



Dato 27. januar 2021
Sagsbehandler Mads Hedegaard
Mail mhed@vd.dk
Telefon +45 7244 3121
Dokument 21/00990-2
Side 1/3

Notat om politiets begrundelser for at sige nej til diverse færdselsreguleringer

Til brug for besvarelse af TRU alm. del, spørgsmål 190, har Transportministeriet anmodet Vejdirektoratet om at udarbejde et notat, hvori der redegøres for med hvilke begrundelser, at politiet har mulighed for at sige nej til ensretninger, trafikomlægninger, hastighedsbegrænsninger m.v.

Det er indledningsvist nødvendigt at sondre imellem de forskellige færdselsreguleringer, da disse træffes i medfør af forskellige bestemmelser i færdselsloven¹ og indeholder forskellige kompetenceforhold.

I henhold til § 92, stk. 1-3, er det vejmyndigheden, der med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning (trafikale omlægninger af vejen). Det drejer sig bl.a. om bestemmelser om parkering, etablering af fodgængerfelter, forbud mod færdselsarter og hel eller delvis afspærring af vej.

Det er herudover vejmyndigheden, der træffer afgørelse om udførelse af vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdselsens sikkerhed og afvikling med samtykke fra politiet. Dette følger af færdselslovens § 100, stk. 1.

I henhold til § 92 a, stk. 1, er det politiet, der med samtykke fra vejmyndigheden, kan træffe bestemmelser om ubetinget vigepligt og ensretning af færdslen.

Endeligt er det politiet, som efter forhandling med vejmyndigheden, træffer afgørelse om lokale hastighedsgrænser i medfør af § 92 a, stk. 2.

Det er således vejmyndigheden, der træffer afgørelse med politiets samtykke efter § 92 og § 100, stk. 1, mens det er politiet, der træffer afgørelse med vejmyndighedens samtykke efter § 92 a, stk. 1, og efter forhandling med vejmyndigheden efter § 92 a, stk. 2. Opstår der uenighed mellem de to myndigheder har begge parter mulighed for at indbringe sagen for transportministeren, der derefter kan træffe endelig afgørelse i sagen.

Bestemmelser der træffes af vejmyndigheden efter færdselslovens § 92 skal varetage færdselsmæssige hensyn, herunder hensyn til færdselssikkerhed, færdselsafvikling og færdselsregulering, eller være begrundet i hensyn af mere almen karakter, f.eks. miljømæssige hensyn. Det er i den forbindelse tvivlsomt, om varetagelse af hensyn af mere almen karakter kan stå alene. Der kan i den forbindelse henvises til lovbemærkningerne til færdselslovens § 92 d, hvoraf fremgår, at *"ifølge forarbejderne til § 92, stk. 1, i færdselsloven af 1976 (lov nr. 287 af 10. juni 1976) vil der ikke være noget til hinder for, at der ved beslutninger om foranstaltninger efter stk. 1 også tages hensyn til andet end de færdselsmæssige forhold, for eksempel miljømæssige hensyn. Der henvises til Folketingstidende 1975-76, tillæg A, sp. 410.*

¹ Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 om færdselsloven, som senest ændret ved lov nr. 2083 af 21. december 2020.

*Det må derimod efter Trafikministeriets opfattelse anses for yderst tvivlsomt, om anvendelsesområdet for § 92, stk. 1, med udgangspunkt i ovennævnte bemærkninger kan udstrækkes til at omfatte foranstaltninger alene begrundet i miljøhensyn...*² (Vejdirektoratets understregning)

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at de hensyn, der kan varetages af vejmyndigheden i medfør af § 92, tilsvarende kan varetages af politiet i medfør af § 92 a, stk. 1.

Det er endvidere Vejdirektoratets opfattelse, at tilsvarende hensyn kan begrunde et afslag på samtykke, uagtet om det er politiet eller vejmyndigheden, der skal meddele samtykket, hvis sådanne hensyn taler imod etableringen af foranstaltningen.

Vejdirektoratets vurderer desuden, at den myndighed, som skal meddele samtykke, kan give afslag på dette, hvis den vurderer, at der med en given foranstaltning, ikke varetages lovlige hensyn.

Endeligt er det Vejdirektoratets vurdering, at politiet efter omstændighederne også sagligt kan meddele et afslag, hvis det vurderes, at etableringen af en given færdselsforanstaltning er forbundet med håndhævelsesmæssige vanskeligheder. Det fremgår af bemærkningerne til det lovforslag, hvor vejmyndigheden overtog den primære kompetence i § 92, at *"der lægges ikke med lovforslaget op til, at der skal træffes færdselsmæssige bestemmelser, som det i praksis vil være umuligt eller meget ressourcekrævende at håndhæve."*³

For så vidt angår politiets bestemmelser om lokale hastighedsgrænser i medfør af § 92 a, stk. 2, er dette yderligere reguleret i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser⁴ (hastighedsbekendtgørelsen), som fastlægger rammerne for hvornår og på baggrund af hvilke kriterier, der må fastsættes lokale hastighedsgrænser.

Helt overordnet skal politiet træffe afgørelse på grundlag af oplysninger om områdets karakter, vejens funktion og standard, målte hastigheder, randbebyggelse, trafikulykker, trafikmængden, trafikens sammensætning og øvrige relevante trafikikkerhedsmæssige forhold.

Når politiet skal træffe afgørelse om en højere lokal hastighedsgrænse, må vejens udformning, områdets karakter og væsentlige hensyn til fodgængere og cyklister ikke tale imod. Derudover skal der foretages en konkret vurdering af de relevante trafikikkerhedsmæssige forhold, herunder f.eks. oversigtsforholdene.

En lavere lokal hastighedsgrænse i tættere bebygget område kan fastsættes ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn, med mindre der er tale om en vejstrækning, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. I de tilfælde, og i øvrige tilfælde, kan en lavere hastighedsgrænse fastsættes, når væsentlige trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler for det, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til forgængere eller cyklister.

Selvom der ikke har været en forekomst af ulykker, så kan vejens udformning og anvendelse udgøre en øget ulykkesrisiko, der kan begrunde en fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse. Politiet kan således ikke alene grundet en manglende forekomst af ulykker afvise et ønske om en lavere hastighedsgrænse, idet der kan være andre elementer til stede, som kan begrunde behovet for den lavere hastighedsgrænse.

I en tvistsag mellem Københavns Kommune og Københavns Politi om etablering af en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i to zoner i Holmbladgade Kvarteret vurderede Transportministeriet, at der var væsentlige trafikikkerhedsmæssige hensyn, der talte for at nedsætte hastighedsgrænsen, fordi vejens udformning

² L 2000-04-28 nr. 292.

³ L 2000-04-28 nr. 292.

⁴ Vejdirektoratets bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser.

og anvendelse ofte medførte dårlige oversigtsforhold for trafikanterne. Transportministeriet gav derfor Københavns Kommune medhold i, at betingelserne for at fastsætte en lavere hastighedsgrænse var opfyldt, selvom der ikke var en stor forekomst af ulykker.

Specifikt for motorveje og motortrafikveje gennem tættere bymæssig bebyggelse og andre støjfølsomme områder, kan en lavere hastighedsgrænse fastsættes alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet.

Vejdirektoratet henviser i øvrigt til Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser⁵, som Vejdirektoratet har udarbejdet med henblik på at bidrage til fortolkningen af bestemmelserne i bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser og beskriver de hensyn og forhold, som politiet og vejmyndigheden skal tage i betragtning ved fastsættelsen af en højere eller en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle.

Det er sammenfattende Vejdirektoratets vurdering, at politiet i hvert fald kan give afslag på at træffe afgørelse/meddele samtykke på baggrund af særligt færdselsmæssige hensyn, herunder hensyn til færdselssikkerhed og fremkommelighed, håndhævelsesmæssige hensyn, i tilfælde, hvor der ikke varetages lovlige hensyn, samt hvor de lovgivningsmæssige rammer udelukker foranstaltningen. Vejdirektoratet kan ikke afvise, at andre forhold kan begrunde et afslag.

⁵ [Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser \(vejdirektoratet.dk\)](#)