt begrænser mulighederne for at bruge hastighedsnedsættelser som et redskab til at begrænse trafikstøjens negative effekter.

Transportministeriet bemærker, at høringen i forhold til KL og Danske Regioner også udgør den økonomiske høring over lovforslaget.

Regionerne er ikke vejmyndighed, hvorfor forslaget ikke vurderes at have direkte økonomiske konsekvenser for Region Hovedstaden – forslaget kan dog indirekte have negative konsekvenser for regionen via reducerede muligheder for at prioritere vejprojekter, der fremmer regionale bussers fremkommelighed, hvilket potentielt kan nedsætte passagerindtægterne og øge omkostningerne til operatørerne pga. potentielt lavere busfremkommelighed og dermed længere rejsetid for passagerne.

Venlig hilsen

Birgitte Leolnar

Enhedschef,
Mobilitet, Interregionale samarbejder & Uddannelse,
Center for Regional Udvikling

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Paw Bro Larsen Mobilitet Teknik & Miljø Vejle Kommune (PABLA@vejle.dk), Henriette Hildur Munkedal Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune (HEHMU@vejle.dk)
Fra: Majken Kobbegaard Andersen Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune (MAJKA@vejle.dk)
Titel: sagsnummer 2025-2302, høringssvar fra Vejle Kommune
Sendt: 07-01-2026 13:43
Bilag: Høringssvar_Vejle Kommune_Lovforslag_Ny færdselslov mv..pdf;

Til Transportministeriet

Med henvisning til sagsnummer 2025-2302 fremsendes hermed (vedhæftet) høringssvar fra Vejle Kommune vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

Venlig hilsen

Majken Kobbegaard Andersen

Trafik- og mobilitetsplanlægger · Anlæg & Infrastruktur
Vejle Kommune · Kirketorvet 22 · 7100 Vejle
Tlf. 30 66 72 51 · E-mail: majka@vejle.dk · www.vejle.dk



Transportministeriet
trm@trm.dk
sagsnummer 2025-2302

**Majken Kobbeltgaard
Andersen**

Mobil tlf.: 30667251
MAJKA@vejle.dk

6. januar 2026

Høringssvar vedr. nyt forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje

Vejle Kommune har gennemgået Transportministeriets reviderede forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje og takker for muligheden for endnu en gang at afgive høringssvar.

Kommunen ser fortsat positivt på intentionen om at forenkle sagsgange og reducere dobbeltsagsbehandling ved at give vejmyndighederne et større selvstændigt ansvar for beslutninger om færdselsregulering, færdselsindskrænkninger og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Vejle Kommune deler vurderingen af, at kommunerne som vejmyndighed har den nødvendige faglige viden, erfaring og det lokale kendskab til at foretage kvalificerede og helhedsorienterede afvejninger af relevante hensyn. Kommunen bemærker imidlertid, at lovforslaget fortsat indeholder krav om politiets samtykke på en række områder, hvilket efter kommunens opfattelse udfordrer intentionen om reel forenkling og tydelig kompetenceplacering.

Kommunen bemærker, at anvendelsen af årsdøgntrafik som styrende kriterium i lovforslaget indebærer et relativt snævert fokus på mobilitet og fremkommelighed for biltrafik. Efter kommunens vurdering kan dette reducere vejmyndighedernes mulighed for at arbejde strategisk og helhedsorienteret med mobilitet, herunder indsatser vedrørende gang og cykling, trafiksikkerhed omkring skoler, prioritering af kollektiv trafik samt udvikling af attraktive, sammenhængende og funktionelle byrum.

I Vejle Kommune arbejdes der eksempelvis med tiltag som hjertezoner ved skoler, hvor den trafikale indretning tilpasses med henblik på at understøtte sikre skoleveje og aktiv transport. Sådanne indsatser forudsætter fleksible rammer og mulighed for lokale beslutninger baseret på en samlet trafikal vurdering, hvor hensynet til trafiksikkerhed, byfunktion og fremkommelighed indgår i en afbalanceret helhed.

I forhold til kommunernes arbejde med strategisk vejplanlægning og bæredygtig mobilitet, herunder opfyldelse af nationale og lokale klimamål, kan det være afgørende, at der er mulighed for at afsøge og afprøve forskellige

**Teknik & Miljø
Anlæg & Infrastruktur**

Kirketorvet 22, 7100 Vejle

Åbningstider
Fremmøde
Mandag-onsdag kl. 8-15
Torsdag kl. 8-17
Fredag kl. 8-14

Telefon
Mandag-onsdag kl. 8-15
Torsdag kl. 8-17
Fredag kl. 8-14

løsninger for byudvikling og trafikafvikling. Dette forudsætter rammer, som giver plads til lokale vurderinger og ikke i unødigt grad fastlåser beslutninger gennem faste og snævre kriterier.

På den baggrund har Vejle Kommune følgende bemærkninger til lovforslaget:

Politiets involvering ved færdselsindskrænkninger

Med afsæt i ovenstående bemærkninger finder Vejle Kommune det problematisk, at adgangen til at træffe beslutninger om færdselsindskrænkninger i lovforslaget i vidt omfang knyttes til et fast kriterium om årstdøgns trafik på højst 1.000. En stor del af kommunens vejnet har en årstdøgns trafik, der overstiger denne grænse, 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. Dette svækker efter kommunens opfattelse intentionen om forenkling og reduceret dobbeltsagsbehandling.

Vejle Kommune finder endvidere ikke, at der foreligger et tilstrækkeligt fagligt grundlag for at fastsætte en entydig grænse på netop 1.000 køretøjer i årstdøgns trafik. 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.

Efter kommunens opfattelse bør der derfor være større handlerum til at træffe beslutninger om færdselsindskrænkninger på baggrund af en konkret trafikfaglig og helhedsorienteret vurdering, herunder med afsæt i politisk vedtagne mål og strategier for mobilitet, byudvikling og klima.

Politiets involvering ved fastsættelse af hastighedsgrænser

I lovforslaget er årstdøgns trafik kriteriet for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser fastsat til 6.000 køretøjer, hvorefter politiets samtykke fortsat er påkrævet på vejstrækninger med højere trafikmængder. For Vejle Kommune indebærer dette, at en betydelig del af sagerne om lokale hastighedsgrænser fremadrettet vil kunne behandles af vejmyndigheden uden politiets involvering.

Kommunen ser positivt på denne ændring, idet den understøtter en mere smidig sagsgang og en tydeligere placering af ansvar og kompetence hos vejmyndigheden. Samtidig bemærker kommunen, at fastsættelsen af en grænse på 6.000 i årstdøgns trafik 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 årstdøgns trafik 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 trafiksikkerhed, tryghed, mindre støj eller nærmiljø. Vejle Kommune vurderer på den baggrund, at fastsættelsen af lokale hastighedsgrænser også bør tage udgangspunkt i vejens funktion, de omkringliggende bymæssige forhold samt kommunale målsætninger for trafiksikkerhed og bæredygtig mobilitet. Typisk ønskes lavere hastighedsgrænser, og internationale erfaringer viser, at de trafiksikkerheds- og miljømæssige effekter er gode, mens den reelle nedgang i fremkommelig oftest er meget begrænset.

Politiets rolle i forhold til beredskabs- og sikkerhedshensyn

Vejle Kommune har forståelse for, at politiets inddragelse kan være relevant i sager, hvor der gør sig særlige beredskabs- eller sikkerhedsmæssige hensyn gældende. Det kan eksempelvis vedrøre sikring af fremkommelighed for udrykningskøretøjer, håndtering af særlige risici eller forhold, der har betydning for den operative beredskabsindsats. Disse forhold drøftes allerede i praksis løbende mellem kommunen og politiet, herunder i forbindelse med større arrangementer og lignende.

Kommunen vurderer imidlertid, at operationelle og erfaringsbaserede hensyn i vidt omfang kan formidles til vejmyndigheden og herefter håndteres mere målrettet og situationsbestemt som led i den konkrete sagsbehandling.

Vejle Kommune finder derfor, at der bør skabes større klarhed om, hvornår politiets inddragelse er nødvendig af hensyn til beredskabet, og at vejmyndigheden i øvrige tilfælde bør kunne træffe beslutninger på baggrund af en samlet, faglig helhedsvurdering af de lokale forhold.

Afledte ændringer i cirkulærer

Vejle Kommune forudsætter, at vedtagelse af det fremsatte lovforslag vil medføre en gennemgang og nødvendig justering eller ophævelse af gældende cirkulærer, i det omfang disse ikke længere er forenelige med den ændrede kompetencefordeling. Kommunen antager i den forbindelse, at følgende cirkulærer vil blive justeret eller ophævet som følge af lovforslaget:

- Cirkulære nr. 77 af 29. marts 1977 om hel eller delvis afspærring af veje og etablering af gågader
- Cirkulære nr. 165 af 30. september 1998 om vejregler for trafikspejles egenskaber og anvendelse

Afsluttende bemærkninger

Vejle Kommune opfordrer til, at:

- lovforslaget justeres, så intentionen om forenkling og styrket kommunal beslutningskompetence realiseres i praksis
- kravene om politiets samtykke og anvendelsen af faste årstdøgntrafikkriterier revurderes, således at beslutninger i højere grad kan træffes på baggrund af konkrete, helhedsorienterede vurderinger og lokale målsætninger for trafiksikkerhed og den samlede mobilitet
- politiets involvering i højere grad målrettes situationer, hvor der foreligger konkrete beredskabs- og sikkerhedsmæssige hensyn, frem for at være generelt betinget af trafikmængde
- der sikres overensstemmelse mellem lovgivningen og underliggende regler, så implementeringen sker klart og entydigt for vejmyndighederne

Vejle Kommune står naturligvis til rådighed for dialog og uddybning af høringssvaret.

Venlig hilsen

Michael Sloth
Teknik & Miljødirektør, Vejle Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lars Hedegaard Nielsen (lahn@kl.dk)
Titel: KLS høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje -sagsnr. 2025-2302
Sendt: 07-01-2026 13:07
Bilag: KLS høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje.pdf;

Hermed fremsendes KLS høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje. Se vedhæftede dokument.

Med venlig hilsen
Lars Hedegaard Nielsen

Chefkonsulent
Klima & Tv erkommunalt Samarbejde



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3343
E LAHN@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk



Til: trm@trm.dk

Henviſning: Sagsnummer 2025-2302

Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje

KL takker for muligheden for at afgive bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.).

Forslaget omfatter vejområdet, som har en væsentlig betydning for landets kommuner. Det er afgørende for sammenhænge i og på tværs af kommunerne og samtidig af stor betydning for, hvordan kommunerne arbejder med at fremme gode og trygge byrum, skabe gode forhold for gående og cyklister, styrke trafiksikkerheden og understøtte den grønne omstilling.

KL vil også gerne takke for de væsentlige forbedringer, der er foretaget af forslaget i forhold til tidligere forslag. Det er positivt, at der i en vis grad er blevet lyttet til den brede og markante kritik af det tidligere forslag.

Generelle bemærkninger

Det kommunale råderum

Lovforslaget begrænser politiets behandling af en række kommunale vejsager. Det er et tiltag, der har været efterspurgt af flere kommuner og KL med henblik på at sikre en større grad af kommunal selvbestemmelse inden for mobilitetsområdet. Dette begrænses dog med lovforslaget af flere kriterier baseret på trafikmængder, hvor politiet fortsat skal give samtykke i en række sager.

Af forslagens bemærkninger fremgår det, at Transportministeriet argumenterer for, at kommunerne som vejmyndighed har kompetencer og viden til at afveje forskellige relevante hensyn i vejsager. Denne betragtning er KL enig i og vil på den baggrund opfordre til også at ophæve kravet om politiets samtykke i vejsager, der er over de foreslåede kriterier. KL opfordrer samtidig til, at politiet fortsat kan høres og dermed kan give eventuelle faglige input til kommunerne i forbindelse med vejsager.

Helhedsvurderinger

Når lovforslaget arbejder med grænser for, hvornår politiet skal give samtykke til vejsager, som er baseret på årsdøgntrafik (ÅDT), vidner det om et fokus på bilfremkommelighed. Dette står i kontrast til en mere helhedsorienteret tilgang til mobilitetsplanlægningen i kommunerne. Her arbejdes

Dato: 7. januar 2026

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3646617

E-mail: LAHN@kl.dk LAH
N@kl.dk
Direkte: 3370 33433370
3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København
SWeidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4



der med at sikre både fremkommeligheden, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst øge trafikssikkerheden.

KL mener, at en helhedsorienteret tilgang til at håndtere trafikken på de kommunale veje er helt centralt, og opfordrer derfor til, at dette afspejles i lovforslaget og i den kommende revision af hastighedsbekendtgørelsen.

Specifikke bemærkninger

Færdselsindskrænkninger

Med det reviderede lovforslag lægges der op til, at kommunen selvstændigt kan træffe afgørelser om færdselsindskrænkninger såsom ensretning, vejafspærringer m.v. på strækninger med årsdøgntrafik på op til 1.000.

KL finder det positivt, at det kommunale råderum udvides. Samtidig vil der være flere af de større byer, hvor en grænse på 1.000 ÅDT 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 det foreslåede niveau.

Såfremt der fortsat ønskes en grænse baseret på ÅDT, vil KL foreslå, at grænsen generelt hæves eller differentieres på baggrund af bystørrelser.

Hastighedsnedsættelser til 40 km/t

Med det reviderede lovforslag lægges der op til, at kommunen selvstændigt kan træffe afgørelser om hastighedsnedsættelser for veje med årsdøgntrafik på op til 6.000.

KL finder det positivt, at grænsen er hævet i forhold til tidligere forslag. Dog bemærker KL, at den faglige begrundelse for grænsen fortsat savnes.

Mange kommuner arbejder med hastighedsnedsættelser som et væsentligt værktøj til at sikre trafikssikkerheden, trygheden og fredeliggørelsen af byrum. Dette gøres altid med blik for, at der er mange hensyn, som skal balanceres – herunder også fremkommeligheden. Muligheden for at iagttage disse balancer vil KL opfordre til bliver fastholdt i en revision af hastighedsbekendtgørelsen.

Grænsen på 6.000 ÅDT vil give en øget kommunal frihed til at arbejde med hastighedsnedsættelser. I de større byer vil trafikken på mange strækninger fortsat overskride 6.000 ÅDT, og således vil effekten af forslaget her være mindre. Såfremt der fortsat ønskes en grænse baseret på ÅDT, vil KL foreslå, at grænsen generelt hæves eller differentieres på baggrund af bystørrelser.

Hastighedsnedsættelser til 30 km/t

I gældende regler er det muligt at sætte hastigheden ned til 30 km/t i beboelsesområder. Vejdirektoratets aktuelle vejledning til hastighedsbekendtgørelsen anfører, at beboelsesområder kan være områder, hvor vejnettet alene er tiltænkt benyttet af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området.

Dato: 7. januar 2026

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3646617

E-mail: LAHN@kl.dk LAH
N@kl.dk
Direkte: 3370 33433370
3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København
SWeidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

Dato: 7. januar 2026

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3646617

E-mail: LAHN@kl.dk LAH
N@kl.dk
Direkte: 3370 33433370
3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København
S
Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4

Lovforslaget anfører, at områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som fx spise- og udskænkingssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri, ikke vil kunne defineres som et beboelsesområde, idet det giver mulighed for at generere trafik fra andre end områdets beboere. Dette fremgår heller ikke af de nugældende regler og er derfor også en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t.

KL vurderer på den baggrund, at mulighederne for at fredeliggøre vejene i mange beboelsesområder indskrænkes. Det er KL's vurdering, at kommunerne i høj grad har viden og kompetence til at vurdere, hvor der er behov for lokale hastighedsnedsættelser. Denne vurdering bør ske ud fra helhedsorienterede afvejninger af forskellige relevante hensyn.

Generelt vil KL derudover opfordre til, at der ved skoler, børneinstitutioner, fritidsanlæg og andre steder, hvor antallet af børn i trafikken er højest, gives udvidede muligheder for at reducere hastighederne med henblik på at øge trafikikkerheden.

Afmærkninger

Med det reviderede lovforslag lægges der op til, at kommunen selvstændigt kan træffe afgørelser om afmærkning, medmindre der gælder særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige hensyn. Reglerne herom fastlægges ifølge forslaget i en kommende bekendtgørelse.

KL vil opfordre til, at der i bekendtgørelsen ikke arbejdes med meget faste kriterier, men at der lægges vægt på, at der kan træffes beslutninger ud fra en helhedsorienteret tilgang.

Forsøgsordning

Flere kommuner har gennemført projekter inden for forsøgsordningen, hvor der blev givet friere rammer for at sætte hastigheden ned til 40 km/t.

KL bemærker i den sammenhæng, at en evaluering og stillingtagen til projekter under forsøgsordningen fortsat udestår.

Ny bekendtgørelse

I forslaget henvises der til, at der vil blive foretaget en revision af hastighedsbekendtgørelsen med henblik på, at den træder i kraft samtidig med lovforslaget.

KL bemærker, at reglerne i den kommende bekendtgørelse må forventes at få stor betydning for de kommunale muligheder for at arbejde med hastighedsnedsættelser og færdselsindskrænkninger. Derfor finder KL det uhensigtsmæssigt, at bekendtgørelsen ikke har været i høring parallelt med høringen af lovforslaget.

KL finder det vigtigt, at der i bekendtgørelsen ikke udelukkende vil være et fokus på bilfremkommeligheden og vil derfor opfordre til, at bekendtgørelsen sikrer en helhedsorienteret tilgang til vejsager, hvor mange forskellige hensyn balanceres, herunder fremkommelighed, trafikikkerhed, tryghed og støj.



Økonomiske konsekvenser

Først og fremmest bemærker KL, at der i forslaget er angivet en kommunal besparelse på henholdsvis 6 og 11 årsværk. Dette må formodes at være en fejl. Det forventes, at der menes 6 årsværk, da dette tal fremgår flere steder i forslaget.

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. Dette er også argumentationen i lovforslaget. På den baggrund må det forventes, at hovedparten af ressourcetrækket primært vil ligge i de tilbageværende sager.

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. Da trafiktal ikke er statiske, vil nye tal kontinuerligt skulle genereres, og dermed vil dette øgede ressourceforbrug være konstant.

KL ønsker på den baggrund, at der tages en dialog om spørgsmål om DUT af lovforslaget.

Høringssvaret fremsendes med forbehold for politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Henrik Fabiansson Haue
Kontorchef

Dato: 7. januar 2026

Sags ID: SAG-2024-05270
Dok. ID: 3646617

E-mail: LAHN@kl.dk LAH
N@kl.dk
Direkte: 3370 33433370
3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København
SWeidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Majken Asserbo (masse@fmk.dk), Anders Pilemae Snitkjær (asnit (asnit@fmk.dk), Thomas Nicolajsen (thnic (thnic@fmk.dk)
Fra: Cecilie Storm Hansen (cehan) (cehan@fmk.dk)
Titel: Sagsnummer 2025-2302 - Høringssvar fra Faaborg-Midtfyn Kommune
Sendt: 07-01-2026 11:56
Bilag: Høringssvar fra Faaborg-Midtfyn Kommune.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar til lovudkastet (2025-2302) fra Faaborg-Midtfyn Kommune.

Venlig hilsen

Cecilie Storm Hansen
Specialist



Sammen skaber vi det bedste sted

Driftplanlægning

By, Land og Kultur
Mellemgade 15
5600 Faaborg
Telefon: 72 53 22 04

Giv et praj

Brug vores app '**Giv et praj - Faaborg-Midtfyn**' hvis du f. eks. vil indberette et hul i vejen, har ønske om fældning eller beskæring eller andre problemer på veje og grønne områder.

Via app'en kan du følge din henvendelse. Du kan også finde din henvendelse på et kort, og se hvor langt den er kommet. Andre borgere der har hentet app'en vil også kunne se, at der ligger en henvendelse, og således kan de se at der bliver taget hånd om henvendelsen.

Læs mere her: <http://www.fmk.dk/givetpraj>



Høringssvar fra Faaborg-Midtfyn Kommune vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private veje.

Faaborg-Midtfyn Kommune anerkender formålet med lovforslaget, som er at give kommunerne større kompetence til at regulere trafikken lokalt. Kommunen ser dog en række væsentlige udfordringer, som bør adresseres forud for lovens ikrafttræden.

Lovforslaget indebærer, at politiet udgår af bekendtgørelserne og fjernes fra færdselslovens § 92 og § 100. Politiet skal således ikke længere give samtykke til lokale trafikreguleringer og vejanlæg. Politiet vil fortsat være involveret i sager om fastsættelse af hastighedsgrænser på veje med en årsdøgntrafik over 6.000 køretøjer samt ved øvrige færdselsindskrænkninger på vejstrækninger med mere end 1.000 køretøjer dagligt indenfor byområder. Uden for byområder vil politiet derimod være helt ude af processen, og kommunerne får fuld beslutningskompetence. Samtidig ophæves § 100, hvilket betyder, at politiet heller ikke længere inddrages i godkendelsen af vejanlæg samt vejarbejder.

Faaborg-Midtfyn Kommune har hidtil ikke haft ressourcer til at foretage en fuld juridisk gennemgang af bekendtgørelsen, inden sager er sendt til politiet. Medarbejderne ved altså lidt om meget og ikke meget om lidt, hvilket vil sige, at vi ikke er nede i alle detaljer i lovteksten, bekendtgørelserne og forarbejdet til alle de områder, som der arbejdes med, da vi simpelthen ikke har ressourcerne til at kunne, og slet ikke de endnu mindre kommuner. Det har derfor været en væsentlig tryghed, at politiet har varetaget den juridiske vurdering og haft dialog med den enkelte medarbejder, hvis det ansøgte ikke kunne imødekommes inden for gældende regler. Når denne opgave fremadrettet overgår til kommunen, vurderes det, at sagsbehandlingen vil kræve både flere ressourcer og et betydeligt kompetenceløft blandt medarbejderne. Det er uklart, om der som følge af politiets besparelser tilføres ekstra ressourcer til kommunerne, og kommunen opfordrer til en tydelig afklaring heraf.

Hidtil har politiets samtykke eller afvisning udgjort et vigtigt grundlag, når kommunen har måttet give afslag på ansøgninger. Politiets juridiske vurdering 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. Kommunen ser desuden 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. Endvidere vurderes det, at økonomiske hensyn i højere grad kan komme til at veje tungere end trafiksikkerhed, når politiets uafhængige vurdering ikke længere indgår. Dette kan føre til billigere og potentielt mindre trafiksikre løsninger eller større hensyntagen til private udviklere.

Derudover er det uklart, hvordan kravet om årsdøgntrafik fremadrettet skal administreres og dokumenteres. Dette rejser en række spørgsmål, som



kommunen har behov for afklaring på, herunder hvor gamle trafiktællinger må være, om der skal tages udgangspunkt i sommer- eller vintertællinger, samt hvordan ændrede trafikmønstre håndteres, når nye trafikforanstaltninger medfører trafikforskydninger til andre vejstrækninger. Ydermere ønskes der svar på, om de 5 forbehold (bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mv. § 5), erstattes af nye punkter?

Faaborg-Midtfyn Kommune peger endvidere 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.

På den baggrund opfordrer Faaborg-Midtfyn Kommune til, at der sker en tydelig afklaring af ressource- og kompetencetilførsel til kommunerne, at der etableres mekanismer, som kan sikre ensartet praksis og legitimitet i afgørelser, samt at der foretages en grundig vurdering af, hvordan trafiksikkerheden fortsat kan sikres, når politiets uafhængige rolle bortfalder.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Mie Naaman Brøchner (mibro@vejen.dk)
Titel: Bemærkninger til lovudkast - 2025-2302
Sendt: 07-01-2026 11:44
Bilag: Bemærkninger til lovudkast 2025-2302 fra Vejen Ko~.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Hermed fremsendes bemærkninger til lovudkast fra forvaltningen i Vejen Kommunes - Klima, Miljø og Teknik.

Venlig hilsen

Mie Naaman Brøchner
Leder af Infrastruktur & Anlæg



Teknik & Miljø
Infrastruktur & Anlæg
Rådhuspassagen 3
6600 Vejen

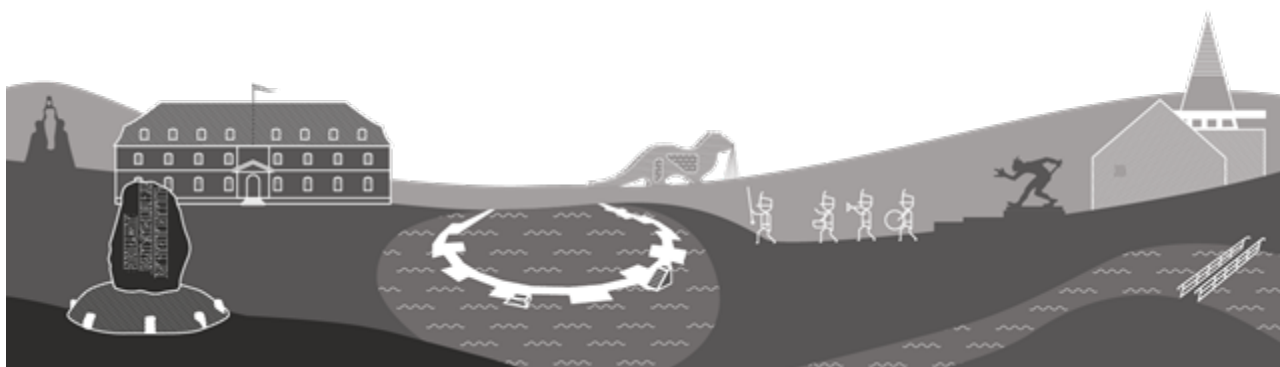
Telefon: 7996 6154
E-mail: mibro@vejen.dk

Officiel post sendes til: teknik@vejen.dk

Ved personligt fremmøde: Ring til mig på lokalnummeret.



Vi behandler og beskytter dine personoplysninger.
Tryk her, og læs mere.



Bemærkninger til lovudkast til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (sagsnummer 2025-2302).

Indledningsvist vil vi gerne kvittere for, at Transportministeriet denne gang har givet kommunerne en rimelig høringsperiode til at læse lovforslaget igennem. Periodens længde og tidspunkt på året (hen over julen) giver dog fortsat ikke mulighed for at præsentere materialet for vores politiske udvalg.

Udvalget for Klima, Miljø og Teknik i Vejen Kommune vil først have mulighed for at drøfte indholdet af forslaget til lovændringen på deres møde den 13. januar 2026. Bemærkningerne i denne skrivelse er derfor fra forvaltningen i Vejen Kommune.

Forvaltningens bemærkninger:

Bemærkningerne i denne skrivelse er fra forvaltningen i Vejen Kommunes Klima, Miljø & Teknik.

Klima, Miljø & Teknik hilser tiltagene i Transportministeriets lovforslag velkomne.

Klima, Miljø og Teknik er generelt tvivlende overfor de administrative besparelser, som Transportministeren lægger op til, at denne lovændring vil medføre for kommunerne. Fagligt og sagligt er vi ikke enige i, at bortfald af politiets deltagelse i beslutningsprocessen ikke vil medføre negative konsekvenser for de kommunale vejmyndigheder. Politiets deltagelse i beslutningsprocessen har i høj grad medvirket til ensartethed og kvalificering af tiltag fremført af vejmyndigheden i kommunen. En lovændring med den nuværende ordlyd efterlader de kommunale vejmyndigheder med en ikke ubetydelig opgave i forholdet til at sikre ensartet sagsbehandling med hensyn til færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed internt i den enkelte kommune og på tværs af kommunerne.

Det må som konsekvens af lovforslaget forventes, at kommunerne i endnu højere grad end tidligere kommer til at købe sig til bistand fra private rådgivervirksomheder.

Kommunen støtter op om ministeriets forslag om at politiet fortsat skal involveres hvis hastigheden ønskes reduceret på rutenummerede veje eller på veje med en årsdøgnstrafik på 6.000 køretøjer.

Vejen Kommune støtter op om forslaget om, at hastigheden kan reduceres til 40 km/t, uden at der samtidig udføres hastighedsdæmpende tiltag. Omkostningstunge hastighedsdæmpende tiltag har således meget ofte været årsag til, at hastigheden på fx skoleveje og i boligområder trods ønske herom endnu ikke er reduceret.

Administrativt frygtes ændringen dog at medfører langt flere henvendelser fra borgere enten med ønske om en hastighedsreduktion eller med efterfølgende klager over høje hastigheder. Viser en efterfølgende

trafiktælling, at der køres for stærkt, er Vejen Kommune næsten forpligtiget til at etablere hastighedsdæmpende tiltag.

Ændringen forventes derfor at medføre øget administration og sagsbehandling af borgerhenvendelser, skilte, trafiktællinger og eventuelt efterfølgende hastighedsdæmpende tiltag.

Afslutningsvist skal det igen understreges, at vi i dag har et særdeles godt samarbejde med politiet, som er med til at sikre ensartet sagsbehandling, kvalificere projekter og sagsbehandlingen på tværs af vejmyndigheder i hele Syd- og Sønderjyllands Politi. Samtidig giver samarbejdet, i et område med ofte få kollegaer på det vejtekniske område, mulighed for sparring. Forvaltningen ser med bekymring frem imod et anderledes og forenklet samarbejde med politiet.

Venlig hilsen

Klima, Miljø & Teknik
Vejen Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Rody Hansen (anrh@DI.DK)
Titel: Sagsnr. 2025-2302, Høringssvar fra DI til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje
Sendt: 07-01-2026 10:28
Bilag: Høringssvar fra DI til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed fremsendes høringssvar fra DI til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen

Chefkonsulent

DI Transport, Transport & Mobilitet

(+45) 33773989

(+45) 28459808 (Mobil)

anrh@di.dk

transport.di.dk



DI Transport

Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

Til Transportministeriet

Sendt til TRM@TRM.dk

Vedr. sags-nummer 2025-2302

Høringssvar fra DI til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje

DI har med interesse gennemgået lovforslaget vedr. *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)*. Lovforslaget blev sendt i høring 2. december 2025 med frist for afgivelse af høringssvar 7. januar 2026. Lovforslaget er en revision af et tidligere fremsat lovforslag.

DI vurderer, 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.

DI bemærker dog, at der skal tages hensyn til forskelligartede formål som fremkommelighed, infrastruktur til cyklister og gående, erhvervsvenlighed, parkering, klimatilpasning, trafiksikkerhed m.fl., hvorfor lovforslaget fortsat ser ud til at lægge meget stor vægt på biltrafikkens fremkommelighed og mindre på den samlede mobilitet for alle trafikantgrupper, eller på andre af de ovenstående hensyn.

Behovene varierer landet over, inden for de enkelte kommuner og sågar inden for de enkelte byer, hvorfor DI som tidligere fremført mener, at et enslydende årstdøgnstrafikkriterie (ÅDT) for vejtrafikken er for simpelt og endimensionelt som eneste grundlag for, hvordan en vej eller gade skal indrettes.

At grænsen for årstdøgnstrafikken er justeret opad er sandsynligvis sket under et ønske om at give mere lokal indflydelse, men som nævnt ovenfor er der mange lokale forhold der gør sig gældende, når det skal vurderes, om og hvordan en vej skal ændres. Det kan f.eks. være, hvor stor en del af trafikken der er uvedkommende og kan overflyttes til andre nærliggende veje, om der er brug for bedre parkeringsforhold, om en vej med fordel trafiksaneres ifm. klimatilpasning eller for at give en endnu bedre trafikafvikling eller øge trafiksikkerheden i et lokalområde.

DI genfremsætter derfor også forslaget fra sidste høringssvar om, at der, for at sikre en kontinuitet i planlægningen, bør der 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 ift. planens forhold. Herved kan der sikres en konsistens i beslutningerne og forudsigelighed til gavn for borgere og erhvervsliv.

Lokal dialog og planlægning som grundlag for beslutninger

DI mener overordnet, at det er positivt, at kommunerne har beslutningskompetence til at udvikle og indrette infrastrukturen, så det bedst muligt understøtter den by og den mobilitet som de ønsker og inden for de kommunale ansvarsområder.

Omvendt er det vigtigt, at infrastrukturen understøtter forskellige saglige hensyn, herunder de grundlæggende formål med byens veje. Eksempelvis bør regulering ikke føre til unødvendig omkørsel eller afskæring af trafikadgangen til varelevering, erhvervshavne og industrikvarterer. Lavere hastigheder i udvalgte områder af byerne kan være til gavn for butikslivet eller skabe en mere trafikssikker by, hvor det nemmere og mere trygt at færdes rundt til fods og på cykel.

Det er dog vigtigt, at der på kommunernes trafikprioriterede vejnet stadig sikres god fremkommelighed og rimelig rejsehastighed. 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 trafikssikkerhed og tryghed for cyklister, fodgængere og andre.

DI foreslår derfor konkret, at kommunerne må foretage vejændringerne ud fra saglige hensyn og gennem en lokal offentlig debat, hvor borgere og virksomheder kan bidrage med deres perspektiver. Det kan dermed være et krav, at ændringer kun må foretages hvis de fremgår af en kommunal vedtagen plan, der har været i offentlig høring, og hvor der er klageadgang ift. planens forhold.

Afslutningsvis vil DI derfor understrege, at vi derfor ikke anser ÅDT som et absolut kriterie, men mere som et vejledende parameter som en del af en samlet plan. Samtidig opfordrer vi til, at ændringer som følge af en sådan plan ikke efterfølgende pr. automatik også skal godkendes af politiet. Herved imødekommes endvidere besparelsesformålet med lovgivningen.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen

Chefkonsulent, Transport og Mobilitet

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Filip Hedegaard-Kristensen (filhe@hvidovre.dk), Vibe Sloth Rosengaard (viros@hvidovre.dk)
Fra: Johannes Baagøe-Nielsen (qjb@hvidovre.dk)
Titel: Høringssvar vedr. forslag til ændring af færdselsloven, sagsnr. 2025-2302
Sendt: 07-01-2026 09:57
Bilag: Høringssvar til transportministeriet - januar 2026 - sagsnr 2025-2302.pdf;

Herved høringssvar fra Hvidovre Kommune vedr. forslag til ændring af færdselsloven

Venlig hilsen

Johannes Baagøe-Nielsen
Projektleder veje og trafik



Hvidovre Kommune
Center for Trafik og Ejendomme
Vej og Park
Høvedstensvej 21, 2650 Hvidovre

Mobil: 4132 0669
qjb@hvidovre.dk
toe@hvidovre.dk

Att.
Transportministeriet
trm@trm.dk
TRM-sagsnummer 2025-2302



HVIDOVRE KOMMUNE

Center for Plan og Miljø
Miljø- og Klima
Medarbejder:
Johannes Baagør-Nielsen
Sagsnr.: 25/26225
Dato: 06-01-2026

Høringssvar til ændringsforslag af færdselsloven

Hvidovre Kommune takker indledningsvis Transportministeriet for muligheden for at afgive høringssvar til lovforslaget.

Vores generelle, politiske bemærkninger til lovforslaget fremsættes først, hvorefter følger resume af de væsentligste ændringer, og endeligt Hvidovre Kommunes specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte dele.

Hvidovre Kommune noterer sig, at lovforslaget på flere punkter er justeret i positiv retning siden tidligere udkast. Det gælder særligt, at tærsklen for, hvornår politiets samtykke kræves ved lokale hastighedsnedsættelser i tættere bebygget område, er hævet fra 4.000 til en årsdøgnstrafik på over 6.000, samt at kravene til etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger lempes. Disse ændringer styrker kommunernes handlemuligheder og er et skridt i den rigtige retning.

Hvidovre Kommune vurderer imidlertid fortsat, at lovforslaget samlet set ikke i tilstrækkelig grad understøtter kommunernes mulighed for at gennemføre bredere og sammenhængende hastighedsnedsættelser, herunder politisk prioriterede generelle hastighedsreduktioner.

Som tætbebygget forstadskommune med flere bynære motorvejsstrækninger og med et alt for højt antal borgere, som dagligt generes af sundhedsskadelig trafikstøj, er vi meget optaget af dagsordnerne vedr. trafik, hastighedsnedsættelser og støj. Lovforslaget har derfor stor betydning for os.

Som Kommunalbestyrelse ønsker vi helt grundlæggende en byudvikling, hvor vi sætter mennesker først og gør op med den forældede prioritet af forstadens biler først. Vi ønsker en by, der er god at bo, leve og færdes i.

Hvor man kan være i sin have og sin bolig uden at blive udsat for sundhedsskadelig trafikstøj. Hvor der er sikre skoleveje for børnene. Og hvor der kan laves begrønning af veje og byrum.

Med det for øje er hastighedsnedsættelser og støjbekæmpelse afgørende virkemidler for os og derfor en politisk topprioritet i Hvidovre Kommune.

En enig Kommunalbestyrelse har i budgetaftalen for 2026-2029 fokus på at nedbringe støj fra trafikken, herunder ikke mindst igennem hastighedsnedsættelser. Vi har aftalt at arbejde for, at der kan gennemføres en generel hastighedsnedsættelse med 10 km/t over hele byen, hvor dette giver mening. Desuden har vi i den netop afsluttede konstitueringsperiode haft et §17.4-udvalg med borgere og politikere, som fokuserer på støjbekæmpelse.

Vi noterede os med glæde punktet i finansloven om, at politiet ikke længere skulle godkende kommunale ønsker om hastighedsnedsættelser, og vi så frem til at få bedre rammer for at kunne beslutte hastighedsnedsættelser lokalt. Imidlertid er det vores klare vurdering, at det fremsatte lovforslag ikke understøtter de lokale bestræbelser i kommunerne på at skabe den by, borgerne ønsker. Tværtimod frygter vi, at lovforslaget reelt vil indskrænke vores muligheder for at skabe den ønskede byudvikling. For eksempel finder vi, at det foreslåede princip om antal biler per år på en strækning som grundlag for at kunne sænke hastigheden går imod efterspørgslen fra borgerne om, at det bliver nemmere at lave lokale hastighedsnedsættelser.

Vi håber derfor, at lovforslaget bliver justeret, og stiller os gerne til rådighed for dialog, hvis det ønskes.

Venlig hilsen


Anders Wolf Andersen
Borgmester


Tina Cartey Hansen
**Formand for Klima-, Miljø- og
Teknikudvalget**

Færdselsloven – hovedændringer

Resume af ændringerne, som Hvidovre Kommune som vejmyndighed læser lovforslaget:

Færdselsindskrænkninger (§ 92)

- Vejmyndigheden kan *selvstændigt* indføre:
 - Gågader
 - Ensretninger
 - Delvise/hele afspærringer
 - Forbud mod visse færdselsarter
 - Indførelse af ubetinget vigepligt

Ovenstående kun hvis vejens ÅDT er under 1.000 og højst 4 sammenhængende vejstrækninger berøres.

Politiets samtykke kræves kun, hvis:

- Der er flere end 4 sammenhængende vejstrækninger med ÅDT er over 1.000.
- Den berørte vejstrækning har ÅDT på over 1.000.
- Særlige færdselssikkerheds- eller beredskabsforhold kræver det.

Vejanlæg (§ 100)

- Politiets obligatoriske samtykke ved vejanlæg fjernes.

Lokale hastighedsgrænser (§ 92 a)

- Vejmyndigheden får selvstændig kompetence til at fastsætte lokale hastigheder.
 - **Politiets samtykke kræves kun ved lavere hastighedsgrænser i tættere bebygget område, hvis:**
 - Den berørte vejstrækning har ÅDT over 6.000, eller
 - Vejen er del af det rutenummererede vejnet

Ændringer i hastighedsbekendtgørelsen

- Kommunerne kan fremover frit nedsætte hastigheden til 40 km/t på vejstrækninger i tættere bebygget område med ÅDT under 6.000.
- Krav om hastighedsdæmpende foranstaltninger lempes. Dette beror på en vurdering om nødvendigheden af disse foranstaltninger.

Private fællesveje – ændringer i privatvejsloven

- Grundejerne kan ændre vejens indretning **med kommunalbestyrelsens godkendelse alene.**
- Kommunen kan kræve foranstaltninger etableret og dække udgifterne.
- Kommunen kan fjerne ulovlige foranstaltninger.

Politiet involveres kun hvis ændringen udgør en *fare* for trafikken eller er relevant for *beredskabet*

Afmærkning

- Vejmyndigheden bliver som udgangspunkt selv ansvarlig for korrekt afmærkning.
- Politiets samtykke skal kun indhentes, hvor færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor.

Hvidovre Kommunes specifikke bemærkninger og spørgsmål til lovforslagets enkelte dele:

Ændring af beslutningsprocesserne, så vejmyndigheden selv får kompetence til at træffe de færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutning om lokale hastighedsgrænser.

Hvidovre Kommune anerkender, at lovforslaget samlet set flytter kompetence fra politiet til vejmyndigheden i kommunerne, og at tærsklen for, hvornår politiets samtykke kræves ved nedsættelse af hastighed i tættere bebygget område, hæves til en årsdøgntrafik på over 6.000 (samt fortsat krav om samtykke på rutenummererede vejstrækninger).

Det er imidlertid vores vurdering, at denne grænse fortsat kan udfordre kommunernes mulighed for at gennemføre bredere og sammenhængende hastighedsnedsættelser, herunder Hvidovre Kommunalbestyrelses politiske ambition om en generel hastighedsnedsættelse på 10 km/t. I en tæt forstadskommune som Hvidovre vil centrale gennemgående veje med højere trafikmængder ofte være en integreret del af sådanne tiltag og dermed fortsat være omfattet af krav om politiets samtykke.

Hvidovre Kommune opfordrer derfor til, at den foreslåede årsdøgntrafikgrænse hæves yderligere ud over de 6.000, så kommunernes mulighed for at gennemføre generelle hastighedsnedsættelser på det kommunale vejnet styrkes yderligere.

Indførelse af et årsdøgntrafikkriterie for vejmyndighedens beslutninger om nedsættelse af hastighedsgrænsen i tættere bebyggede områder.

Hvidovre Kommune noterer sig, at lovforslaget forudsætter en besparelse på 22 årsværk hos politiet samt et mindre antal årsværk hos kommunerne. Hvidovre Kommune finder det imidlertid tvivlsomt, at ændringerne vil medføre et reduceret administrativt tidsforbrug hos kommunerne. Tværtimod forventes det, at der i højere grad vil være behov for at indhente ekstern kvalitetssikring og trafiksikkerhedsrevision ved ændringer i vejnettet, idet politiet ikke længere vil indgå som godkendende myndighed og dermed ikke længere "stå på mål" for vurderingerne.

Hvidovre Kommune bemærker endvidere, at lovforslaget ikke eksplicit forholder sig til, hvordan allerede fastsatte lokale hastighedsgrænser påvirkes af de nye regler, og opfordrer derfor til, at dette præciseres i den videre lovbehandling.

Ophævelse af vejmyndighedens pligt til at indhente samtykke fra politiet ift. gravetilladelser, råden over vej mv.

Ophævelsen af vejmyndighedens pligt til at indhente politiets samtykke indebærer, at politiets hidtidige inddragelse i de trafikale vurderinger bortfalder. Dette kan give en mere smidig proces i forbindelse med eksempelvis midlertidige hastighedsnedsættelser ved gravearbejder eller vejlukninger i forbindelse med arrangementer.

Samtidig indebærer ændringen en risiko for manglende ensartethed i vurderingerne på tværs af kommuner, herunder forskellig praksis for

hastighedsregulering på gennemgående veje. Det stiller krav om et tæt og velfungerende samarbejde kommunerne imellem for at sikre en sammenhængende og hensigtsmæssig trafikafvikling.

Hvidovre Kommune bemærker endvidere, at ændringerne kan medføre øgede krav til dokumentation, særligt i sager vedrørende private fællesveje, idet der vil være behov for klare og velbegrundede afgørelser for at reducere risikoen for klagesager.

Hvidovre Kommune finder det i den forbindelse væsentligt at få uddybet:

- Hvornår der foreligger "færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde", som tilsiger, at politiets samtykke fortsat skal indhentes,
- Hvem der foretager vurderingen af, om en ændring udgør en fare for trafikken eller er relevant for beredskabet, samt
- Hvem der vurderer behovet for etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, i lyset af at kravene hertil lempes.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Ulla Østergaard (uoe@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), Jesper Kronborg (jek@danskerhverv.dk)
Fra: Morten Lorentzen (molo@danskerhverv.dk)
Titel: Høringssvar fra Dansk Erhverv vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (Opgavebortfald)
Sendt: 07-01-2026 09:24
Bilag: Høringssvar Dansk Erhverv (1).pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Se venligst vedlagte høringssvar fra Dansk Erhverv vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven (opgavebortfald).

Med venlig hilsen

Morten Lorentzen
Chefkonsulent
M.: +4540649259
T.: +4533746442
MOLO@DANSKERHVERV.DK



Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv. Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger. Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV

Børsgade 4

DK-1215 København K

CVR nr. 43232010

info@danskerhverv.dk

T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Dansk Erhverv - Læs mere](#)

[Læs vores persondatapolitik online](#)

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 2. december 2025 12:31

Til: Lene Merete Priess <LPR@trm.dk>

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: Ekstern: HØRING 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 off veje og priv (ld...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til 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).

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest 7. januar 2026**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2025-2302 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

www.trm.dk

Vi opfordrer til, at følsomme eller fortrolige oplysninger sendes til os ved brug af Digital Post. Du kan bl.a. sende Digital Post via borger.dk og virk.dk. Du kan læse om Transportministeriets behandling af personoplysninger på ministeriets hjemmeside ved at følge dette link: <https://www.trm.dk/ministeriet/ministeriet-artikler/databeskyttelsesforordningen>

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Den 7. januar 2026

Svar på høring over forslag til ændring af færdselsloven og privatvejsloven (opgavebortfald)

Dansk Erhverv har den 2. december 2025 modtaget høring over forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (Opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdsels-indskrænkning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fællesveje.)

Som det blev angivet i Dansk Erhvervs høringssvar af den 27. januar 2025 til den tidligere udgave af lovforslaget, er Dansk Erhverv positive overfor intentionen om at afskaffe dobbeltadministration, og herunder at vejmyndighedernes beslutningsprocesser forenkles for så vidt angår eventuelle lokale hastighedsnedsættelser, forbud mod visse færdselsarter og ensretning og hel eller delvis afspærring af vej indenfor tættere bebygget område. Som det også fremgik af Dansk Erhvervs tidligere høringssvar, anerkender Dansk Erhverv, at det er en svær problemstilling at finde den rette balance mellem på den ene side hensynet til regelforenkling og på den anden side hensynet til komplekse lokale sager.

Dansk Erhverv vil på den baggrund gerne rose Transportministeriet for at tage bestik af de høringssvar, der blev afsendt i forbindelse med den tidligere høring, og udarbejde et nyt lovforslag. Lovforslaget medfører, at vejmyndigheden får kompetence til selv at træffe beslutninger om forbud mod visse færdselsarter og beslutninger om lokale hastighedsgrænser på vejstrækninger, hvor årsdøgntrafikken er under henholdsvis 1.000 og 6.000. Hvis årsdøgntrafikken er højere, vil vejmyndighedens beslutning om ændringer fortsat kræve politiets samtykke.

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 ovenfor nævnte 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.

Dansk Erhverv skal dog samtidig bemærke, at der i lovforslaget ikke er indarbejdet kontrol med, om disse kriterier overholdes i konkrete sager. Efter det oplyste, vil der således ikke være adgang til at efterprøve, om de materielle betingelser er opfyldt i de enkelte sager. Dansk Erhverv foreslår, at transportministeren – i praksis Vejdirektoratet – bemyndiges til at kunne efterprøve, om

de materielle kriterier er opfyldt. Det er tanken, at Vejdirektoratet alene skal have mulighed for at foretage en retlig prøvelse heraf uden dermed at tage stilling til kommunens konkrete skøn i de enkelte sager. Dette vil efter Dansk Erhvervs vurdering betyde en øget sikkerhed for korrekt efterlevelse af reglerne, uden at det vil medføre en mærkbar administrativ byrde for Vejdirektoratet.

Dansk Erhverv skal desuden foreslå, at der indarbejdes en evalueringsbestemmelse i lovforslaget, som forpligter ministeren til at evaluere lovændringen senest tre år efter ikrafttrædelse.

Dansk Erhverv har ingen tekstnære bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Med venlig hilsen

Morten Lorentzen
Chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Julie Egede Hansen (JUL6) (jul6@balk.dk)
Titel: Sags nr. 2025-2302
Sendt: 07-01-2026 08:51
Bilag: Høringssvar Transportministeriet.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet er Ballerup Kommunes høringssvar til: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje. Sagsnummer 2025-2302.

Jeg vil gerne anmode om en bekræftelse på modtagelse.

Med venlig hilsen

Julie Egede Hansen

Trafikplanlægger
Team Trafik og Anlæg

Center for By og Miljø

Direkte 4175 0112
Team 4175 0170
E-mail trafikoganlaeg@balk.dk

Ean: 5798008801556



Ballerup Kommune
Hold-an Vej 7
DK-2750 Ballerup
Telefon: 4477 2000

ballerup.dk





Dato: 16. december 2025

Høringssvar til lovudkast om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje

I lovforslaget beskrives, at på veje hvor årsdøgnstrafikken betyder, at der ikke skal indhentes politisamtykke, skal der fortsat indhentes samtykke i nogle tilfælde.

Dette er både i forbindelse med nedsættelse af hastighed, forbud mod færdselsarter, etablering af gågader, ensretning og hel/delvis afspærring.

Dette beskrives således i forslaget: "Transportministeriet finder dog, at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor."

Ballerup Kommune efterspørger en uddybning af dette. Er det både politiet og vejmyndigheden, der skal fortage denne vurdering? I tilfælde af uenighed, er det så Transportministeriet, der skal beslutte om projektet kræver politisamtykke eller ej?

Beskrivelsen "hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor" mangler også præcisering. Med beskrivelsen kan det betyde alt inden for færdsel: trafiksikkerhed, fremkommelighed, tryghed, hensyn til bilister, hensyn til fodgængere/cyklister, vejbredde, vejudformning osv.

Hvis vejmyndigheden (kommunen) skal kunne træffe beslutning, om hvorvidt der skal indhentes politisamtykke eller ej, er vejmyndigheden (kommunen) nødt til at vide hvilke faktorer, der udløser brug for politisamtykke.

Med venlig hilsen
Ballerup Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Giber Ringvej Gruppen (giberringvejgruppen@gmail.com)
Fra: jakob@aarhusworks.com (jakob@aarhusworks.com)
Titel: Sagsnummer 2025-2302: Høringssvar
Sendt: 06-01-2026 23:16
Bilag: høringssvar-trm-forslag-til-lov-om-ændring-af-færdselsloven-og-privatvejsloven-2026.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Jeg indgiver hermed Giber Ringvej Gruppens høringssvar til sagsnummer 2025-2302

vh. Jakob Aarøe Dam, Damgårdstøften 13, 8320 Mårslet

Giber Ringvej Gruppen

Jane Simonsen
Carina Graae Rasmussen
Claus Falkenstrøm
Michael Bisgaard
Jakob Aarøe Dam

giberringvejgruppen@gmail.com

Høringssvar: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven

Giber Ringvej Gruppen anerkender ønsket om at reducere bureaukrati og give kommunerne større handlefrihed. [Lovforslaget](#) giver imidlertid ikke kommunerne reelle muligheder for at håndtere de mest alvorlige trafik-, støj- og sundhedsproblemer, da hastighedsnedsættelser på trafikbelastede veje fortsat kræver politiets involvering.

Vi finder det uhensigtsmæssigt, at politiet fortsat tillægges en vetoret i spørgsmål om lokale hastighedsgrænser på henholdsvis trafikbelastede veje og ved hastighedsgrænser under 40 km/t. Disse beslutninger bør være et lokalt politisk og myndighedsmæssigt ansvar, hvor relevante hensyn kan afvejes samlet.

Hastighedsnedsættelser er et veldokumenteret virkemiddel, der reducerer sundhedsskadelig støj, forbedrer trafikafviklingen og øger trafiksikkerheden ([Yannis et al., 2024](#); [Umweltbundesamt, 2016](#)). Det er samtidig på de større veje, at støjbelastningen er størst, og hvor de alvorligste ulykker forekommer.

Ifølge Aarhus Kommunes egne hastighedsmålinger ligger gennemsnitshastigheden på større byveje i myldretiden væsentligt under de skilte hastigheder – eksempelvis på Aarhus Ring 2, hvor den [reelle hastighed er ca. 30 km/t mod en skiltet hastighed på 70 km/t](#) (Aarhus Kommune, hastighedsanalyse udarbejdet af NIRAS, 2025). Dette dokumenterer, at høje hastighedsgrænser ikke fungerer i praksis i tæt bytrafik.

Forskning og internationale erfaringer viser, at lavere og mere ensartede hastigheder [kan øge den reelle kapacitet](#), forbedre trafikflowet, reducere uheld og [bidrage til overflytning fra bil til andre transportformer](#), uden nævneværdige negative effekter på rejsetiden ([Yannis et al., 2024](#), se evt. tabel sidst i dette dokument). Dette er opnået i bl.a. [Wales](#), Paris, [Bruxelles](#), [Amsterdam](#) og [Bilbao](#) efter indførelse af generelle byomfattende hastighedsnedsættelser (City 30).

[Aarhus Kommunes trafikprognoser](#) vurderer, at fremkommeligheden på alle indfaldsveje og ringveje, bliver, fra markant nedsat, til stærkt kritisk i 2035. Hastighedsnedsættelser er blandt de få virkemidler – dokumenteret internationalt – som kan forbedre trafikflowet og mindske trængsel. Kommunerne bør derfor have reel kompetence til at anvende dem uden unødvendig bureaukratisk modstand.

Lovforslagets anvendelse af faste biltrafikgrænser og 40 km/t-kriteriet bygger på en forældet forståelse af sammenhængen mellem hastighed og fremkommelighed, og prioriterer ensidigt bilisternes opfattede fremkommelighed frem for øvrige hensyn – herunder støj, sundhed, trafiksikkerhed og ikke mindst bilisternes faktiske fremkommelighed.

Lovforslaget fastholder en dansk særordning, hvor politiet reelt har vetoet over lokale hastighedsgrænser – en konstruktion uden paralleller i sammenlignelige europæiske lande og uden fagligt belæg.

Lovforslaget har til formål at reducere bureaukrati, men fastholder samtidig en administrativ proces, som internationale erfaringer viser er overflødig.

Giber Ringvej Gruppen **opfordrer** derfor til, at lovforslaget justeres, så kommunerne får den fulde kompetence til at fastsætte lavere hastigheder – også på trafikbelastede veje og også under 40 km/t – når dette er fagligt begrundet. En sådan justering vil samtidig understøtte lovforslagets erklærede formål om at reducere bureaukrati!

Til slut bemærker vi, at politifaglige organisationer i andre lande – bl.a. det tyske politiforbund (GdP) – [offentligt har anbefalet 30 km/t i byområder](#) af hensyn til trafiksikkerhed og beskyttelse af bløde trafikanter.

Bilag 1

Tabel, [fra Yannis et al.](#), med oversigt af effekten af byomfattende 30 km/t hastighedsbegrænsninger i europæiske byer

researchgate.net

Table 3. Summary of the effectiveness of city-wide 30 km/h speed limits.

No	City	Safety			Environment		Traffic
		Crashes	Fatalities	Injuries	CO ₂ , NO _x , PM	Noise	Congestion
40	Amsterdam						
39	Wales						
38	Bologna	-14.5%					
37	Florence						
36	Copenhagen						
35	Lyon	-22%		-40%			
34	Den Haag						
33	Zurich	-16%	-25%	-20%		-1.7 dB	
32	Toulouse						
31	Vienna						
30	Paris	-40%		-25%		-3 dB	
29	Montpellier						

28	Münster			-72%	↓	↓	
27	Valencia						
26	Leuven						
25	Brussels	-10%	-55%	-37%		-2.5 dB	
24	Nantes						
23	Glasgow		-31%				
22	Antwerp						
21	Barcelona						
20	Lille						
19	Helsinki	-9%		-42%			
18	Madrid						
17	Bilbao	-28%			-19%		-2%
16	Strasbourg						
15	Dublin						
14	Berlin	-10%			-29%	-3 dB	
13	London	-46%	-25%	-25%	-10%		
12	Grenoble	-30%	-20%	-50%			-9%
11	Ljubljana						
10	Luxembourg	↓					
9	Ghent						
8	Edinburgh	-38%	-23%	-33%	-8%		-2.4%
7	Bristol		-63%				
6	Munich						
5	Brighton			-45%			
4	Hove			-45%			
3	Warrington			-43%			
2	Stockholm						
1	Graz	-12%		-20%	-25%	-2.5 dB	

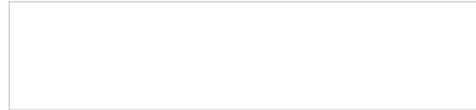
Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: trafik (trafik@frederiksberg.dk)
Titel: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje - sags-nummer 2025-2302
Sendt: 06-01-2026 14:42
Bilag: Høringssvar Frederiksberg Kommune 060126 - Færdselslov.pdf;

Kære Transportministeriet

Hermed fremsendes høringssvar ang. Ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje fra Frederiksberg Kommune.

Med venlig hilsen

Christian Balbuena Tarstrup
Trafikplanlægger



Vej, Park og Miljø
By- Kultur- og Miljøområdet
Telefon: +45 28 98 02 60
www.frederiksberg.dk

*Når du henvender dig til Frederiksberg Kommune behandler vi personoplysninger om dig.
Du kan læse mere om formålet og dine rettigheder [her](#).*



TRM@trm.dk

Att: Ulla Østergaard & Lene Preiss

Dato: 06-01-2026

Sagsnr: 05.00.00-A00-24-25

Frederiksberg Kommunes høringsvar til udkast til Forslag til Lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven

Frederiksberg Kommune har læst forslaget til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven. Vi er tilfredse med, at der er blevet lyttet til mange af de bekymringer, som vi sammen med en række andre kommuner rejste ved seneste høring i starten af 2025. Vi har gennemgået det nuværende udkast og har en række kommentarer til det forelagte lovforslag.

Overordnede kommentarer

Overordnet set finder Frederiksberg Kommune stadig, at lovforslaget har et for ensidigt fokus på fremkommelighed for bilister, og et forsimplet syn på begrebet mobilitet. Det vil være hensigtsmæssigt, hvis der blev arbejdet hermed, så alle trafikanttyper tænkes ind.

Frederiksberg Kommune anser det dog samtidigt for positivt, at der nu skabes bedre mulighed for, at vejmyndigheden selv kan træffe en række beslutninger uden politiets samtykke. Dette vil bidrage til mere effektive arbejdsprocesser og lette gennemførelsen af blandt andet vores hastighedsplan Byens tempo.

Ændringer i relaterede bekendtgørelser

Vi er opmærksomme på, at hastighedsbekendtgørelsen, som forventes sendt i høring snarest, indeholder en lang række krav for at kunne nedsætte hastigheden. Vi ser gerne, at bekendtgørelsen sikrer klare retningslinjer for trafiktællinger samt præciserer, i hvilke situationer hastighedsdæmpende foranstaltninger er påkrævet, ligesom vi forudsætter, at det bliver tydeligt, hvilke krav der vægtes, og hvordan de skal prioriteres.

Det er ligeledes noteret, at der vil blive udarbejdet en bekendtgørelse i forhold til færdselsindskrænkninger om, hvilke saglige hensyn der i medfør af den gældende praksis m.v. skal indgå i afvejningen af, om færdselsindskrænkninger kan indføres på konkrete vejstrækninger.

Endelig er det noteret, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal involveres i afmærknings-sager, men at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor. Vi kan forstå, at regler herom skal fastsættes i en bekendtgørelse. Det er vigtigt for Frederiksberg Kommune, at bestemmelserne i bekendtgørelsen bliver entydige, så der ikke opstår usikkerhed om, hvorvidt en konkret færdselsregulering lovligt kan gennemføres uden politiets medvirken – ikke mindst hvis en borger efterfølgende anfægter en afgørelse (fx en parkeringsafgift) og hævder, at afmærkningen burde have været omfattet af samtykkekravet. Det er vores vurdering, at skønnet af, hvorvidt der er tale om et særligt færdselsmæssigt eller beredskabsmæssigt forhold, bør ligge entydigt hos vejmyndigheden, så det ikke efterfølgende

kan gøres til genstand for fortolkning eller usikkerhed i håndhævelsessager, f.eks. i forbindelse med kommunal parkeringskontrol.

Kommunen skal for alle tre bekendtgørelser opfordre til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af disse er særligt fokus på at fastholde retten til et frit skøn, så der er handlerum til, at vejmyndigheden og politiet kan træffe beslutninger ud fra en helhedsvurdering.

Frederiksberg Kommune finder samtidig, at indholdet i de tre bekendtgørelser burde have været håndteret i bemærkningerne til lovforslaget, således at det var kendt for kommunerne ved lovforslagets fremsættelse. Hvis man alligevel vil gå videre med bekendtgørelserne, bør disse træde i kraft senest samtidig med lovforslaget.

Der anbefales en bredere forståelse af begrebet "mobilitet"

Frederiksberg Kommune bemærker endvidere, at lovforslaget og de tilhørende bemærkninger vedrørende ændringer i færdselsloven primært tager hensyn til biltrafik, mens gang, cykling og kollektiv trafik kun omtales sparsomt. Udtrykket mobilitet anvendes primært om bilers fremkommelighed. Vi vil derfor gerne henlede opmærksomheden på, at mobilitet også omfatter gang, cykling og kollektiv trafik – tre transportformer der tilsammen tegner sig for de fleste ture i de større byer - og at dette bør fremgå tydeligere af lovforslaget, eksempelvis ved at der ved fastsættelse af hastighedsgrænser kan tages hensyn til fordelingen mellem trafikanttyper. En sådan tydeliggørelse vil bidrage til at forbedre kommunernes muligheder for at arbejde med bedre forhold for gang og cykeltrafik samt generelt forbedre trafiksikkerheden. Dette er særligt vigtigt også på de større veje, da en stor del af cykeltrafikken også benytter disse samt omkring skoler hvor mange børn færdes til fods og på cykel.

Der anbefales mere lempelige vilkår for at implementere 30 km/t zoner

Det norske TØI har for nylig offentliggjort en omfattende analyse af effekterne ved hastighedsreduktion i europæiske byer. Analysen omfatter byer af meget forskellig størrelse og med forskellige trafikskulturer, men resultaterne vurderes at kunne overføres til en dansk kontekst. Mange af disse byer har indført hastighedsbegrænsninger på 30 km/t eller 20 mph – herunder større byer som eksempelvis London.

Analysen viser nogle klare effekter på tværs af lande og by størrelser:

- Gennemsnitshastigheden blev reduceret mellem 5-16 pct.
- Antallet af ulykker faldt op til 40 pct.
- Antallet af dødsulykker faldt op til 63 pct.
- Ingen af byerne har fundet en stigning i luftforurening som følge af nedsat hastighed.

På den baggrund fremstår lovforslaget som konservativt og ensidigt fokuseret på bilers fremkommelighed, også når det handler om muligheden for at indføre hastighedsbegrænsning på 30 km/t. Dette er særligt bemærkelsesværdigt, da TØI-analysen entydigt viser betydelige positive effekter for trafiksikkerhed og bymiljø ved øget brug af målrettede hastighedssænkninger til 30 km/t, samtidig med at rejsetidsforlængelsen for biltrafikken er minimal.

Det nuværende lovforslag tillader kun hastighedsbegrænsning på 30 km/t i "beboelsesområder". Dermed kan dette tiltag kun anvendes på en meget begrænset del af vejnettet, som omfatter en lille del af trafikken og meget beskeden andel af registrerede ulykker.

Eftersom lovforslaget anfører, at områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som f.eks. spise- og udskænkingssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri, ikke vil kunne defineres som et beboelsesområde. Dette vil for Frederiksberg Kommune betyde, at det kun er en meget lille del af vejene, hvor hastigheden vil kunne nedsættes til 30 km/t, fordi der i mange beboelsesområder er flere af de ovenstående funktioner. Derfor anbefales det at definere beboelsesområder mindre snævert eller på anden måde tildele kommunerne mere frihed til at indføre 30 km/t zoner.

Tekstnære kommentarer til de enkelte ændringsforslag

§ 2

Det følger af udkast til lovforslaget, at der i lov om private fællesveje blandt andet ændres følgende:

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 afmærker foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning"

Bestemmelsen er i dag formuleret

"Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan med politiets samtykke bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer og foranstaltninger som nævnt i stk. 1. Kommunen afholder udgifterne hertil."

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "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."

Frederiksberg Kommune finder ikke, at det tidligere for kommuner har 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 reservede parkeringspladser til deres egne køretøjer.

Hvis en privat fællesvej senere optages som offentlig vej, vil dette give udfordringer, idet det ikke her er muligt med sådanne reservationer.

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.

§92a

Frederiksberg Kommune finder det positivt at reglerne om vigepligt på private fællesveje ændres med § 92.a, sådan at vigepligt samles sammen med andre trafikale tiltag hvor vejmyndigheden kan træffe beslutning herom.

Økonomiske konsekvenser og konsekvenser af implementering for det offentlige

Det fremgår, at lovforslaget vil medføre en reduktion i antallet af årsværk på Justitsministeriets område med 11 årsværk i 2026 og frem.

Herudover fremgår det, at de foreslåede ændringer må forventes at have afledte positive økonomiske- og implementeringsmæssige konsekvenser for kommunerne som vejmyndighed. 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.

Frederiksberg Kommune er ikke enig i denne reduktion, idet det kræver skærpede kompetencer hos kommunerne at foretage afgørelser uden involvering af politiet, idet kommunerne nu selv står for håndteringen heraf. Kommunerne får således ikke færre opgaver. Tværtimod skal kommunerne i højere grad selv kvalitetssikre egne vurderinger, og derfor stiger ressourcemængden, der skal bruges på opgaverne. Hertil kommer, at der i mange, især mindre kommuner er behov for yderligere kompetenceopbygning, som vil kræve flere ressourcer.

Endelig bemærkes det, at der er uoverensstemmelse med dette afsnit og i det sammenfattende skema (side 31-33). Her anføres det under de økonomiske konsekvenser at der vil være en reduktion på 11 årsværk på Justitsministeriets område og 6 årsværk i kommunerne. Herudover fremgår det under implementeringskonsekvenserne, at det vil medføre administrative lettelser på Justitsministeriets område på 22 årsværk fra 2025 og 11 årsværk hos kommunerne i 2025 og frem. Dette må være en fejl, også henset til, at der vel ikke kan ske lettelser før lovforslagets vedtagelse.

Afsluttende bemærkninger

Frederiksberg Kommune er overvejende positive over for de ændringer som det nye forslag til færdselslov indeholder. Dog mener vi at lovforslaget ikke i særlig høj grad opfylder ønsket om at mindske den samlet sagsbehandling og ressourcebrug.

Vi finder dog lovforslaget utidssvarende i sin brug af begrebet "mobilitet" og fraværet af hensyn til andre mobilitetsformer som gang og cykling. I Frederiksberg Kommune arbejder vi for at optimere den samlede mobilitet. Vi er arealmæssigt en lille kommune, og derfor er det i høj grad nødvendigt at bruge pladsen mest effektivt. Dette kan bl.a. gøres ved at reducere hastighed og vejbredder for at bruge pladsen til mere pladseffektiv transport som gang og cykling.

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 derved Danmark bagefter, i forhold til de visioner der gennemføres i andre byer rundt omkring i Europa.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lasse Schelde (lasc@ida.dk)
Titel: sagsnummer 2025-2302
Sendt: 06-01-2026 14:08
Bilag: Høringssvar7jan2026_Færdselsloven.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Se vedhæftede høringssvar.

De bedste hilsner

Lasse Schelde
Politisk chefkonsulent grøn mobilitet

Ingeniørforeningen, IDA
Kalvebod Brygge 31-33
1780 København V
M:+45 21 32 19 45
lasc@ida.dk
ida.dk

7. jan. 2026

Ingeniørforeningen, IDA
Kalvebod Brygge 31-33
DK-1780 København V
Tlf. +45 33 18 48 48

ida.dk

Til

Til Transportministeriet

sagsnummer 2025-2302

Vedrørende 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).

Ingeniørforeningen, IDA takker for muligheden for at afgive høringssvar til lovforslaget.

Kontakt i IDA
Navn: Lasse Schelde
Mail: lasc@ida.dk
Tlf: +45 21 32 19 45

IDA finder det grundlæggende hensigtsmæssigt, at kompetencen i sager om færdselsindskrænkninger og lokale hastighedsgrænser i højere grad placeres entydigt hos vejmyndighederne.

Vejmyndighederne besidder generelt de nødvendige trafikfaglige kompetencer til at foretage helhedsorienterede vurderinger af trafikafvikling, trafiksikkerhed og lokale forhold, og IDA finder det derfor relevant at reducere dobbeltadministration mellem myndigheder.

Overordnet vurdering

Lovforslaget har overordnet karakter af et administrativt opgavebortfald, hvor kompetencen i en række sager flyttes fra politiet til vejmyndighederne. IDA vurderer, at dette kan bidrage til en mere smidig sagsbehandling og en klarere ansvarsplacering.

Samtidig bemærker IDA, at lovforslaget fortsat i høj grad tager udgangspunkt i hensynet til mobilitet og fremkommelighed på de mest trafikerede strækninger. Anvendelsen af faste grænser for årsdøgnstrafik 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. Dermed understøtter lovforslaget kun indirekte de lokale trafikomstillingstiltag, som mange kommuner arbejder med i praksis.

Færdselsindskrænkninger og lokal trafikafvikling

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.

Lovforslaget styrker samtidig kommunernes mulighed for at arbejde med gang, cyklisme og andre former for blød mobilitet, idet vejmyndigheden kan regulere færdslen uden politiets samtykke på vejstrækninger med lav årsdøgnstrafik. 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.

Lokale hastighedsgrænser og politiets rolle

IDA finder det relevant, at vejmyndigheden får udvidet mulighed for at fastsætte lavere lokale hastighedsgrænser i tættere bebygget område uden politiets samtykke. Hastighedsnedsættelser er et veldokumenteret og effektivt virkemiddel til at øge trafiksikkerhed og tryghed samt til at skabe bedre forudsætninger for gang, cyklisme og kollektiv transport, samt undgå og minimere ulykker.

IDA bemærker positivt, at grænsen for, hvornår vejmyndigheden kan fastsætte lavere hastighedsgrænser uden politiets samtykke, foreslås hævet fra 4.000 til 6.000 køretøjer i årsdøgnstrafik. Den tidligere grænse har i praksis været for lav og har begrænset kommunernes mulighed for at regulere hastigheden på en række trafikerede byveje. Den foreslåede ændring giver kommunerne et mere realistisk handlerum til at arbejde systematisk med trafiksikkerhed og lokal mobilitet.

IDA finder det hensigtsmæssigt, at politiets krav om samtykke indskrænkes, da beslutninger om lokal trafikregulering i højere grad bør baseres på trafikfaglige vurderinger og kommunal planlægning frem for skønsmæssige vurderinger. Samtidig finder IDA, at hensynet til fremkommelighed altid bør afvejes mod andre saglige hensyn, herunder trafiksikkerhed, tryghed og en mere energieffektiv udnyttelse af infrastrukturen.

Mobilitet, klima og energieffektivitet

Lovforslagets bemærkninger anfører, at lavere hastigheder kan medføre øget CO₂-udledning pr. kørt kilometer. IDA finder, at denne betragtning 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. Erfaringer fra europæiske byer som Grenoble og Bilbao viser, at generelle hastighedsnedsættelser kan bidrage til reduceret forurening.

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.

Mobilitet og rejsetid

Transportministeriet anfører, at færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser kan have en betydelig negativ indvirkning på mobiliteten. IDA finder, at denne antagelse i begrænset omfang afspejler den faktiske trafikafvikling i tætte byområder.

Erfaringer fra byer som Bruxelles, London og Wales viser, at nedsættelse af hastigheden fra 50 km/t til 30–32 km/t kun påvirker rejsetiden marginalt og i flere tilfælde har gjort rejsetiden mere stabil. I Københavns bymidte ligger den gennemsnitlige rejsehastighed for biltrafik, opgjort som faktisk rejsetid inklusive stop og trængsel, omkring 23 km/t. Dette ifølge Tomtoms Traffic index og har været det samme siden 2023. Det er således kryds, signalregulering og trængsel snarere end den skilte hastighed, der i praksis bestemmer trafikflowet. En hastighedsnedsættelse i dette område vil således give en langt jævnere, roligere kørsel - frem for "stop and go". Dette igen mindre larm, energiforbrug og ulykkesrisiko.

Ophævelse af forsøgsbestemmelsen

IDA noterer sig forslaget om at ophæve færdselslovens § 92 d om forsøgsordninger og har forståelse for, at bestemmelsen foreslås ophævet på baggrund af begrænset anvendelse.

Samtidig finder IDA det vigtigt, at vejmyndighederne fortsat har mulighed for at afprøve midlertidige og lokalt tilpassede færdselsregulerende tiltag inden for lovgivningens rammer, særligt i forbindelse med nye former for trafikafvikling og byrumsudvikling.

Afsluttende bemærkninger

IDA vurderer, at lovforslaget bidrager til administrativ forenkling, men finder det afgørende, at lovens kriterier anvendes fleksibelt og ikke erstatter den nødvendige faglige helhedsvurdering af trafikafviklingen. Lovforslaget bør entydigt understøtte vejmyndighedernes mulighed for at gennemføre lokalt forankrede løsninger, der både tager højde for mobilitet og fremmer trafiksikkerhed, tryghed og en mere energieffektiv anvendelse af infrastrukturen. IDA ser frem til den videre behandling af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Lasse Schelde
Politisk chefkonsulent grøn mobilitet

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Borgmester (borgmester@assens.dk)
Titel: Høringssvar fra Assens Kommune vedrørende sag nr. 2025-2302
Sendt: 06-01-2026 13:43
Bilag: Politisk høringssvar - ændring af færdselsloven.pdf;

Til Transportministeriet

Vedhæftet Assens Kommunes høringssvar vedrørende sag nr. 2025-2302.

Venlig hilsen
På vegne af
Borgmester Søren Steen Andersen

Janne Kornbeck
Sekretær

Byrådssekretariatet
Rådhus Allé 5
5610 Assens
Telefon: 64 74 73 71
Mobil: 24 87 04 24
jkhve@assens.dk
www.assens.dk



**ASSENS
KOMMUNE**

Med vilje og hjerte

FLYt Til
VESTFYN

Ta' tid til det vigtige ...

Se hvordan vi behandler dine oplysninger og hvilke rettigheder, du har på www.assens.dk/dinedata.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Assens, den 6. januar 2026
Sagsnr. 25/734

Sendt pr. mail trm@trm.dk

Høringssvar vedrørende sag nr. 2025-2302:

Assens Kommune har med stor interesse, dykket ned i de forslåede lovændringer, som denne høring lægger op til, og finder det generelt udfordrende for kommunen, at man påtænker at fjerne politiets besluttende rolle i sager, der hovedsageligt har hjemmel i færdselsloven.

Politiet spiller en afgørende rolle som myndighed i at sikre ensartethed og transparent behandling af vejsager på tværs af landet. Dette er essentielt for at opretholde borgernes tillid til systemet og sikre, at alle sager behandles efter samme standarder. Manglende ensartethed kan føre til usikre vejforhold og øge risikoen for uheld.

Det er problematisk, at politiet som myndighed ikke får nogen medbestemmelse i kommunernes vejanlæg samt på en del af vejsagerne, især når mange af disse sager fremover kun afgøres af kommunerne. Dette kan føre til uensartet praksis og potentielt skabe uoverensstemmelser mellem nabokommuner.

Kommunerne vil stå over for en større mængde sagsbehandling og dermed øgede omkostninger, når myndighedsbehandling af vejsager går fra to myndigheder til én. I tvivlstilfælde kan kommunerne blive nødt til at trække på konsulenttydelser, hvis drøftelser med politiet bortfalder. Politiets mangeårige erfaringer på færdselsområdet, kan vejmyndighederne ikke erstatte uden stigende omkostninger, og man mister dermed viden på området, som vil tage mange år for vejmyndighederne at opbygge. Hvis kommunerne fremover får fuld bestemmelse over vejsager uden politiets involvering, kan det ligeledes resultere i en fragmenteret tilgang til vejforvaltning.

Dette vil påvirke trafiksikkerheden og potentielt set skabe en stor forvirring blandt borgerne i særlig grad, når de passerer kommunegrænserne om hvilke regler, der gælder hvor. Borgernes retssikkerhed kan derfor blive udfordret, hvis der ikke er en central myndighed som politiet til at sikre, at vejsager behandles ensartet.

Vi finder det ligeledes problematisk, at vejmyndigheden fremover vil være den ansvarlige myndighed, på trafiksager eller uheld som skal afgøres i retten.

Assens Byråd anbefaler, at politiet fortsat har en rådgivende og besluttende rolle i vejanlæg og vejsager for at sikre en ensartet behandling af vejsager. Dette vil også styrke samarbejdet mellem kommunerne og politiet og sikre, at alle vejsager håndteres med den nødvendige ekspertise og erfaring.

Med venlig hilsen
På vegne af Assens Kommune



Søren Steen Andersen
Borgmester

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Thomas Halager Svendsen (thsv@sonderborg.dk)
Titel: sagsnummer 2025-2302
Sendt: 06-01-2026 10:31

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette vedkommende,

Høringssvar fra Sønderborg Kommune:

"herunder afmærke foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning" bør gentænkes – og evt. erstattes af en kort, konkret liste med tilladt uautoriseret afmærkning (f.eks. "Pas på mig"-tavler mv.). Frit slag åbner op for yderlig forvirring – med direkte trafiksikkerhedsimplicationer til følge.

Besparelser pga. forenklet sagsgang bør ledsages af relevante negative konsekvenser, herunder "ekstra uheld".

Der må forventes ekstra uheld pga.:

- 1) øget forvirring pga. endnu større forskelle fra kommune til kommune.
- 2) øget forvirring pga. mere uautoriseret afmærkning i bybilledet".

Venlig hilsen


Sønderborg
Anlæg og Infrastruktur

Thomas Svendsen
Trafikplanlægger
Telefon: 3032 6357
Mail: thsv@sonderborg.dk


Sønderborg
Udsigt i verdensklasse

Vi behandler dine personoplysninger efter reglerne for databeskyttelse. Læs mere [her](#).

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Peter Askjær (peter.aksel.askjaer@gmail.com), Ulla Holm (jacob@bregnballe.com), Anna Dyrvig (annadyrvig@gmail.com)
Fra: Lars Bagge Hommel-Nielsen (larsbagge@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven (Opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fælle
Sendt: 06-01-2026 10:31
Bilag: Høringssvar TRM ændring af færdselsloven 2026.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Medlem af Folketinget

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven (Opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fællesveje)" med tidsfrist 7. januar 2026

Vi repræsenterer 4 interesseforeninger, der arbejder imod en eventuel Kattegatforbindelse og arbejder for at bibringe viden om konsekvenserne ved infrastrukturprojekter, herunder demokratiske, forvaltningsmæssige, finansielle, miljø, trafikale, og sundhedsaspekter.

Lovforslaget vil forringe trafikafviklingen med en mere ustabil afvikling, den samme eller ringere overordnet hastighed i byområder, flere kødannelser og forsinkelser, flere trafikulykker og trafikdræbte, ringere forsyningssikkerhed, dyrere varer og serviceydelser, ringere forhold for pendlere og forøge antallet af folk der bliver syge eller dør for tidligt fra luftforurening og støj.

Lovforslaget er ikke fremsat for at sikre trafiksikkerheden, for at sikre en grøn omstilling, for at udvikle den kollektive trafik eller for at begrænse gener fra støj og luftforurening, der gør os syge, voldelige og forringer vores fertilitet. Lovforslaget begrænser den lokale, regionale og kommunale demokratiske proces og beslutningskompetence ved at det er ministeriet der beslutter hastighed på vejene.

Lovforslaget går imod de seneste anbefalinger og krav fra **Statsrevisorerne** til begrænsning af støjgener og derved sikre en bedre folkesundhed, herunder fertilitet.

Lovforslaget går imod internationale erfaringer og tiltag med begrænsning af hastigheden i byer til 30km/t, 50km/t på landeveje og 80-100km/t på motorveje i omegnskommuner. Det er landene Irland, Wales, Skotland, England, Norge, Tyskland, Frankrig, Schweiz og Holland, der går foran, men også EU med vision og målet om ingen trafikuheld i 2050 – Vision 2050.

Danmark fremstår med regerings fokus på jyske vognmandsforretningers ønsker, som tilbagestående og med afsæt i fortiden, hvorfor forslaget bedst kan omtales som – **"Danmark i fortiden"**.

Lovforslaget går imod visioner i den tidligere Region Hovedstaden, i de Københavnske Kommuner, i de Københavnske Omegnskommuner og sandsynligvis i den nye Region Østdanmark om at gøre noget ved trængsel, trafiksikkerhed, støj og luftforurening. De og kommunerne Odense og Århus ønsker at nedsætte hastigheden på motorveje og indfaldsveje til byerne, hvilket lovforslaget helt fjerner muligheden for.

Visionen for 2035 i København gør det muligt for under 14. mia., at komme trængslen til livs sammen med en kraftig reduktion af støj- og luftgenerne. Forudsætningen er især nedsættelse af hastigheden til 30km, 50km og 80km, som sammen med vejafgift vil forbedre folkesundheden og livskvaliteten betragteligt.

Lavere hastigheder skaber mere tryghed, fjerner barriereeffekter mellem land og by, mellem bydele og mellem hårde og bløde trafikanter. Lavere hastigheder skaber en forbedret konkurrencesituation for den kollektive trafik, cykeltrafikken og fritidsrejser. Der er en kraftig økonomisk gevinst ved lavere hastigheder med lavere omkostninger til vejslid og bygge- og anlægsprojekter, og forøget værdi af og interesse i at bo i ejendomme og boliger langs tidligere støjende og forurenende veje.

Vores høringssvar indstiller derfor til at lovforslaget forkastes og trækkes tilbage.

Med venlig hilsen og på vegne af,

bestyrelsen for "NEJ til
Kattegatforbindelsen
og Højhastighedstog i
Vestsjælland"

bestyrelsen for
"STOP motorvej
over Samsø"

bestyrelsen for
"Nej tak til motorvej
på Asnæs"

bestyrelsen for
"Kattegatforbindelse –
Nej Tak"

Bestyrelsesmedlem,
Lars Bagge Hommel-
Nielsen

Forperson,
Peter Askjær

Forperson,
Jacob Bregnballe

Forperson, Anna Dyrvig

Kære Medlem af Folketinget

Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven (Opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fællesveje)" med tidsfrist 7. januar 2026

Vi repræsenterer 4 interesseforeninger, der arbejder imod en eventuel Kattegatforbindelse og arbejder for at bibringe viden om konsekvenserne ved infrastrukturprojekter, herunder demokratiske, forvaltningsmæssige, finansielle, miljø, trafikale, og sundhedsaspekter.

Lovforslaget vil forringe trafikafviklingen med en mere ustabil afvikling, den samme eller ringere overordnet hastighed i byområder, flere kødannelser og forsinkelser, flere trafikulykker og trafikdræbte, ringere forsyningssikkerhed, dyrere varer og serviceydelser, ringere forhold for pendlere og forøge antallet af folk der bliver syge eller dør for tidligt fra luftforurening og støj.

Lovforslaget er ikke fremsat for at sikre trafiksikkerheden, for at sikre en grøn omstilling, for at udvikle den kollektive trafik eller for at begrænse gener fra støj og luftforurening, der gør os syge, voldelige og forringer vores fertilitet. Lovforslaget begrænser den lokale, regionale og kommunale demokratiske proces og beslutningskompetence ved at det er ministeriet der beslutter hastighed på vejene.

Lovforslaget går imod de seneste anbefalinger og krav fra **Statsrevisorerne** til begrænsning af støjgener og derved sikre en bedre folkesundhed, herunder fertilitet.

Lovforslaget går imod internationale erfaringer og tiltag med begrænsning af hastigheden i byer til 30km/t, 50km/t på landeveje og 80-100km/t på motorveje i omegnskommuner. Det er landene Irland, Wales, Skotland, England, Norge, Tyskland, Frankrig, Schweiz og Holland, der går foran, men også EU med vision og målet om ingen trafikuheld i 2050 – Vision 2050.

Danmark fremstår med regerings fokus på jyske vognmandsforretningers ønsker, som tilbagestående og med afsæt i fortiden, hvorfor forslaget bedst kan omtales som – "**Danmark i fortiden**".

Lovforslaget går imod visioner i den tidligere Region Hovedstaden, i de Københavnske Kommuner, i de Københavnske Omegnskommuner og sandsynligvis i den nye Region Østdanmark om at gøre noget ved trængsel, trafiksikkerhed, støj og luftforurening. De og kommunerne Odense og Århus ønsker at nedsætte hastigheden på motorveje og indfaldsveje til byerne, hvilket lovforslaget helt fjerner muligheden for.

Visionen for 2035 i København gør det muligt for under 14. mia., at komme trængslen til livs sammen med en kraftig reduktion af støj- og luftgenerne. Forudsætningen er især nedsættelse af hastigheden til 30km, 50km og 80km, som sammen med vejafgift vil forbedre folkesundheden og livskvaliteten betragteligt.

Lavere hastigheder skaber mere tryghed, fjerner barriereeffekter mellem land og by, mellem bydele og mellem hårde og bløde trafikanter. Lavere hastigheder skaber en forbedret konkurrencesituation for den kollektive trafik, cykeltrafikken og fritidsrejser. Der er en kraftig økonomisk gevinst ved lavere hastigheder med lavere omkostninger til vejslid og bygge- og anlægsprojekter, og forøget værdi af og interesse i at bo i ejendomme og boliger langs tidligere støjende og forurenende veje.

Vores høringssvar indstiller derfor til at lovforslaget forkastes og trækkes tilbage.

Med venlig hilsen og på vegne af,

bestyrelsen for "NEJ til
Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

Bestyrelsesmedlem,
Lars Bagge Hommel-
Nielsen

bestyrelsen for "STOP
motorvej over Samsø"

Forperson,
Peter Askjær

bestyrelsen for
"Nej tak til motorvej på
Asnæs"

Forperson,
Jacob Bregnballe

bestyrelsen for
"Kattegatforbindelse –
Nej Tak"

Forperson, Anna Dyrvig

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk)
Titel: SV: HØRING 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 off - 2025-2302)
Sendt: 06-01-2026 09:17
Bilag: Høringssvar 1.0.pdf;

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes FDM's høringssvar, se vedhæftede.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: 2. december 2025 12:31
Til: Lene Merete Priess LPR@trm.dk
Cc: Ulla Østergaard uo@trm.dk
Emne: HØRING 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 off veje og priv (Id nr.: 516...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til 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).

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest 7. januar 2026**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2025-2302 i emnefeltet.

Med venlig hilsen
Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

www.trm.dk

Vi opfordrer til, at følsomme eller fortrolige oplysninger sendes til os ved brug af Digital Post. Du kan bl.a. sende Digital Post via borger.dk og virk.dk. Du kan læse om Transportministeriets behandling af personoplysninger på ministeriets hjemmeside ved at følge dette link: <https://www.trm.dk/ministeriet/ministeriet-artikler/databeskyttelsesforordningen>

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

06-01-2026

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S25-7976

Ref: DBL/

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)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Indledningsvist vil FDM gerne slå fast, at vi helst så, at den nuværende lovgivning på området blev opretholdt. Grundlæggende er FDM ikke tilhænger af, at politiet spares væk fra dets nuværende rolle som sikring af fagligheden og sparringspartner, når det handler om kommunernes forvaltning af færdselsområdet. I dag har politiet en vigtig og væsentlig indflydelse på kommunale hastighedsgrænser og andre reguleringer af færdslen.

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 trafik-sikkerhed. 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 fx hastighedsgrænser, ensretninger og vejlukninger. Dels så bilister ikke mødes med 98 forskellige tilgange til regulering af færdselsområdet og dels for at sikre en rimelig mobilitet. Hertil kommer risikoen for, at færdselssikkerheden vil kunne blive svækket, hvis bilister mister tilliden til at tiltag, der indføres med henvisning til færdselssikkerheden, reelt viser sig at handle om andre dagsordner.

Den nuværende forsøgsordning omkring udvalgte kommuners øgede mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km/t har allerede medført en lang række eksempler på misbrug af ordningen og intentionen bag, og eksempelvis Københavns Kommune har i vid udstrækning udnyttet forsøgsordningen til at indføre 40 km/t-zoner i snart sagt hele kommunen – stik imod intentionen i forsøgsordningen og med hensynet til klima som det bærende argument.

Erfaringen viser med andre ord, at det ikke er hensigtsmæssigt at give

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

kommunerne frie muligheder til at forringe fremkommeligheden og mobiliteten på de veje som både kommunens borgere og andre er afhængige af for at kunne komme frem. En i lovforslaget indbygget begrænsning i forhold til årsdøgnstrafik på en given vejstrækning er derfor som redskab fornuftigt.

Færdselsmæssige bestemmelser som indvirker på vejenes indretning og udnyttelse

Det er selvsagt en afvejning om hvad det rette snit er, for om vejmyndighederne uden politiets samtykke kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, når der er tale om veje med en årsdøgnstrafik under 1.000.

Selvom en årsdøgnstrafik på 1.000 muligvis kan synes lav, har FDM noteret sig, at det svar til 65% af vejnettet i København, 79% i Odense og 74% i Hillerød. Med andre ord er der tale om betydelige dele af vejnettet, hvilket i sig selv medføre en risiko for unødigt påvirkning af mobiliteten og fremkommeligheden.

FDM vil opfordre til, at snittet i hvert fald ikke sættes højere.

Det fremgår af lovforslaget, at 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.

Det er et ganske udmærket princip, men der synes ikke at være gjort overvejelser om, hvem der skal kontrollere at disse hensyn reelt indgår i den samlede vurdering. Det må forstås, at politiet ikke skal udfylde denne opgave, og det samme må vel være gældende for Transportministeriet. Dertil kommer, at FDM's erfaring er, at heller ikke almindelige borgere, relevante organisationer eller foreninger, eller andet vil være klageberettiget, da man vurderer, at den retlige interesse ikke er til stede. Med andre ord er der i praksis ingen, der kan gøre indsigelse, hvis hensyn til færdselsindskrænkningernes indvirkning på mobiliteten og den generelle fremkommelighed ikke varetages. FDM vil derfor anbefale, at det tydeliggøres hvordan og af hvem, kontrollen skal udøves, og hvem der er klageberettiget.

Standsnings og parkering

FDM bemærker, at Transportministeriet vurderer, at når det kommer til bestemmelser om standsning og parkering har sådanne bestemmelser 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 strækning's årsdøgnstrafik.

Denne vurdering er FDM ikke enig i. Bestemmelser om standsning og parkering, herunder i særdeleshed eksistensen og opretholdelsen af de fornødne og efterspurgte parkeringsmuligheder, er i høj grad vigtige for den generelle mobilitet og borgernes mulighed for at færdes og bosætte sig i byerne.

Allerede nu ser vi kommuner, der med baggrund i ideologisk modvilje mod biler søger at begrænse borgernes mulighed for at kunne parkere deres bil i forbindelse med helt almindelige transportbehov eller ærinder. Der er således efter FDM's vurdering ikke behov for, at dette område gøres endnu mere frit for kommunerne. Faktum er, at selvom de kommunale administrationer måtte have den fornødne faglighed, er det ufaglige pres fra det politiske niveau mange steder stort.

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Afmærkningssager

Ligeledes deler FDM ikke Transportministeriets tro på, 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 af ligningen i denne sammenhæng, vil sådanne tilfælde uden videre føre til reel etablering af ulovlig, forkert eller misvisende skiltning og afmærkning. Det vil 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.

Det anføres i lovforslaget, at Transportministeriet dog finder, at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor. Det er i sig selv et fint udgangspunkt, men det efterlader det oplagte spørgsmål: Hvem skal vurdere og kontrollere, om der er tale om særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde. Det giver lovforslaget ikke svar på.

Lokalt fastsatte hastighedsgrænser

Transportministeriet anfører i lovforslaget, at det er ministeriets vurdering, at politiet fortsat bør være en del af beslutningsprocessen i tilfælde, hvor trafikmængden medfører, at der skal varetages særlige mobilitets- og fremkommelighedsmæssige hensyn. Det er FDM grundlæggende enig i.

Dernæst har FDM noteret sig, at det er Transportministeriets vurdering, at vejstrækninger med en årsdøgntrafik, 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.

FDM bemærker, at snittet på en årsdøgntrafik på 6.000 er 50% højere end den tilsvarende grænse i det tidligere udkast til lovforslag. FDM mener at den hidtidige foreslåede grænse på en årsdøgntrafik på 4.000 var mere fornuftig og velafbalanceret.

Et snit på en årsdøgntrafik på 6.000 svarer som angivet til 75% af vejnettet i København, 88% i Odense og 82% i Hillerød. Også her er der med andre ord tale om betydelige dele af vejnettet, hvilket i sig selv medføre en risiko for unødigt påvirkning af mobiliteten og fremkommeligheden.

I lovforslaget anføres det, at det er 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 er i sig selv et fint udgangspunkt, men det efterlader det oplagte spørgsmål: Hvem skal vurdere og kontrollere, om der er tale om særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde. Det giver lovforslaget ikke svar på.

Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Det anføres i lovforslaget, at 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, og at der derfor ikke er det samme behov for, at der i alle tilfælde

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

af nedsættelse af hastighedsgrænsen samtidig skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger for at sikre overholdelse af den nedsatte hastighedsgrænse.

FDM anerkender, at etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger er omkostningstungt for vejmyndighederne, men det er samtidig også bredt anerkendt, at den største forståelse og respekt for og efterlevelse af hastighedsgrænsen sker på veje, hvor hastighedsgrænsen svarer til de fysiske forhold.

Når man fjerner forpligtelsen til at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på veje, hvor hastighedsgrænsen er lavere end den generelle, øger man således også risikoen for, at trafikanter ikke følger den lokale hastighedsgrænse, hvorefter den ønskede effekt ikke opnås.

Denne problematik understreges yderligere af, at det anføres, at Transportministeriet vil 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 årsdøgntrafik, der ikke overstiger 6.000.

Med andre ord vil man tillade hastighedsnedsættelser, der ikke er fagligt eller sagligt begrundet, men alene baseret på ideologi og politiske indskydelser.

FDM opfordrer kraftigt 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.

Sanktionsmuligheder

I det tidligere udkast til lovforslag lagde man op til, at Transportministeriet har reelle sanktionsmuligheder, hvis kommunerne ikke lever op til de foreslåede regler.

En sådan mekanisme har FDM desværre konstateret ikke eksisterer i det nuværende lovforslag. Det stiller FDM sig kritisk overfor, da der således er en hel reel risiko for, at visse kommuner vil se stort på reglerne, når der reelt ikke er kontrolmyndigheder eller sanktionsmuligheder, ligesom der som ovenfor beskrevet ikke er fungerende klagemuligheder.

Eksisterende forsøg med 40 km/t

Afslutningsvist vil FDM opfordre til, at det som en del af lovforslaget også indskrives, at den eksisterende forsøgsordning, hvor 16 kommuner tillades at sænke lokale hastighedsgrænser i byzone til 40 km/t 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.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Ulla Østergaard (uoe@trm.dk), Lene Merete Priess (LPR@trm.dk)
Fra: John Roy Vesterholm (jrv@dtl.eu)
Titel: HØRINGSSVAR: 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) - j.nr. 2025-2302
Sendt: 06-01-2026 09:16
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; 6.1.2026 Høringssvar om lokale hastighedsgrænser - årsdøgnskriterie - final.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet,

Vedlagt høringssvar fra DTL-Danske Vognmænd (DTL) til 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) – j.nr. 2025-2302.

Med venlig hilsnen

John Roy Vesterholm
Chefjurist, cand. jur.

Mobil: +45 42 90 99 89

Hovednummeret: +45 70 15 95 00

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, stuen., 1270 Kbh. K



Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 2. december 2025 12:31

Til: Lene Merete Priess <LPR@trm.dk>

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: HØRING 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 off veje og priv (Id nr.: 516...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til 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).

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest 7. januar 2026**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2025-2302 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

www.trm.dk

Vi opfordrer til, at følsomme eller fortrolige oplysninger sendes til os ved brug af Digital Post. Du kan bl.a. sende Digital Post via borger.dk og virk.dk. Du kan læse om Transportministeriets behandling af personoplysninger på ministeriets hjemmeside ved at følge dette link: <https://www.trm.dk/ministeriet/ministeriet-artikler/databeskyttelsesforordningen>

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Deres ref.: 2025-2302

Vor ref.: 25-21

Dato: 6..2026

Høringssvar til 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)

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovennævnte høring:

Ændring af beslutningsprocesserne i færdselslovens §§ 92 og 92a

DTL har noteret sig, at Transportministeriet ønsker at ændre beslutningsprocessen, således vejmyndigheden selv får kompetence til at træffe beslutninger om forbud mod visse færdselsarter og beslutninger om lokale hastighedsgrænser på vejstrækninger, hvor årsdøgnstrafikken er under henholdsvis 1.000 og 6.000.

Såfremt årsdøgnstrafikken er højere, kræver det politiets samtykke.

Indførsel af et årsdøgnstrafikkriterie

DTL er enige med Transportministeriets i, at det i forbindelse med overladelsen af enekompetence til vejmyndighederne til at træffe afgørelse i sager om forbud mod visse færdselsarter og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser 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.

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

Indførsel af en bemyndigelsesbestemmelse

Efter DTLs opfattelse, så er det nødvendigt, at transportministeren kan skride ind overfor vejmyndighederne, hvis de materielle betingelser i loven ikke overholdes.

Denne mulighed var der i den tidligere fremsendte høring om emnet. Her kunne transportministeren skride ind, hvis betingelser ikke var opfyldt.

DTL finder, at der bør indføres en sådan bemyndigelse for transportministeren til at prøve, om de materielle betingelser er overholdt.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christina Jakobsen (cja53@helsingor.dk)
Titel: Sagsnummer 2025-2302, høringssvar fra Helsingør Kommune
Sendt: 05-01-2026 15:45
Bilag: Sagsnummer 2025-2302, Høringssvar fra Helsingør Kommune.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet,

Hermed høringssvar fra Helsingør Kommune til:

"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)"

Med venlig hilsen

Christina Levring Jakobsen
Teamkoordinator – Trafik, Vej og Parkering



Center for By, Land og Vand
Trafik og Infrastruktur
Stengade 59
3000 Helsingør

Direkte: +45 4928 2524
E-mail: cja53@helsingor.dk
Web: www.helsingor.dk

Anlæg - Ean nr.: 5790001124694
Drift - Ean nr.: 5798008209628
CVR nr.: 64502018

[Din henvendelse kan blive offentligt tilgængelig, læs her hvordan vi behandler dine personoplysninger, samt kontaktoplysninger på vores databeskyttelsesrådgiver](#)

Vælger du at besvare via denne mail, beder vi dig være opmærksom på, at mailen ikke indeholder dine eller andres fortrolige/følsomme personoplysninger, som fx CPR, helbredsoplysninger eller lignende.

[Skriv sikkert til Helsingør Kommune via helsingor.dk/digitalpost](https://www.helsingor.dk/digitalpost)

Hvis du ved en fejltagelse modtager e-mailen, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den.

På [helsingor.dk/databeskyttelse](https://www.helsingor.dk/databeskyttelse) finder du oplysninger om, hvordan kommunen behandler personoplysninger samt kontaktoplysninger på vores databeskyttelsesrådgiver.

Center for By, Land og Vand

Trafik, Vej og Parkering
Stengade 59
3000 Helsingør

Cvr nr. 64 50 20 18
Dato 5. januar 2026

Christina Levring Jakobsen

Konstitueret eder
Tlf. 49 28 25 24

www.helsingor.dk

Høringssvar i forhold til 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)

Generel bemærkning

Generelt i forhold til færdselsloven

Med lovforslaget bliver det enklere at prioritere trafiksikkerhed og tryghed, samt fremme af cyklisme og fodgængeraktiviteter.

Helt overordnet foreslår kommunens administration dog stadig, at lovforslaget justeres således den generelle hastighedsgrænse indenfor tættere bebygget område ændres til 40 km/t. Hastigheden kan derefter sættes op eller ned på udvalgte strækninger/områder.

Specifikke bemærkninger til "Udkast Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje"

Udkastes § 1, nr. 3

§92, stk.2

Det bør overlades til vejmyndigheden selv at vurdere de trafikale konsekvenser for indførelse af forbud mod visse færdselsarter mv.

§92 stk. 3 og stk. 4

Det foreslås, at ÅDT fastsættes til mere end 1000 før samtykke skal forelægges.

Udkastes §1 nr. 4

§92 stk. 6

Ingen bemærkninger

Udkastes §1 nr. 5

§92A stk. 2

Vi vurderer, at en ÅDT på 6000 virker passende i forhold til at politiet skal meddele samtykke.

§92A stk. 3

Ingen bemærkninger

Udkastes §1 nr 9-13

Ingen bemærkninger

Udkastes §2 nr1 og 2

Ingen bemærkninger

Kommentarer til Bemærkninger til lovforslaget

Vi anser det som positivt at det tidligere forslag særligt med hensyn til ÅDT på 4000 køretøjer sat som en grænse for, hvornår der kunne indføres 40 km/t inden for tættere bebygget område er fjernet.

Det er ligeledes positivt, at der nu i særlige tilfælde ud fra en konkret trafikal vurdering kan indføres en hastighedsgrænse på 40 km/t på rutenummererede veje efter samtykke fra politiet.

Bemærkning 2.1

Helsingør Kommune forholder sig i øvrigt positivt i forhold til ændringerne i færdselslovens §92, stk. 5 således, at der nu er hjemmel til at foretage den fornødne afspærring i forbindelse med arrangementer, cykelløb og lignende.

Bemærkning 2.2 (side 18)

Jvf hastighedsbekendtgørelse §6, stk 1 kan hastighedsgrænsen nedsættes til 40 km/t ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Men bestemmelsen rummer ikke mulighed for nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t ved fritids- og idrætsaktiviteter, hvortil børn ofte er selvtransporterende. Vi foreslår derfor, at der også ved disse anlæg kan indføres lavere hastighedsgrænse. Derudover er vi undrende overfor at hastigheden ved denne type institutioner alene kan nedsættes til 40 km/t og ikke til 30 km/t. Vi foreslår i øvrigt at man i lighed med Sverige kan sætte hastigheden ned til 30 km/t på strækninger foran skoler og klub- og idrætsfaciliteter hvor mange børn er selvtransporterende. Det vil understøtte ønsket om at få flere til at gå og cykle til skole og fritidsaktivitet, med blandt andet den effekt at kaos på skolevejen minimeres.

Bemærkning 2.2 (side 18)

30 km/t som hastighedsgrænse i opholds- og legeområder virker misvisende i forhold til E 51-tavlens betydning, hvoraf fremgår, at hastigheden skal være meget lav, normalt under 15 km/t. En "fordobling" af hastigheden bør ses i relation til vejens anvendelse og indretning. Betegnelsen "meget lav hastighedsklasse" anbefales max 20 km/t.

30 km/t i beboelsesområder uden fysisk mulighed for gennemkørende motorkøretøjer udelukker, at man kan sætte hastigheden ned i mange gamle beboelsesområder. Vi foreslår, at denne tekst ændres til "beboelsesområder hvor den primære trafik er til området, og der maksimalt forekommer let gennemkørende trafik.

I et gammelt boligkvarter kan det overvejes, om den kørsel, der foregår i området, vil være at betegne som "ærindekørsel", inden der eventuelt sker udkørsel ad en anden vej end den man kørte ind i området ad. I Helsingør Kommune er der f.eks. et gammelt beboelsesområde med flere adgangsveje. I området lægger en lille skole med 1-2 spor til 6. klasse samt en mindre børnehave, som er trafikskabende, men der er i øvrigt ingen gennemkørende trafik. Der er ingen gevinst i at køre igennem området, det er hurtigere at køre ad de overordnede veje uden om området. Det bør ikke være en hindring for en hastighedsgrænse på 30 km/t i dette område, at der er skole og institution og/eller flere veje ind/ud ad området.

Vi bemærker positivt, at der fremadrettet kun skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse.

Med venlig hilsen

Christina Levring Jakobsen

Skriv sikkert til Helsingør Kommune via digital post

På helsingor.dk/databeskyttelse finder du oplysninger om, hvordan kommunen behandler personoplysninger samt kontaktoplysninger på vores databeskyttelsesrådgiver.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Fælles Fagligt Forbund (3F (3f@3f.dk))
Fra: 3F Transportgruppen - Sagsudveksling (fag.transport@3f.dk)
Titel: 2025-23 - Høringsfrist 7/1-26: HØRING 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 ...
Sendt: 05-01-2026 15:00
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf;

Til Transportministeriet

3F Transport har ingen bemærkninger til høringen.

Med ønske om en god dag.

Venlig hilsen

Jeanette Rasmussen
Chefsekretær
3F Transport



Kampmannsgade 4
1604 København V

Tlf: +45 88920307
E-mail: jeanette.rasmussen@3f.dk
www.3f.dk

Fra: Dorte Salomon Fredborg, Fagpolitisk Center **På vegne af** Høringshenvendelser
Sendt: 2. december 2025 13:14
Til: 3F Transportgruppen
Emne: Høringsfrist 7/1-26: HØRING 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 ...

Til Transportgruppen

Her kommer høring fra Transportministeriet vedr. udkast til 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), som kunne have interesse for jer.

Hvis I har bemærkninger til høringen, bedes høringssvar fremsendt direkte til Transportministeriet senest den 7. januar 2026.

Venlig hilsen

Dorte Salomon Fredborg
Sekretær
Fagpolitisk Center
Arbejdsmarked og Uddannelse



Kampmannsgade 4

1604 København V

Tlf.: +45 88 92 10 97

E-mail: dorte.fredborg@3f.dk

www.3f.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 2. december 2025 12:31

Til: Lene Merete Priess <LPR@trm.dk>

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: [Ekstern] HØRING 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 off veje og priv (l...

OBS: Vær forsigtig med links og vedhæftede filer.

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til 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).

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest 7. januar 2026**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2025-2302 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

www.trm.dk

Vi opfordrer til, at følsomme eller fortrolige oplysninger sendes til os ved brug af Digital Post. Du kan bl.a. sende Digital Post via borger.dk og virk.dk. Du kan læse om Transportministeriets behandling af personoplysninger på ministeriets hjemmeside ved at følge dette link: <https://www.trm.dk/ministeriet/ministeriet-artikler/databeskyttelsesforordningen>

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

2. december 2025
2025-2302

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

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)

Transportministeriet forventer i denne kommende folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast til ovennævnte lovforslag.

Lovforslaget fremsættes som led i regeringens initiativer om politisk prioriteret opgavebortfald.

I lovudkastet indgår ændring af flere bestemmelser i færdselsloven og privatvejsloven med henblik på, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal inddrages i vejmyndighedens beslutninger om indførelse af færdselsindskrænkninger og lokale hastighedsgrænser.

Lovændringen foreslås at skulle træde i kraft den 1. maj 2026.

Ved afgivelse af høringssvar samtykkes til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og adresse, på bl.a. Høringsportalen.dk, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringssvar eller dele heraf ikke kan offentliggøres.

Transportministeriet bemærker, at høringen i forhold til KL og Danske Regioner også udgør den økonomiske høring over lovforslaget.

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest den 7. januar 2026** med henvisning til sagsnummer 2025-2302.



Side 2/2

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk.

Spørgsmål vedrørende lovforslagets § 1 kan stilles til Ulla Østergaard på mail uoe@trm.dk og telefon 72 26 70 44, mens spørgsmål til § 2 kan rettes til Lene Priess på lpr@trm.dk og telefon 23 49 41 68.

Med venlig hilsen

Ulla Østergaard

Chefkonsulent

HØRINGSLISTE

2. december 2025

2025-2302

Advokatsamfundet
Cyklistforbundet
Danmarks Frie AutoCampere
Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF)
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Dansk Handicap Forbund
Dansk Industri (DI)
Dansk Parkeringsforening
Dansk Transport og Logistik – DTL
Danske Advokater
Danske Handicaporganisationer
Danske Kørelæreres Landsforbund
Danske Motorcyklister
Danske Regioner
Den Danske Dommerforening
Den Danske Landinspektørforening
Det Centrale Handicapråd
DI Transport
DTU Transport
Fagbevægelsens Hovedorganisation
Fagligt Fælles Forbund – 3F
FOA
Fodgængerforbundet
Forenede Danske Motorejere - FDM
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd
HK Stat
HK Trafik og Jernbane
Ingeniørforeningen (IDA)
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
Landbrugserhvervets Færdselsgruppe
Landdistrikternes Fællesråd
Landsorganisationen i Danmark (LO)
Offentligt Ansattes Organisationer (OAO)
Politiforbundet
Region Hovedstaden
Region Midtjylland
Region Nordjylland
Region Sjælland
Region Syddanmark
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Sammenslutning af Danske Småøer
SEGES
Sikre Veje
Trafikforbundet
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Trafikselskaberne i Danmark

Albertslund Kommune
Allerød Kommune
Assens Kommune
Ballerup Kommune
Billund Kommune
Bornholms Regionskommune
Dragør Kommune
Egedal Kommune
Esbjerg Kommune
Fanø Kommune
Favrskov Kommune
Faxe Kommune
Fredensborg Kommune
Fredericia Kommune
Frederiksberg Kommune
Frederikshavn Kommune
Frederikssund Kommune
Furesø Kommune
Faaborg-Midtfyn Kommune
Gentofte Kommune
Gladsaxe Kommune
Glostrup Kommune
Greve Kommune
Gribskov Kommune
Guldborgsund Kommune
Haderslev Kommune
Halsnæs Kommune
Hedensted Kommune
Helsingør Kommune
Herlev Kommune



Herning Kommune
Hillerød Kommune
Hjørring Kommune
Holbæk Kommune
Holstebro Kommune
Horsens Kommune
Hvidovre Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Hørsholm Kommune
Ikast-Brande Kommune
Ishøj Kommune
Jammerbugt Kommune
Kalundborg Kommune
Kerteminde Kommune
Kolding Kommune
Københavns Kommune
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
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
Thisted Kommune
Tønder Kommune
Tårnby Kommune



Vallensbæk Kommune
Varde Kommune
Vejen Kommune
Vejle Kommune
Vesthimmerlands Kommune
Viborg Kommune
Vordingborg Kommune
Ærø Kommune
Aabenraa Kommune
Aalborg Kommune
Aarhus Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: MTM-Rådmandssekretariatet (raadmandssekretariatet@mtm.aarhus.dk)
Titel: Sagsnummer: 2025-2302 - Høringssvar fra Aarhus Kommune
Sendt: 05-01-2026 13:49
Bilag: Høringssvar - ændringer i færdselsloven.pdf;

Til Transportministeriet.

Hermed høringssvar fra Aarhus Kommune vedrørende lov om ændringer i færdselsloven og provatvejsloven.

Venlig hilsen

Martin Hauge

Konsulent



TEKNIK OG MILJØ

Rådmandssekretariatet

Rådhuspladsen 2

8000 Aarhus C

www.aarhus.dk

Officielle henvendelser pr. e-mail skal sendes til hovedpostkassen: raadmandssekretariatet@aarhus.dk

Aarhus Kommune registrerer og bruger de oplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Vi bruger oplysningerne for bedre at kunne besvare din henvendelse. Aarhus Kommune er dataansvarlig for behandling af personoplysninger, og du kan læse mere om kommunens behandling af personoplysninger her: <https://aarhus.dk/om-kommunen/databeskyttelse/naar-du-skriver-til-os/>



Rådmandssekretariatet
Rådhuset, 8100 Aarhus C

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

5. januar 2025
Side 1 af 3

Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje

Aarhus Kommune har modtaget Transportministeriets reviderede forslag til lov om ændring af færdselsloven (opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fællesveje) i høring. Aarhus Kommune takker for muligheden for at give høringssvar til det foreliggende udkast.

Aarhus Kommune finder fortsat, at intentionen bag de fremsatte lovændringer er positiv, og ser frem til at kunne træffe flere selvstændige beslutninger på en lang række områder inden for vejmyndigheden. Aarhus Kommune anerkender, at der med det nye lovforslag er sket en imødekommelse af en række af de bekymringer, som blev fremført i forbindelse med det første lovforslag.

Aarhus Kommune vil gerne benytte lejligheden til at fremhæve det gode samarbejde med det lokale politi, hvor vi finder lokale løsninger på lokale problemstillinger. Kommunen vil derfor opfordre til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen er særlig fokus på at fastholde retten til et frit og lokalt skøn, så der er handlerum til, at vejmyndigheden og politiet kan træffe beslutninger ud fra en helhedsvurdering. Det er afgørende, at danske kommuner fortsat har selvbestemmelsesret og friheden til at kunne anlægge lokale løsninger inden for mobilitet og byplanlægning.

Vedrørende færdselsindskrænkninger

Aarhus Kommune finder det bekymrende, at lovforslaget fortsat lægger op til, at en lang række myndighedsafgørelser skal baseres på årsdøgntrafik (ÅDT).

Mange veje i Aarhus Kommune har en målt ÅDT på over 1.000 køretøjer. Lovforslaget vil således være begrænsende for kommunens handlerum i forhold til initiativer som for eksempel sikre skoleveje, bedre byrum og generelt bedre trafiksikkerhed.

TEKNIK OG MILJØ

Fælles Stabe
Aarhus Kommune

Rådmandssekretariatet

Rådhuset
Postboks Pboks 36
8100 Aarhus C

Sagsbehandler:
Martin Hauge



Fordi ÅDT udgør en vigtig del af lovforslaget, ønsker Aarhus Kommune også en angivelse af, hvordan ÅDT skal håndteres i tilfælde af, at der ikke foreligger aktuelle data. Aarhus Kommune ønsker, at der fastlægges klare nationale retningslinjer for opgørelse og brug af ÅDT samt en præcisering af "sammenhængende vejstrækninger". Der må forventes et øget ressourceforbrug i kommunerne som følge af krav om dokumentation, herunder trafikale målinger og opgørelser af årsdøgntrafik på alle kommunale veje, hvor der ønskes gennemført reguleringer.

17. december 2025
Side 2 af 3

Vedrørende hastighedsgrænser

Kommunen er opmærksom på lovforslagets forslag på hastighedsområdet, som begrænser kommunens kompetence til at fastsætte lokale hastighedsgrænser til en årsdøgntrafikgrænse på 6.000, hvilket kan få negative følgevirkninger på fremtidige hastighedsnedsættelser med samtykke fra politiet.

Det fremgår af lovforslaget, at de nærmere betingelser for, hvornår vejmyndigheden med politiets samtykke kan fastsætte lavere hastighedsgrænser, fortsat vil være fastsat i hastighedsbekendtgørelsen, samt at der ikke lægges op til at ændre i betingelser for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser på vejstrækninger, som har en årsdøgntrafik, der overstiger 6.000. Der angives, at såvel vejmyndighedens som politiets skønsudøvelse derfor fortsat skal ske inden for de rammer og efter de retningslinjer, som er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Aarhus Kommune har desuden bemærket, at lovforslaget ikke længere indeholder en stillingtagen til forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsen. De deltagende kommuner afventer stadig Vejdirektoratets evaluering af ordningen, herunder en stillingtagen til, hvorvidt de lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af forsøgsordningen, kan opretholdes.

Vedrørende afmærkning i Privatvejsloven

I privatvejsloven omtales det i stk. 2, at man kan "afmærke foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning". Det er uklart, hvad en sådan formulering dækker over, hvorfor det vil være vanskeligt for kommunerne at foretage en faglig vurdering af foranstaltningernes lovlighed. Der åbnes for brug af alternative afmærkninger, som kan forveksles med officiel vejafmærkning og skabe usikkerhed blandt trafikanterne. Det foreslås derfor, at denne passus tages ud. Det bemærkes desuden, at formuleringen



er vendt fra "må ikke foretage ændringer" til "kan foretage ændringer", ligesom teksten er forkortet. Det kan for menigmand opfattes som mindre restriktivt og mindre forklarende, og det kan dermed give anledning til en opfattelse af, at det ikke er nødvendigt at søge kommunens tilladelse. Den nuværende formulering i loven vurderes derfor nemmere for kommunen at kommunikere i dialogen med borgerne.

17. december 2025
Side 3 af 3

I forbindelse med gravetilladelser skal kommunen fremadrettet vurdere ÅDT m.m. i forbindelse med samtykke fra Politiet. Dette vil være forbundet med betydelige omkostninger og længere sagsbehandlingstid for Vejmyndigheden. Ligeledes vil det kræve øgede ressourcer hvor Vejmyndigheden selv skal behandle §6 og §7 i Afmærkningsbekendtgørelsen. Besparselsen for Politiet må derfor forventes at resulterer i øget ressourcetræk ved den kommunale sagsbehandling.

Det forudsættes at Afmærkningsbekendtgørelsens §6 og §7 ændres tilsvarende hvad angår politiets rolle.

Afsluttende bemærkning

Aarhus Kommune vil afsluttende bemærke, at samarbejdet med det lokale politi fungerer godt. Kommunen opfordrer til, at der i det videre arbejde med lovforslaget sikres et fokus på at fastholde det lokale skøn, så vejmyndigheden kan basere sine afgørelser ud fra en helhedsvurdering, og kommunen fortsat udvikles på baggrund af lokale forhold og præmisser.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand, Teknik og Miljø

/

Henrik Seiding
Direktør, Teknik og Miljø

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jørgen Knoop (jokno@hillerod.dk)
Titel: sagsnummer 2025-2302
Sendt: 05-01-2026 13:48
Bilag: Høringssvar fra Hillerød Kommune.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Vedhæftet Hillerød Kommunes bemærkninger til forslag til ændring af Færdselsloven og Privatvejsloven (høringsbrev af 2. december 2025).

Venlig hilsen

Jørgen Knoop
Trafik- og vejingeniør



Trafik, Vej og Park – By og Miljø
Dir. tlf: 7232 2240
E-mail: jokno@hillerod.dk
www.hillerod.dk/service-og-selvbetjening/veje-og-trafik/

HILLERØD KOMMUNE | Trollesmindealle 27 | 3400 Hillerød | Telefon: 7232 0000 | hillerod.dk | CVR 29189366
EAN-nr 5798008307416

Såfremt Hillerød Kommune behandler personoplysninger om dig, kan du læse om dine rettigheder [her](#)



Transportministeriet
trm@trm.dk

Jeres sagsnummer 2025-2302

BORGMESTEREN

Høringssvar til forslag til ændring af Færdselsloven og Privatvejsloven (høringsbrev af 2. december 2025).

23. december 2025

Hillerød Kommune bifalder, at forslaget til ændring af Færdselsloven giver kommunerne mulighed for helt frit at fastsætte en hastighedsgrænse på 40 km/t på en større del af vejnettet inden for tættere bebygget område (herefter kaldet byzone), end det tidligere lovforslag, idet grænsen er hævet fra en ÅDT på 4.000 til 6.000. Samtidigt får vi også mulighed for selv at bestemme hastigheden på kommuneveje uden for byzonerne.

Hillerød Kommune
Trollesminde
3400 Hillerød

T: 72 32 00 15
kij@hillerod.dk
www.hillerod.dk

J.nr. 25/15104

Hillerød Kommune bifalder også, at forslaget i modsætning til det tidligere lovforslag giver kommunerne mulighed for at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end 50 km/t på veje i byzone, hvor ÅDT er større end 6.000 eller som ligger på det rutenummererede vejnet, hvis vi kan opnå politiets samtykke til det. Jf. de to sidste afsnit af dette høringssvar mener vi dog, at vi selv er i stand til at træffe disse beslutninger uden at skulle indhente politiets samtykke.

Side 1/3

Vi bemærker, at man har tænkt sig at fastholde hastighedsbekendtgørelsens nuværende regler for disse veje. Det kan betyde, at det fortsat vil være svært at forbedre mobilitet, sikkerhed og tryghed for cyklister og gående, herunder skolebørn, langs stærkt befærdede veje. Derfor ønsker vi, at mobilitet, sikkerhed og tryghed for cyklister og gående får en større vægt i hastighedsbekendtgørelsens regler.

Forsøgsordningen for 16 kommuner, heriblandt Hillerød Kommune, indeholder en mulighed for at nedsætte hastigheden til 40 km/t på veje i byzone, også på veje der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, når det sker af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Vi foreslår, at denne mulighed skrives ind i hastighedsbekendtgørelsen. Udover betydningen for trafiksikkerheden er trafikstøj også en væsentlig gene, som anslås at føre til 500 for tidlige dødsfald om året i Danmark, eller 2½ gange så mange, som bliver dræbt som følge af trafikulykker. Det er væsentligt, at vi også fremover kan benytte hastighedsgrænser som et af flere

virkemidler til at begrænse generne fra vejstøj, og særligt på de trafikerede veje i byzone.

Det fremgår af forslaget, at der ikke vil blive ændret på Hastighedsbekendtgørelsen betingelser for fastsættelse af en lokal hastighedsgrænse på 30 km/t.

Hillerød Kommune finder, at det skal være muligt at fastsætte en hastighedsgrænse på 30 km/t i boligområder, selv om der også er en institution i boligområdet, hvor forældre fra andre boligområder benytter vejene til at køre deres børn til institutionen. Trafikministeriets afgørelse af 8. marts 2024 betyder, at det ikke er muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km/t i et boligområde, hvis der udover beboelse også er etableret andre funktioner. Her nævnes blandt andet institutioner. Det bemærkes, at der er helt almindeligt at placere især børneinstitutioner inde i boligområder, blandt andet fordi disse institutioner i vidt omfang benyttes af de lokale beboere, som måske kan gå eller cykle med deres børn (i et barnesæde på cyklen) til institutionen.

Det bør også være muligt at sætte hastighedsgrænsen til 30 km/t på boligveje, hvor det er fysisk muligt at køre igennem, når det er indlysende, at man kører på de omkringliggende veje, hvis man ikke har ærinde på boligvejen. Eksempler på sådanne veje kunne være Bakkegade i Hillerød, Nyvej i Meløse og Poppelvej i Skævinge.

Endeligt bør det være muligt at sætte hastigheden ned til 30 km/t på smalle, snoede veje i små bysamfund, selv om der er plads til (og etableret) et smalt fortov i den ene side, så vi kan forbedre trygheden og mobiliteten for blandt andet cyklister.

Hillerød Kommune bifalder, at det i modsætning til det tidligere lovforslag bliver muligt at etablere gågader, busgader, vejlukninger og ensretninger, idet det dog fortsat kræver politiets samtykke, undtagen på veje med helt ubetydelig trafik. Jf. de to sidste afsnit af dette høringssvar mener vi, at vi selv er i stand til at træffe disse beslutninger uden at skulle indhente politiets samtykke.

Det fremgår af høringsmaterialet, at der i Hastighedsbekendtgørelsen vil blive fastsat nærmere regler om, hvilke hensyn der kan indgå i vejmyndighedens skønsmæssige materielle beslutning om indførelse af de forskellige færdselsindskrænkninger. Vi er bekymrede for, at disse regler kan komme til at begrænse vores mulighed for at forbedre bymiljøet og mobiliteten for den kollektive trafik og de lette trafikanter ved at koncentrere biltrafikken på de bedst egnede trafikveje. Derfor ønsker vi, at mobilitet, sikkerhed og tryghed for cyklister og gående får en stor vægt i hastighedsbekendtgørelses regler.

Vi kan udlede af det fremsendte høringsmateriale, at man fra transportministeriets side anerkender, at kommunerne har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at afveje relevante hensyn, når vi vil fastsætte hastighedsgrænser og bestemmelse om vejenes indretning og udnyttelse. Samtidig har ministeriet dog fortsat ikke tillid til, at kommunerne kan udøve denne afvejning, når det gælder lavere hastigheder i byzoner, og når det gælder forbud mod visse færdselsarter.

Vi mener, at vi med vores lokale kendskab og vores kontakt til både kommunens borgere og erhvervsliv er fuldt ud i stand til at foretage en afvejning af hensynet til bilisternes mobilitet på den ene side og hensynet til trafiksikkerhed, tryghed, byrum, samt mobiliteten for den kollektive trafik og de lette trafikanter på den anden side.

Med venlig hilsen

Kirsten Jensen
Borgmester

Dan Riise
Formand for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Signe Helledi (BL9X@kk.dk)
Fra: David Gaarsdal Rønnov (IQ38@kk.dk)
Titel: Sagsnr. 2025-2302: Høringssvar ifm. Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven
Sendt: 05-01-2026 13:34
Bilag: Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven m.fl. sagsnr. 2025-2302.pdf;

Kære Transportministerium

Vedhæftet er høringssvar fra Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen vedrørende Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven. Sagsnummer 2025-2302.

Med venlig hilsen

David Gaarsdal Rønnov
Projektleder, han/ham
Sekretariatet for Supercykelstier i hovedstadsregionen



Islands Brygge 37
2300 København S

Mobil 2148 7938
E-mail iq38@kk.dk
Web www.supercykelstier.dk
EAN 5798009809452

5. januar 2026

Til Transportministeriet
trm@trm.dk (Sagsnummer 2025-2302)

Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven mv.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsområdet består af 27 kommuner og Region Hovedstaden som arbejder sammen for at skabe en bedre cykelinfrastruktur, der gør det sundt, nemt og sikkert at vælge cyklen til og fra arbejde – også på strækninger på over fem kilometer.

Supercykelstisamarbejdet repræsenterer kommuner af forskellige størrelser og geografiske forudsætninger. For eksempel består samarbejdet af både mindre kommuner som Vallensbæk (18.579 indbyggere), mellemstore kommuner som Helsingør (64.233 indbyggere), store kommuner som Roskilde (92.354 indbyggere) og den største kommune i Danmark, København (672.677 indbyggere). Samtidig er de 27 kommuner i samarbejdet også en sammensætning af både centralkommuner (fx Frederiksberg Kommune), forstadskommuner (fx Gladsaxe Kommune) og landdistriktskommuner (fx Frederikssund Kommune).

Supercykelstisamarbejdet har med interesse læst Transportministeriets reviderede Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje, og sætter pris på endnu en gang at have muligheden for at kommentere på et forslag til en ændring af færdselsloven.

Supercykelstisamarbejdets kommentarer til lovforslaget:

Supercykelstisamarbejdet anerkender, at det reviderede lovforslag på de fleste punkter er bedre end lovforslaget fra sidste år, og på mange punkter også er et fremskridt i forhold til status quo.

Det er positivt, at grænsen for hvornår kommunerne kan sænke hastigheden til 40 km/t uden politiets samtykke hæves fra en ÅDT på 4.000 motorkøretøjer til 6.000, og at en hastighedssænkning ikke er udelukket for strækninger med en ÅDT over 6.000, men i stedet er afhængig af politiets samtykke.

Det er ligeledes positivt, at kommunerne som udgangspunkt ikke skal have samtykke fra politiet i afmærkningssager.

Lovforslaget indeholder dog stadig en række problematiske bestemmelser, der fortsat vil gøre det svært for kommunerne at forbedre trafiksikkerheden for fodgængere og cyklister.

Trafiksikkerheden er de seneste mange år forbedret for bilister, men statistikken for fodgængere og cyklister ser mindre opløftende ud. Al erfaring

5. januar 2026

viser, at lavere hastigheder giver færre tilskadekomne og døde fodgængere og cyklister. Derfor er det vigtigt, at kommunerne kan fortsætte og intensivere trafiksikkerhedsarbejdet.

Supercykelstisamarbejdet er på den baggrund bekymret over følgende:

- Det er uklart, hvordan grænserne for hvornår, der skal indhentes samtykke hos politiet (ved en ÅDT på 1.000 motorkøretøjer ved "færdselsindskrænkninger" (ensretning, gågader mm.) og ved en ÅDT på 6.000 motorkøretøjer ved hastighedsnedsættelser) er fastlagt, og der kan derfor herske tvivl om hvorvidt de er fagligt berettigede. Kommunerne har fagligheden og det lokale kendskab, og kan fint prioritere mellem modsatrettede hensyn. Kommunerne har ingen interesse i at hindre mobiliteten og fremkommeligheden i egen kommune unødigt, men har et afbalanceret perspektiv på fremkommelighed, der inkluderer og tilgodeser alle trafikanttyper og ikke kun bilister.

Det kan være en idé at fastholde et krav om samtykke fra politiet i de tilfælde, hvor en kommune vil hæve hastighedsgrænsen, da nogle kommuners forvaltninger oplever et politisk pres for at hæve hastigheden på strækninger, hvor det er trafiksikkerhedsmæssigt uforsvarligt.

- Nogle (især mindre) kommuner har et godt samarbejde med politiet og har fordel af den faglige sparring med politiet. Vi foreslår derfor, at kommunerne skal have mulighed for at konsultere politiet på frivillig basis, og at der afsættes ressourcer til dette. Det må dog forventes at være et mindre ressourceforbrug end i dag, hvor kommunerne har pligt til at søge samtykke fra politiet.
- Mulighederne for at sænke hastigheden til 30 km/t indskrænkes i lovforslaget i forhold til status quo, idet definitionen af beboelsesområder indsnævres, så områder, hvor der udover beboelse også er andre funktioner såsom restauranter, butikker, kontorer og institutioner ikke vil kunne defineres som beboelsesområder. Dette er et skridt i den forkerte retning og går imod tendensen i resten af Europa, hvor flere og flere byer, regioner og lande etablerer 30 km/t-zoner og -strækninger. Der er overvældende gode resultater fra alle steder, det er gjort¹. Derfor bør muligheden for at sænke hastigheden til 30 km/t ligestilles med 40 km/t, så kommunerne altså selv kan træffe beslutningen på alle

¹ [Innføring av fartsgrense 30 km/t i store soner og hele byer for å nå mål om bærekraftig byutvikling: Prosesser, diskusjoner, gjennomføring og resultater - Transportøkonomisk institutt](#)

5. januar 2026

veje uden krav til maks.-ÅDT, uden krav om hastighedsdæmpende foranstaltninger og uden samtykke fra politiet.

- I afmærkningssager i forbindelse med både "færdselsindskrænkninger" og hastighedsnedsættelser, hvor trafikmængderne er så lave, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal give samtykke, står der dog i lovforslaget, "at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor." Dette uddybes ikke yderligere, og det er derfor ikke klart, hvad disse grunde er, og hvem der beslutter, hvornår politiet skal inddrages. Dette defineres forventeligt i en bekendtgørelse, men denne uklarhed og mulige vetoret risikerer at underminere såvel lovforslagets formål om opgavebortfald som kommunernes selvbestemmelse, og forbeholdet bør derfor fjernes.
- Lovforslaget forholder sig ikke til den treårige forsøgsordning, hvor 16 kommuner indtil 30/6 2025 fik friere rammer til at sætte hastigheden ned til 40 km/t, og nogle steder endda til 30 km/t. Mange af disse kommuner har sænket hastigheden på strækninger og i zoner, hvor der kører mere end 6.000 biler i døgnet – med politiets samtykke. Kommunerne afventer nu Vejdirektoratets evaluering af forsøget. Skal disse hastighedsnedsættelser rulles tilbage?

Supercykelstisamarbejdet vil på baggrund af disse bekymringer opfordre til, at politiets rolle ændres til en rådgivende funktion, som kommunerne frivilligt kan konsultere, og at trafikmængdegrænserne sløjfes, så kommunerne alene kan beslutte at sænke hastighederne.

På vegne af Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen,



Signe Helledi
Sekretariatsleder
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Park-vej (Park-vej@gentofte.dk)
Titel: Sagsnummer 2025-2302 høringssvar fra Gentofte Kommune
Sendt: 05-01-2026 13:05
Bilag: 2025-2302HøringssvarGentofteKommune.pdf;

Til Transportministeriet

Modtag venligst Gentofte Kommunes høringssvar til 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 vej og private fællesveje)

Venlig hilsen

Irene Bro Brinkmeyer
Trafikingeniør

Gentofte Kommune | Park og Vej
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Telefon 3998 8152



Høringssvar fra Gentofte Kommune

Gentofte Kommune har med stor interesse læst Transportministeriets forslag til 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).

Vi er generelt meget tilfredse med, at transportministeren har genovervejet forslaget og indarbejdet en del af indholdet fra høringssvarene.

Gentofte Kommune arbejder målrettet for at skabe trygge og sikre rammer for alle trafikanter, der færdes på vejnettet i kommunen. Samtidig har vi stor fokus på bæredygtig mobilitet gennem blandt andet forbedrede forhold for cyklister, og kobling til den kollektive trafik, samt begrænsning af støjgenerne fra trafikken.

Det er positivt at se, at lovforslaget tilsyneladende vil skabe mere kommunal selvbestemmelse, da der gives udtryk for større statslig tillid til lokale vurderinger, faglighed og erfaringer. Dette, forventer vi, vil gøre vejmyndighedens arbejde mere smidigt og effektivt, samt spare ressourcer.

Vi vil dog gerne påpege et par områder, hvor lovforslaget bør præciseres yderligere. For det første er det uklart, i hvilke tilfælde politiet skal godkende vejafmærkningen, da formuleringen "færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde" kan tolkes bredt. Vi forudser, at der ofte vil opstå tvivl om, hvorvidt der skal indhentes samtykke fra politiet. Vi foreslår derfor en præcisering af dette.

Desuden mangler der entydige regler for, hvornår der er krav om hastighedsdæmpende foranstaltninger på strækninger med lokal hastighedsbegrænsning, der er lavere end den generelle hastighedsbegrænsning. Teksten "hvis vejforløbet gør det særlig nødvendig" vil være grundlag for individuel tolkning, hvilket sandsynligvis vil føre til uenigheder mellem politiet og vejmyndigheden. Vi anbefaler, at denne beslutningskompetence placeres hos vejmyndigheden, der er i besiddelse af det største lokalkendskab.



Desuden er det ikke præciseret, hvordan Ådt på en vejstrækning fastlægges. Skal der være foretaget en trafiktælling, og hvor gammel må den være? Kan Ådt fastlægges i en trafikmodelberegning? Vi anbefaler, at der tages stilling til dette, og at det præciseres.

Vores anbefalinger er at transportministeren vil genoverveje forslaget og indarbejde en præcisering af retningslinjerne for, hvornår politiet skal give samtykke til vejafmærkning, og at vejmyndigheden kan træffe beslutning om der skal etableres hastighedsdæmpende tiltag på strækninger med lokal hastighedsbegrænsning.

Med venlig hilsen

Johanne Leth Nielsen
Park og vejchef
Gentofte Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Kattler (poul@kattler.dk)
Titel: Sagsnummer 2025-2302 Høringssvar vedrørende: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven
Sendt: 03-01-2026 14:02
Bilag: Høringssvar vedrørende forslag til ændring af færdselsloven dec. 2025.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej i Transportministeriet,

Hermed høringssvar til dette lovforslag, udarbejdet i samarbejde mellem Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafik. Vedlagt som pdf.

Med venlig hilsen

Poul Kattler

Forperson, Rådet for Bæredygtig Trafik

--

Poul Kattler
+4526177223
www.kattler.dk

København den 3.1. 2026

Til Transportministeriet

Høringssvar vedrørende: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven

[I Høringsportalen [her](#)]

Dette lovforslag indeholder nogle forbedringer i forhold til det lovforslag, som var i høring i januar 2025 og som vi kommenterede i høringssvar dateret 27.1. 2025.

Der er dog stadig store mangler i forhold til mulighederne for at fremme et bedre bymiljø med hovedvægten på sikkerhed og tryghed for alle borgere - uanset på hvilken måde de færdes i bymiljøet.

Vi må derfor udtrykke et ønske om at lovforslaget følger den linje, der blev lagt op til i forbindelse med præsentationen af finansloven 2025: Regeringens oplæg til politisk prioriteret opgavebortfald på FFL25, hvor der i et faktaark bl.a. stod: "Bortfald af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning, hvor vejmyndigheden i stedet vil få enekompetencen".

Det er trods forbedringer langt fra tilfældet i det fremsendte lovforslag. Helt centralt i forslaget er det, at antallet af biler på vejene i forslaget skal have en central rolle.

Over en vis biltrafikmængde (årsdøgntrafik) på henholdsvis 6.000 og 1000 biler skal politiet forsat godkende ændringer.

Vi mener at de lokale politiske beslutningstagere og vejmyndighederne har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering. De lokale demokrati må ikke sættes til side.

Forslaget om at lægge en biltrafikgrænse prioriterer tydeligvis alene bilernes mobilitet og fremkommelighed på bekostning af alle andre trafikanter såsom fodgængere og cyklister.

Derfor mener vi, at trafikformerne må prioriteres ud fra deres bæredygtighed og indvirkning på byernes funktioner. Her mener vi, at der skal prioriteres i følgende rækkefølge: Først gang, så cykling, derefter kollektiv trafik (busser og letbaner) og til sidst bilerne. Handicappede bilister skal naturligvis have gode forhold. Det følger heraf, at vejarealet må disponeres, så der prioriteres plads til trafikformerne i denne rækkefølge.

Ovennævnte prioritering flugter også med de omfattende omprioriteringer, som der arbejdes med mange steder i verden. Her billede med ønsker til trafikal prioritering i Barcelona.



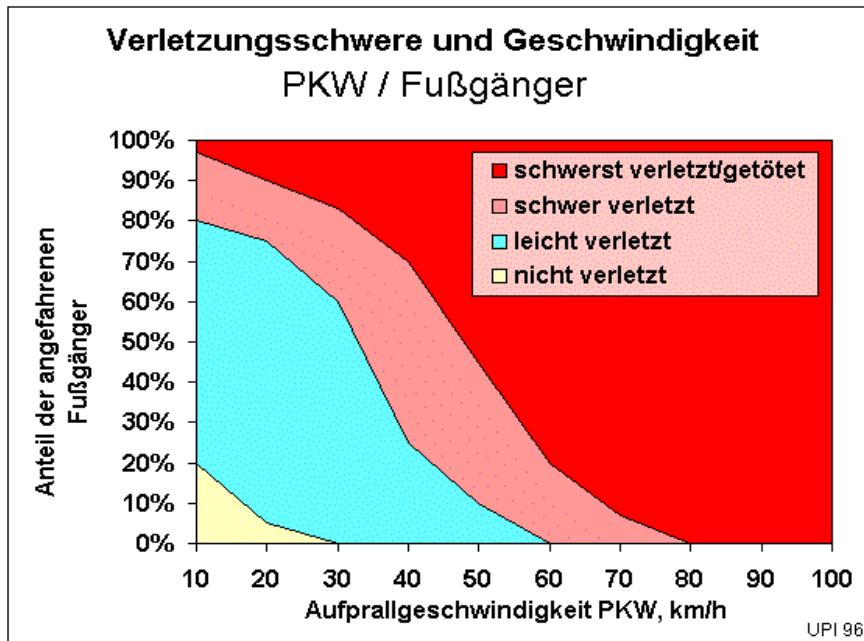
Lovforslaget gør det stadig meget svært at få indført lave hastighedsgrænser som er indført mange steder i Europa

Lavere bilhastigheder giver normalt:

- 1) Færre trafikulykker og dem der sker, er mindre alvorlige
- 2) Mindre utryghed og barriereeffekt
- 3) Mindre trafikstøj
- 4) Mindre forurening med bremsestøv, vejslid m.m.
- 5) Bedre konkurrencesituation for den kollektive trafik og cykeltrafikken

Bilernes hastighed er naturligvis af afgørende for færdselssikkerheden, og fastsættelsen af hastighedsgrænser er derfor et afgørende element. Lavere hastighedsgrænser er et af de allervigtigste veje til at nå Færdselssikkerhedskommissionens mål om en halvering af antal dræbte og tilskadekomne i trafikken i perioden 2021-2030.

En analyse fra det fælleseuropæiske trafiksikkerhedsråd i 2019 siger klart: "Vil I have sikker bytrafik, skal I have 30 km/t-fartgrænser og vejarealer, der gives til fodgængere og cyklister." Refereret i [Politiken](#).



Kilde: Påkørselshastigheder og fodgængeres sandsynlige skader. Rapport fra Umwelt und Prognoseinstitut (UPI). Heidelberg

Lovforslaget giver kun mulighed for at kommunerne selv kan sænke hastighedsgrænsen til 40 km/t hvor årsdøgntrafikken ikke er over 6.000 i gennemsnit i døgnet. Hvis biltrafikken er over – eller "vejen er del af det officielle rutenet" skal politiet godkende ændringen.

Der er som nævnt kun tale om en sænkning af hastighedsgrænsen til 40 km/t. Det er helt urimeligt.

Endnu sværere vil det - ifølge lovforslaget - være for kommunerne at få lov til at sænke hastighedsgrænsen til 30 km/t. Her skal politiet stadig godkende og der er tilmed særlige regler i hastighedsbekendtgørelse, som skal være opfyldt.

Lovforslaget ignorerer således den omfattende viden fra en lang række større byer i Europa (Sustainability 2024), der har indført 30-km/t grænser i store områder, og som viser at antallet af dræbte og tilskadekomne er reduceret markant, herunder at Oslo og Helsinki har opnået Vision Zero, dvs. nul trafikdræbte, i øvrigt samtidig med, at tidstabet for biler er minimalt. Bruxelles har en hastighedsgrænse på 30 km/t.

At 30-km/t virker fremgår klart af en artikel fra [Mobility Tech 17.12. 2025](#): "**Forskere punkterer myte om lave fartgrænser**: Alligevel er de sjældne i Danmark"

At hastighedsgrænsen kun har marginal betydning for fremkommeligheden bekræftes også af forskning på området. Fx fra Norge i 2024, hvor [TØI præsenterede en forskningsrapport](#) "Indføring av 30 km/t som generell fartsgrense i europeiske byer - Hvilke effekter kan dokumenteres?"

Danmark er også langt bagud i forhold til f.eks. Tyskland og Schweiz når det drejer sig om nedsatte hastigheder i byerne. Tempo 30 – zoner er således vidt udbredt der. I Berlin har 3/4 af det samlede vejnet på 5340 kilometer en hastighedsgrænse på 30 km/timen.

Det gælder også for en hel del større veje, at der er Tempo 30 enten hele døgnet eller om natten eller anden tidsbegrænsning.

Gågader og ensretning på politiets betingelser, hvis der kører mere end 1000 biler i døgnet

Hvis kommunerne vil have gågader og andre trafikale ændringer, der vil påvirke biltrafikken, kan kommunen ikke selv beslutte det – med mindre årsdøgntrafikken er under 1000 biler. Ellers skal politiet give tilladelse. Endnu en urimelig indskrænkning af det lokale demokrati.

Ønsker om en omstilling til andre transportformer end privatbiler overses i lovforslaget. En omstilling, der er fornuftig for at få mere aktiv transport som gang og cykling og mindske trafikken miljø- og klimabelastninger. Og samtidig reducere biltrafikken store arealforbrug til kørsel og parkering i vores byer.

Man lægger fortsat op til at lægge alt for snævre grænser for hvornår man kan nedsætte hastighedsgrænsen og omlægge brug af vejarealer til andet end bilbrug.

Vi anbefaler derfor at lovforslaget ændres, så der sker en yderligere udlægning af ansvaret til de lokale vejmyndigheder, og at der ikke opstilles stive regler for hvornår hastighedsændringer må foretages.

Med venlig hilsen

Poul Kattler, forperson

Ivan Lund Pedersen

Rådet for Bæredygtig Trafik

Studiestræde 24,2

1455 Kbh. K.

poul@kattler.dk

26177223

NOAH-Trafik

Studiestræde 24, 2

Kbh. K.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)

Cc: Ulla Østergaard (uoe@trm.dk)

Fra: Pia Brix (brixbrixpia@gmail.com)

Titel: Høringssvar med henvisning til sagsnummer 2025-2302. Vedrørende udkast til: Forslag til lov om ændring af færdselsloven m.m. offentliggjort den 2. december 2025 på høringsportalen af Transportministeriet

Sendt: 22-12-2025 19:27

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Høringssvaret er sendt til Transportministeriet, Færdselskontoret trm@trm.dk og Cc uoe@trm.dk

Høringssvar vedrørende udkast til: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven (Opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fællesveje).

Hermed indsendes høringssvar og dermed kommenteres det omtalte lovforslags § 1. Det bemærkes, at dette høringssvar vedrører forslaget til ændring af færdselsloven bl.a. § 92 samt de dertil anførte bemærkninger til lovforslaget under almindelige bemærkninger.

Det antages, at der alene er tale om ændringer for de nævnte punkter 1-13, for så vidt angår færdselslovens §§ 92, 100 og 121, idet der ikke er anført andre ændringer til andre paragraffer i færdselsloven.

Desuden antages det, som også anført indledningsvis under de anførte bemærkninger til forslag til lov om ændring af færdselsloven under almindelige bemærkninger på side 5 under punkt 1. Indledning, at det specifikt vedrører *"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."*

Specifikt, så fremstår det ganske vist klart i udkastet til lovforslaget om ændring af bl.a. færdselslovens § 92, stk. 1, men det fremstår imidlertid dernæst forskelligt og dermed uklart i forhold til de anførte anmærkninger til bl.a. § 92, stk. 1 i bemærkninger til lovforslaget under almindelige bemærkninger. I anmærkningerne introduceres under punkt 2.1.2 i tekstafsnit 4 på side 12 og under punkt 2.1.3 i tekstafsnit 6 på side 14 nye bemærkninger, som ikke vedrører færdselslovens § 92, stk. 1 m.fl., men derimod færdselsloven § 95, stk. 1 og 3. I anmærkningerne introduceres desuden lignende under punkt 2.2.2 i tekstafsnit 4 på side 21 og under punkt 2.2.3. i tekstafsnit 6 på side 23.

Der står imidlertid ikke noget om færdselslovens § 95 i udkastet til lovforslaget om ændring af færdselsloven.

Efter gældende ret, så er der forskel på færdselslovens § 92, stk. 1 m.fl. og færdselslovens § 95, stk. 1 og 3 sammenhængende med færdselslovens §§ 4 og 118. Det ene vedrører bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning dvs. færdselsindskrænkninger og samtykke dertil. Det andet vedrører almindelige bestemmelser om afmærkning og samtykke til afmærkningen.

Det kommer til udtryk, som følger:

1. Færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, træffes af

vejmyndigheden med samtykke fra politiet , jfr. færdselslovens § 92, stk. 1 om færdselsindskrænkninger. (Som bl.a. foreslået ændret i lovforslaget).

2. Anvendelse af afmærkningen efter færdselslovens § 95, stk. 1 kræver et samtykke fra politiet, jfr. færdselslovens § 95, stk. 3. (Fremgår ikke af lovforslaget).

I den sammenhæng ses der som tidligere nævnt ikke ud af udkastet til lovforslaget om ændring af færdselsloven en ændring af færdselslovens § 95, stk. 3, hvilket må betyde, at den nævnte § 95, stk. 3 er uændret. Færdselslovens § 95, stk. 3 har til formål at sikre en sammenhæng på tværs i færdselslovgivningen, som indebærer, 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. Bestemmelsen har sammenhæng med færdselslovens § 4 om, at anvisninger for færdslen skal efterkommes af trafikanterne. Dernæst er der en sammenhæng i forhold til færdselslovens § 118 om straf ved overtrædelse af færdselslovens § 4, idet politiet håndhæver de anvisninger, der gives med afmærkning for færdslen, hvis afmærkningen efter færdselslovens § 4 ikke følges.

Der efterspørges derfor med dette høringssvar en konkret uddybning, klarhed og præcisering over indholdet af lovforslagets § 92, som bør fremgå mere præcist af anmærkningerne anført som bemærkninger til lovforslaget under almindelige bemærkninger og ikke mindst, så omfanget af lovforslaget er tydeligt ved fremlæggelse for Folketinget, der skal vedtage loven.

Det ses særligt vigtigt af hensyn til at danne en sammenhængende forståelse af helheden af lovforslaget. I retssammenhæng refereres der ofte til retsprincipper og retsgrundsætninger, som fungerer som grundlag for lovgivningen og domstolsafgørelser.

Større klarhed vil desuden gøre det nemmere for borgere m.fl. at konstatere, hvilke konkrete lovændringer, der er tale om.

Der samtykkes til en offentliggørelse af høringssvaret på bl.a. høringsportalen.dk med mailadressen, idet det samtidig bemærkes, at der for afsender i privat øjemed er adressebeskyttelse.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Politiforbundet i Danmark (mail@politiforbundet.dk)
Fra: Christian Palsteen Dong (cpd@politiforbundet.dk)
Titel: 2025-2302
Sendt: 19-12-2025 08:20
Bilag: Høringssvar.pdf;

Transportministeriet

Vedhæftet er Politiforbundets svar på høring vedr. (2025-2302) 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)

Glædelig jul og godt nytår til jer alle i ministeriet.

Venlig hilsen

Christian Dong
Forbundssekretær



Tlf.: +45 33 45 59 60
Mobil: +45 29 63 83 99

*Gl. Kongevej 60, 11. sal
1850 Frederiksberg
Tlf.: +45 3345 5900
mail@politiforbundet.dk*

*Politiforbundet beskytter dine data. Læs mere: [Databeskyttelsespolitik](#).
Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger og er kun tiltænkt ovennævnte modtager(e).*

*Har du fejlagtigt modtaget mailen, beder vi dig kontakte afsender og slette mailen samt evt. vedhæftninger.
Sikker mail kan sendes til mail@politiforbundet.dk (kræver adgang til sikker mail).*

Journalnr.: 2025-01094

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>
Sendt: tirsdag den 2. december 2025 12.31
Til: Lene Merete Priess <LPR@trm.dk>
Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>
Emne: HØRING 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 off veje og priv (ld nr.: 516...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende

folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til 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).

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest 7. januar 2026**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2025-2302 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

<https://url41.mailanyone.net/scanner?m=1vQObR-000000007uW-2N2t&d=4%7Cmail%2F90%2F1764675000%2F1vQObR-000000007uW-2N2t%7Cin41f%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C692ECE114FC23FD6EB9F364779F647&o=..wwkrmdwt&s=hsXS2FgOHtFGt98PVE5TFu7ui1Y>

Vi opfordrer til, at følsomme eller fortrolige oplysninger sendes til os ved brug af Digital Post. Du kan bl.a. sende Digital Post via borger.dk og virk.dk. Du kan læse om Transportministeriets behandling af personoplysninger på ministeriets hjemmeside ved at følge dette link: [https://url41.mailanyone.net/scanner?m=1vQObR-000000007uW-2N2t&d=4%7Cmail%2F90%2F1764675000%2F1vQObR-000000007uW-2N2t%7Cin41f%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C692ECE114FC23FD6EB9F364779F647&o=%2Fphtw%3A%2Fwtskrw.m.d%2Ftmisintereiten%2Fmistriikaetetil-rear%2Fkabsdtseytoseftlgdroninern&s=KD_quVGYwkULp3jO9DmxEWYvPFo](https://url41.mailanyone.net/scanner?m=1vQObR-000000007uW-2N2t&d=4%7Cmail%2F90%2F1764675000%2F1vQObR-000000007uW-2N2t%7Cin41f%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C692ECE114FC23FD6EB9F364779F647&o=%2Fphtw%3A%2Fwtskrw.m.d%2Ftmisintereiten%2Fmistriikaetetil-rear%2Fkabsdtseytoseftlgdroninern&s=KD_quVGYwkULp3jO9DmxEWYvPFohttps://url41.mailanyone.net/scanner?m=1vQObR-000000007uW-2N2t&d=4%7Cmail%2F90%2F1764675000%2F1vQObR-000000007uW-2N2t%7Cin41f%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C692ECE114FC23FD6EB9F364779F647&o=%2Fphtw%3A%2Fwtskrw.m.d%2Ftmisintereiten%2Fmistriikaetetil-rear%2Fkabsdtseytoseftlgdroninern&s=KD_quVGYwkULp3jO9DmxEWYvPFo)

https://url41.mailanyone.net/scanner?m=1vQObR-000000007uW-2N2t&d=4%7Cmail%2F90%2F1764675000%2F1vQObR-000000007uW-2N2t%7Cin41f%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C692ECE114FC23FD6EB9F364779F647&o=%2Fphtw%3A%2Fwtskrw.m.d%2Ftmisintereiten%2Fmistriikaetetil-rear%2Fkabsdtseytoseftlgdroninern&s=KD_quVGYwkULp3jO9DmxEWYvPFohttps://url41.mailanyone.net/scanner?m=1vQObR-000000007uW-2N2t&d=4%7Cmail%2F90%2F1764675000%2F1vQObR-000000007uW-2N2t%7Cin41f%7C57e1b682%7C25933027%7C13345177%7C692ECE114FC23FD6EB9F364779F647&o=%2Fphtw%3A%2Fwtskrw.m.d%2Ftmisintereiten%2Fmistriikaetetil-rear%2Fkabsdtseytoseftlgdroninern&s=KD_quVGYwkULp3jO9DmxEWYvPFo

Vedrørende

Høringssvar fra Politiforbundet vedr. (2025-2302) 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)

Indledning

Politiforbundet takker for muligheden for at afgive høringssvar til lovforslaget, der indebærer et betydeligt opgavebortfald for politiet i forbindelse med beslutninger om vejes indretning, færdselsindskrænkninger og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Vi ønsker at fremhæve en række væsentlige bekymringer og anbefalinger, der bygger på både nationale og lokale erfaringer.

1. Lokale hastighedsnedsættelser og trafiksikkerhed

Lovforslaget giver vejmyndighederne mulighed for selvstændigt at nedsætte hastigheden på en stor del af vejnettet (veje med under 6.000 biler i døgnet og ikke-rutenummererede veje), samtidig med at kravene til hastighedsdæmpende foranstaltninger lempes.

Bekymringer:

- Risiko for ikke-selvforklarende veje, hvor den skilte hastighed ikke afspejler vejens udformning. Erfaringer viser, at dette kan føre til manglende respekt for skiltningen og øget behov for politikontrol.
- Borgernes forventning om øget politikontrol kan føre til ressourcepres eller manglende respekt for skiltning. Hvis politiet ikke kontrollerer, kan det skabe en opfattelse af, at skiltene 'ikke gælder'.

- Alternativet er at bruge betydelige ressourcer på kontrol, som kunne være anvendt mere trafiksikkerhedsmæssigt effektivt andre steder.
- Risiko for kritik af ATK-biler som 'pengemaskiner', hvis de placeres på veje med lavere hastighedsgrænser uden dokumenteret ulykkesrisiko.
- Erfaringer fra Hillerød og andre steder viser, at nye 40 km/t-zoner med forkert afmærkning har medført eftergivelse af bøder.

2. Vejafmærkning og politiets rolle

Lovforslaget betyder, at vejmyndigheden kan opsætte skilte og lave afmærkning uden politiets samtykke. Kommunerne er forpligtet til at følge loven, men der er risiko for fejl og afvigende afmærkning.

Bekymringer:

- 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.

3. Faglighed, samarbejde og retshåndhævelse

Politiets involvering har hidtil sikret ensartethed, uvildighed og høj faglighed i færdselsreguleringen. Borgerne forventer, at politiet har indgående kendskab til færdselsloven og vejafmærkning.

Bekymringer:

- Opgavebortfaldet betyder tab af faglighed og kan påvirke arbejdsglæde og engagement. Mange kolleger oplever usikkerhed og tab af stolthed ved at miste opgaver, som har været en central del af jobbet.
- Samarbejdet med vejmyndighederne har hidtil været stærkt og uformelt, hvilket har styrket trafiksikkerheden og håndteringen af borgerhenvendelser.
- Politiets erfaring og praktiske indsigt i konsekvenserne af vejprojekter er afgørende for færdselssikkerheden, især på mindre veje og i tættere bebyggede områder.
- Manglende politisamtykke kan svække retshåndhævelsen og retssikkerheden for trafikanterne, især ved lokale hastighedsgrænser og afmærkning.

4. Samlet vurdering og anbefalinger

- Politiets samtykke bør fortsat være påkrævet ved væsentlige ændringer i hastighedsgrænser og vejafmærkning, især hvor vejen ikke er selvforklarende eller hvor der er tvivl om trafiksikkerheden.
- Indfør klare krav til dokumentation og kvalitetssikring af afmærkning, samt mulighed for politiets inddragelse ved tvivlsspørgsmål.
- Evaluer løbende konsekvenserne af ændringerne for trafiksikkerhed, borgernes oplevelse og politiets ressourceprioritering.
- Politiets bidrag til beredskabets fremkommelighed og ensartethed i vejafmærkning bør fortsat indgå i beslutningsprocessen.
- Der bør sikres mulighed for, at politiet kan foranledige ændringer, hvis afmærkning eller regulering vurderes uhensigtsmæssig eller farlig.

Afslutning

Politiforbundet står til rådighed for dialog om implementeringen af ændringerne for at sikre høj trafiksikkerhed og borgernes tillid til færdselsreguleringen.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen



Christian Dong
Forbundssekretær

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Morten Brønnum Andersen (MORBA@regioner.dk)
Titel: Høringssvar fra Danske Regioner vedr. ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje - sagsnummer 2025-2302
Sendt: 18-12-2025 16:31

Høringssvar til Transportministeriet vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven og privatvejsloven

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

Danske Regioner tilkendegav i januar 2025 følgende i høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.):

- Danske Regioner bemærker, at en række vejprojekter i større byer, der har medført passagervækst på regionale busruter og som prioriterer aktiv mobilitet, ikke vil kunne lade sig gøre inden for den nye lov – det være sig omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune.
- Danske Regioner bemærker endvidere, at forslagets kriterier altovervejende forholder sig til mængden af biler på vejstrækninger, hvilket risikerer at stille sig i vejen for lokale og regionale ønsker om prioritering af busfremkommelighed, udbredelse af Supercykelstier mv.
- Danske Regioner opfordrer til, at den statslige lovgivning fortsat giver mulighed for lokale og regionale prioriteringer af kollektiv og aktiv mobilitet.

Det opdaterede lovforslag begrænser politiets behandling af vejsager, men politiet skal fortsat give samtykke baseret på trafikmængder defineret som ÅDT (årsdøgntrafik), hvilket afspejler et fokus på bilfremkommelighed. Hertil kan bemærkes, at en bus har potentiale til at transportere væsentligt flere personer end en bil, hvorfor den kollektive trafik såvel som cyklisme med fordel kan prioriteres.

Det nuværende forslag til ny vejlov synes ikke i væsentlighed at tage hånd om ovenstående bemærkninger og bekymringer, hvorfor disse genfremsendes.

Supplerende ønsker Danske Regioner at påpege en udfordring ift. støj og afledte sundhedsgener. Støj fra trafikken er et sundhedsproblem. Over 1,3 millioner danskere er plaget af trafikstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. Det er en højere andel end i resten af EU. De påvirkes altså af en trafikstøj, der ifølge WHO og Kræftens Bekæmpelse kan medføre forøget risiko for blodprop i hjertet, slagtilfælde, type-2-diabetes, hovedpine, søvnbesvær og stress. På den baggrund er det væsentligt, at det opdaterede lovforslag ikke unødigt begrænser mulighederne for at bruge hastighedsnedsættelser som et redskab til at begrænse trafikstøjens negative effekter.

Transportministeriet bemærker, at høringen i forhold til KL og Danske Regioner også udgør den økonomiske høring over lovforslaget.

Regionerne er ikke vejmyndighed, hvorfor forslaget ikke vurderes at have direkte økonomiske konsekvenser for regionerne – forslaget kan dog indirekte have negative konsekvenser for regionerne via reducerede muligheder for at prioritere vejprojekter, der fremmer regionale bussers fremkommelighed, hvilket potentielt kan nedsætte passagerindtægterne og øge omkostningerne til operatørerne pga. potentielt lavere busfremkommelighed og dermed længere rejsetid for passagerne.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Chefrådgiver



Danske Regioner

Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 23 20 61 31

E morba@regioner.dk

Fra: Transportministeriet <trm@trm.dk>

Sendt: 2. december 2025 12:31

Til: Lene Merete Priess <LPR@trm.dk>

Cc: Ulla Østergaard <uoe@trm.dk>

Emne: {{regioner}}HØRING 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 off veje og priv ...

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til 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).

Høringsmaterialet kan tilgås på høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovudkastet **senest 7. januar 2026**

Høringssvar bedes sendt til trm@trm.dk og med angivelse af sagsnummer 2025-2302 i emnefeltet.

Med venlig hilsen

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

www.trm.dk

Vi opfordrer til, at følsomme eller fortrolige oplysninger sendes til os ved brug af Digital Post. Du kan bl.a. sende Digital Post via borger.dk og virk.dk. Du kan læse om Transportministeriets behandling af personoplysninger på ministeriets hjemmeside ved at følge dette link: <https://www.trm.dk/ministeriet/ministeriet-artikler/databeskyttelsesforordningen>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Annette Christiansen (BJ37@kk.dk)
Titel: Høringssvar fra Københavns Kommune til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (Opgavebortfald) TRM 2025-2302
Sendt: 17-12-2025 16:39
Bilag: Godkendelse af Københavns Kommunes høringssvar til Transportministeriet inkl. referat og protokolbemærkning.pdf; Københavns Kommune - Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje.pdf;

Til Transportministeriet

Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune har den 15. december 2025 godkendt høringssvar til 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)

Høringssvar og beslutningsprotokol vedlægges.

Transportministeriets sagsnummer: 2025-2302

Har spørgsmål til kommunens høringssvar er I velkomne til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

Annette Christiansen
Chefkonsulent, cand.jur.
Jura og Projektsupport

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37, 5. sal IB37, Lokale 536 og 545
2300 København S
Mobil 2492 9588
E-mail bj37@kk.dk
EAN 5798009809452

2. Godkendelse af høringssvar til Transportministeriet om nyt lovforslag om ændring af færdselsloven mv. (2025-0394152)

Transportministeriet har sendt et revideret lovforslag om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje i høring, og Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til kommunens høringssvar til Transportministeriet. Med lovforslaget fastholdes gældende praksis som udgangspunkt, hvilket står i modsætning til den tidligere udgave af lovforslaget, der havde omfattende betydning for kommunens projekter og handlerum. I høringssvaret er der bl.a. fokus på også fremadrettet at sikre retten til frit skøn og helhedsvurderinger i bekendtgørelser mv., når der skal træffes afgørelser om færdselsindskrænkninger, hastighedsnedsættelser og afmærkning.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at Københavns Kommunes sender høringssvar til Transportministeriet om lovforslag om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (bilag 2).

Problemstilling

Transportministeriet sendte den 2. december 2025 et lovforslag i høring om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje. Fristen for høringssvar er den 7. januar 2026. Med forslaget vil kommunerne fremadrettet kunne træffe beslutninger om vejes udnyttelse og indretning samt hastighedsgrænser, uden politiets godkendelse. Dog gælder dette kun strækninger med en begrænset mængde af motoriseret færdsel.

Lovforslaget er en revidering af et tidligere forslag, der blev sendt i høring i december 2024, som Københavns Kommune også afgav et høringssvar til (BR 29. januar 2025).

Løsning

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et høringssvar på vegne af Københavns Kommune (bilag 2), hvori det fremgår, at kommunen er positivt indstillet. Med det reviderede lovforslag kan kommunen selvstændigt træffe afgørelser om færdselsindskrænkninger, såsom ensretning, vejafspærringer mv., på strækninger med årsdøgntrafik op til 1.000, mens der ved hastighedsnedsættelser gælder en årsdøgntrafikgrænse på til 6.000. Dertil kan kommunen selvstændigt træffe afgørelser om afmærkning, medmindre der gælder særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige hensyn.

Færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser på strækninger med en større mængde trafik vil fortsat skulle ske med politiets samtykke. Henset til trafikmængden på størstedelen af

Københavns Kommunes vejnet, vurderes det, at hovedparten af kommunens vejprojekter fortsat vil kræve samtykke fra politiet.

De nærmere rammer for politiets godkendelse af færdselsindskrænkninger, hastighedsnedsættelser og afmærkning, skal reguleres i bekendtgørelser, som kommunen endnu ikke kender indholdet af. Derfor er det også uklart, hvilken betydning lovændringen måtte få for kommunens aktuelle og kommende projekter.

Indholdet i den første udgave af lovforslaget havde efter kommunens vurdering vidtrækkende konsekvenser for bl.a. trafiksikkerhed og det kommunale handlerum til byplanlægning og -udvikling. Derudover måtte flere kommunale projekter enten annulleres, sættes i bero eller omprojekteres, da lovforslaget ikke indeholdt nogen mulighed for at gennemføre projekter på veje med en højere årstdøgntrafik end den fastsatte grænse. Det fremgik derfor af kommunens første høringssvar, at lovforslaget måtte ændres.

Det aktuelle lovforslag lægger i højere grad op til at fastholde gældende ret og altså nuværende praksis. I det reviderede lovforslag vil der stadig være mulighed for med politiets samtykke at indføre færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser på strækninger med en højere årstdøgntrafik end de fastsatte grænser. Derudover gjaldt nogle af bestemmelserne i det første forslag med tilbagevirkende kraft, hvilket havde store konsekvenser for flere igangværende projekter, men den tilbagevirkende kraft indgår ikke i det reviderede lovforslag.

I høringssvaret fremgår det også, at kommunen trods den positive indstilling finder det ærgerligt, at Transportministeriet fortsat finder det nødvendigt at stille krav om samtykke fra politiet på en række områder. Der er efter kommunens vurdering ikke en saglig begrundelse for, at en objektiv årstdøgntrafikgrænse skulle indikere, at der er mobilitets- og fremkommelighedshensyn, der nødvendiggør politiets involvering. Der bør i stedet fortsat være tale om et frit skøn og en helhedsvurdering, så hensyn til trafiksikkerhed mv. kan vægtes på lige fod med hensyn til fremkommelighed.

Kommunen vil følge det kommende arbejde med de nye bekendtgørelser tæt.

Politisk handlerum

Det kan politiske besluttes at tilføje eller fjerne pointer i høringssvaret. Det bemærkes, at fristen for afgivelse af høringssvaret er den 7. januar 2026, dvs. forud for næste udvalgs møde. Et eventuelt ønske om fornyet politisk godkendelse forudsætter således, at der kan opnås fristudsættelse fra Transportministeriet.

Økonomi

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Videre proces

Når Teknik- og Miljøudvalget har godkendt indstillingen, fremsendes høringssvaret til Transportministeriet inden fristen den 7. januar 2026.

Søren Wille

/ Peter Højer

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 15. december 2025

Det Konservative Folkeparti stillede følgende ændringsforslag som tilføjelse til 1. at-punkt:

"dog således, at der tilføjes opfordring i høringssvaret om, at grænserne for årsdøgntrafikken halveres til henholdsvis 500 og 3.000 trafikanter."

Ændringsforslaget blev forkastet med 3 stemmer mod 8. Ingen undlod at stemme.

For stemte: C og V

Imod stemte: A, B, F, T og Ø

Indstillingen blev godkendt med 8 stemmer mod 3. Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B, F, T og Ø

Imod stemte: C og V

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Venstre er altid bekymret for enhver indskrænkning af det kommunale selvstyre. I det konkrete tilfælde er det dog fortsat Venstres opfattelse, at lovforslaget kan sikre ensartede regler på tværs af landets kommuner, en hurtigere sagsbehandling og at uhensigtsmæssige indskrænkninger for bilister undgås."

Bilag

Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Bilag 2 Københavns Kommunes høringssvar

Bilag 3 Årstrafiktal 2025



trm@trm.dk

Høringssvar til 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).

Københavns Kommune har modtaget Transportministeriets reviderede forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje og takker for muligheden for endnu engang at komme med bemærkninger til lovudkastet. I lovudkastet indgår ændring af flere bestemmelser i færdselsloven og privatvejsloven med henblik på, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal inddrages i vejmyndighedens beslutninger om indførelse af færdselsindskrænkninger og lokale hastighedsgrænser.

Københavns Kommune er fortsat positivt indstillet over for forslaget om, at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe en lang række af færdselsmæssige beslutninger i forhold til færdselsregulering, færdselsindskrænkninger og hastighedsgrænser.

Kommunen er enig med Transportministeriet i, at kommunerne som vejmyndighed har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering og finder det derfor ærgerligt, at Transportministeriet fortsat finder det nødvendigt at stille krav om samtykke fra politiet på en række områder.

Selvom lovforslaget umiddelbart lægger op til en fastholdelse af gældende ret i forhold til skønsudøvelse, finder Københavns Kommune det også bekymrende, at lovforslaget med henvisning til krav til årsdøgntrafik fortsat har et u hensigtsmæssigt fokus på mobilitet og fremkommelighed for biltrafik. Kommunen er bekymret for, at dette kan være be-

10-12-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 25645

Dokumentnummer i F2
232319

Sagsnummer eDoc
2025-0394152

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

grænsende ift. arbejdet med trafiksikkerhed, herunder initiativer om sikre skoleveje, samt muligheden for at gennemføre nogle af de tiltag, som kan være med til at sikre, at Københavns Kommune kan fastholde sin position som en af verdens bedste byer at bo og leve i.

Københavns Kommune kommer på den baggrund med følgende bemærkninger:

Vedrørende færdselsindskrænkninger

En stor del af 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 Københavns Kommunes vurdering, at hovedparten af kommunens vejprojekter fortsat vil kræve samtykke fra politiet.

Københavns Kommune vil på den baggrund bede Transportministeriet genoverveje, om en årsdøgntrafikgrænse på 1.000 er det rette niveau. Kommunen finder ikke, at der er en saglige begrundelse for, at en årsdøgntrafik på 1.000 betyder, at der automatisk er sådanne særlige mobilitets- og fremkommelighedshensyn, som kan begrunde politiets fortsatte involvering i alle disse sager. Som tidligere oplyst har kommunen ikke kunnet genkende de tal, som var lagt til grund for vurderingen af årsdøgntrafiktal for Københavns Kommune i det tidligere lovudkast af 20. december 2024.

Kommunen kan desuden forstå, at det er Transportministeriets vurdering, at skønsudøvelsen og de saglige hensyn, der efter nugældende praksis indgår i afvejningen af, om færdselsindskrænkninger kan indføres, fremover skal reguleres i en bekendtgørelse.

Kommunen forstår det som, at det ikke er hensigten med lovforslaget at ændre på nuværende praksis for at indføre færdselsindskrænkninger. Kommunen skal derfor opfordre til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen er særlig fokus på at fastholde retten til et frit skøn, så der er handlerum til, at vejmyndigheden og politiet kan træffe beslutninger ud fra en helhedsvurdering og ikke kun ud fra hensyn til bilers fremkommelighed. Reglerne må ikke blive for statiske, da der fortsat skal være mulighed for at efterkomme behovet for at gå nye veje i forhold til byplanlægning og trafikafvikling. Det er afgørende, at danske kommuner fortsat har friheden til at kunne arbejde videre med at implementere internationalt anerkendte løsninger, såsom hastighedsnedsættelser og zoner med begrænset eller ingen gennemkørsel. Det vil sikre, at Danmark kan leve op til sine klimamål, forbedre livskvaliteten i byerne og bevare sin position som en foregangsnation inden for bæredygtig mobilitet og byplanlægning.

Vedrørende hastighedsgrænser

Kommunen er også på hastighedsområdet bekymret for, at lovforslagets forslag til en årsdøgntrafikgrænse på 6.000 kan få en uheldig følge-

virkning på en fremadrettet praksis for hastighedsnedsættelser med samtykke fra politiet. Det er veldokumenteret, at lavere hastighed også medfører færre alvorlige ulykker, og trafiksikkerhed bør have samme vægt som hensyn til fremkommelighed.

Det fremgår af lovforslaget, at de nærmere betingelser for, hvornår vejmyndigheden med politiets samtykke kan fastsætte lavere hastighedsgrænser, fortsat vil være fastsat i hastighedsbekendtgørelsen, samt at der ikke lægges op til at ændre i disse betingelser for fastsættelse af lavere hastighedsgrænser på vejstrækninger, som har en årsdøgntrafik, der overstiger 6.000. Der angives, at såvel vejmyndighedens som politiets skønsudøvelse derfor fortsat skal ske inden for de rammer og efter de retningslinjer, som er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

Kommunen skal i den forbindelse bemærke, at støjgrænserne fra trafikstøj skal overholdes, når der udarbejdes lokalplaner for nyt eller eksisterende byggeri, og det vil derfor ofte være en forudsætning for lokalplaners realisering, at hastigheden kan nedsættes fra den generelle hastighed på 50 km/t for at sikre en tilstrækkelig nedbringelse af støjniveauet. En lavere hastighedsgrænse kan derfor få afgørende betydning for byudviklingen.

Kommunen har også hidtil med samtykke fra politiet i henhold til hastighedsbekendtgørelsen § 6, stk. 1, nedsat hastigheden til 40 km/t på en række vejstrækninger, som har årsdøgntrafik over 6.000. Uanset årsdøgntrafik over 6.000 vurderede politiet, at disse ikke har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og en hastighedsnedsættelse vil derfor ikke påvirke fremkommeligheden. Kommunen savner derfor også her en saglig begrundelse for denne grænse, som kan begrunde politiets fortsatte involvering i hastighedsnedsættelser på vejstrækninger med en årsdøgntrafik over 6.000.

Særligt om 30 km/t-zoner

Københavns Kommune kan derudover konstatere, at der med lovforslaget fortsat fastholdes den indskrænkende fortolkning i beskrivelsen af gældende ret i forhold til muligheden for etablering af 30 km/t-zoner.

Vejdirektoratets aktuelle vejledning til hastighedsbekendtgørelsen anfører, at beboelsesområder også kan være områder, hvor vejnettet alene er tiltænkt benyttet af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området. Lovforslaget derimod anfører, at områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som fx spise- og udskænkingssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri, ikke vil kunne defineres som et beboelsesområde, idet det giver mulighed for at generere trafik fra andre end områdets beboere. Dette fremgår fortsat ikke af de nugældende regler og er derfor en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t.

Det vil være et tilbageskridt for arbejdet med trafiksikkerhed i Danmark, hvis kommunernes mulighed for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t indskrænkes. I Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan frem mod 2030 anbefaler blandt andet: "at det bliver lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne".

Der er i hele Europa en bevægelse i gang for at reducere hastighedsgrænserne i byerne. Flere byer har indført eller er ved at indføre 30 km/t som den almindelige hastighedsgrænse i boligområder. Derudover opfordrer Europa-Kommissionen til at implementere en mere sikker hastighedsgrænse på maksimalt 30 km/t i beboelsesområder, samt i områder med mange cyklister og fodgængere.

Københavns Kommune bebygges på en måde, så mange beboelsesområder, særligt i områder med etagebyggeri, indeholder muligheder for erhverv i form af dagligvareforretninger og serviceerhverv for at give en by med liv, lige som at mindre lokalområder med beboelse også indeholder daginstitutioner, skoler og idrætsfaciliteter. Dette bør ikke være til hinder for at indføre lavere hastigheder.

Kommunen vurderer, at den skærpede fortolkning af reglerne for 30 km/t-zoner vil betyde, at der ikke længere kan etableres sådanne zoner i København.

Københavns Kommune har desuden bemærket, at lovforslaget ikke længere indeholder en stillingtagen til forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsen. De deltagende kommuner afventer stadig Vejdirektoratets evaluering af ordningen, herunder en stillingtagen til hvorvidt de lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af forsøgsordningen, kan opretholdes.

Vedrørende politiets godkendelse af afmærkning

Københavns Kommune noterer sig, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal involveres i afmærkningsager, men at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor. Københavns Kommune kan forstå, at regler herom skal fastsættes i en bekendtgørelse.

Kommunen skal derfor også på dette område opfordre til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen er særlig fokus på at fastholde retten til et frit skøn, så der er handlerum til, at vejmyndigheden og politiet kan træffe beslutninger ud fra en helhedsvurdering og ikke kun ud fra hensyn til bilers fremkommelighed.

Københavns Kommune skal i den forbindelse desuden bemærke, at det er vigtigt, at der ikke opstår usikkerhed om, hvorvidt en konkret færdselsregulering lovligt kan gennemføres uden politiets medvirken - ikke mindst hvis en borger efterfølgende anfægter en afgørelse (fx en parkeringsafgift) og hævder, at afmærkningen burde have været omfattet

af samtykkekravet. Det er Københavns Kommunes vurdering, at skønnet af, hvorvidt der er tale om en særlig færdselsmæssig eller beredskabsmæssig forhold, bør ligge entydigt hos vejmyndigheden, så det ikke efterfølgende kan gøres til genstand for fortolkning eller usikkerhed i håndhævelsessager fx i forbindelse med kommunal parkeringskontrol.

Afsluttende bemærkning

På baggrund af ovenstående bemærkninger skal Københavns Kommune opfordre til, at det videre arbejde med lovforslaget og de kommende bekendtgørelser har fokus på at bevare et frit skøn, så vejmyndighederne fortsat kan basere sine beslutninger om indretning og regulering af vejene ud fra en helhedsvurdering af de konkrete lokale forhold.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Jane Kofod (jane@cyklistforbundet.dk), Kenneth Øhrberg Krag (kenneth@cyklistforbundet.dk), Jørgen Schlosser (jorgen@cyklistforbundet.dk)
Fra: Emil Maj Christensen (emil@cyklistforbundet.dk)
Titel: Høringssvar ifm. forslag til lov om ændring af færdselsloven mv. (2025-2302)
Sendt: 17-12-2025 14:29
Bilag: Cyklistforbundets høringssvar.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Vejdirektoratet.

Hermed fremsendes Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med 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).

Med venlig hilsen / Kind regards

Emil Maj Christensen

*Politisk konsulent / political consultant
Urban Planner (MSc) & Designer (BSc)*

M +45 40 70 83 70



Cyklistforbundet

Rømersgade 5
DK-1362 København K

T +45 33 32 31 21

post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk



Bygnings-, Bolig- og Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Sendt pr. mail til trm@trm.dk

Sagsnummer 2025-2302.

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med 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)

19. december 2025

Et skridt fremad – men stadig en forspildt mulighed for bedre byrum og -trafik

Cyklistforbundet takker for muligheden for at afgive høringssvar til lovudkastet om ændringer af færdselsloven mv., som forventes fremsat i den kommende folketingssamling.

Nye muligheder

Cyklistforbundet ønsker at anerkende, at det af Transportministeren fremlagte forslag samlet set udgør en forbedring i forhold til det forslag, der var i høring for et år siden. Med det nye forslag får kommunerne et råderum til at fastsætte lavere hastighedsgrænser lokalt uden politiets samtykke på strækninger med mindre trafik. Kommunerne kan således nedsætte hastigheden til 40 km/t på vejstrækninger i tættere bebygget område, så længe trafikmængden er under 6.000 køretøjer pr. døgn.

Vi hilser dette tiltag velkommen som et skridt i den rigtige retning, da det vil give kommunerne bedre mulighed for at gøre trafikforholdene for cyklister og andre aktive trafikanter mere trygge og mindre usikre.

Et unødigt snævert kriteriesæt

Cyklistforbundet finder det dog problematisk, at politiets involvering i forbindelse med reguleringen af hastighedsgrænser stadig baseres på motoriserede køretøjer og ikke på fx sikkerhed og tryghed for aktive trafikanter eller fodgænger- og cyklisttal. Når man i lovforslaget anvender køretøjs-årsdøgntrafik som den centrale styringsparameter, fastholder man reelt et ensidigt motoriseret fokus og hænger fast i fortidens tænkning om, at bilers fremkommelighed er det vigtigste mål i planlægning af trafik og byrum.

Cyklistforbundet anbefaler, at man i stedet og ud fra en helhedsbetragtning fokuserer på data for fodgænger- og cykeltrafik, tryghed, sikkerhed for aktive trafikanter, krydsningsbehov, opholdsbehov m.m.

På centrale bygader og på trafikgader med trafikmængder over 6.000 køretøjer per døgn bør det styrende også kunne være særlige hensyn til cyklisters utryghed, støjudsathed og cyklistmængder, når max-hastigheden skal fastlægges. Det mener vi bl.a. med udgangspunkt i, at [Københavns Kommune selv bemærker](#), at langt størstedelen af deres planlagte hastighedsnedsættelser fortsat vil kræve politiets involvering.

Forspildt mulighed

Cyklistforbundet står samtidig uforstående overfor, at lovforslaget ikke udnytter potentialet for at implementere 30 km/t i tætte byområder, sådan som man ser det i mange større europæiske byer og med

markant reduktion af ulykker og dødsulykker, mindre støj og større trivsel i byrum til følge (*kilde: [Rapport fra Transportøkonomisk Institutt, Norge, 2025](#)*).

Færdselslovens §42 burde fastsætte standardhastigheden i byerne til 30 km/t og give mulighed for i særlige tilfælde – hvor sikkerhed og tryghed for cyklister og fodgængere er høj – at fastlægge højere hastigheder. Vi foreslår således at vende argumentbyrden fra i dag "hvorfor skal vi sætte hastigheden ned fra 50 km/t?" til "hvorfor skal vi sætte hastigheden op fra 30 km/t?". Det vil give langt bedre byer for aktive trafikanter og efterlade en mulighed for at prioritere bilen på de steder, hvor det i en helhedsbetragtning giver mening. Cyklistforbundet mener i samme åndedrag, at villaveje og brokvartersgader og andre veje med overvejende lokal trafik helt uproblematisk kan sænkes til 30 km/t uden yderligere bureaukrati.

Cyklistforbundet noterer sig, at lovforslaget faktisk [vil gøre det sværere](#) end i dag at etablere 30 km/t-zoner, hvis der i området er fx spise- og udskækningssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri. Med det nye forslag vil en skole eller en restaurant altså udløse højere hastigheder end et beboelseskvarter. Det mener vi er dybt uhensigtsmæssigt.

Politiets rolle bør afklares – og reduceres yderligere

Lovforslaget forudsætter fortsat politiets samtykke i tilfælde med betydelige køretøjsmængder eller ved strækninger, der indgår i det rutenummererede vejnet. Det fremgår desuden, at politiet skal inddrages, når mobilitet og fremkommelighed vurderes særligt følsomme. Det efterlader en betydelig fortolkningsramme og risiko for en fortsat uens praksis mellem de enkelte politikredse, som desværre er situationen i dag, i stedet for at sikre ens praksis landet over. Det mener vi ikke er tilfredsstillende.

Cyklistforbundet mener, at for så vidt, at politiet skal have en rolle fremadrettet, bør denne være at sikre trygge forhold for cyklister og andre aktive trafikanter. Dvs. at politiet fx ikke bør involveres ifm. hastighedsnedsættelser og andre cykelvenlige tiltag, men gerne involveres, hvis cyklisters forhold forværres, fx ifm. hastighedsforøgelse.

Lovudkastets præmis: Administrativ effektivisering

Det er tydeligt, at lovforslaget er udarbejdet som led i politisk prioriteret opgavebortfald, og vi savner et ambitionsniveau knyttet til trafiksikkerhed, cykeltrafik og bymiljø. Vi efterlyser en egentlig modernisering af færdselslovens struktur, der tager udgangspunkt i cykel- og fodgængerfremme - ikke i sparehensyn.

Cyklistforbundet anerkender, at lovudkastet samlet set er bedre end den model, som blev præsenteret sidste år. Kommunerne får mere beslutningskompetence ift. at sænke hastighederne i byerne, og det er positivt.

Men lovforslaget rummer stadig et uudnyttet potentiale, særligt ift.:

- generelt udgangspunkt om 30 km/t i byområder,
- større vægtning af tryghed og byliv frem for mobilitet for biler,
- afklaring af politiets rolle på travle strækninger

Med denne revision har man taget et skridt frem – men der er plads til forbedringer, hvis ønsket er byer, der først og fremmest understøtter tryghed, cyklisme, sundhed og attraktive byrum frem for biltrafikens fremkommelighed.

Venlig hilsen

Kenneth Øhrberg Krag
Direktør