

UDKAST

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.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., ændres »For« til: »For et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, eller for«, efter »der« indsættes: »uden for tættere bebygget område«, »I« ændres til: »På motortrafikveje og motorveje i«, og »for et nærmere afgrænset område« udgår.
2. § 42, stk. 5, 3. pkt., ophæves.
3. Efter § 42, stk. 5, indsættes:
 - »Stk. 6. For et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgnstrafik på højst 4.000, jf. dog stk. 7 og 8.
 - Stk. 7. Stk. 6 finder ikke anvendelse for vejstrækninger, der er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummeringen af det danske vejnet.
 - Stk. 8. I tættere bebygget område kan der for vejstrækninger, som ligger ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder, fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen.
 - Stk. 9. I de i stk. 6 nævnte tilfælde kan der fastsættes en hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder for
 - 1) områder, der opfylder betingelserne for opholds- og legeområder i henhold til regler udstedt i medfør af § 40,
 - 2) veje med ganske særlige vejforløb og særligt dårlige oversigtsforhold og
 - 3) beboelsesområder uden mulighed for gennemkørende trafik med motorkøretøjer.

UDKAST

Stk. 10. Fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse end den generelle i medfør af stk. 6, 8 og 9 skal ske med samtidig etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse.«

4. § 91 ophæves.
5. I § 92, stk. 1, 1. og 2. pkt., udgår »med samtykke fra politiet«.
6. § 92, stk. 1, nr. 3, ændres »forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader« til: »indførelse af ubetinget vigepligt«.
7. § 92, stk. 2, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker:

»Stk. 2. For en vejstrækning med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 kan vejmyndigheden, jf. stk. 1, træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde, jf. dog stk. 4.

Stk. 3. På vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, kan vejmyndigheden træffe bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel, hvis ensretningen sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan i tilfælde omfattet af stk. 2 kun træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har en årsdøgnstrafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct.

Stk. 5. Uanset stk. 2-4 kan vejmyndigheden i forbindelse med lejlighedsvis særskilte arrangementer træffe bestemmelse om midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis de nævnte

UDKAST

færdselsindskrænkninger gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.«

8. I § 92, *stk. 4*, udgår »politiet og«.
9. I § 92 *a, stk. 1*, ophæves.
Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 1 og 2.
10. I § 92 *a, stk. 2*, der bliver stk. 1, ændres »Politiet« til: »Vejmyndigheden for offentlig vej og for privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3,«, »stk. 4 og 5« ændres til: »stk. 4-10«, og », for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden« udgår.
11. § 92 *a, stk. 3*, der bliver stk. 2, ophæves.
12. I § 92 *b* udgår »og § 92 *a, stk. 1*«.
13. § 92 *c, stk. 1*, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker:
»Transportministeren kan bestemme, at vejmyndigheden skal ophæve beslutninger efter § 92, stk. 2-4, § 92 *a*, jf. § 42, stk. 4-10, og § 43 *b, stk. 2*, hvis de ikke er i overensstemmelse med betingelserne i § 42, stk. 4-10, § 43 *b, stk. 2*, § 92, stk. 2-4, eller regler udstedt i medfør af stk. 3, og at afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring, der måtte være etableret som led heri, skal fjernes. Pålæg efter 1. pkt. kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Ved beslutning om ophævelse af vejmyndighedens beslutninger efter § 42, stk. 6-9, og § 92, stk. 2-4, kan transportministeren om nødvendigt lade afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjerne for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer transportministerens beslutning herom indenfor en nærmere fastsat frist.
Stk. 2. Transportministeren kan kræve, at vejmyndigheden vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der er nødvendige for transportministerens beslutning efter stk. 1, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form.«

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

UDKAST

14. I § 92 c, stk. 4, 3. pkt., der bliver stk. 5, 3. pkt., ændres »§ 92, stk. 1, nr. 3,« til: »§ 92, stk. 2, som vedrører forbud mod visse færdselsarter, og«

15. § 92 d ophæves.

16. Overskriften før § 100 ophæves.

17. § 100 ophæves.

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

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

§ 2

I lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 1, nr. 11, efter »ændrer status til« indsættes: »kommunevej,«

2. I § 3, stk. 1, indsættes som nyt nr. 12-14:

»12) Graveaktør: Enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse, udfører arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af en efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4.

13) Vejens areal: Det areal, der er udskilt i matriklen som offentligt vejareal i overensstemmelse med § 61, stk. 1. Er den offentlige vej ikke udskilt i matriklen, men udgør en selvstændig matrikuleret ejendom eller en del af en sådan, anses det areal, som vejmyndigheden kan godtgøre at have taget i brug som offentlig vej, for den offentlige vejs areal.

14) Sideanlæg: Fællesbetegnelse for arealer beliggende umiddelbart i forbindelse med eller tæt ved statsveje primært til dækning af behov, der knytter sig til trafikanternes brug af vejen, men med hvilke Vejdirektoratet også kan varetage andre samfundsmæssige behov.«

UDKAST

3. I § 5, stk. 4, ændres »ministeren« til: »Transportministeren«, og der indsættes som 2. pkt.: »Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for kommunevejenes optagelse som statsveje i de tilfælde, der er nævnt i stk. 3.«

4. § 11 ophæves.

5. § 12 affattes således:

»§ 12. Det bestemmes ved lov, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Stk. 2. Transportministeren kan træffe bestemmelse om etablering af mindre anlæg og sideudvidelser til eksisterende statsveje, når dette kan gennemføres uden yderligere arealerhvervelse, samt om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje med henblik på optimering og tilpasning af statsvejnettet.

Stk. 3. Inden der fremsættes lovforslag eller træffes bestemmelse efter stk. 2, skal transportministeren eller Vejdirektoratet forhandle med de kommunale myndigheder i hvis område, vejen forløber.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter vilkårene for en vejs nedklassificering fra statsvej til kommunevej, jf. stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem Vejdirektoratet og den kommende vejmyndighed herom.

Stk. 5. Nedlægges statsvej som offentligt vejareal kan ledningsejerne kræve, at transportministeren lader en ledningsdeklaration tinglyse på arealet. Ledningsejeren afholder udgifterne forbundet hermed.«

6. § 14 affattes således:

»§ 14. Transportministeren kan bestemme, at der tilvejebringes og drives sideanlæg i forbindelse med en statsvej, hvis anlægget vurderes at være af betydning for trafikanterne på vejen, at understøtte den grønne omstilling inden for vejtransport, herunder omstilling til alternative drivmidler, eller andre trafikale formål.

Stk. 2. Transportministeren kan til de formål, der er angivet i stk. 1, bortforpagte arealer, der er erhvervet til vejanlægget. Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå aftale med forpagteren om tilvejebringelse og drift af faste serviceanlæg eller bygninger på de forpagtede arealer.

Stk. 3. Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå tidsbegrænsede aftaler om

UDKAST

forpagtning af statsvejsarealer til landbrugsmæssig drift eller til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen.«

7. I § 62, stk. 3 og 7, § 64, stk. 1, og i § 65, udgår: »efter forhandling med politiet«.

8. I § 73 indsættes efter stk. 6 som nyt stykke:

»Stk. 7. Vejmyndigheden kan straks og uden forudgående påbud retablere den offentlige vejs areal for den pågældende graveaktørs regning, eller den i hvis interesse et arbejde omfattet af § 73 er udført, hvis der uden vejmyndighedens tilladelse er foretaget forandringer i den offentlige vejs areal, herunder opgravning, opfyldning m.v., og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse, jf. § 136, stk. 1. Til sagens udgifter medgår vejmyndighedens dokumenterede retableringsudgifter og dokumenterede administrative udgifter i forbindelse med den ulovlige forandring af den offentlige vejs areal.«

Stk. 7 bliver herefter stk. 8.

9. § 80, stk. 4, 2. pkt. affattes således: »Vejmyndigheden skal offentliggøre de nærmere regler herom.«

10. *Overskriften* før § 88 ophæves.

11. § 88 ophæves.

12. *Overskriften* før § 89 ophæves.

13. § 89 ophæves.

14. I § 134, stk. 2, ændres », 86 og 88« til: »og 86«.

15. I § 137, stk. 2, udgår: », og § 88, stk. 4« og der indsættes: »og« efter »§ 72, stk. 1,«.

§ 3

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, foretages følgende ændringer:

UDKAST

1. I § 8, stk. 1, § 79, stk. 1, § 80, stk. 3, § 81, stk. 3, og § 82, stk. 3, udgår:
»efter forhandling med politiet«.
2. I § 10 indsættes om nyt nr. 19:
»19) Graveaktør: Enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse, udfører arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af en efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4, i lov om offentlige veje m.v.«
3. I § 30 og § 41, stk. 2, udgår: »efter forhandling med politiet«.
4. I § 56, stk. 1, ændres: »§ 57, stk. 1, § 60, jf. §§ 86, 88, 92 og 93« til: »§ 57, stk. 2, § 57, stk. 5, 2. pkt., § 60, jf. §§ 86, 92 og 93«, »for det ansøgte eller tilladte, og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.« ændres til: »for det tilladte.«, og der indsættes som 2. pkt.: »Vejmyndighedens tilladelse indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer eller de vejberettigede.«
5. § 57 affattes således:
»§ 57. Private fællesveje er åbne for almindelig færdsel, medmindre andet er bestemt.
Stk. 2. Grundejerne kan med kommunalbestyrelsens godkendelse foretage ændringer ved en privat fællesvejs færdselsmæssige indretning eller ændre reguleringen af færdslen på vejen, jf. færdselslovens §§ 92 og 92 a, herunder afmærke foranstaltningerne med uautoriseret afmærkning.
Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer og foranstaltninger som nævnt i stk. 2. Kommunen afholder udgifterne til etablering og afmærkning af foranstaltningerne.
Stk. 4. Etableres foranstaltningerne nævnt i stk. 3 i det væsentlige for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder reglerne i kapitel 9 om afholdelse af udgifterne og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse, medmindre andet er aftalt.
Stk. 5. Kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger, der er etableret uden kommunalbestyrelsens godkendelse, for den pågældendes regning, hvis den pågældende ikke efterkommer et påbud om at fjerne

UDKAST

foranstaltningen. Før påbud om fjernelse skal det vurderes, om forholdet retligt kan lovliggøres, ved at kommunalbestyrelsen giver den manglende godkendelse.

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

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

6. I *overskriften* før § 60 udgår: »tankanlæg,«.

7. I § 60 udgår: »88,«.

8. § 66, *stk. 3*, ophæves.

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

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2025

Stk. 2. Vejmyndigheden skal ophæve lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af § 7 i bekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2022, og som ikke kan fastsættes i henhold til § 92 a, stk. 1, jf. § 42, stk. 6 og 7, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, 9 og 10.

Stk. 3. § 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a i færdselsloven, jf. denne lovs § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Lokalt fastsatte hastighedsgrænser
2.1.1.	Gældende ret
2.1.1.1.	Færdselsloven
2.1.1.2.	Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser
2.1.2.	Transportministeriets overvejelser
2.1.3.	Den foreslåede ordning
2.2.	Færdselsmæssige bestemmelser som indvirker på vejes indretning og udnyttelse
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Transportministeriets overvejelser
2.2.3.	Den foreslåede ordning
2.3.	Planlægning af offentlige veje
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.4.	Ikke trafikale råd over offentligt vejareal
2.4.1.	Gældende ret
2.4.2.	Transportministeriets overvejelser
2.4.3.	Den foreslåede ordning
2.5.	Vintervedligeholdelse og renholdelse

UDKAST

2.5.1.	Gældende ret
2.5.2.	Transportministeriets overvejelser
2.5.3.	Den foreslåede ordning
2.6.	Andre bestemmelser vedrørende administrationen af privat fællesveje m.v.
2.6.1.	Gældende ret
2.6.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.7.	Retablering af offentligt vejareal efter ulovligt gravearbejde
2.7.1.	Gældende ret
2.7.2.	Transportministeriets overvejelser
2.7.3.	Den foreslåede ordning
2.8.	Dispositioner vedrørende statsvejnettet
2.8.1.	Gældende ret
2.8.2.	Transportministeriets overvejelser
2.8.3.	Den foreslåede ordning
2.9.	Tankanlæg
2.9.1.	Gældende ret
2.9.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.10	Definitioner
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne

UDKAST

6.	Klimamæssige konsekvenser
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indgår som en del af regeringens 2030-plan ”Danmark rustet til fremtiden”. Af planen fremgår det bl.a., at regeringen vil tage initiativ til et flerårigt arbejdsprogram på det statslige område, som har til formål at frigøre medarbejdernes tid, sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati.

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

Justitsministeriet har i tillæg til finansloven for 2025 indmeldt opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning som politisk prioriteret opgavebortfald på godt 22 årsværk. Baggrunden er, at politiets behandling af sager om vejes færdselsmæssige udnyttelse og indretning har karakter af dobbeltsagsbehandling. Bortfaldet af politiets deltagelse i beslutningsprocessen vil ikke medføre negative konsekvenser for vejmyndighederne, idet vejmyndighederne har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering.

Lovforslaget implementerer opgavebortfaldet, således at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Regeringen finder det vigtigt, at der sikres en balance mellem færdselssikkerhed, mobilitet og fremkommelighed, når der træffes beslutninger om

UDKAST

vejenes indretning og udnyttelse og ved fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

Det foreslås derfor, at der fastsættes klare, objektive regler for vejmyndighedens mulighed for at træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og beslutninger om lokale hastighedsgrænser.

Regeringen har endvidere fokus på at lette kommunernes administration og mindske bureaukrati. Lovforslaget er således også en del af udmøntningen af ”Aftale om kommunernes økonomi for 2024” fra maj 2023 og led i Regeringens initiativ om regelforenkling og administrative lettelser.

Transportministeriet har identificeret en række bestemmelser i vejloven og privatvejsloven, hvor sagsbehandlingen vil kunne forenkles i forbindelse med administrationen af offentlige veje og private fællesveje m.v. Det foreslås på den baggrund at ophæve eller ændre flere bestemmelser, bl.a. om politiets inddragelse i sager om ikke-trafikale dispositioner over veje og vintervedligeholdelse. Forslaget vil medføre forenkling af vejmyndighedernes sagsgange og dermed en administrativ lettelse.

Som led i regelforenklingen foreslås det desuden, at transportministeren får hjemmel til at foretage visse dispositioner over statsvejsarealer administrativt uden at skulle inddrage Folketinget med henblik på bl.a. hurtigere at kunne tilpasse statsvejnettet til at understøtte den grønne omstilling inden for vejtransport.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Lokalt fastsatte hastighedsgrænser

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. Færdselsloven

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

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

UDKAST

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

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

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

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

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

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

Opstår der uenighed mellem politiet og vejmyndigheden om fastsættelse af en lokal hastighedsgrænse efter § 92 a, stk. 2, afgøres sagen af

UDKAST

transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 1.

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

2.1.1.2. Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser

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

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

Hastighedsbekendtgørelsen §§ 6 og 7 indeholder reglerne om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område på vejstrækninger, der ikke er motortrafikveje eller motorveje.

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

Af Vejdirektoratets vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser fra oktober 2022 fremgår, at bekendtgørelsens brug af ordet ”børn” skal forstås som personer under 18 år. Derfor omfatter institutioner for børn, udover f.eks. vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidshjem- og klubber, f.eks. også gymnasier, tekniske skoler og andre ungdomsuddannelser, hvor hovedparten af eleverne er 18 år eller derunder.

Det fremgår endvidere af Vejdirektoratets vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser fra 2022, at vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling vil være veje med større trafikmængder og overvejende gennemkørende trafik. Det kan f.eks. være højt prioriterede kommuneveje eller veje, der fungerer som prioriteret rute for tung trafik.

UDKAST

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

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

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

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

Ifølge hastighedsbekendtgørelsens § 7, stk. 1, kan hastighedsgrænsen i kommuner, der efter ansøgning er godkendt af Vejdirektoratet, nedsættes til 40 km i timen på vejstrækninger eller nærmere afgrænsede områder inden for tættere bebygget område. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

UDKAST

Hvis der er tale om vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, kan hastighedsgrænsen i de pågældende kommuner nedsættes til 40 km i timen på baggrund af en konkret vurdering af de trafikikkerhedsmæssige og trafikale forhold, jf. § 7, stk. 2, 1. pkt.

Hastighedsbekendtgørelsens § 7 er led i en forsøgsordning, som trådte i kraft den 6. januar 2022. 16 kommuner er godkendt til at deltage i forsøgsordningen

I forsøgsordningen har de deltagende kommuner en udvidet mulighed for at fastsætte lokale hastighedsgrænser på 40 km i timen i tættere bebygget område. Politiet skal ved afgørelse om lokal hastighedsbegrænsning efter bestemmelsen alene foretage en vurdering af, om der er tale om en vejstrækning, som har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Hvis dette ikke er tilfældet, vil hastighedsgrænsen uden videre kunne nedsættes til 40 km i timen på vejstrækninger m.v. inden for tættere bebygget område.

På vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, kan hastigheden fastsættes til 40 km i timen, når væsentlige trafikikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, jf. hastighedsbekendtgørelsen § 7, stk. 2, 1. pkt. Er der tale om en vejstrækning med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, skal politiet således foretage en konkret vurdering af de trafikikkerhedsmæssige og trafikale hensyn.

Hastighedsgrænsen kan endvidere fastsættes til 40 km i timen af hensyn til at nedbringe støjniveauet, jf. hastighedsbekendtgørelsen § 7, stk. 2, 2. pkt. Det følger af Vejdirektoratets vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, at der ved fastsættelsen af en lokal hastighedsgrænse i disse tilfælde skal foretages en konkret afvejning af hensynet til at nedbringe støjniveauet i forhold til hensynet til den generelle trafikafvikling.

Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle til 40 eller 30 km i timen efter hastighedsbekendtgørelsens §§ 6 og 7 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

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

UDKAST

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

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

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

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

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

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

Transportministeriet finder derfor, at det ikke er nødvendigt at ændre de gældende materielle regler i færdselsloven og hastighedsbekendtgørelsen

UDKAST

for fastsættelse af højere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område og fastsættelse af såvel højere som lavere lokale hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område. Vejmyndighederne vil således med opgavebortfaldet selvstændigt skulle træffe beslutning om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser i disse sager efter de gældende materielle regler.

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

Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at det ved overladelse af enekompetence til vejmyndighederne til at træffe afgørelse i sager om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser er nødvendigt at indføre klare, objektive kriterier for, hvornår der kan fastsættes lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område.

Det vil sikre, at lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område fastsættes ud fra en balanceret afvejning af hensynene til mobilitet og færdselssikkerhed. Det er samtidig Transportministeriets vurdering, at dette vil lette vejmyndighedernes administration af området.

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

Det er Transportministeriets vurdering, at vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 4.000 som udgangspunkt må anses for ikke at have væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og at vejmyndighederne derfor

UDKAST

bør gives fri adgang til at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen inden for tættere bebygget område på sådanne strækninger.

Vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 4.000 vil udgøre en stor del af vejnettet inden for tættere bebygget område. Som eksempel kan nævnes, at den procentuelle andel af vejnettet med en årsdøgnstrafik på højst 4.000 i forhold til kilometer vejstrækning for København udgør ca. 75 pct., for Odense ca. 88 pct., og for Hillerød ca. 82 pct.. Vejmyndighederne vil således med forslaget kunne nedsætte hastighedsgrænsen på en ganske betydelig del af vejstrækningerne til 40 km i timen uden at skulle foretage en nærmere afvejning af den enkelte vejstrækningens konkrete forhold.

De vejstrækninger, der er en del af det rutenummererede vejnet (europaruter, primærarter og sekundærarter) er kendetegnet ved, at de som udgangspunkt betjener mere end blot lokal trafik. Det gælder også vejstrækninger, der er en del af sekundærarterne, og som i visse tilfælde uden for de større byer vil have en årsdøgnstrafik under 4.000. Da sådanne vejstrækninger imidlertid på trods af den lave årsdøgnstrafik må betragtes som væsentlige for den generelle trafikafvikling, finder Transportministeriet, at det ikke bør være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen på sådanne vejstrækninger, selvom de i visse tilfælde måtte have en årsdøgnstrafik på højst 4.000.

Omvendt er det Transportministeriets opfattelse, at særlige færdselssikkerhedsmæssige hensyn til ældre og børn tilsiger, at det også på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik over 4.000 bør være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen, hvis vejstrækningen ligger ved institutioner for ældre eller børn. Det er dog Transportministeriets vurdering, at mobilitetsmæssige hensyn tilsiger, at en sådan mulighed bør begrænses til den enkelte vejstrækning, som institutionen ligger ved, og ikke bør kunne udvides til et større, nærmere afgrænset område med den begrundelse, at der ligger en institution i området.

Nedsættelse af hastighedsgrænsen til 30 km i timen eller derunder inden for tættere bebygget område bør af mobilitetsmæssige hensyn kun være muligt i tilfælde, hvor der intet hensyn er at tage til trafikafviklingen, eller hvor vejstrækningens benyttelse eller udformning gør det påkrævet, at der køres med særlig lav hastighed.

Det bør således være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen til 30 km i timen eller derunder på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 4.000 i

UDKAST

lukkede beboelsesområder uden fysisk mulighed for gennemkørende trafik, i opholds- og legeområder og på vejstrækninger med ganske særlige vejforløb og særligt dårlige oversigtsforhold.

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

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

Hvis vejmyndighederne overlades kompetencen til selvstændigt at træffe beslutning om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, er det efter Transportministeriets opfattelse vigtigt at sikre en ensartet anvendelse af de materielle betingelser, der fastsættes herfor.

Transportministeriet finder derfor, at transportministeren skal kunne give vejmyndigheden pålæg om at ophæve lokalt fastsatte hastighedsgrænser, hvis de ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser der vil blive fastsat herfor. I sager om lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen inden for tættere bebygget område, og hvor der som nævnt ovenfor lægges op til indførelse af klare, objektive kriterier for nedsættelse, finder Transportministeriet, at transportministeren endvidere skal kunne foranledige afmærkning fjernet for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer et pålæg om ophævelse af den lokalt fastsatte hastighedsgrænse inden for en nærmere angivet frist.

2.1.3. Den forslåede ordning

UDKAST

Det foreslås, at færdselslovens § 42 ændres, således at bestemmelsen vil komme til at indeholde de nærmere regler for fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område.

Med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås det således, at der indsættes et nyt stk. 6 i færdselslovens § 42, hvoraf følger, at der for et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, i tættere bebygget område vil kunne fastsættes en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle til 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgnstrafik på højst 4.000.

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil der i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgnstrafik opgøres. For at mindske vejmyndighedernes administrative byrde med tælling af årsdøgnstrafik, lægges der op til en ordning, hvor Vejdirektoratet udpeger den del af vejnettet, hvor årsdøgnstrafikken umiddelbart må skønnes til at være højst 4.000. Der vil til underbygning af dette skøn blive anvendt de bedst tilrådeværende metoder, herunder forskellige trafikberegningsmodeller og GPS-data.

Hvis en vejstrækning ikke indgår i det af Vejdirektoratet udpegede vejnet, f.eks. fordi der er for stor usikkerhed om, hvorvidt årsdøgnstrafikken er over eller under 4.000, eller hvis vejmyndigheden er uenig i det af Vejdirektoratet udpegede vejnet, vil hastighedsgrænsen kun kunne nedsættes på den pågældende strækning, hvis vejmyndigheden ved en tælling af årsdøgnstrafikken, der gennemføres efter nærmere angivne retningslinjer, kan dokumentere, at årsdøgnstrafikken er højst 4.000. Vejmyndighederne vil således alene skulle udføre tællinger af årsdøgnstrafik, hvis den pågældende strækning, hvor hastigheden ønskes nedsat, ikke indgår i det af Vejdirektoratet udpegede vejnet, eller hvis vejmyndigheden er uenig i det udpegede vejnet.

Det foreslås endvidere, at der i § 42 indsættes et stk. 7, hvorefter det ikke vil være muligt at nedsætte hastighedsgrænsen efter den foreslåede § 42, stk. 6, på vejstrækninger, der er en del af rutennettet i henhold til regler om rutenummeringen af det danske vejnet.

Rutenummerering af vejnettet er reguleret i cirkulære nr. 10185 af 17. november 2016 om rutenummerering af vejnettet. Hvis en vejstrækning er en del af det rutenummererede vejnet, vil hastighedsgrænsen således ikke

UDKAST

kunne nedsættes på strækninger inden for tættere bebygget område, selvom vejstrækningen måtte have en årsdøgntrafik over 4.000.

Det foreslås endvidere, at der i § 42 indsættes et stk. 8, hvorefter der i tættere bebygget område for vejstrækninger, som ligger ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder, kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen. Bestemmelsen vil medføre, at der på de pågældende institutionsstrækninger vil kunne fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, selvom vejstrækningen har en årsdøgntrafik på mere end 4.000. Til gengæld vil den foreslåede bestemmelse kun give mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på selve den vejstrækning, der ligger ved institutionen, og ikke i et nærmere afgrænset område omkring institutionen.

For så vidt angår den nærmere afgrænsning af, hvilke institutioner der er omfattet af den foreslåede bestemmelse, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3

For så vidt angår muligheden for at fastsætte en hastighedsgrænse på 30 km i timen inden for tættere bebygget område, foreslås det, at der i § 42 indsættes et stk. 9, hvoraf følger, at der på vejstrækninger eller for et nærmere afgrænset område med en årsdøgntrafik på højst 4.000 kan fastsættes en hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder for opholds- og legeområder, for veje med ganske særlige vejforløb og særligt dårlige oversigtsforhold, og for beboelsesområder uden mulighed for gennemkørende trafik med motorkøretøjer.

Veje med ganske særlige vejforløb og særligt dårlige oversigtsforhold skal i den foreslåede bestemmelse forstås snævert. Det vil således ikke være tilstrækkeligt, at der er tale om strækninger, hvor oversigtsforholdene periodvis udfordres f.eks. på grund af parkerede biler, eller hvis de forhold der er skyld i de forringede oversigtsforhold umiddelbart lader sig ændre, f.eks. ved beskæring af beplantning eller lignende. Der henvises i øvrigt nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

Det foreslås endvidere, at der i § 42 indsættes et stk. 10, hvoraf følger, at fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse efter de foreslåede bestemmelser i § 42, stk. 6, 8 og 9, skal ske med samtidig etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse. Den foreslåede bestemmelse

UDKAST

medfører, at der fremover kun vil være krav til vejmyndighederne om etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger i de tilfælde, som angives i bestemmelsen. Vejmyndigheden vil dog fortsat kunne vælge at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejmyndigheden måtte have ønske herom.

De gældende regler i færdselsloven og hastighedsbekendtgørelsen om fastsættelse af højere lokale hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område og fastsættelse af lavere hastighedsgrænser på motortrafikveje og motorveje inden for tættere bebygget område foreslås ikke ændret med lovforslaget. Tilsvarende foreslås fastsættelse af såvel højere som lavere lokale hastighedsgrænser uden for tættere bebygget ikke ændret med lovforslaget.

Som implementering af opgavebortfaldet, hvorefter politiet ikke længere skal være en del af beslutningskompetencen i sager om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, foreslås det, at færdselslovens § 92 a, stk. 2, der med lovforslaget bliver stk. 1, ændres, således at politiet udgår af bestemmelsen. Der henvises herved til lovforslagets § 1, nr. 9-11 og bemærkningerne hertil.

Vejmyndigheden vil med den foreslåede ændring herefter have enekompetence til at træffe beslutning om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.

For at sikre, at reglerne om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, herunder de foreslåede nye regler for nedsættelse af hastighedsgrænsen inden for tættere bebygget område i lovforslagets § 1, nr. 3, anvendes ensartet, foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 13, at den gældende § 92 c, stk. 1 ophæves, og at der i stedet indsættes et nyt stk. 1 og 2.

Det fremgår af den foreslåede § 92 c, stk. 1, 1. pkt., at transportministeren kan bestemme, at vejmyndigheden skal ophæve beslutninger efter § 92, stk. 2-4, § 92 a, jf. § 42, stk. 4-10, og § 43 b, stk. 2, hvis de ikke er i overensstemmelse med betingelserne i § 42, stk. 4-10, § 43 b, stk. 2, § 92, stk. 2-4, eller regler udstedt i medfør af stk. 3, og at afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring, der måtte være etableret som led heri, skal fjernes.

Det fremgår endvidere af den foreslåede bestemmelses 2. pkt., at pålæg efter 1. pkt. ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

UDKAST

Transportministeren vil med den foreslåede bestemmelse kunne udstede pålæg til vejmyndigheden om ophævelse af alle lokalt fastsatte hastighedsgrænser, hvis de er fastsat i strid med de materielle betingelser herfor. Det gælder både fastsatte højere og lavere hastighedsgrænser, såvel indenfor som udenfor tættere bebygget område.

Det fremgår endvidere af den foreslåede § 92 c, stk. 1, 3. pkt., at transportministeren ved beslutning om ophævelse af vejmyndighedens beslutninger efter § 42, stk. 6-9, og § 92, stk. 2-4, om nødvendigt kan lade afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjerne for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer transportministerens beslutning herom indenfor en nærmere fastsat frist. Den foreslåede beføjelse i § 92 c, stk. 1, 3. pkt., vil for så vidt angår fastsatte hastighedsgrænser kun finde anvendelse i forhold til vejmyndighedens fastsættelse af lavere hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område, med undtagelse af fastsatte lavere hastighedsgrænser på motortrafikveje og motorveje.

Det foreslås endeligt i den foreslåede § 92 c, stk. 2, at transportministeren kan kræve, at vejmyndigheden vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der er nødvendige for transportministerens beslutning efter den foreslåede § 92 c, stk. 1, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form. Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at transportministeren kan træffe beslutning om udstedelse af pålæg om ophævelse af fastsatte lokale hastighedsgrænser på et oplyst grundlag.

2.2. Færdselsmæssige bestemmelser som indvirker på vejes indretning og udnyttelse

2.2.1 Gældende ret

Efter færdselslovens § 40 kan transportministeren i samråd med miljøministeren, efter indstilling fra de kommunale myndigheder, fravige reglerne i kapitel 2, 3 og 4 (om regler for al færdsels og de særlige færdselsregler for gående og kørende) i det omfang, det er nødvendigt for i lokalområdet at fremme en hensigtsmæssig trafiksanering.

De saneringer, som bestemmelsen sigter til, er trafiksaneringer, hvor de forskellige færdselsarter integreres, og hvor der forudsættes en sameksistens mellem trafikale og ikke-trafikale aktiviteter som ophold og leg. De såkaldte opholds- og legeområder er etableret i henhold til færdselslovens § 40.

UDKAST

Ifølge § 27 i vejafmærkningsbekendtgørelsen afmærkes opholds- og legeområder med tavle E 51. Ifølge bestemmelsen angiver tavlen et område, hvor der gælder en række særlige færdselsregler. Det følger bl.a. af bestemmelsen, at det er tilladt at opholde sig og lege på vejen i hele dens bredde, og at kørsel i området kun må ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/h). De kørende skal endvidere også udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående.

Det følger endvidere af § 135, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 426 af 13. april 2023 om anvendelse af vejafmærkning (herefter anvendelsesbekendtgørelsen) bl.a., at veje i et opholds- og legeområde klart skal fremtræde som egnet til ophold og leg over hele vejarealet.

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

Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsvejene, og de enkelte kommunalbestyrelser er vejmyndighed for kommunevejene og private fællesveje omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (herefter privatvejsloven).

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

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

UDKAST

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

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

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

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

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

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

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

UDKAST

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

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

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

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

2.2.2. Transportministeriets overvejelser

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

Baggrunden for opgavebortfaldet er bl.a. en vurdering af, at vejmyndighederne generelt har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af de relevante hensyn i forhold til indførelsen af færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Der er således ikke et behov for dobbeltsagsbehandling hos de to myndigheder, og vejmyndigheden vil derfor fremover få den fulde kompetence til at træffe færdselsmæssige bestemmelser.

Der er i dag ikke fastsat materielle betingelser for vejmyndighedens færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Færdselsloven eller regler udstedt i medfør heraf indeholder således

UDKAST

ikke materielle begrænsninger for, hvornår vejmyndigheden kan beslutte at indføre bestemmelser om bl.a. parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter, forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej, indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel.

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

Det er Transportministeriets opfattelse, at det af hensyn til en enkel administration bør ske ved indførelse af klare, objektive kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan træffe bestemmelse om indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger.

Det er Transportministeriets vurdering, at en vejstrækningens årsdøgnstrafik kan anses som en simpel indikator for, om strækningen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og dermed i hvilket omfang færdselsindskrænkninger vil påvirke mobiliteten.

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

Under hensyn til, at forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen som udgangspunkt har stor negativ indvirkning på mobiliteten, er det Transportministeriets vurdering, at årsdøgnstrafikken skal være relativt lav på de strækninger, hvor indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger tillades. Transportministeriet finder, at en

UDKAST

årsdøgnstrafik på højst 1.000 vil sikre, at hensynet til mobilitet tilgodeses i tilstrækkeligt omfang.

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

I visse tilfælde vil ensretning af færdslen kunne være til gavn for den samlede trafikafvikling, selvom der på den pågældende vejstrækning er en større mængde trafik. Det vil navnlig kunne være tilfældet, hvis ensretning sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes. I sådanne tilfælde bør vejmyndigheden kunne indføre ensretninger, selvom årsdøgnstrafikken på vejstrækningerne er over 1.000.

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

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

Transportministeriet finder derfor, at der ved indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis

UDKAST

afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen på mere end fire sammenhængende vejstrækninger bør fastsættes kriterier, der sikrer en sådan afbalanceret afvejning. Transportministeriet finder, at sådanne kriterier skal fastsættes ud fra, at indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger ikke må medføre en forøgelse af trafikmængden på det omkringliggende vejnet, der ligger udover de pågældende vejstrækningers kapacitet.

Normalt vil en tosporet byvej med en årsdøgntrafik under 10.000 ikke have væsentlige trængselsproblemer. Ved lukning af fire vejstrækninger, der hver har en årsdøgntrafik på maksimalt 1.000, vil der på de omkringliggende veje højst kunne ske en forøgelse i årsdøgntrafikken på 4.000. På veje, der i forvejen har en årsdøgntrafik på 5.000, hvor der tilføres 4.000 ekstra køretøjer, vil årsdøgntrafikken således ikke kunne overstige 10.000. Transportministeriet finder derfor, at det som et objektivt og klart kriterie vil kunne fastsættes, at indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger kun må ske, hvis de omkringliggende vejstrækninger, der oplever en forøgelse af trafikmængden, har en årsdøgntrafik under 5.000, eller at forøgelsen er mindre end 20 pct.

Uanset årsdøgntrafikkens størrelse bør vejmyndigheden i forbindelse med lejlighedsvis særskilte arrangementer kunne indføre midlertidige færdselsindskrænkninger, der er nødvendige for afholdelse af arrangementerne. Vejmyndighedernes mulighed for indførelse af midlertidige forbud mod visse færdselsarter, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen bør derfor opretholdes.

For så vidt angår andre færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, som vejmyndigheden kan træffe, som f.eks. bestemmelse om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og ubetinget vigepligt, er det Transportministeriets vurdering, at sådanne bestemmelser har en så relativt lille indvirkning på mobiliteten, at det ikke er nødvendigt at indsætte materielle betingelser i færdselsloven herom til sikring af mobiliteten.

Hvis vejmyndighederne overlades kompetencen til selvstændigt at træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, er det efter Transportministeriets opfattelse vigtigt at sikre en

UDKAST

ensartet anvendelse af de materielle betingelser, der fastsættes for indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen.

Transportministeriet finder derfor, at transportministeren skal kunne give vejmyndigheden pålæg om at ophæve beslutninger om de pågældende færdselsindskrænkninger, hvis de ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser der vil blive fastsat herfor. Transportministeriet finder endvidere, at transportministeren skal kunne foranledige afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjernet for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer et pålæg om ophævelse af den indførte færdselsindskrænkning inden for en nærmere angivet frist. Transportministeriet bemærker hertil, at der vil være tale om tilfælde, hvor der lægges op til indførelse af klare, objektive kriterier for, hvornår vejmyndigheden kan indføre de pågældende færdselsindskrænkninger, og at vejmyndigheden derfor ikke vil kunne være i tvivl om, hvorvidt indskrænkningen vil kunne indføres.

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

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

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

Som led i regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at der ikke er behov for at opretholde

UDKAST

færdselslovens § 100 og foreslår derfor, at bestemmelsen ophæves, som led i at vejmyndighederne får overladt kompetencen til at træffe afgørelser om vejes indretning og udnyttelse, herunder om udførelse af vejanlæg med væsentlig betydning for færdselens sikkerhed og vejes indretning. Ophævelsen skal desuden ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer til færdselslovens §§ 92 og 92 a.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 7, at færdselslovens § 92, stk. 2, ophæves, og at der i stedet indsættes nye stk. 2-5.

Det foreslås, at den nye § 92, stk. 2, udfærdiges således, at det af bestemmelsen følger, at vejmyndigheden, jf. stk. 1, for en vejstrækning med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 kan træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil hastighedsbekendtgørelsen revideres så den både indeholder bestemmelser i relation til fastsættelse af lokale hastigheder og af lokale færdselsindskrænkninger. Der vil således blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgnstrafik skal opgøres. For at mindske vejmyndighedernes administrative byrde med tælling af årsdøgnstrafik, lægges der op til en ordning, hvor Vejdirektoratet udpeger den del af vejnettet, hvor årsdøgnstrafikken umiddelbart må skønnes til at være højst 1.000. Der vil til underbygning af dette skøn blive anvendt de bedst tilrådeværende metoder, herunder forskellige beregningsmodeller og GPS-data.

Hvis en vejstrækning ikke indgår i det af Vejdirektoratet udpegede vejnet, f.eks. fordi der er for stor usikkerhed om, hvorvidt årsdøgnstrafikken er over eller under 1.000, vil vejmyndigheden kun kunne træffe bestemmelse om indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen på den pågældende strækning, hvis vejmyndigheden ved en tælling af årsdøgnstrafikken, der gennemføres efter nærmere angivne retningslinjer, kan dokumentere, at årsdøgnstrafikken er højst 1.000. Vejmyndighederne vil således alene skulle udføre tællinger af årsdøgnstrafik, hvis

UDKAST

strækning, hvor de pågældende færdselsindskrænkninger ønskes indført, ikke indgår i det af Vejdirektoratet udpegede vejnet.

Det foreslås endvidere i den nye § 92, stk. 3, at vejmyndigheden på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, kan træffe bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel, hvis ensretningen sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes. Det foreslås endvidere, at påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger 1.000, herudover kun kan foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil der i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvilke trafikmodelberegninger og analyser der vil kunne anvendes i relation til den foreslåede § 92, stk. 3.

Det foreslås herudover i den nye § 92, stk. 4, at vejmyndigheden i tilfælde omfattet af den foreslåede § 92, stk. 2, kun kan træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrækning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har en årsdøgnstrafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct.

Der vil ligeledes i medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvilke trafikmodelberegninger og analyser der vil kunne anvendes i relation til den foreslåede § 92, stk. 4.

Da det må forventes, at vejmyndighederne allerede foretager trafikmodelberegninger over trafikpåvirkningen som en del af de faglige overvejelser om, hvorvidt større områder skal aflukkes m.v., forventer Transportministeriet, at den foreslåede bestemmelse ikke vil medføre yderligere analysearbejde for vejmyndighederne i væsentligt omfang.

Det foreslås endelig i den nye § 92, stk. 5, at vejmyndigheden, uanset de foreslåede bestemmelser i stk. 2-4, i forbindelse med lejlighedsvis

UDKAST

særskilte arrangementer kan træffe bestemmelse om midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis de nævnte færdselsindskrænkninger gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

For at sikre at de foreslåede regler om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen, og de foreslåede regler om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser i lovforslagets § 1, nr. 3, jf. nærmere herom i pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, anvendes ensartet, foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 13, at den gældende § 92 c, stk. 1 ophæves, og at der i stedet indsættes et nyt stk. 1 og 2.

Det fremgår af den foreslåede § 92 c, stk. 1, 1. pkt., at transportministeren kan bestemme, at vejmyndigheden skal ophæve beslutninger efter § 92, stk. 2-4, § 92 a, jf. § 42, stk. 4-10, og § 43 b, stk. 2, hvis de ikke er i overensstemmelse med betingelserne i § 42, stk. 4-10, § 43 b, stk. 2, § 92, stk. 2-4, eller regler udstedt i medfør af stk. 3, og at afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring, der måtte være etableret som led heri, skal fjernes.

Det fremgår endvidere af den foreslåede bestemmelses 2. pkt., at pålæg efter 1. pkt. ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Transportministeren vil med den foreslåede bestemmelse kunne udstede pålæg til vejmyndigheden om ophævelse af bestemmelser om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, hel eller delvis afspærring af offentlig vej og ensretning af færdslen og alle lokalt fastsætte hastighedsgrænser, hvis de er fastsat i strid med de materielle betingelser herfor.

Det fremgår endvidere af den foreslåede § 92 c, stk. 1, 3. pkt., at transportministeren ved beslutning om ophævelse af vejmyndighedens beslutninger efter § 42, stk. 6-9, og § 92, stk. 2-4, om nødvendigt kan lade afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjerne for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer transportministerens beslutning herom indenfor en nærmere fastsat frist.

UDKAST

Det foreslås endeligt i den foreslåede § 92 c, stk. 2, at transportministeren kan kræve, at vejmyndigheden vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der er nødvendige for transportministerens beslutning efter den foreslåede § 92 c, stk. 1, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form. Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at transportministeren kan træffe beslutning om udstedelse af pålæg på et oplyst grundlag.

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

Det foreslås ligeledes, at færdselslovens § 100 ophæves.

2.3. Planlægning af det offentlige vejnet

2.3.1. Gældende ret

Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsvejene, jf. § 6, stk. 2, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven), mens kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje, jf. vejlovens § 7.

Ifølge færdselslovens § 91, stk. 1, træffer politiet med samtykke fra vejmyndigheden bestemmelser om udlægning af hovedveje og motortrafikveje. Hvis der er uenighed mellem politi og vejmyndighed afgøres sagen af transportministeren, jf. stk. 2.

Begrebet ”udlægning” i færdselslovens § 91 er ikke defineret men skal forstås som en beslutning om, at en bestemt vej skal have status af hovedvej eller motortrafikvej.

En vej er en hovedvej inden for den strækning, der er afmærket med *B 16* tavlen *Hovedvej* og *B 17 Hovedvej ophører*. Tilsvarende er en vej en motortrafikvej inden for den strækning, der er afmærket med *E 43 Motortrafikvej* og *E 45 Motortrafikvej ophører*.

Der gælder en række særlige regler for færdsel på motor- og motortrafikveje, herunder krav til motorkøretøjets mindstehastighed, indkørsel ad særligt anlagt tilkørselsvej, forbud mod kørsel over midterrabat, vending, bakning og standsning uden for anviste pladser m.v., jf. kapitel 6 i færdselsloven.

UDKAST

§ 91 blev indsat i færdselsloven ved lov nr. 287 af 10. juni 1976. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 90 (Folketingstidende 1975-76, tillæg A, spalte 409), at justitsministeren udlægger motorveje og motortrafikveje under hensyn til, at der gælder særlige regler for disse veje, men at spørgsmålet om en vejs status som motorvej nødvendigvis vil skulle afgøres allerede på tidspunktet for vejens planlægning, og en efterfølgende udlægning af vejen som motorvej har for så vidt ingen mening, idet en vej, der er anlagt som motorvej, altid også vil blive udlagt som sådan. Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at det samme ræsonnement medfører, at veje, der er bygget som motortrafikveje, ikke efterfølgende behøver at skulle udlægges som sådanne, men at der på den anden side ikke være noget i vejen for, at en allerede eksisterende vej uden foretagelse af anlægsarbejder udlægges som motortrafikvej, hvorfor der foreslås givet justitsministeren bemyndigelse til at foretage sådanne udlægninger.

Bestemmelsen i færdselslovens § 91 blev ændret ved lov nr. 401 af 13. juni 1990, hvor justitsministeren blev erstattet med politiet. Af punkt 3 om forenkling og modernisering i de almindelige bemærkninger til lovforslaget (Folketingstidende 1990-91, 1. samling, tillæg A, spalte 4056) fremgår, at udlægning eksempelvis har betydning for reglerne om standsning og parkering, vending og vigepligt m.v., og at den hidtidige praksis har vist, at Justitsministeriet normalt har udlagt hovedveje og motortrafikveje som indstillet af de berørte instanser. Det fremgår endvidere, at Justitsministeriets spare- og forenklingssudvalg i 1988 havde foreslået, at reglerne vedrørende udlægning af hovedveje og motortrafikveje blev ændret. Med henblik på forenkling og modernisering blev det derfor foreslået, at kompetencen blev henlagt til det stedlige politi, der med samtykke fra vejbestyrelsen skulle træffe bestemmelse om udlægning af hovedveje og motortrafikveje.

Uenighed mellem politi og vejmyndighed i sager efter § 91 blev indtil 1993 afgjort af justitsministeren, hvorefter kompetencen overgik til transportministeren, jf. bekendtgørelse nr. 92 af 18. februar 1993 om ændringer i ministeriernes forretningsområder.

Vejloven skal medvirke til at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg, jf. lovens § 1, nr. 4.

UDKAST

Det følger af vejloven, at vejmyndigheden kan bestemme, at nye eller bestående veje, der anlægges eller ombygges, forbeholdes visse arter af færdsel, jf. § 11. For kommuneveje træffes beslutningen af vejmyndigheden efter forhandling med politiet, og for statsveje træffes beslutningen af transportministeren efter forhandling med justitsministeren.

Vejlovens § 11 stammer oprindeligt fra lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelse af de offentlige veje (herefter vejbestyrelsesloven) og videreføres i lov nr. 312 af 9. juni 1971 om offentlige veje og siden i vejloven med redaktionelle ændringer.

Det er kommunalbestyrelsen, der bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, jf. vejlovens § 15. Tilsvarende følger det af gældende § 12, at det er Folketinget, der beslutter, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje der skal anlægges og hvilke, der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Derudover følger det af vejlovens § 18, at vejmyndigheden skal udarbejde vejplaner for anlæg af nye veje, større flytninger af bestående veje m.v. Det er transportministeren, som godkender vejplaner for statsveje, jf. § 19.

Efter de gældende regler i vejloven og færdselsloven stilles der ikke særlige anlægsmæssige krav til hovedveje eller motortrafikveje.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som led i regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at der ikke er behov for at opretholde en bestemmelse i færdselsloven, hvor det er politiet, der har kompetencen til at træffe bestemmelse om udlægning af hovedveje og motortrafikveje.

Status og udformning af en offentlig vej indgår tidligt i kommunernes og Vejdirektoratets planlægnings- og projekteringsfase og er nødvendige elementer for at kunne vurdere vejens væsentlige indvirkning på miljøet, jf. kapitel 2 a i vejloven og afsnit III i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023.

UDKAST

At det er politiet, som skal beslutte status af en kommende ny vej eller en eksisterende vej, er ikke i overensstemmelse med nuværende praksis for planlægning af det offentlige vejnet, herunder projektering og status af veje.

På den baggrund foreslås det at ophæve færdselslovens § 91. Ophævelse af færdselsloven § 91 understreger desuden, at vejloven er *lex specialis* for planlægning af det offentlige vejnet, herunder status.

Det er vurderingen, at der ikke er behov for at inddrage politiet eller justitsministeren i forbindelse med, at anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje skal forbeholdes visse arter af færdsel, hvorfor det foreslås, at vejlovens § 11 ophæves.

Ophævelsen af vejlovens § 11 skal desuden ses i sammenhæng med ændringerne til færdselslovens §§ 92 og 92 a, og ophævelse af § 100.

Transportministeriet vurderer, at vejmyndigheden har de nødvendige kompetencer til at varetage de trafikale, færdselsmæssige og vejtekniske hensyn i den overordnede planlægning og projektering af og for det offentlige vejnet samt udformning og udførsel heraf. Hensynene bag bestemmelserne varetages allerede i dag af vejmyndigheden i planlægnings- og projekteringsfasen, herunder sikring af særlige regler for færdslen på de pågældende veje i overensstemmelse med færdselslovens kapitel 6.

Vejmyndigheden skal fortsat indhente politiets samtykke i forbindelse med afmærkning af strækninger, jf. § 3 i anvendelsesbekendtgørelsen.

2.4. Ikke-trafikal råden over vejareal

2.4.1. Gældende ret

Vejloven skal medvirke til at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet, sikre mobiliteten på vejene og fremme trafiksikkerhed og trafikafvikling gennem sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vej anlæg. Vejmyndigheden skal først og fremmest varetage trafikale og vejtekniske forhold men skal herudover være opmærksom på konsekvenserne for miljø, flora, fauna, landskabs- og bymæssige værdier, klimamæssige forhold, samfundsøkonomien og hensynet til vejens naboer, jf. vejlovens § 1 samt bemærkningerne hertil.

UDKAST

I henhold til vejloven har vejmyndigheden i dag pligt til at forhandle med politiet, inden der gives tilladelse til en række ikke-trafikale dispositioner over vejarealet.

Det følger således af vejlovens § 89, at vejmyndigheden skal forhandle med politiet, inden der meddeles gravetilladelse, jf. § 73, og tilladelse til råden over vejareal, jf. § 80. Transportministeren kan dog undtage visse former for råden over vejarealet fra kravet om tilladelse, jf. § 80, stk. 4, hvorefter vejmyndigheden skal forhandle med politiet om de nærmere regler. Det følger desuden af § 89, at vejmyndigheden skal forhandle med politiet, inden der gives tilladelse til, at spildevand og andet overfladevand ledes til en offentlig vejs areal eller dens vejafvandingsystem, jf. § 82, til etablering af faste genstande over vejarealet, jf. § 86, og til etablering af tankanlæg, herunder ladepunkter, ved den offentlige vejs areal, jf. § 88.

Vejlovens § 89 stammer oprindeligt fra vejbestyrelsesloven fra 1957, hvor den under behandlingen i Folketinget blev indsat som stk. 4 i lovforslagets § 52. Det var motiveret af ønsket om at skabe fornøden kontakt mellem vejbestyrelse og politimyndighed, der i henhold til § 64, stk. 3, i den dagældende færdselslov, lov nr. 153 af 24. maj 1955, var beføjet til at kræve markiser, skilte o. lign. fjernet, hvis de ikke var anbragt forsvarligt, og i henhold til § 63 kunne forbyde oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved vej, hvor færdselsmæssige grunde talte herfor, jf. Folketingstidende 1956/57, tillæg B, spalte 236.

Det følger af § 1, stk. 1, i privatvejsloven, at loven skal medvirke til at sikre, at private fællesveje er indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, og at privates dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning.

På private fællesveje kræver det kommunalbestyrelsens godkendelse at råde over vejarealet, jf. § 66, stk. 1, dog kan kommunalbestyrelsen ifølge stk. 2 fastsætte nærmere regler for visse former for råden, der er undtaget kravet om kommunalbestyrelsens tilladelse. Ifølge privatvejslovens § 66, stk. 3, skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet, inden kommunalbestyrelsen fastsætter et regulativ for de former for særlig råden, som ikke kræver tilladelse efter stk. 1. Formålet med bestemmelserne i § 66 er at give kommunalbestyrelsen mulighed for at varetage almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest hensynet til trafiksikkerhed og trafikafvikling.

UDKAST

2.4.2. Transportministeriets overvejelser

Som led i regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at forhandlingspligten for en ikke-trafikale dispositioner over vejarealet vil kunne ophæves.

Sager om gravetilladelser, rådighedstilladelser og etablering af fast genstande over vejarealet er i dag masseafgørelsesområder, hvor der principielt skal forhandles med politiet i hvert enkelt tilfælde, inden vejmyndigheden giver tilladelse.

Behandling af graveansøgninger og ansøgninger om råden over vejareal indebærer, at der årligt skal træffes et meget stort antal afgørelser. Det er vurderingen, at vejmyndighederne i alt træffer over 200.000 afgørelser årligt på baggrund af ansøgninger om tilladelse til at grave i eller råde over vejareal.

I 2023 meddelte Vejdirektoratet 1.765 tilladelser til at grave i og 8.380 tilladelser til at råde over statsvejene. Københavns Kommune meddelte i 2023 i alt 10.189 rådighedstilladelser og 15.275 gravetilladelse, hvoraf en fjerdedel vedrørte fiber og kabler til elektronisk kommunikation.

Dertil kommer, at etablering af ladeinfrastruktur til lette og tunge køretøjer vil indebære et stort antal årlige sager i de kommende år, hvor kommunerne og Vejdirektoratet skal forhandle med politiet inden, der meddeles tilladelse.

Transportministeriet og Vejdirektoratet er bekendt med, at processen for vejmyndighedernes forhandlinger med politiet i praksis iagttages forskelligt i politikredsene, og i visse tilfælde konkret er udmøntet i en form for efterfølgende orientering af politiet om grave- og rådighedstilladelser. Det er vurderingen, at forhandlingspligten har karakter af dobbeltsagsbehandling.

Om det kan tillades, at spildevand og overfladevand ledes til offentlige veje, vil afhænge af de vejtekniske forhold, viden om vejafvandingsystemet på den konkrete strækning, vilkår for udlednings- eller tilslutningstilladelse efter miljøbeskyttelsesloven m.m. Det er vejmyndigheden, som har den nødvendige tekniske viden og kompetence til at foretage afvejningerne, og en pligt til at forhandle med politiet forud for en tilladelse vurderes derfor som overflødig.

UDKAST

2.4.3. Den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets og Justitsministeriets vurdering, at den pligt-mæssige forudgående forhandling med politiet om de i vejlovens § 89 nævnte sagstyper kan ophæves, så vejmyndigheden får den fulde kompetence til at behandle og træffe afgørelse i sådanne sager, hvorved sagsgangen forenkles og den administrative proces lettes.

Vejmyndighederne vurderes således på betryggende vis at kunne foretage den nødvendige afvejning af ansøgers grunde til støtte for ansøgningen overfor de vejtekniske, trafikale, herunder trafiksikkerhedsmæssige, beredskabsmæssige, forsyningsmæssige og andre anerkendte samfundsmæssige hensyn, som indgår i vejmyndighedens stillingtagen til ansøgninger om tilladelse til gravearbejder, placering af faste genstande på eller over vejens areal samt tilledning af spildevand og overfladevand m.m. til den offentlige vejs areal eller afvandingssystem.

Der ses ikke at være saglige grunde for at fastholde, at der skal forhandles forud for enhver af disse påtænkte tilladelser.

Der ses heller ikke at være saglige grunde til at fastholde et krav om forudgående forhandling med politiet efter privatvejslovens § 66, stk. 3, inden vejmyndigheden meddeler tilladelse efter § 66, stk. 2, til at udstede bekendtgørelse, som undtager fra kravet om tilladelse, hvorfor bestemmelsen foreslås ophævet.

Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 13, og § 3, nr. 7, og bemærkningerne hertil.

2.5. Vintervedligeholdelse og renholdelse

På offentlige veje og stier har vejmyndigheden pligt til at sørge for snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse i overensstemmelse med de regler og bestemmelser, der er fastsat efter forhandling med politiet, jf. vejlovens § 62. Reglerne skal offentliggøres.

Det følger af vejlovens § 64, stk. 1, at i byer og bymæssige områder kan vejmyndigheden efter forhandling med politiet bestemme, at grundejere, hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og sti ud for ejendommen i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 66-68. Vejmyndigheden kan efter forhandling med politiet give nærmere forskrifter for grundejernes pligt til udførelse

UDKAST

af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse, herunder for de virkemidler, der må benyttes, jf. vejlovens § 65.

Bestemmelserne om snerydning af offentlige veje stammer oprindeligt fra lov nr. 158 af 13. april 1938 om snekastning, hvor det fremgår, at ejerne af de tilstødende ejendomme kunne være pålagt en renholdelsespligt ifølge politivedtægten eller anden lignende bestemmelse, og i disse tilfælde kunne amtsrådet eller sognerådet pålægge grundejerne pligter til snerydning af vejen. Denne lov indeholdt ingen pligt for amtskommunerne eller sognerådene til at forhandle med politiet, inden der blev fastsat bestemmelser om snerydning m.m. og fordelingen af det pålagte naturalarbejde.

I 1957 blev lov om snekastning suppleret med § 53 i vejbestyrelsesloven, hvorefter vejbestyrelserne kunne bestemme, hvilke strækninger og i hvilket omfang der skulle træffes bestemmelser om bekæmpelse af glat føre på de offentlige veje.

Med lov nr. 140 af 25. marts 1970 om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (herefter vintervedligeholdelses- og renholdelsesloven), indførtes den første landsdækkende lov om vintervedligeholdelse m.v. af veje. I forhold til tidligere blev grundejernes pligter angående de offentlige veje begrænset til kun at gælde fortove og stier i byer og bymæssige områder.

Det fremgår af bemærkningerne til vintervedligeholdelses- og renholdelsesloven, jf. Folketingstidende 1969-70, tillæg A, spalte 431-451, at færdselsikkerheden var det bærende hensyn vedrørende snerydning og glatførebekæmpelse, men der er ikke redegjort nærmere for, hvorfor vejbestyrelsen skulle forhandle med politiet. Lovens regler om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje blev ophævet den 1. januar 2012, hvor bestemmelserne i vidt omfang blev videreført i privatvejsloven.

Vintervedligeholdelses- og renholdelseslovens §§ 2-6 blev videreført i vejlovens §§ 62-65 ligeledes uden begrundelse for forhandlingsforpligtelsen.

Tilsvarende bestemmelser om forhandling med politiet om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje findes i privatvejslovens kapitel 12.

Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af de tilgrænsende ejendomme med vejret til den private fællesvej,

UDKAST

skal snerydde m.v. den del af vejen, der ligger nærmest ejendommen, jf. privatvejslovens § 79, stk.1. Kommunen kan fastsætte nærmere bestemmelser om udførelse, tidspunkt m.v. jf. privatvejslovens § 80, stk. 3, samt for glatførebekæmpelsen, jf. § 81, stk. 3.

Bestemmelserne i privatvejslovens §§ 79-82 er en videreførelse af bestemmelserne i § 7 i den tidligere vintervedligeholdelses- og renholdelseslov. Bestemmelsen i § 7, stk. 1, svarende til den gældende privatvejslovs § 79, stk. 1, var i det væsentlige en videreførelse af regler i § 51, stk. 6, og §§ 55 og 56 i normalpolitivedtægten for købstæderne og landdistrikterne og § 58, stk. 6, og §§ 61 og 62 i den københavnske gadelov af 14. december 1857, indeholdende nogle forskrifter om gader, veje og vandløb i København (Rigsdagstidende 1857-58, tillæg A, spalte 1146-1152), som ændret ved bl.a. lov nr. 123 af 28. april 1906 og lov nr. 85 af 31. marts 1926.

Den særlige hjemmel for kommunalbestyrelsen i privatvejslovens § 8, stk. 1 og 2, til at træffe bestemmelse om vintervedligeholdelse og renholdelse af private veje i byer og bymæssige områder, der opfylder de særlige bestemmelser i stk. 1, eller er private veje åbne for almindelig færdsel i skov- og klitområder eller på havneområder, forudsætter en forhandling med politiet, inden der kan træffes afgørelse efter § 8, stk. 1 eller stk. 2.

2.5.2. Transportministeriets overvejelser

Som led i regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at der ikke er grundlag for at opretholde vejmyndighedens pligt til at forhandle med politiet om bestemmelser for vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje, private fælles veje og visse private veje, herunder om grundejernes forpligtelser til at rydde fortov m.v.

Vintervedligeholdelse m.v. var oprindeligt reguleret ved politivedtægt, og pligten til at forhandle med politiet er blevet videreført i efterfølgende lovgivning på området, uden der ses at være blevet taget stilling til nødvendigheden af denne forhandling.

2.5.3 Den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at forhandlingspligten i vejlovens § 62, stk. 3 og 7, kan ophæves, idet vejmyndigheden vurderes at kunne foretage de trafiksikkerhedsmæssige vurderinger ved undtagelse af enkelte

UDKAST

vejstrækninger for snerydning eller glatførebekæmpelse og ved fastsættelse af regler for gennemførelsen af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse af de offentlige veje.

Som konsekvens af ophævelse af vejlovens § 62, stk. 3 og 7, foreslås også at ophæve vejmyndighedens pligt til at forhandle med politiet i medfør af vejlovens § 64, stk. 1, hvis snerydning m.v. af fortov og stier ønskes pålagt ejerne af de tilgrænsende ejendomme.

Det gælder tilsvarende for forhandlingspligten i vejlovens § 65. Transportministeriet vurderer, at der ikke er saglige grunde for vejmyndigheden til at fastsætte en højere eller lavere standard for grundejernes udførelse af opgaverne. Det må derfor antages, at kommunen vil pålægge grundejerne at snerydde, glatførebekæmpe og renholde i overensstemmelse med de retningslinjer, der er fastlagt i henhold til vejlovens § 62, stk. 7.

De samme vurderinger gælder tilsvarende for vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje og private veje, hvorfor det foreslås at ophæve pligten til at forhandle med politiet efter privatvejslovens § 8, stk. 1 og 2, § 79, stk. 1, § 80, stk. 3, og § 81, stk. 3. Transportministeriet lægger desuden vægt på, at de private fællesveje derudover typisk er mindre befærdede veje.

Der er efter Transportministeriets vurdering ikke tungtvejende grunde til at fastholde forhandlingspligten, og ophævelsen sker som led i lettelsen af kommunalbestyrelsens administrative opgaver på privatvejslovens område.

For nærmere om ophævelse af pligten til at forhandle med politiet om vintervedligeholdelse m.v. henvises til lovforslagets § 2, nr. 7, og § 3, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

2.6. Andre bestemmelser vedrørende administrationen af private fællesveje

2.6.1. Gældende ret

Private fællesveje skal primært betjene færdsel til ejendomme ved den pågældende vej. De offentlige interesser, der knytter sig til de private fællesveje, varetages af kommunalbestyrelsen, der er tillagt de kompetencer, der er nødvendige for at sikre, at vejene er i god og forsvarlig tilstand og kan indgå i trafik- og vejplanlægningen.

UDKAST

Private fællesveje i byer og bymæssige områder indgår i det almindelige vejnet, hvilket implicit følger af formålsbestemmelsen i privatvejslovens § 1, hvor det fremgår, at loven skal medvirke til at sikre almene offentlige hensyn tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer, og af § 57, stk. 1, hvor der henvises til, at kommunalbestyrelsen kan påse, at privates ændring af vejens indretning m.m. ikke er i strid med almene offentlige hensyn.

Privatvejslovens regler om private fællesveje i byer og bymæssige områder, jf. lovens afsnit III, §§ 25-86, indeholder en række bestemmelser om inddragelse af politiet i administrationen af de private fællesveje.

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

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

Det følger af privatvejslovens § 56, stk. 1, at en række tilladelser meddelt af kommunalbestyrelsen efter privatvejsloven er offentligretlige tilladelser, herunder tilladelser efter privatvejslovens § 60, som henviser til bestemmelserne §§ 86, 88, 92 og 93 i vejloven

Bestemmelserne om ændring af en ibrugtaget privat fællesvejs indretning eller færdselsregulering findes i privatvejslovens § 57. I henhold til disse bestemmelser forudsætter en tilladelse eller en afgørelse truffet af kommunalbestyrelsen, at politiet samtykker, inden vejens færdselsmæssige indretning eller regulering kan ændres. Hvis der er tale om en tilladelse til at ændre på hastighedsgrænserne på den private fællesvej, træffes afgørelsen af politiet, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2, efter forhandling med kommunalbestyrelsen.

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

UDKAST

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

2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

På baggrund af Regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, og som følge af de foreslåede ændringer til færdselslovens §§ 92 og § 92 a, og ophævelsen af vejlovens §§ 88 og 89, foreslås det, at pligten til at forhandle med eller indhente samtykke hos politiet tilsvarende udgår af bestemmelser om administration af private fællesveje, herunder færdselsmæssige forandringer og regulering af private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Transportministeriet har lagt vægt på, at private fællesveje i praksis oftest er mindre veje i boligkvarterer eller veje i afgrænsede industrikvarterer. Mange tryghedsskabende projekter på private fællesveje i boligkvarter indebærer såvel ændringer i vejens færdselsmæssige indretning som ændringer i hastighedsbegrænsningen på vejen. Transportministeriet finder, at vejmyndigheden på betryggende vis kan foretage den nødvendige afvejning af de forskellige hensyn og uden at indhente en tilkendegivelse fra politiet.

Kommunalbestyrelsen vil få den fulde kompetence til at behandle og træffe afgørelse om den færdselsmæssige indretning af private fællesveje, hvorved reglerne forenkles, og den administrative proces lettes.

Transportministeren vurderet desuden, at princippet om, at private fællesveje i byer og bymæssige områder indgår i det almindelige vejnet, bør lovfæstes og ikke kun skal kunne udledes implicit og af lovens bemærkninger.

Der henvises til § 3, nr. 3-5, og bemærkningerne hertil.

2.7. Retablering af offentligt vejareal efter ulovligt gravearbejde

2.7.1. Gældende ret

Vejloven skal medvirke til, at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet, jf. lovens § 1. Det følger af § 73, stk. 1, at der skal søges om vejmyndighedens tilladelse, inden der foretages forandringer, herunder opgravning m.v., på en offentlig vejs areal. Bestemmelsen skal sikre, at der ikke foretages opgravning, opfyldning, fjernelse eller udskiftning af belægning m.v. uden vejmyndighedens tilladelse. Hensynet bag bestemmelsen er at sikre vejmyndighedens mulighed for at beskytte vejanlæg, vejudstyr og anden infrastruktur i vejens areal samt at kunne varetage hensynene til trafikafvikling og trafiksikkerhed.

Hvis en graveaktør ikke har søgt tilladelse til et gravearbejde, og vejmyndigheden ikke efterfølgende retligt kan lovliggøre forholdet, jf. vejlovens § 136, stk. 1, vil den offentlige vej efter omstændighederne blive retableret af vejmyndigheden. Det skal ses i sammenhæng med, at vejmyndigheden har ejendomsret til en offentlig vejs areal, og at det ifølge vejlovens § 8, stk. 2, er vejmyndigheden, der bestemmer, hvilke arbejder, der skal udføres på dens veje.

Den gældende vejlov indeholder dog ikke en bestemmelse om, at vejmyndigheden kan retablere det offentlige vejareal for graveaktørens regning. Vejmyndigheden er henvist til at fremsætte et eventuelt erstatningskrav for udgifter til retablering af den offentlige vej som følge af den ulovlige forandring efter reglerne om erstatning uden for kontrakt, og i tilfælde af uenighed må vejmyndigheden indbringe kravet for domstolene.

Der er i vejloven afhjælpningsbestemmelser for en række andre dispositioner over det offentlige vejareal, der er udført i strid med reglerne om den pågældende foranstaltning. Det er f.eks. vejlovens § 70 om fjernelse af efterladte genstande, der er til ulempe eller særligt forurenende, § 81, stk. 2 og 3, om fjernelse af ulovligt hensatte genstande på en offentlig vejs areal, § 81 b om fjernelse af udlejningscykler, som står til udlejning og ikke er placeret i cykelstativ, anden dertil indrettet infrastruktur eller uden for et med vejmyndigheden aftalt område, og § 85 om fjernelse og opbevaring for pågældendes regning af valgplakater ophængt i strid med lovens regler.

Det følger af privatvejslovens § 67, stk. 2, at vejlovens § 73 finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje i byer og bymæssige områder, hvilket betyder, at de vedligeholdelsespligtige grundejere efter

UDKAST

omstændighederne vil skulle sørge for, at vejen bliver reableret efter ulovlige forandringer. Der er ligeledes i privatvejsloven bestemmelser om afhjælpning for foranstaltninger udført i strid med lovens regler, f.eks. § 57, stk. 4 og 5.

2.7.2. Transportministeriets overvejelser

Som led i Regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at vejmyndigheden skal have mulighed for fysisk lovliggørelse af ulovligt gravearbejde uden forudgående påbud og for graveaktørens regning.

Når vejmyndigheden ikke kan meddele tilladelse til og dermed retligt lovliggøre en forandring af det offentlige vejareal, er vejmyndigheden i dag henvist til at fremsætte et eventuelt erstatningskrav for de udgifter vejmyndigheden har haft til reablering af den offentlige vej som følge af den ulovlige forandring. Det betyder, at kravet vil skulle behandles efter reglerne om erstatning uden for kontrakt, og i tilfælde af uenighed må vejmyndigheden indbringe kravet for domstolene.

Indbringelse af krav for domstolene for at få dækket de udgifter, vejmyndigheden har til reablering som følge af den ulovlige forandring af det offentlige vejareal, er en langvarig proces og er behæftet med en vis usikkerhed om, vejmyndigheden kan få sine reableringsudgifter dækket. Der kan bl.a. være uenighed om, hvem der har gravet i vejen og om opgørelsen af erstatningskravet. Disse spørgsmål kan efter gældende ret kun afgøres ved domstolene.

Retablering af et offentligt vejareal, hvor der uden tilladelse er gravet, optaget og fjernet belægning eller foretaget jordopfyldninger, kan være omkostningstungt. Det kan ikke udelukkes, at vejmyndigheden derfor udskyder reablering af den offentlige vej efter ulovligt gravearbejde med deraf følgende uheldige konsekvenser af vejteknisk, trafikale og færdselsmæssig karakter.

I perioden frem til reableringen vil vejmyndigheden efter omstændighederne kunne pådrage sig erstatningsansvar over for trafikanter og andre, som lider skade, hvis vejens tilstand er uforsvarlig.

UDKAST

På baggrund af ovenstående finder Transportministeriet, at af hensyn til beskyttelsen af vejanlæg, vejudstyr og anden infrastruktur og af hensyn til trafikafvikling og trafiksikkerhed, bør vejmyndigheden have hjemmel til fysisk lovliggørelse uden forudgående påbud og for graveaktørens regning og til at kræve sine direkte og indirekte reableringsudgifter dækket hos den, der har foretaget den ulovlige forandring i vejens areal.

2.7.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås derfor, at vejmyndigheden i § 73 får en klar hjemmel til straks og uden forudgående påbud at reablere den offentlige vej for graveaktørens regning, når der uden vejmyndighedens tilladelse er foretaget opgravning, opfyldning m.v. af vejarealet, og vejmyndigheden vurderer, at forholdet ikke kan lovliggøres retligt.

Bestemmelsen vil dels sikre, at reetablering af det offentlige vejareal efter en ulovlig forandring ikke udskydes på grund af betalingsspørgsmålet. Det foreslåede vil sikre, at vejmyndigheden i højere grad får mulighed for at få dækket reetableringsudgifter efter ulovlig forandring af en offentlig vej. Bestemmelsen er desuden i overensstemmelse med lignende afhjælpningsbestemmelser i vejloven, hvor der er hjemmel for vejmyndigheden til fysisk lovliggørelse som følge af dispositioner over det offentlige vejareal i strid med reglerne. Bestemmelsen vil desuden få en præventiv virkning i forhold til ulovlige forandringer af det offentlige vejareal og dermed beskytte vejanlæg, vejudstyr og anden infrastruktur i vejens areal, så vejmyndigheden kan varetage hensynene til trafikafvikling og trafiksikkerhed.

I de tilfælde, hvor vejmyndigheden ikke kan fastslå hvem, der har gravet i vejen, men det fremgår af sagen, i hvis interesse gravearbejdet er udført, kan vejmyndigheden rette kravet til den pågældende grundejer.

Antallet af sager, der skal afgøres af domstolene, og dermed vejmyndighedens omkostninger hertil, forventes reduceret. Det kan dog ikke udelukkes, at en række krav fortsat vil blive indbragt for domstolene, hvis graveaktøren ikke helt eller delvist anerkender vejmyndighedens krav.

Inddrivelse af kravet vil være omfattet af vejlovens § 138 for så vidt ulovlige gravearbejder, der kan henføres til ejer af en ejendom. Inddrivelse af andre krav vil kunne ske efter de almindelige regler om inddrivelse af formuekrav.

Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 8, og bemærkningerne hertil.

2.8. Dispositioner vedrørende statsvejnettet

2.8.1 Gældende ret

Det bestemmes ved lov, hvilke offentlige veje, der skal være statsveje, hvilke nye veje, der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status, dog kan Vejdirektoratet i forbindelse med mindre anlægsprojekter træffe afgørelse om at optage, nedklassificere og nedlægge statsveje, jf. vejlovens § 12.

Det fremgår af bemærkningerne til den gældende vejlovs § 12, stk. 1, at bestemmelsen fastslår, at oprettelsen af nye statsveje og nedlæggelse af eksisterende statsveje, f.eks. ved nedklassificering til kommunevej, privat vej eller fuldstændig nedlæggelse af arealet som færdselsareal, skal ske ved lov.

Vejlovens § 12 fastslår således, at anlæg og nedlæggelse af statsveje skal ske ved lov. Transportministeriet skal derfor inddrage Folketinget i arealdispositioner vedrørende statsvejnettet, medmindre dispositionen allerede er forudsat i en anlægslov. Vejdirektoratet har dog mulighed for at træffe beslutning herom i forbindelse med mindre anlægsprojekter m.v.

Den gældende § 12 stammer oprindeligt fra § 1, stk. 1, i lov nr. 199 af 31. maj 1963 om hovedlandeveje, der fastsatte, at det blev bestemt ved lov, hvilke nye hovedlandeveje, der skulle anlægges, hvilke bestående veje der skulle omklassificeres til hovedlandeveje, og hvilke hovedlandevejsstrækninger der skulle anlægges eller udbygges som motorveje. Nedlæggelse af hovedlandeveje skulle ligeledes ske ved lov, dog vurderedes fremgangsmåden at være for ”omstændelig” ved mindre vejforlægninger og regulering af vejkryds, som derfor blev undtaget og overladt til daværende minister for offentlige arbejder at beslutte. Med få redaktionelle ændringer blev bestemmelsen dels videreført i den oprindelige vejlov, jf. lov nr. 312 af 9. juni 1971 om offentlige veje, der ligeledes overførte hovedlandeveje fra at høre under amterne til at være statsveje under Vejdirektoratet, dels videreført i gældende vejlov.

Hovedlandeveje blev tidligere nedlagt ved særlige love, der indeholdt en bemyndigelse for trafikministeren (nu transportministeren) til at nedlægge en eller flere konkret angivne hovedlandevejsstrækninger, som et nyt hovedlandevejsanlæg skulle afløse, f.eks. lov om nr. 353 af 9. juni 1993 om visse hovedlandevejsstrækninger. Nedlæggelsen blev i bemærkningerne

UDKAST

(Folketingstidende 1992-93, tillæg A, spalte 6780) omtalt som nedklassificering.

Efter nyere praksis vil en lov om anlæg af ny statsvej indeholde bestemmelse om nedklassificering af den eksisterende statsvejsstrækning, som en nye statsvej skal afløse, f.eks. § 1, nr. 6, i lov nr. 1536 af 12. december 2023 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15.

Det følger af vejlovens § 60, stk. 1, at vejmyndighedens ejendomsret sikres ved arealernes udskillelse i matriklen.

Vejlovens § 14 er Vejdirektoratets hjemmel og forpligtelse til at sørge for, at der i forbindelse med motorveje tilvejebringes og drives supplerende anlæg, der skønnes af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål.

Det følger således af § 14, at Vejdirektoratet i forbindelse med en motorvejs udbygning eller forventede udbygning skal sikre, at der tilvejebringes og drives sådanne supplerende anlæg. Det omfatter anlæg med offentlige formål og anlæg, der kommer trafikanterne til gode, f.eks. raste- og parkeringspladser, tankanlæg, restaurationsvirksomhed m.v. Transportministeren kan til disse formål bortforpagte arealer, erhvervet til vejanlægget, samt indgå aftale om med forpagteren om tilvejebringelse og drift af anlæg eller bygninger på arealerne. Transportministeren kan desuden træffe konkret afgørelse om, at bestemmelsen skal finde anvendelse på andre statsveje end motorveje.

Udformningen af vejlovens §§ 12 og 14 er dels historisk betingede og dels præget af ændringer i vejlovgivningen siden 1950'erne, herunder klassificering af offentlige veje, opdeling af myndighedsrolle m.v.

2.8.2. Transportministeriets overvejelser

Som led i Regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at der er behov for en modernisering af vejlovens §§ 12 og 14 med henblik på at gøre administrationen af statsvejnettet mere fleksibel.

Vejdirektoratet har af forskellige årsager en række statsvejsarealer, som ikke længere tjener et formål for statsvejene og deres drift. Det drejer sig f.eks. om mindre arealer, der er erhvervet som oversigtsarealer efter tidligere

UDKAST

praksis om udformning af oversigtsarealer, eller arealer overtaget i forbindelse med ekspropriation, f.eks. ved ekstension i henhold til vejlovens § 104, uden at arealet anvendes til egentlige vejformål. I forbindelse med kommunalreformen i 2008, hvor flere amtsveje blev statsveje, overtog Vejdirektoratet ligeledes en række sådanne arealer, som i dag ikke anvendes til vejformål.

Arealerne er udskilt i matriklen som offentligt vejareal i henhold til vejlovens § 60 og § 61, stk. 1, og skal derfor administreres efter vejlovens regler, hvilket indebærer, at de kun ved lov kan nedlægges som vejareal, jf. vejlovens § 12. Indtil et areal nedlægges som offentligt vejareal og matrikuleres, jf. vejloven § 61, stk. 2, kan det principielt ikke anvendes til formål, der ligger uden for vejlovens rammer, eller afhændes.

Vejdirektoratet forudser, at der i stigende omfang vil være behov for at kunne nedlægge og sælge arealer, der har status som offentlig vej, men som ikke anvendes til vejformål. Transportministeriet vurderer, at nedlæggelse af statsvejsarealer, som ikke længere tjener et formål for statsvejene, bør kunne ske administrativt og dermed uden at skulle inddrage af Folketinget.

Set over en lang årrække har de funktioner og ydelser, som efterspørges af trafikanterne og er tilvejebragt ved supplerende anlæg, f.eks. cafeteria, toiletfaciliteter m.v., været uændrede. Nyere EU-regulering har dog stillet en række krav, som Vejdirektoratet skal løfte, herunder parkering til brug for langturschaufførers overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne samt sikre og aflukkede parkeringsområder til chaufførerne som en kriminalpræventiv foranstaltning.

Den dynamiske udvikling i de seneste år har således medført et stigende pres på eksisterende arealer, der ligger i umiddelbar forbindelse med eller tæt ved statsveje (sideanlæg).

Udviklingen har også understreget behovet for, at Vejdirektoratet hurtigere kan sikre areal til etablering af ladeinfrastruktur til lette og tunge køretøjer i henhold til de forpligtelser, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (herefter AFI-forordningen).

UDKAST

Ligeledes kan der langs eksisterende statsveje, hvor der ikke gennemføres egentlig udvidelser af vejanlægget, være behov for, at der stilles tilsvarende funktioner til rådighed for trafikanterne, herunder f.eks. også ladeinfrastruktur.

En modernisering af vejlovens §§ 12 og 14 vil give Vejdirektoratet større fleksibilitet ved optimering og tilpasning af statsvejnettet, herunder til at kunne understøtte den grønne omstilling inden for vejtransporten og til at imødekomme EU-retlige forpligtelser.

2.8.3. Den foreslåede ordning

Udgangspunktet vil fortsat være, at det bestemmes ved lov hvilke veje, der skal være statsveje, hvilke nye statsveje, der skal anlægges m.v.

Det foreslås, at transportministeren får adgang til administrativt at optage, nedklassificere og nedlægge statsveje, uden at der er krav om, at det sker i forbindelse med et mindre anlægsprojekt. Det foreslås, at disse dispositioner også kan foretages i forbindelse med et selvstændigt enkeltstående anlægsarbejde, f.eks. ved etablering af buslommer og lignende. Det er en forudsætning, at arbejderne kan gennemføres uden yderligere arealerhvervelse i form af køb eller ekspropriation. Det er hensigten, at transportministerens beføjelser delegeres til Vejdirektoratet.

Forslaget vil forenkle og gøre administrationen af statsvejenes arealer mere fleksibel og vil samtidigt bringe lovens ordlyd i overensstemmelse med den praksis, der har udviklet sig efter den gældende vejlovs § 12, stk. 1, 2. pkt., hvor Vejdirektoratet administrativt har nedklassificeret og nedlagt statsvejsarealer i forbindelse med mindre anlægsprojekter.

De markedsmæssige og konkurrenceretlige regler, jf. budgetvejledningen og cirkulære nr. 7 af 25. januar 2010 om salg af statens faste ejendomme, finder uændret anvendelse.

Det foreslås også, at der i forbindelse med nedlæggelse af statsvejsareal som offentlig vej kan tinglyses en deklaration om ledningers tilstedeværelse i arealet, således at der vil gælde det samme for nedlæggelse af statsvejsarealer som for kommuneveje, jf. vejlovens § 127, stk. 3.

Der foreslås desuden en modernisering af vejlovens § 14 med henblik på at gøre det muligt at etablere sideanlæg langs eksisterende statsveje, uden at det som i gældende vejlov skal være i forbindelse med en udbygning af

UDKAST

vejen. Der indsættes samtidig en definition på sideanlæg i vejlovens § 1, jf. pkt. 2.9.

De hensyn, hvortil der hidtil har kunnet erhverves og drives supplerende anlæg (sideanlæg), videreføres, men det understreges, at sideanlæg efter omstændigheden kan spille en større rolle i at understøtte den grønne omstilling inden for vejtransport, f.eks. etablering af ladeinfrastruktur til lette og tunge køretøjer, faciliteter til dobbeltrailere eller lignende tiltag med det formål at reducere brugen af fossile brændstoffer.

Transportministeren vil i lighed med i dag kunne bortforpagte arealer til drift af sideanlæg og indgå aftale om drift af anlæg og bygninger. Det foreslås derudover, at transportministeren kan indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af arealer til landbrugsmæssig drift eller f.eks. til solcelleanlæg, hvis det vurderes, at der er et planmæssigt behov for fortsat at beholde arealet som statsvejsareal, eksempelvis til en forventet udvidelse af statsvejen. Sådanne midlertidige anvendelse som ikke tjener vejformål vil skulle leve op til gældende krav i anden lovgivning.

Samtidig foreslås det, at beslutningen om etablering af sideanlæg ikke skal være afhængig af en udbygning eller forventet udbygning af en statsvej. Også langs eksisterende statsveje, hvor der ikke gennemføres egentlige anlægsmæssige udvidelser af kørebanerne m.m., kan der opstå behov for, at der skal stilles en række servicefunktioner til rådighed for trafikanterne.

Anvendelsesområdet foreslås udvidet til også at gælde statsveje, der ikke er motorveje og motortrafikveje.

En modernisering af §§ 12 og 14 betyder større fleksibilitet i optimering og tilpasning af statsvejnettet, herunder til den grønne omstilling af vejtransporten, samt i Vejdirektoratets administration af arealerne.

Transportministeriet forventer at delegerer kompetencen i lovforslagets § 12, stk. 2, og § 14 til Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 6, stk. 2 og 3.

2.9. Tankanlæg

2.9.1 Gældende ret

Det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg ved offentlig vej, jf. vejlovens § 88. Derudover kræver etablering af tankanlæg på kommunevej i mindre afstand af en statsvej desuden tilladelse fra

UDKAST

Vejdirektoratet. Bestemmelsen finder tilsvarende anvendelse på elladestationer og lignende indretninger, der leverer andre former for fremdrivningsmidler til køretøjer.

Transportministeren har i bekendtgørelse nr. 1412 af 27. november 2015 om udgiftsfordeling i kryds m.v. fastsat nærmere bestemmelser om betaling i forbindelse med bl.a. adgangsforhold til tankanlæg.

Formålet med den gældende bestemmelse i vejlovens § 88 er at give vejmyndigheden og politiet, jf. § 89, adgang til at vurdere, om det er forsvarligt at give tilladelse til, at der opstilles tankanlæg på eller ved en offentlig vej, idet trafikken omkring et tankanlæg indebærer, at der skal udvises særlig agtpågivenhed i forhold til afviklingen af færdslen på den offentlige vej på grund af hastighedsændringer ved ind- og udkørsel til tankanlægget.

Vejlovens § 88 finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje, jf. privatvejslovens § 60.

2.9.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som led i Regeringens initiativ til at sikre bedre ressourceudnyttelse, understøtte opgavebortfald og begrænse statslig administration og bureaukrati, vurderer Transportministeriet, at bestemmelsen kan ophæves uden betydning for færdselssikkerhed eller trafikafvikling.

I det omfang der måtte være behov for at regulere færdslen til og fra tankanlæg etableret på ejendomme langs med offentlig vej eller privat fællesvej i by eller bymæssigt område, har vejmyndigheden ved bestemmelserne i vejlovens §§ 49-50 og i privatvejslovens §§ 62-63 om adgang fra en ejendom til en vej tilstrækkelige redskaber til at varetage de trafikale behov. Disse bestemmelser indeholder ikke pligt for vejmyndigheden til at forhandle med politiet, inden der træffes afgørelse.

Hensynene til udnyttelse af ejendomme i øvrigt, herunder om der må drives detailhandel eller erhverv, reguleres af lovebekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 om planlægning.

For nærmere om ophævelse af vejlovens § 88 henvises til lovforslagets § 2, nr. 11, og bemærkningerne hertil.

UDKAST

2.10 Definitioner

2.10.1 Gældende ret

I vejlovens § 3, stk. 1, defineres en række begreber, der anvendes i loven, men bestemmelsen indeholder ikke en definition af begreberne ”graveaktør”, ”vejens areal” og ”sideanlæg”.

Betegnelsen graveaktør anvendes bl.a. i vejlovens §§ 74 og 76.

Vejens areal er ikke defineret i vejloven, men det fremgår af bemærkningerne til § 80, at det forstås som det areal, som er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende.

2.10.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der er efter Transportministeriets vurdering behov for at indsætte definition af ”graveaktør” og ”vejens areal” til brug for administration af en række bestemmelser og afklaring af anvendelse af begreberne, hvilket vil forenkle sagsbehandlingen.

Transportministeriet vurderer desuden, at begrebet sideanlæg skal defineres for at præcisere anvendelsesområdet for forslaget til vejlovens § 14, herunder at Vejdirektoratet med sideanlæggene kan varetage andre samfundsmæssige behov.

Det foreslås derfor, at der i vejlovens definitionsbestemmelse, jf. § 3, indsættes tre nye definitioner på henholdsvis ”graveaktør”, ”vejens areal ” og ”sideanlæg”.

Idet der også er mange gravearbejder på private fællesveje, finder Transportministeriet, at der ligeledes bør være en definition af graveaktør i privatvejsloven.

For nærmere om definitionerne henvises til lovforslagets § 2, nr. 2, og § 3, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

De foreslåede ændringer, hvorefter politiet ikke skal involveres i vejmyndighedens beslutninger om vejes udnyttelse og indretning, eller tilladelse til dispositioner over vejareal m.v., har positive økonomiske konsekvenser og

UDKAST

implementeringskonsekvenser for staten, idet den foreslåede ordning vil medføre en reduktion i antallet af årsværk på Justitsministeriets område med 22 årsværk i 2025 og frem.

De foreslåede ændringer af færdselsloven må forventes at have afledte positive økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for kommunerne som vejmyndigheder i form af administrative besparelser som følge af forenklingen af sagsgangene, når politiet ikke længere er en del af beslutningskompetencen ved færdselsmæssige bestemmelser om vejes indretning og udnyttelse og afgørelser om lokale hastighedsgrænser. Det skønnes overordnet, at den foreslåede ordning vil medføre en samlet reduktion i antallet af årsværk i kommunerne på 11 årsværk i 2025 og frem.

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

Lovforslagets overgangsordning i § 4, stk. 2, hvorefter vejmyndigheden skal ophæve lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af hastighedsbekendtgørelsens § 7 (forsøgsordningen), hvis hastighedsgrænserne ikke vil kunne fastsættes i henhold til de foreslåede regler i lovforslagets § 1, nr. 3, 9 og 10, vil kunne medføre udgifter for de i forsøgsordningen 16 deltagende kommuner til fjernelse af afmærkning og eventuelt af etablerede hastighedsdæmpende foranstaltninger. De potentielle udgifters størrelse vil afhænge af i hvilket omfang og på hvilke vejstrækninger, de 16 deltagende kommuner har anvendt forsøgsordningen, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere dette nærmere.

Lovforslaget vil desuden medføre administrative lettelser i Vejdirektoratet, dog uden at de økonomiske lettelser umiddelbart kan kvantificeres. Besparelspotentialet skal findes i sparede administrative udgifter i Vejdirektoratet ved, at sagsgangene forenkles.

UDKAST

Forslaget om dispositioner vedrørende statsvejene vil ikke have økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for regionerne.

Som konsekvens af lovforslaget revideres eller ophæves en række eksisterende bekendtgørelser og cirkulærer.

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning vurderes ikke relevante for lovforslaget.

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

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

Der vil være en administrativ lettelse i forhold til, at kravet om vejmyndighedens tilladelse til etablering af tankanlæg ved offentlige veje og private fællesveje ophæves jf. lovforslagets § 2, nr. 11.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

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

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

UDKAST

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

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

Lovforslagets § 2, nr. 6, hvorefter sideanlæg kan etableres i forbindelse med en statsvej, hvis det vurderes, at det kan understøtte den grønne omstilling inden for vejtransport, samt forslaget om at transportministeren kan indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af statsvejsarealer til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen, vil have positive klimamæssige konsekvenser. Det er dog ikke muligt at kvantificere disse nærmer

Derudover vurderes lovforslagets §§ 2-3 vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

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

UDKAST

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

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

Rent støjmæssigt vil den foreslåede ordning i lovforslagets § 1 kunne medføre en reduktion af støjniveauet omkring den strækning, hvor vejmyndigheden indføre hastighedsnedsættelser, afspærre veje, indføre forbud mod visse færdselsarter og ensretter færdslen. Foranstaltningerne kan dog også medføre øget omvejskørsel, således at støjniveauet bliver påvirket negativt på andre strækninger.

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

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

Lovforslagets § 1 forventes ikke at have naturmæssige konsekvenser.

Lovforslagets § 2, nr. 12, medfører en forenklet proces for nedlæggelse af statsvejsarealer, der ikke længere tjener et vejformål. Overdragelse af arealerne til anden statslig myndighed eller ved salg til andre med henblik på naturformål, f.eks. skovrejsning, vil få positive naturmæssige konsekvenser. Det er dog ikke muligt at kvantificere dette nærmere.

Lovforslagets §§ 2-3 vurderes derudover ikke at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ikke betydning for den danske efterlevelse eller tidligere implementering af EU-retten og implementerer ikke ny EU-ret.

UDKAST

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (... dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	<p>Lovforslaget vil samlet set have positive økonomiske konsekvenser for staten.</p> <p>På Justitsministeriets område vil det medføre en reduktion i antallet af årsværk på 22 årsværk i 2025 og frem.</p> <p>Lovforslagets § 1 forventes at have afledte positive økonomiske konsekvenser for kommunerne som vejmyndigheder i form af administrative besparelser, som følge af en forenkling af sagsgange. Det skønnes overordnet, at det vil medføre en samlet reduktion i antal af årsværk i kommunerne på 11 årsværk i 2025 og frem.</p> <p>Lovforslagets § 1 forventes endvidere at indeholde positive økonomiske konsekvenser for kommunerne som vejmyndigheder i de tilfælde, hvor kommunerne ikke længere skal etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger. Omfanget heraf vil afhænge af, i hvilket omfang og på hvilke vejstrækninger kommunerne som vejmyndigheder vælger at anvende de</p>	<p>Lovforslagets overgangsordning i § 4, stk. 2, vil kunne medføre udgifter for de 16 deltagende kommunerne i forsøgsordningen til fjernelse af afmærkning og eventuelt af etablerede hastighedsdæmpende foranstaltninger. De potentielle udgifters størrelse vil afhænge af, i hvilket omfang og på hvilke vejstrækninger de 16 deltagende kommuner har anvendt forsøgsordningen.</p>

UDKAST

	foreslåede muligheder for lokal ned-sættelse af hastighedsgrænsen.	
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	<p>Lovforslaget vil have positive implementeringskonsekvenser for stat og kommuner.</p> <p>Lovforslagets § 1 indebærer administrative lettelser på Justitsministeriets område med 22 årsværk i 2025 og frem.</p> <p>Det vurderes, at lovforslagets § 1 vil indebære administrative lettelser for kommunerne med samlet set 11 årsværk i 2025 og frem.</p>	Lovforslagets overgangsordning i § 4, stk. 2, vil kunne medføre implementeringskonsekvenser for de 16 deltagende kommunerne i forsøgsordningen til fjernelse af afmærkning og eventuelt af etablerede hastighedsdæmpende foranstaltninger. De potentielle udgifters størrelse vil afhænge af, i hvilket omfang og på hvilke vejstrækninger de 16 deltagende kommuner har anvendt forsøgsordningen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Administrativ lettelse, idet krav om tilladelse til tankanlæg ved offentlige veje og private fællesveje ophæves.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	De klimamæssige konsekvenser af lovforslagets § 1 vil afhænge af vejmyndighedernes anvendelse af reglerne, de nuværende trafikforhold, hastighedsgrænser, udformning af vejstrækninger og lignende, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere de klimamæssige konsekvenser nærmere.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	De miljømæssige konsekvenser af lovforslagets § 1 vil afhænge af vejmyndighedernes anvendelse af

UDKAST

		reglerne, de nuværende trafikforhold, hastighedsgrænser, udformning af vejstrækninger og lignende, hvorfor det ikke er muligt at kvantificere de miljømæssige konsekvenser nærmere.
Forholdet til EU-retten	(Beskriv forholdet til EU-retten/anfør »Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.«)	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja []	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Færdselslovens regler om hastighed findes i kapitel 5. Færdselslovens § 42, stk. 1-3, indeholder de generelle hastighedsgrænser, mens stk. 4 og 5 indeholder regler om mulighed for lokalt at fastsætte højere eller lavere hastighedsgrænser end de generelle for særlige strækninger eller nærmere afgrænsede områder. §§ 43-43 b indeholder regler om hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer.

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 5, at for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse eller en særlig hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af § 43, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område. Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse, når området særlig egner sig hertil.

Færdselslovens § 42, stk. 5, omfatter både lokale nedsættelser af hastighedsgrænserne uden for tættere bebygget område og lokale nedsættelser af hastighedsgrænserne inden for tættere bebygget område.

Det foreslås i § 42, stk. 5, 1. og 2. pkt., at ændre »For« til: »For et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, eller for«, efter »der« indsættes: »uden for tættere bebygget område«, »I« ændres til: »På motortrafikveje og motorveje i«, og »for et nærmere afgrænset område« udgår.

Den foreslåede bestemmelse indebærer en sammenskrivning af de gældende reglerne i § 42, stk. 5, 1. og 3. pkt., om mulighed for lokalt at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område.



Endvidere medføre den foreslåede bestemmelse, at § 42, stk. 5, 2. pkt., alene vil omfatte fastsættelse af lavere hastighedsgrænser på motortrafikveje og motorveje inden for tættere bebygget område.

Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser inden for tættere bebygget område for øvrige vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder foreslås fremover at skulle ske efter de regler, der med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås indsat som § 42, stk. 6-10.

Den foreslåede bestemmelse medfører i øvrigt ikke ændring i reglerne for, hvornår der lokalt kan fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle uden for tættere bebygget område. Der vil således forsat kunne fastsættes lokale lavere hastighedsgrænser uden for tættere bebyggede områder for vejstrækninger og for nærmere afgrænsede områder, hvis det afgrænsede område særligt egner sig hertil.

Den foreslåede ændring medfører endvidere ikke ændringer i, at »et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil« skal forstås som et område, hvis udformning og indretning har en sådan karakter, at trafikanterne ikke kan undgå at se en sammenhæng mellem områdets karakter og begrundelsen for skiltningen med E 68,4 (zonetavle med lokal hastighedsbegrænsning).

Den foreslåede ændring af § 42, stk. 5, vil endvidere ikke ændre ved, at de nærmere betingelser for lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen uden for tættere bebygget område og nedsættelse af hastighedsgrænsen på motortrafikveje og motorveje inden for tættere bebygget område vil være fastsat i hastighedsbekendtgørelsen, der er udstedt i medfør af færdselslovens § 92 c, stk. 3, ligesom det ikke er hensigten, at der på baggrund af den foreslåede ændring skal ændres i hastighedsbekendtgørelsens nærmere betingelser for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser i de pågældende tilfælde.

For så vidt angår lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen inden for tættere bebygget område henvises til lovforslagets § 1, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 2



Færdselslovens regler om hastighed findes i kapitel 5. Færdselslovens § 42, stk. 1-3, indeholder de generelle hastighedsgrænser, mens stk. 4 og 5 indeholder regler om mulighed for lokalt at fastsætte højere eller lavere hastighedsgrænser end de generelle for særlige strækninger eller nærmere afgrænsede områder. §§ 43-43 b indeholder regler om hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer.

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 5, at for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse eller en særlig hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af § 43, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område. Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse, når området særlig egner sig hertil.

Det foreslås, at § 42, stk. 5, 3. pkt., ophæves.

Med lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås en sammenskrivning af de gældende reglerne i § 42, stk. 5, 1. og 3. pkt., om mulighed for lokalt at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse uden for tættere bebygget område. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets til § 1, nr. 1.

Den foreslåede ændring medfører således, sammen med den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 1, at § 42, stk. 5, 1. pkt., fremover kun vil indeholde regler om fastsættelse af lavere lokale hastighedsgrænser uden for tættere bebygget område.

For så vidt angår lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen inden for tættere bebygget område henvises til lovforslagets § 1, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 3



Færdselslovens regler om hastighed findes i kapitel 5. Færdselslovens § 42, stk. 1-3, indeholder de generelle hastighedsgrænser, mens stk. 4 og 5 indeholder regler om mulighed for lokalt at fastsætte højere eller lavere hastighedsgrænser end de generelle for særlige strækninger eller nærmere afgrænsede områder. §§ 43-43 b indeholder regler om hastighedsgrænser for særlige typer af køretøjer.

Det følger af færdselslovens § 42, stk. 5, at for en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse eller en særlig hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af § 43, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område. Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse, når området særlig egner sig hertil.

De nærmere betingelser for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen, der er udstedt i medfør af færdselslovens § 92 c, stk. 3.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger om gældende ret.

Det foreslås, at der i § 42, efter stk. 5, indsættes stk. 6-10.

Det følger af den foreslåede § 42, stk. 6, at for et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgnstrafik på højst 4.000, jf. dog stk. 7 og 8.

Tættere bebygget område skal forstås i overensstemmelse med definitionen i den gældende færdselslovs § 2, nr. 27. Det følger heraf, at tættere bebygget område er et område, hvis grænser tilkendegives ved særlig afmærkning. Tættere bebygget område afmærkes i henhold til § 27 i



vejafmærkningsbekendtgørelsen, der er udstedt i medfør af den gældende færdselslovs § 95, med tavle *E 55 Tættere bebygget område* (byskilt).

Et nærmere afgrænset område skal forstås i overensstemmelse med reglerne om zoner med lokal hastighedsbegrænsning fastsat i vejafmærkningsbekendtgørelsen og anvendelsesbekendtgørelsen, der er udstedt i medfør af den gældende færdselslovs § 95. Et nærmere afgrænset område (hastighedszone) omfatter som udgangspunkt mindst 2 vejstrækninger. For så vidt angår den maksimale størrelse af et nærmere afgrænset område med lavere hastighedsgrænse finder de begrænsninger i zonerne størrelse, der er fastsat i anvendelsesbekendtgørelsen, anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at hvis årsdøgntrafikken er 4.000 eller derunder på en vejstrækning eller alle strækninger i et nærmere afgrænset område, så vil hastighedsgrænsen uden videre kunne nedsættes til 40 km i timen. Der vil således ikke skulle foretages en nærmere konkret vurdering af færdselsforholdene på vejstrækningen eller i det nærmere afgrænsede område.

For så vidt angår nedsættelse af hastighedsgrænsen for et nærmere afgrænset område vil hastighedsgrænsen alene kunne nedsættes til 40 km i timen, hvis de enkelte vejstrækninger inden for området hver især har en årsdøgntrafik, der ikke overstiger 4.000. Det vil således være årsdøgntrafikken på de enkelte vejstrækninger i området, der er afgørende for, om hastighedsgrænsen kan nedsættes, og dermed ikke årsdøgntrafikken for det samlede område.

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil der i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgntrafik skal opgøres. Der henvises nærmere til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det følger af den foreslåede § 42, stk. 7, at stk. 6 ikke finder anvendelse for vejstrækninger, der er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummeringen af det danske vejnet.

Rutenettet skal forstås som den del af det danske vejnet, der er nummereret i overensstemmelse med de gældende regler fastsat i cirkulære om



rutenummerering af vejnettet, der er udstedt i medfør af den gældende færdselslovs § 95. Rutenettet består af europaveje og primærruter, der er tildelt numrene 6-99, sekundærruter, der er tildelt numrene 150-599 og ringruter i større byer, der er tildelt numrene 01-05. Rutenummerering af det danske vejnet fremgår af Fjern- og nærmålskataloget og et danmarkskort, som løbende ajourføres af Vejdirektoratet. Katalog og kort kan tilgås på Vejdirektoratets hjemmeside.

Den foreslåede bestemmelse i § 42, stk. 7, medfører, at hastighedsgrænsen inden for tættere bebygget område ikke vil kunne nedsættes på en vejstrækning, der er en del af rutenettet, selv om årstdøgnstrafikken på den pågældende strækning er 4.000 eller derunder. For et nærmere afgrænset område vil hastighedsgrænsen således heller ikke kunne nedsættes, hvis der i det nærmere afgrænsede område indgår vejstrækninger, der er en del af det rutenummererede vejnet.

Det følger af den foreslåede § 42, stk. 8, at i tættere bebygget område kan der for vejstrækninger, som ligger ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder, fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen.

Det foreslåede § 42, stk. 8, medfører, at der for vejstrækningen, som ligger ved en ældreinstitution, småbørnsinstitution eller institution for børn i den undervisningspligtige alder, vil kunne fastsættes en lokal hastighedsgrænse på 40 km i timen, selvom årstdøgnstrafikken på vejstrækningen overstiger 4.000.

Den foreslåede bestemmelse finder alene anvendes i forhold til nedsættelse af hastighedsgrænsen for en vejstrækning. Bestemmelsen vil således ikke kunne anvendes i forhold til nedsættelse af hastighedsgrænsen for at nærmere afgrænset område.

At vejstrækningen skal ligger ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder betyder, at der ud til vejstrækningen er placeret indgange til institutionen. Hastighedsgrænsen vil i disse tilfælde i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne



nedsættes til 40 km i timen i en afstand af 100 m til hver side af institutions indgang.

Ældreinstitutioner kan i den foreslåede bestemmelse f.eks. være plejehjem, dagtilbud, ældrecentre m.v., hvor mange ældre færdes som fodgængere. Småbørnsinstitutioner vil f.eks. kunne være vuggestuer og børnehaver.

Institutioner for børn i den undervisningspligtige alder kan f.eks. være skoler, fritidshjem- og klubber. Børn i den undervisningspligtige alder skal forstås i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler om undervisningspligt. Det fremgår af § 34 i den gældende folkeskolelov, jf. lovbekendtgørelse nr. 989 af 27. august 2024 med senere ændringer, at undervisningspligten indtræder den 1. august i det kalenderår, hvor barnet fylder 6 år, og ophører den 31. juli ved afslutningen af undervisningen på 9. klassetrin. Undervisningspligten ophører dog senest den 31. juli i det kalenderår, hvor barnet fylder 17 år eller har afsluttet uddannelse, der er ligestillet med grundskolen, jf. lovens § 33, stk. 2-9.

Gymnasier, tekniske skoler og andre ungdomsuddannelser vil således ikke være omfattet af den foreslåede bestemmelse. Tilsvarende vil voksenuddannelsesinstitutioner, som f.eks. universiteter og erhvervsakademier ikke være omfattet af den foreslåede bestemmelse. I disse tilfælde vil der kun kunne fastsættes en lokal hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis årsdøgnstrafikken på vejstrækningen ikke overstiger 4.000.

Det følger af den foreslåede § 42, stk. 9, at i de i stk. 6 nævnte tilfælde kan der fastsættes en hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder for 1) områder, der opfylder betingelserne for opholds- og legeområder i henhold til regler udstedt i medfør af § 40, 2) veje med ganske særlige vejforløb og særligt dårlige oversigtsforhold og 3) beboelsesområder uden mulighed for gennemkørende trafik med motorkøretøjer.

Henvisningen i den foreslåede bestemmelse til stk. 6, medfører, at der alene vil kunne fastsættes en hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder for et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgnstrafik på højst 4.000. Der henvises herved



nærmere til bemærkningerne ovenfor vedrørende den foreslåede § 42, stk. 6.

For så vidt angår den foreslåede § 42, stk. 9, nr. 1, om områder, der opfylder betingelserne for opholds- og legeområder i henhold til regler udstedt i medfør af færdselslovens § 40, bemærkes, at de pågældende områder skal opfylde betingelserne i de gældende regler fastsat i vejafmærkningsbekendtgørelsen og anvendelsesbekendtgørelsen for at kunne afmærkes som opholds- og legeområder. Opholds- og legeområder vil i medfør af disse regler bl.a. alene kunne være områder, som fremtræde som egnet til ophold og leg over hele vejarealet.

Vej med ganske særlige vejforløb og særligt dårlige oversigtsforhold i den foreslåede § 42, stk. 9, nr. 2, vil være vejstrækninger, hvor ganske særlige forhold af en mere permanent karakter gør sig gældende. Vejstrækninger med et almindeligt kurveforløb, og hvor dårlige oversigtsforhold skyldes at der f.eks. langs vejen holder parkerede biler på visse tidspunkter af døgnet, eller der er beplantning, der kan beskæres, vil således ikke kunne anses for omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Anvendelsesområdet for den foreslåede bestemmelse vil generelt skulle anses for snævert. At der i et byområde er smalle gader, men i øvrigt plads til fortov, giver således ikke adgang til nedsættelse af hastighedsgrænsen i medfør af den foreslåede bestemmelse. Den foreslåede bestemmelse vil navnlig finde anvendelse i forhold til vejforløb i landsbyer, hvor vejens tracé mellem ældre ejendomme er snoet og meget smalt, og hvor der ikke er plads til etablering af fortov.

Beboelsesområder i den foreslåede § 42, stk. 9, nr. 3, skal forstås som områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder, og hvor gennemkørende trafik med motorkøretøj ikke er fysisk muligt.

Motorkøretøj skal forstås i overensstemmelse med definitionen i færdselslovens § 2, nr. 15. Der vil i medfør af den foreslåede § 42, stk. 9, nr. 3, således kunne ske nedsættelse af hastighedsgrænsen til 30 km i timen eller derunder i beboelsesområder, hvor gennemkørsel kan foretages på f.eks.



knallert eller cykel, så længe gennemkørsel med motorkøretøj (bil eller motorcykel) ikke er muligt.

Det følger af den foreslåede § 42, stk. 10, at fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse end den generelle i medfør af stk. 6, 8 og 9 skal ske med samtidig etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse.

Den foreslåede § 42, stk. 10, indebærer at der alene vil skulle etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger ved nedsættelse af hastighedsgrænsen i medfør af den foreslåede § 42, stk. 6, 8 og 9, i tilfælde, hvor det er nødvendigt på grund af vejens forløb at gøre noget særligt for at gøre trafikanterne opmærksomme på, at der på strækningen er fastsat en lavere hastighedsgrænse. I andre tilfælde af lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen vil det efter den foreslåede bestemmelse ikke længere være et krav, at der samtidig etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. Vejmyndigheden vil dog kunne vælge at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejmyndigheden måtte ønske det.

Tilfælde, hvor vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse, kan f.eks. være brede, lige vejstrækninger uden mange sideveje, og hvor vejstrækningens udformning eller omgivelser derfor ikke umiddelbart signalerer, at der skal køres med en lavere hastighed end den generelle hastighedsgrænse.

Valg af typen af hastighedsdæmpende foranstaltning og den nærmere placering heraf vil skulle ske efter de regler og retningslinjer, der fremgår af anvendelsesbekendtgørelsen og Vejdirektoratets håndbøger om fartdæmpere. Tilsvarende vil gøre sig gældende i de tilfælde, hvor vejmyndigheden vælger at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger uden at være forpligtet hertil efter den foreslåede § 42, stk. 10.

For så vidt angår lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen uden for tættere bebygget område og nedsættelse af hastighedsgrænsen på motortrafikveje og motorveje henvises til lovforslagets § 1, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 4



I henhold til færdselslovens § 91, stk. 1, træffer politiet med samtykke fra vejmyndigheden bestemmelser om udlægning af hovedveje og motortrafikveje. Hvis der er uenighed mellem politi og vejmyndighed afgøres sagen af transportministeren, jf. stk. 2.

Det foreslås, at ophæve § 91.

Det foreslåede vil medføre, at det vil være vejmyndigheden, der vil skulle varetage de trafikale-, færdselsmæssige og vejtekniske hensyn i planlægning og udlægning af veje. Ophævelsen understreger desuden, at vejloven er *lex specialis* for planlægning af offentlige veje, herunder udlægning.

Der henvises i øvrigt pkt. 2.2.1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

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

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

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

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



For så vidt angår muligheden for at træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter henvises til lovforslagets § 1, nr. 7, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 6

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

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

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

Med lovforslagets § 1, nr. 5, vil politiet ikke længere skulle samtykke til, at vejmyndigheden efter § 92, stk. 1, kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets til § 1, nr. 5.

Den foreslåede ændring medfører således, samme med lovforslagets § 1, nr. 5, at vejmyndigheden vil kunne træffe bestemmelser om indførelse af ubetinget vigepligt uden samtykke fra politiet.

For så vidt angår mulighederne for at træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 7.

Til nr. 7



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

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

Det foreslås, at § 92, *stk. 2*, ophæves, og i stedet indsættes et nyt stk. 2-5.

Det fremgår af den foreslåede § 92, stk. 2, at for en vejstrækning med en årsdøgntrafik på højst 1.000 kan vejmyndigheden, jf. stk. 1, træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde, jf. dog stk. 4.

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

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil der i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvordan årsdøgntrafik skal opgøres. Der henvises nærmere til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

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



Afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring skal forstås som afspærring, der ikke har en egentlig anlægsmæssig karakter. Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke ved, at hvis hel eller delvis afspærring gennemføres ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger, herunder ved fjernelse af en del af vejen, vil en sådan beslutning fortsat skulle træffes i henhold til vejlovgivningen efter de betingelser, der måtte gælde herfor.

Den foreslåede bestemmelse ændre endvidere ikke ved, at vejmyndigheden i henhold til § 92, stk. 4, fortsat kun vil kunne forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfri zoner, hvis der gives samtykke fra grundejerne. Der henvises herved nærmere til lovforslagets § 1, nr. 8.

Det følger af den foreslåede § 92, stk. 3, 1. pkt., at på vejstrækninger med en årsdøgntrafik, der overstiger 1.000, kan vejmyndigheden træffe bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel, hvis ensretningen sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes. Ifølge den foreslåede bestemmelses 2. pkt. kan påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgntrafik, der overstiger 1.000, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

I medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, vil der i hastighedsbekendtgørelsen blive fastsat nærmere regler om, hvilke trafikmodelberegninger og analyser der vil kunne anvendes i relation til den foreslåede § 92, stk. 3. Der henvises nærmere til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ifølge den foreslåede § 92, stk. 4, kan vejmyndigheden i tilfælde omfattet af stk. 2 kun træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har



en årsdøgnstrafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct.

Den foreslåede bestemmelse vil udgøre en undtagelse til den foreslåede stk. 2, hvorefter vejmyndigheden frit kan træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger med en årsdøgnstrafik på højst 1.000. Den foreslåede bestemmelse medfører, at der vil gælde yderligere begrænsninger for vejmyndighedens bestemmelse om indførelse af de pågældende færdselsindskrænkninger, hvis vejmyndighedens beslutning indebærer, at færdselsindskrænkningerne kommer til at gælde mere end fire sammenhængende vejstrækninger.

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

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

Det følger af den foreslåede § 92, stk. 5, at uanset stk. 2-4 kan vejmyndigheden i forbindelse med lejlighedsvis særskilte arrangementer træffe bestemmelse om midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis de nævnte færdselsindskrænkninger gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at vejmyndigheden i forbindelse med lejlighedsvis særskilte arrangementer vil kunne træffe bestemmelse om midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, midlertidigt påbud om ensrettet færdsel og midlertidig afspærring af en vejstrækning, selvom årsdøgnstrafikken for vejstrækningen overstiger 1.000. Bestemmelsen



medfører endvidere, at vejmyndigheden i forbindelse med lejlighedsvis særskilte arrangementer vil kunne træffe bestemmelse om midlertidigt forbud mod visse færdselsarter, midlertidigt påbud om ensrettet færdsel og midlertidig afspærring af en vejstrækning, selvom dette sker for mere end fire sammenhængende vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der ikke overstiger 1.000.

Lejlighedsvis særskilte arrangementer skal i den foreslåede bestemmelse forstås som arrangementer, der finder sted et begrænset antal gange om året, og som ikke strækker sig over længere tid. Det vil f.eks. kunne være optog som Copenhagen Pride, maratonløb og lignende sportsarrangementer eller en markedsdag.

Til nr. 8

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

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

Det foreslås i § 92, stk. 4, at »politiet og« udgår.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at politiet fremover ikke vil skulle give samtykke, når kommunalbestyrelsen som vejmyndigheden for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, vil forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfri zoner.

Den foreslåede bestemmelse indebære ikke en ændring af, at kommunalbestyrelsen som vejmyndigheden for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86



i privatvejsloven, jf. lovens § 3, fortsat kun vil kunne forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfri zoner, hvis der gives samtykke fra grundejerne.

Til nr. 9

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

Det foreslås, at § 92 a, stk. 1, ophæves.

Bestemmelse om indførelse af ubetinget vigepligt vil med lovforslagets § 1, nr. 6, fremover kunne træffes af vejmyndigheden i medfør af den foreslåede § 92, stk. 1, nr. 3, og bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel vil med lovforslagets § 1, nr. 7, fremover kunne træffes af vejmyndigheden i medfør af den foreslåede § 92, stk. 2. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets til § 1, nr. 6 og 7.

Til nr. 10

Det følger af færdselslovens § 92 a, stk. 2, at politiet træffer afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden.

Det foreslås i § 92 a, stk. 2, der bliver stk. 1, at ændre »Politiet« til »Vejmyndigheden for offentlig vej og for privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3,«, at »stk. 4 og 5« ændres til »stk. 4-10«, og at », for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden« udgår.



Den foreslåede bestemmelse medfører en ændring i kompetencen til at træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsbegrænsninger.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at det fremover ikke vil være politiet, men vejmyndigheden for offentlig vej og kommunalbestyrelsen som vejmyndighed for privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, der kan træffe afgørelser om lokale hastighedsbegrænsninger efter bestemmelserne i færdselslovens § 42, stk. 4-5, der bliver stk. 4-10, og § 43 b, stk. 2.

Til nr. 11

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

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

Ifølge § 92 a, stk. 2, træffer politiet afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, og § 43 b, stk. 2, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i privatvejsloven, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden.

Det foreslås, at § 92 a, stk. 3, der bliver stk. 2, ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af, at det med lovforslagets § 1, nr. 7 og 10, foreslås, at kompetencen til at træffe bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel og om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser tillægges vejmyndigheden. Der vil herefter ikke længere være behov for, at vejmyndigheden overfor politiet kan tage initiativ til, at politiet træffer afgørelse om påbud om ensrettet færdsel og om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser.



Til nr. 12

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

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

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

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at den gældende § 92 a, stk. 1, om politiets kompetence til med vejmyndighedens samtykke at træffe bestemmelsen om indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel med lovforslagets § 1, nr. 9, foreslås ophævet. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 9.

Bestemmelse om indførelse af ubetinget vigepligt vil med lovforslagets § 1, nr. 6, fremover kunne træffes af vejmyndigheden i medfør af den foreslåede § 92, stk. 1, nr. 3, og bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel vil med lovforslagets § 1, nr. 7, fremover kunne træffes af vejmyndigheden i medfør af den foreslåede § 92, stk. 2. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 6 og 7.

Den foreslåede bestemmelse vil, sammen med de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, således medføre, at vejmyndighedens beslutninger om indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel, fortsat vil skulle træffes efter forhandling med jernbane- eller færgeselskabet, hvis bestemmelserne vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser eller færgelejer. Tilsvarende vil vejmyndighedens øvrige bestemmelser, der træffes i medfør af § 92 fortsat skulle træffes efter



forhandling med jernbane- eller færgeleselskabet, hvis bestemmelserne vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser eller færgelejer.

Til nr. 13

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

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

Det foreslås, at § 92 c, *stk. 1*, ophæves, og at der i stedet indsættes et nyt *stk. 1 og 2* i § 92 c.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af, at det med lovforslagets § 1, nr. 5, 6, 7 og 10, foreslås, at kompetencen til at træffe bestemmelser efter § 92 og § 92 a tillægges vejmyndigheden, og at politiet ikke længere vil skulle involveres i de bestemmelser, som vejmyndigheden træffer. Der henvises herved nærmere til lovforslagets § 1, nr. 5, 6, 7 og 10 og bemærkningerne hertil.

Der vil med lovforslagets § 1, nr. 5, 6, 7 og 10 ikke længere kunne opstå uenighed mellem myndighederne, og der vil derfor ikke være behov for en regel om, at transportministeren kan træffe afgørelse i tvistsager.

Det følger af den foreslåede nye § 92 c, stk. 1, at transportministeren kan bestemme, at vejmyndigheden skal ophæve beslutninger efter § 92, § 92 a, jf. § 42, stk. 4-10, og § 43 b, stk. 2, hvis de ikke er i overensstemmelse med betingelserne i § 42, stk. 4-10, § 43 b, stk. 2, § 92, eller regler udstedt i medfør af stk. 3, og at afmærkning, opsatte bomme eller anden tilsvarende afspærring, der måtte være etableret som led heri, skal fjernes. Pålæg efter



1. pkt. kan ikke indbringe for anden administrativ myndighed, jf. den foreslåede bestemmelses 2. pkt. Ved beslutning om ophævelse af vejmyndighedens beslutninger efter § 42, stk. 6-9, og § 92, stk. 2, kan transportministeren efter bestemmelsens 3. pkt. om nødvendigt lade afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjerne for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer transportministerens beslutning herom indenfor en nærmere fastsat frist.

Den foreslåede § 92 c, stk. 1, 1. pkt., medfører, at transportministeren får beføjelse til at pålægge vejmyndighederne at ophæve lokale hastighedsbegrænsninger og indskrænkninger i vejens udnyttelse og indretning, hvis de materielle betingelser for at træffe bestemmelse herom fastsat i den gældende færdselslovs § 42, stk. 4, og § 43 b, stk. 2, den foreslåede § 42, stk. 5-10, og § 92, jf. lovforslagets § 1, nr. 1-3 og 5-8, og regler fastsat i hastighedsbekendtgørelsen, der er udstedt i medfør af den gældende færdselslovs § 92 c, stk. 3, ikke er opfyldte.

Transportministeriet vil i den forbindelse kunne pålægge den pågældende vejmyndighed at fjerne afmærkning, opsatte bomme eller anden tilsvarende afspærring.

Den foreslåede § 92 c, stk. 1, 3. pkt., medfører, at transportministeren i visse tilfælde vil få beføjelse til om nødvendigt at lade afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjerne for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer transportministerens beslutning herom indenfor en nærmere fastsat frist.

Den foreslåede § 92 c, stk. 1, 3. pkt., vil alene finde anvendelse i forhold til ophævelse af vejmyndighedens beslutninger truffet i strid med de materielle betingelser fastsat efter den foreslåede § 42, stk. 6-9, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, om lokal nedsættelse af hastighedsgrænsen på veje i tættere bebygget område bortset fra motortrafikveje og motorveje, og den foreslåede § 92, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger.



For så vidt angår vejmyndighedens beslutninger, der er truffet i strid med regler fastsat i den gældende færdselslovs § 42, stk. 4, § 43 b, stk. 2, og den foreslåede § 42, stk. 5, og 10, og § 92, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 1 og 13, vil der alene kunne gives pålæg om ophævelse. I disse tilfælde vil transportministeren ikke have beføjelse til at lade afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjerne for vejmyndighedens regning.

Det følger af den foreslåede § 92 c, stk. 2, at transportministeren kan kræve, at vejmyndigheden vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form, der er nødvendige for transportministerens beslutning efter stk. 1. Det kan f.eks. være oplysninger og dokumenter over årsdøgnstrafikmålinger, kortmateriale m.v.

Den foreslåede § 92 c, stk. 1 og 2, finder tillige anvendelse i forhold til lokalt fastsatte lavere hastighedsgrænser, der burde have været ophævet af vejmyndigheden i medfør af lovforslagets § 4, stk. 2. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 4, stk. 2.

De foreslåede ændringer medfører i øvrigt ikke ændring i den gældende § 92 c, stk. 2, der bliver stk. 3, om klageadgang i forhold til afgørelser truffet i henhold til §§ 92 og 92 a.

Til nr. 14

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



Med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås det, at reglerne i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 3, om forbud mod visse færdselsarter, udgår af § 92, stk. 1, nr. 3, og i stedet indsættes i færdselslovens § 92, stk. 2.

Der henvises nærmere til bemærkningerne til lovforslagets til § 1, nr. 7.

Det foreslås derfor i § 92 c, stk. 4, 3. pkt., der bliver stk. 5, at ændre »§ 92, stk. 1, nr. 3,« til »§ 92, stk. 2, som vedrører forbud mod visse færdselsarter, og«.

Ændring i § 92 c, stk. 4, 3. pkt., er således en redaktionel konsekvensændring, der ikke indebærer materielle ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 15

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

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

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

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



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

Det foreslås, at § 92 d ophæves, da færdselsloven ikke bør indeholde bestemmelser, der har mistet deres relevans.

Til nr. 16

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

Forslaget er en konsekvensændring som følge af ophævelsen af færdselslovens § 100. Der henvises til § 1, nr. 17, og bemærkningerne hertil nedenfor.

Til nr. 17

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

Det foreslås at ophæve § 100.

Det foreslåede vil betyde, at det er vejmyndigheden, der vil skulle varetage de trafikale- og færdselsmæssige hensyn i planlægning og udførsel af vejanlæg.

Ophævelsen skal ses i sammenhæng med ophævelsen af § 91, ændringerne til færdselslovens §§ 92 og 92 a, og at vejmyndigheden overlades kompetencen i sager om vejes indretning og udnyttelse.

Der henvises til pkt. 2.2.2 og til lovforslagets § 1, nr. 5-11, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 18

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



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

Med lovforslagets § 1, nr. 15, foreslås § 92 d ophævet.

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

Henvisningen til § 92 d udgår dermed af bestemmelsen. Den foreslåede ændring indebærer ikke øvrige ændringer af § 121, stk. 1, nr. 7.

Til nr. 19

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

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

Med lovforslagets § 1, nr. 15, foreslås § 92 d ophævet.

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

Henvisningen til § 92 d udgår dermed af bestemmelsen. Den foreslåede ændring indebærer ikke øvrige ændringer af § 121, stk. 1, nr. 8.

Til § 2

Til nr. 1

I vejlovens § 3, stk. 1, nr. 11, defineres nedklassificering som den proces, hvorefter en offentlig vej ændrer status til en privat vej eller en privat fællesvej.



Begrebet ”nedklassificering” anvendes dog også i relation til statsveje, der ændrer status til kommuneveje. Det fremgår således af § 12, stk. 2, 2. pkt., at bestemmelse om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje i forbindelse med mindre anlægsprojekter m.v. kan træffes af Vejdirektoratet.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 11, at der efter »ændrer status til« indsættes: »kommunevej,«.

Det foreslåede vil betyde, at nedklassificering vil betegne den proces, hvor en offentlig vej ændrer status til en kommunevej, en privat vej eller en privat fællesvej, herunder at en statsvej ændrer status til kommunevej. Det foreslåede vil bringe definitionen i overensstemmelse med praksis for begrebets anvendelse i § 12 og dermed det foreslåede til § 2, nr. 5.

Der henvises til de almindelige bemærkningerne i pkt. 2.8.

Til nr. 2

I vejlovens § 3, stk. 1, defineres en række begreber, der anvendes i loven, men bestemmelsen indeholder ikke en definition af begreberne ”graveaktør”, ”vejens areal” og ”sideanlæg”.

Betegnelsen ”graveaktør” anvendes bl.a. i vejlovens §§ 74 og 76, samt i §§ 6, 7 og 9 i bekendtgørelse nr. 1626 af 12. december 2023 om gravearbejder i offentlige vejarealer og private fællesveje på landet samt i byer og bymæssige områder.

Der har hersket en vis usikkerhed om, hvordan dette begreb skal anvendes i vejloven.

Der foreslås et nyt nr. 12 til § 3, stk. 1, der definerer ”graveaktør” som enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse, udfører sådanne arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af



en efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4.

Den foreslåede definition vil indebære, at begrebet graveaktør vil omfatte enhver, der udfører gravearbejder.

Forslaget til definitionen er udviklet på baggrund af drøftelser mellem vejmyndigheder og ledningssektoren i forbindelse med arbejdet med forslag til nye standardvilkår for ledningsarbejder i veje.

Den foreslåede definition vil betyde, at den usikkerhed, der til dels har været om begrebets anvendelse i vejloven, vil blive afklaret.

Det bemærkes, at en tilsvarende definition foreslås indført i privatsvejsloven. Der henvises til lovforslagets § 3, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

Det følger af vejlovens § 61, stk. 1, at vejmyndigheden skal sørge for, at offentlige veje udskilles i matriklen som offentlige vejarealer, medmindre særlige forhold gør sig gældende. Offentlige veje er umatrikulerede arealer, jf. § 4, stk. 1, nr. 2, i lov om udstykning og anden registrering i matriklen, jf. lovbekendtgørelse nr. 53 af 17. januar 2024 (herefter udstykningsloven).

Af bemærkningerne til den nuværende vejlovs § 80 (Folketingstidende 2014-15, 1. samling, tillæg A, L 20 som fremsat, side 69) fremgår, at ved vejens areal forstås det areal, som er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende.

Definitionen i bemærkningerne til vejlovens § 80 adresserer ikke den situation, hvor den offentlige vej ikke er blevet udskilt i matriklen, hvilket specielt forekommer på landet, og det kan skabe problemer med en præcis afgrænsning af vejarealet. En præcis afgrænsning af vejens areal er vigtig i forbindelse med administrationen af flere af vejlovens bestemmelser.

Der er derfor behov for en fyldestgørende definition af vejens areal, der omfatter såvel offentlige veje, der blevet udskilt i matriklen i henhold til vejlovens § 61, stk. 1, og offentlige veje, der ikke er blevet udskilt i matriklen, men fremtræder som en del af en større matrikuleret ejendom.



Der foreslås derfor i et nyt *nr. 13 til § 3, stk. 1*, at definere vejens areal således: »Det areal, der er udskilt i matriklen som offentlig vej i overensstemmelse med § 61, stk. 1. Er den offentlige vej ikke udskilt i matriklen, men udgør en selvstændig matrikuleret ejendom eller en del af en sådan, anses det areal, som vejmyndigheden kan godtgøre at have taget i brug som offentlig vej, for den offentlige vejs areal.«

Det foreslåede vil betyde, at hvis den offentlige vej er blevet udskilt i matriklen i overensstemmelse med vejlovens § 61, stk. 1, vil vejlovens bestemmelser finde anvendelse på hele det areal, der er i matriklen er udskilt som offentligt vejareal, uanset hvordan arealet fremstår i marken. Hvis den offentlige vej ikke er blevet udskilt i matriklen, men udgør en selvstændig matrikuleret ejendom eller en del af en sådan, vil det areal, som vejmyndigheden vil kunne godtgøre at have taget i brug som offentlig vej, f.eks. som kørebane, cykelsti, fortov, skillerabatter, yderrabatter, skråningsanlæg m.v., blive anset for den offentlige vejs areal.

Ved en ejendom skal forstås det matrikulerede areal. Vejlovens ejendomsbegreb er således identisk med ejendomsbegrebet i § 2 i udstykningsloven.

Forslaget vil betyde, at der vil være en præcis afgrænsning af det offentlige vejareal i forbindelse med administrationen af flere af vejlovens bestemmelser, f.eks. § 73 om gravetilladelser og § 80 om placering af faste genstande.

Det foreslås i et nyt *nr. 14 til § 3, stk. 1*, at definere sideanlæg som en fællesbetegnelse for arealer beliggende umiddelbart i forbindelse med eller tæt ved statsveje primært til dækning af behov, der knytter sig til trafikanternes brug af vejen, men med hvilke Vejdirektoratet også kan varetage andre samfundsmæssige behov.

Det foreslåede vil betyde, at sideanlæg først og fremmest vil skulle muliggøre, at trafikanterne på statsvejen kan få dækket ikke-trafikale behov, der knytter sig til brugen af vejen eller bidrager til at øge trafiksikkerheden. Her tænkes navnlig på muligheden for at tage et hvil, for indtagelse af mad og forfriskninger, toiletbesøg m.m. Vejdirektoratet vil dog også kunne varetage andre offentligretlige, samfundsmæssige behov med sideanlæggene.



Sideanlæg vil således kunne tjene forskellige formål, f.eks. parkeringsanlæg tæt ved vejen med henblik på kortere eller længerevarende stop, tankanlæg, toiletfaciliteter, rasteplasser, restauranter, cafeterier, infoterier, buslommer, opstillingspladser i forbindelse med vej- og vintervedligeholdelse, indsatser i forbindelse med beredskabet, samkørselspladser, told- og grænsekontrol, kontrol med køretøjer m.m. Listen er ikke udtømmende.

Forslaget vil gøre det muligt at præcisere anvendelsesområdet for de foreslåede ændringer af vejlovens § 12, stk. 2, og § 14, jf. lovforslagets § 2, nr. 5 og 6, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 3

Ifølge § 5, stk. 1, kan transportministeren nedsætte fremkommelighedsudvalg bestående af vejmyndigheder for at sikre fremkommelighed og trafik-sikkerhed på tværs af vejmyndighedsgrænser. Det følger § 5, stk. 3, at hvis der ikke er enighed mellem vejmyndighederne om aftaler for enkelte strækninger og det leder til en forringelse af fremkommeligheden i området, kan transportministeren optage vejen som statsvej.

I medfør af vejlovens § 12, stk. 4, kan transportministeren fastsætte nærmere regler for kommunevejes optagelse som statsveje i de tilfælde, der er nævnt i § 5, stk. 3.

Det fremgår af bemærkningerne til den gældende vejlovs § 12, stk. 4, (Folketingstidende 2014-15, 1. samling, tillæg A, L 20 som fremsat, side 46), at en udmøntning af bestemmelsen indebærer, at optagelse af disse kommuneveje eller del heraf som statsvej ikke skal ske ved lov men kan ske efter ministerens nærmere bestemmelse.

Det foreslås, at der i § 5, stk. 4, indsættes nyt 2. pkt., hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler for kommunevejes optagelse som statsveje i de tilfælde, der er nævnt i stk. 3.

Det foreslåede vil betyde, at der uenighed mellem vejmyndighederne i de nævnte fremkommelighedsudvalg, og det leder til en forringelse af



fremkommeligheden i det pågældende område, vil transportministeren administrativt kunne optage en statsvej, herunder fastsætte betingelser m.v. for optagelsen.

Der er tale om en videreførelse af gældende vejlovs § 12, stk. 4.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med den foreslåede affattelse af vejlovens § 12, jf. lovforslagets § 2, nr. 5. Det vurderes i øvrigt, at bestemmelsen mere hensigtsmæssigt placeres i § 5, der vedrører fremkommelighedsudvalg.

Til nr. 4

Det følger af vejlovens § 11, at vejmyndigheden kan bestemme, at nye eller bestående veje, der anlægges eller ombygges, forbeholdes visse arter af færdsel. For kommuneveje træffes beslutningen af vejmyndigheden efter forhandling med politiet, og for statsveje træffes beslutningen af transportministeren efter forhandling med justitsministeren.

Det foreslås, at § 11 ophæves.

Det foreslåede vil betyde, at vejmyndigheden i planlægning af nye veje eller ved ombygning af eksisterende veje, vil kunne beslutte at forbeholde vejen for visse arter af færdsel uden at skulle forhandle med politiet.

Der ses ikke grundlag for at opretholde en bestemmelse om inddragelse af politiet eller justitsministeren i forbindelse med, at anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje skal forbeholdes visse arter af færdsel. Ophævelsen skal således også ses i sammenhæng med ændringerne til færdselslovens §§ 92 og 92 a og ophævelsen af § 100, jf. lovforslagets § 1, nr. 5-11 og nr. 17.

Til nr. 5

Det følger af vejlovens § 12, stk. 1, at statsveje anlægges, optages, nedklassificeres eller nedlægges ved lov, men at Vejdirektoratet dog kan træffe bestemmelse om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse i forbindelse



med mindre anlægsprojekter. Af stk. 2 følger transportministerens eller Vejdirektoratets pligt til at forhandle med de kommunale vejmyndigheder, inden der træffes bestemmelser vedrørende anlæg, optagelse, nedklassificering eller nedlæggelse af statsveje.

Det fremgår af stk. 3, at transportministeren træffer afgørelse om vilkårene for en statsvejs nedklassificering til kommunevej, hvis der er uenighed herom mellem Vejdirektoratet og den pågældende kommunalbestyrelse.

Det følger af praksis, at der kun i meget begrænset omfang vil blive ydet kompensation til kommuner i forbindelse med enkeltstående nedklassificeringer, jf. i øvrigt bemærkningerne til § 14 i lov nr. 466 af 10. juni 1997 om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grund ejerbidrag til offentlige veje samt lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (Vejaftalen), jf. Folketingstidende 1996-97, tillæg A, spalte 3448-3450. Der er med loven tale om ændringer af vejlovene i forbindelse med vejaftalen mellem Regeringen og Amtsrådsforeningen om amternes økonomi for 1997.

Med hjemmel i stk. 4 er transportministeren bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om optagelse af kommuneveje som statsveje med henblik på at sikre fremkommelighed og trafikikkerhed på tværs af vejmyndighedsgrænser, jf. vejlovens § 5, stk. 3.

Optagelse af en vej som statsvej betyder, at en vej anlægges som statsvej, eller at en eksisterende kommunevej optages som statsvej og dermed ændrer status. I teorien kunne det også være optagelse af en privat fællesvej eller privat vej som statsvej.

Ved nedklassificering forstås en proces, hvorved en offentlig vej ændrer status. En eksisterende statsvej kan f.eks. blive nedklassificeret til kommunevej i forbindelse med en lov om anlæg af en ny statsvej (anlægslov). Vejlovens § 12 regulerer ikke nedklassificering af statsvej til privat fællesvej eller privat vej, men en anlægslov kan indeholde konkrete bestemmelser herom.

Offentlige veje er umatrikulerede arealer, jf. § 4, stk. 1, nr. 2, i udstykningsloven. Når et areal, der er udskilt i matriklen som offentlig vej, fuldstændigt nedlægges som offentligt vejareal, skal vejmyndigheden sørge for at den fornødne ændring i matriklen foretages, jf. vejlovens § 61, stk. 2.



Det fremgår af vejlovens § 127, stk. 3, at ledningsejere ved nedlæggelse af vejarealer kan kræve, at kommunalbestyrelsen lader en ledningsdeklaration tinglyse på det nedlagte vejareal. Der findes ikke i gældende vejlov en tilsvarende bestemmelse for statsvej, der nedlægges som offentligt vejareal.

Det foreslås i § 12, stk. 1, at det bestemmes ved lov, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Den gældende vejlovs hovedregel om, at statsveje anlægges, optages, nedklassificeres og nedlægges ved lov videreføres således.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at det fortsat er Folketinget, som ved lov beslutter, om en statsvej skal anlægges, om en vej skal optages som statsvej, om en statsvej skal nedklassificeres, eller om et statsvejsareal helt skal nedlægges som offentligt vejareal. Det vil betyde, at en anlægslov vil kunne indeholde bestemmelser om nedklassificering af en eksisterende strækning af statsvej til f.eks. kommunevej i lighed de seneste års praksis for anlægslove.

I § 12, stk. 2, foreslås, at transportministeren kan træffe bestemmelse om etablering af mindre anlæg og sideudvidelser til eksisterende statsveje, når dette kan gennemføres uden yderligere arealerhvervelse, samt om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje med henblik på optimering og tilpasning af statsvejnettet.

En sideudvidelse er udvidelse af en eksisterende vejs bredde, hvilket f.eks. kan indebære udvidelse af kørebanen ved hel eller delvis inddragelse af vejens rabatter.

Forslaget til stk. 2 vil erstatte den gældende vejlovs § 12, stk. 1, 2. pkt. Forslaget vil betyde, at transportministeren vil være bemyndiget til beslutte at etablere mindre anlæg og sideudvidelser på eksisterende statsveje og at træffe bestemmelse om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje med henblik på at optimere og tilpasse statsvejnettet. Disse foranstaltninger behøver ikke at skulle udføres i forbindelse med et mindre anlægsprojekt, således som det er tilfældet med den gældende vejlovs § 12, stk. 1,



2. pkt., men vil kunne udføres som eller i forbindelse med selvstændige, enkeltstående mindre anlægsarbejder.

Det er en forudsætning, at etablering af de mindre anlæg og sideudvidelser vil kunne gennemføres uden yderligere arealerhvervelse i form af køb eller ekspropriation.

Det foreslåede vil desuden betyde, at når det ikke længere er nødvendigt at opretholde et areal som offentligt vejareal, vil transportministeren kunne beslutte at nedlægge arealet som offentlig vej uden inddragelse af Folketinget. Det kan eksempelvis være arealer erhvervet ved ekspropriation, uden at de har været nødvendige for det endelige udførte vejanlæg, eller arealer overdraget fra tidligere vejmyndigheder, oversigtsarealer og lign. Der kan også være tale om arealer, der bliver til overs efter arbejder på eller ved mindre ombygninger af strækninger af statsvej og derfor ikke længere er nødvendige at opretholde som offentligt vejareal.

Arealerne kan herefter sælges eller overdrages til anden statslig myndighed.

Salg af arealer, der er blevet nedlagt som statsvejsareal, skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i cirkulære nr. 7 af 25. januar 2010 om salg af statens faste ejendomme og budgetvejledningens bestemmelser.

Forslaget vil også betyde at administration af sideanlæg, jf. lovforslagets § 2, nr. 6, vil blive mere fleksibel og vil kunne forbedre Vejdirektoratets position, herunder ved udbud og forhandling om etablering af infrastruktur til alternative drivmidler eller andre tiltag i forbindelse med den grønne omstilling af vejtransportsektoren f.eks. faciliteter til dobbeltrailere. Det vil eksempelvis kunne aftales, at det vindende selskab efter kontraktperiodens udløb får en option på at købe arealet med henblik på at drive anlægget videre.

Det foreslås i § 12, stk. 3, at inden der fremsættes lovforslag eller træffes bestemmelse efter stk. 2, skal transportministeren eller Vejdirektoratet forhandle med den kommunale vejmyndighed i hvis område, vejen forløber.

Det foreslåede vil beskrive forhandlingsproceduren med de kommunalbestyrelser, der vil blive berørt af planer om anlæg og nedklassificering af statsveje.



I § 12, *stk. 4*, foreslås, at hvis Vejdirektoratet og den kommunale vejmyndighed ikke kan blive enige om vilkårene for en vejs nedklassificering fra statsvej til kommunevej, jf. *stk. 1 og 2*, fastsætter transportministeren vilkårene herfor.

Det foreslåede vil betyde, at transportministeren i lighed med i dag vil skulle tage stilling til tvister mellem Vejdirektoratet og en kommunalbestyrelse om vilkårene for en nedklassificering af en statsvej til kommunevej.

Forslaget til *stk. 3 og 4* er en videreførelse af den gældende vejlovs § 12, *stk. 2 og 3*. Den hidtidige praksis, hvorefter der kun i meget begrænset omfang vil blive ydet kompensation til kommuner i forbindelse med enkeltstående nedklassificeringer, ændres ikke.

Det foreslås i § 12, *stk. 5*, at nedlægges et statsvejareal som offentligt vejareal, kan ledningsejerne kræve, at transportministeren lader en ledningsdeklaration tinglyse på arealet. Ledningsejeren afholder udgifterne forbundet hermed.

Det vil betyde, at når et offentligt vejareal, der er statsvej, nedlægges, skal Vejdirektoratet på ledningsejers opfordring tinglyse en deklaration om ledningens tilstedeværelse i det nedlagte vejareal. Det vil være ledningsejeren, der vil skulle afholde udgifterne til tinglysningen.

Bestemmelsen vil sikre, at senere erhververe af og fordringshavere til arealet gøres bekendt med ledningens tilstedeværelse i arealet, herunder om den ligger efter gæsteprincipets vilkår.

Det foreslåede svarer til kommunalbestyrelsens forpligtelse i vejlovens § 127, *stk. 3*. De samme hensyn gør sig gældende i forbindelse med nedlæggelse af statsvej.

Til nr. 6

Det fremgår af vejlovens § 14, *stk. 1*, at i forbindelse med en statsvejs udbygning og forventede udbygning skal Vejdirektoratet sikre, at der tilvejebringes og drives supplerende anlæg i forbindelse med motorvejen, hvis anlægget skønnes at være af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål. Transportministeren kan, jf. § 14, *stk. 2*, bortforpagte arealer, der er



erhvervet til vejanlægget samt indgå aftale med forpagteren om tilvejebringelse af faste anlæg og bygninger på det forpagtede areal. Ifølge stk. 3 kan transportministerens træffe afgørelse om, at stk. 1 og 2 også kan anvendes på andre veje end motorveje.

Det foreslås i § 14, stk. 1, at transportministeren kan bestemme, at der tilvejebringes og drives sideanlæg i forbindelse med en statsvej, hvis sideanlægget vurderes at være af betydning for trafikanterne på vejen, at fremme den grønne omstilling inden for vejtransport, herunder omstillingen til alternative drivmidler, eller andre trafikale formål.

Forslaget vil betyde, at transportministerens beslutning om etablering af et sideanlæg ikke vil skulle ske i forbindelse med udbygning eller forventet udbygning af en statsvej, men at sideanlæg vil kunne etableres uafhængigt heraf. Der foreslås også en ny definition af sideanlæg, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

Med det foreslåede videreføres de hensyn, hvortil der hidtil har kunnet erhverves og drives supplerende anlæg, men det understreges, at sideanlæg efter omstændigheden kan spille en større rolle i den grønne omstilling inden for vejtransport. Der kan f.eks. være tale om etablering af ladeinfrastruktur til lette og tunge køretøjer, faciliteter til dobbeltrailere eller lignende tiltag med det formål at reducere brugen af fossile brændstoffer.

”Alternative drivmidler” skal forstås i overensstemmelse med § 2, stk. 2, i lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, jf. lovbekendtgørelse nr. 1043 af 17. september 2024.

I § 14, stk. 2, foreslås det, at transportministeren til de formål, der er angivet i stk. 1, kan bortforpagte arealer, der er erhvervet til vejanlægget, og under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå aftale med forpagteren om tilvejebringelse og drift af faste anlæg eller bygninger på de forpagtede arealer.

Det foreslåede vil betyde, at transportministeren har hjemmel til at bortforpagte arealer og lade andre drive de virksomheder, anlæg eller bygninger, der er anlagt på arealer erhvervet til formålene nævnt i stk. 1. Erhvervelse af areal til anlæggene kan om nødvendigt ske ved ekspropriation efter



reglerne i vejlovens kapitel 10, hvilket er en videreførelse af gældende ret. Det er hensigten, at transportministerens kompetence delegeres til Vejdirektoratet i henhold til vejlovens § 6, stk. 2 og 3.

I § 14, stk. 3, foreslås, at transportministeren under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler kan indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af statsvejsarealer til landbrugsmæssig drift eller til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen.

Det foreslåede vil betyde, at hvis der er et behov for at opretholde arealer som statsvejsareal, f.eks. i forbindelse med en forventet kommende udvidelse af statsvejen, vil transportministeren kunne indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning til landbrugsdrift og f.eks. solcelleanlæg, uden at arealerne først vil skulle nedlægges som statsvej. Det er en forudsætning, at der er tale om tidsbegrænsede aftaler, hvis det udskilte vejareal bortforpagtes til sådanne formål.

Til nr. 7

Den grundlæggende bestemmelse om vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje og offentlige stier findes i vejlovens § 62, der fastslår, at vejmyndigheden har pligt til at sørge for, at disse veje og stier er vintervedligeholdt og renholdt i overensstemmelse med de regler og bestemmelser, der er fastsat efter forhandling med politiet, jf. § 62, stk. 7. Vejmyndigheden kan endvidere efter forhandling med politiet undtage enkelte vejstrækninger og enkelte offentlige stier fra pligten til vintervedligeholdelse, jf. stk. 3.

Det følger af vejlovens § 64, stk. 1, at i byer og bymæssige områder kan vejmyndigheden efter forhandling med politiet bestemme, at grundejere, hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og sti ud for ejendommen i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 66-68. Vejmyndigheden kan efter forhandling med politiet give nærmere forskrifter for grundejernes pligt til udførelse af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse, herunder for de virkemidler, der må benyttes, jf. vejlovens § 65.



Det følger af § 66, stk. 8, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte vejledende retningslinjer for snerydning og glatførebekæmpelse. Der er ikke fastsat sådanne regler.

Det foreslås, i § 62, stk. 3 og 7, at »efter forhandling med politiet« udgår.

Det foreslåede vil indebære, at vejmyndigheden vil kunne beslutte at undtage enkelte vejstrækninger fra pligten til snerydning og glatførebekæmpelse uden først at forhandle med politiet. Det foreslåede indebærer, at det er vejmyndigheden, der vil kunne fastsætte regler for gennemførslen af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse af offentlige veje.

Det foreslås endvidere, i vejlovens § 64, stk. 1, og § 65 at »efter forhandling med politiet« udgår.

Det vil betyde, at vejmyndigheden ikke vil skulle forhandle med politiet, inden grundejerne i byer og bymæssige områder pålægges at snerydde fortove og stier, eller der træffer afgørelse om forskrifter herfor.

Det foreslåede er en konsekvens af det foreslåede til vejlovens § 62, om at forhandlingspligten om snerydning m.v. af offentlige veje skal udgå.

Forslaget vil betyde, at vejmyndigheden vil kunne bestemme, at grundejere, hvis ejendom grænser til en offentlig vej eller sti og har lovlig adgang til den offentlige vej, skal snerydde m.v. fortov og sti ud for deres ejendom, ligesom vejmyndigheden vil kunne fastsætte nærmere forskrifter herfor uden at skulle forhandle med politiet.

Udgangspunktet vil være, at kommunen vil kunne pålægge grundejerne at vintervedligeholde og renholde i overensstemmelse med de retningslinjer, der er fastlagt efter § 62, stk. 7, for kommunens egen vintervedligeholdelse og renholdelse af fortove og stier. Der ses ikke at være saglige grunde til, at kommunen kan fastsætte en højere eller lavere standard for grundejernes udførelse af opgaverne.

Til nr. 8



Hvis en graveaktør ikke har søgt tilladelse til et gravearbejde, og vejmyndigheden ikke efterfølgende retligt kan lovliggøre forholdet, jf. vejlovens § 136, stk. 1, bliver den offentlige vej efter omstændighederne reableret af vejmyndigheden. Når der er gravet, fjernet belægning eller foretaget jordopfyldning, kan reableringen af vejarealet være omkostningstungt for vejmyndigheden.

Det følger af vejlovens § 138, at vejmyndigheden har pant og fortrinsret i den pågældende ejendom for beløb, som vejmyndigheden og har betalt efter afgørelser i henhold til vejloven.

For at få sine udgifter dækket til reablering af det ulovlige forhold (fysisk lovliggørelse) er vejmyndigheden i dag henvist til at fremsætte et erstatningskrav for udgifter til reablering af den offentlige vej som følge af den ulovlige forandring. Det betyder, at kravet vil skulle behandles efter reglerne om erstatning uden for kontrakt, og i tilfælde af uenighed må vejmyndigheden indbringe kravet for domstolene.

Der er i gældende vejlov afhjælpningsbestemmelser for en række andre dispositioner over vejareal udført i strid med reglerne, f.eks. § 70, § 81 b og § 85, men ikke en bestemmelse for reetablering af det offentlige vejareal for graveaktørens regning, når et gravearbejde er udført uden tilladelse og ikke efterfølgende kan retligt lovliggøres.

Det foreslås, at der i vejlovens § 73 indsættes nyt *stk. 7*.

I *1. pkt.* foreslås det, at give vejmyndigheden hjemmel til straks og uden forudgående påbud at reablere den offentlige vejs areal for den pågældende graveaktørs regning, eller den i hvis interesse et arbejde omfattet af § 73 er udført, hvis der uden vejmyndighedens tilladelse er foretaget forandringer i den offentlige vejs areal, herunder opgravning, opfyldning m.v., og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse, jf. § 136, stk. 1.

Det foreslåede vil betyde, at ved et gravearbejde i offentlig vej, hvortil der ikke er givet tilladelse, vil der fremadrettet være hjemmel for vejmyndigheden til fysisk lovliggørelse uden forudgående påbud og for graveaktørens regning.



I 2. *pkt.* til nyt stk. 7 foreslås det, at der til sagens udgifter medgår vejmyndighedens dokumenterede retableringsudgifter samt dokumenterede administrative udgifter i forbindelse med den ulovlige forandring af den offentlige vejs areal.

Det foreslåede vil betyde, at vejmyndigheden vil kunne kræve sine direkte og indirekte dokumenterede udgifter til retableringen af vejarealet dækket hos den, der har foretaget den ulovlige forandring i vejens areal.

Sammenholdt med den foreslåede definition til graveaktør, jf. lovforslagets § 2, nr. 2, vil det foreslåede betyde, at hvis vejmyndigheden ikke kan fastslå, hvem der har foretaget den ulovlige forandring af den offentlige vej, men det fremgår af sagen, i hvis interesse gravearbejdet er udført, vil vejmyndigheden kunne rette kravet mod denne. Det kunne eksempelvis være udført arbejde i forbindelse med fremførelse af en stikledning til ejendom.

Vejmyndighedens krav vil i de tilfælde, hvor den ulovlige forandring af vejens areal kan henføres til ejeren af en bestemt ejendom, have pant og fortrinsret i den pågældendes ejendom, jf. vejlovens § 138.

Inddrivelse af andre krav vil kunne ske efter de almindelige regler om inddrivelse af formuekrav.

Til nr. 9

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udledning, eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når dette sker som led i erhvervmæssig virksomhed.

Det følger af stk. 4, at transportministeren kan undtage visse former for råden over vejarealet fra kravet om tilladelse efter stk. 1 og kan bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler for disse former for råden.



Vejmyndigheden skal forhandle med politiet om de nærmere regler og derefter offentliggøre dem. Bekendtgørelse nr. 1475 af 3. december 2015 om særlig råden over vejareal oplister, hvilke former for råden, der ikke kræver vejmyndighedens tilladelse.

Det foreslås, at § 80, stk. 4, 2. pkt., affattes således, at vejmyndigheden skal offentliggøre de nærmere regler herom.

Det foreslåede vil indebære, at når transportministeren har fastsat regler for hvilken form for råden over det offentlige vejareal, der ikke kræver tilladelse, vil vejmyndigheden ikke skulle forhandle med politiet om de nærmere regler men vil fortsat skulle offentliggøre disse. Det vil i praksis kunne ske på kommunens hjemmeside.

Det foreslåede er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af vejlovens § 89, jf. lovforslagets § 2, nr. 13, og der henvises til bemærkningerne hertil.

Til nr. 10

Det foreslås, at *overskriften* ”Tankanlæg” før § 88 ophæves.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af vejlovens § 88, jf. lovforslagets § 2, nr. 11, og der henvises til bemærkningerne hertil.

Til nr. 11

I vejlovens § 49 og 50 fastlægges en række bestemmelser om adgangsforhold til offentlige veje.

Ifølge vejlovens § 49, stk. 1, må etablering af nye adgange og udvidelse af eksisterende adgange til offentlige veje ikke ske uden vejmyndighedens tilladelse, og af stk. 4 fremgår, at vejmyndigheden som betingelse for tilladelse efter stk. 1 kan stille krav til placering og udformning, hvis det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige hensyn. Vejmyndigheden kan ligeledes gøre tilladelsen betinget af, at vejen ombygges med midterrabat, kanalisering, lyssignal og lignende, når det skønnes trafikalt nødvendigt, jf. stk. 5.



Adgange kun må benyttes af de ejendomme, for hvilke de er anlagt, medmindre vejmyndigheden har givet tilladelse til andre kan benytte den, jf. vejlovens § 50, stk. 1, og ind- og udkørsel uden for de godkendte adgange må ikke finde sted, jf. stk. 5.

Det følger af vejlovens § 88, at det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg ved en offentlig vej. Bestemmelsen er en videreførelse af den tidligere vejlovs § 104 om tankanlæg ved og på offentlige veje.

Bestemmelsen fastsætter endvidere, at vejmyndighedens tilladelse skal indhentes, hvis tankanlægget overdrages til anden juridisk person, der ønsker at fortsætte virksomheden, ligesom vejmyndighedens tilladelse skal indhentes, inden udvidelser af tankanlægget med nye serviceydelser, f.eks. vaskehal, eller udvidelse af varesortimentet kan ske.

Vejlovens § 88 finder også anvendelse for elladestationer og lignende indretninger, der leverer andre former for fremdrivningsmidler til køretøjer. Det fremgår dog af bemærkningerne til § 88, at bestemmelsen ikke finder anvendelse på parkeringspladser eller lignende, hvor der i forbindelse med parkeringen er adgang til opladning af el-biler eller lignende.

Det følger af AFI-lovens §§ 3-4, at kommunalbestyrelsen kan indgå aftale med en operatør om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter på arealer, som kommunen har rådighed over. Er der tale om ladepunkter på arealer, der er kommunevej, skal der desuden træffes afgørelse efter vejlovens §§ 73 og 88.

Det foreslås, at § 88 ophæves.

Bestemmelsen anses som overflødig, da vejmyndighederne har tilstrækkelige muligheder til at varetage hensynene til trafiksikkerheden og trafikafviklingen i de eksisterende bestemmelser i vejlovens §§ 49 og 50 om adgange til offentlige veje. Hensynene til udnyttelse af ejendomme og butiksstrukturer varetages i planloven.



Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i pkt. 2.9.2.

Til nr. 12

Det foreslås, at *overskriften* ”Forhandling med politiet” før § 89 ophæves.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af ophævelsen af vejlovens § 89, jf. lovforslagets § 2, nr. 13, og der henvises til bemærkningerne hertil.

Til nr. 13

I henhold til vejlovens § 89 skal vejmyndigheden forhandle med politiet, inden vejmyndigheden træffer afgørelse efter vejlovens §§ 73, 80, 82, 86 og 88.

Det følger af § 73, at der skal søges om vejmyndighedens tilladelse, inden der foretages forandringer, herunder opgravning m.v., på en offentlig vejs areal, eller inden der graves, pløjes eller lign. så tæt ved vejarealet, at vejafmærkninger eller skelsten m.v. beskadiges.

Ifølge vejlovens § 80 kan der kun rådes over det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse.

I medfør af vejlovens § 82, må tilledning af spildevand, overfladevand m.v. til offentlige veje eller disse vejes grøfter eller ledninger kun ske med vejmyndighedens tilladelse.

Af vejlovens § 86, stk. 1, fremgår, at det kræver vejmyndighedens tilladelse til at anbringe faste genstande, skilte el.lign., hvis de rager ind over en vejs areal, jf. dog stk. 2, der angiver, hvad der kan anbringes uden tilladelse.

Det følger af vejlovens § 88, at det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg ved en offentlig vej.

Det foreslås, at vejlovens § 89 ophæves.

Det foreslåede vil betyde, at vejmyndigheden ikke vil skulle forhandle med politiet, inden den træffer afgørelse efter vejlovens §§ 73, 80, 82 og 86.



Det skal understreges, at hensynet til etablering af korrekt vejafmærkning og hensigtsmæssig afvikling af trafikken forsat vil blive varetaget. Bestemmelserne i vejafmærkningsbekendtgørelsen, og anvendelsesbekendtgørelsen, foreskriver, at vejmyndigheden skal indhente politiets samtykke til den konkrete etablering af vejafmærkning.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i pkt. 2.4.

Til nr. 14.

Det fremgår af vejlovens § 134, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af kommunernes omkostninger ved behandling af ansøgninger efter lovens §§ 49, 50, 80, 82, 86 og 88.

Det foreslås, i § 134, stk. 2, at », 86 og 88« ændres til: »og 86«.

Det foreslåede er en konsekvensændring af den foreslåede ophævelse af vejlovens § 88, jf. lovforslagets § 2, nr. 11, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 15.

Af vejlovens § 137, stk. 1, følger, at når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den udfører arbejder for borgernes regning, skal den sikre, at der sker billigst muligt. Det fremgår af stk. 2, at stk. 1 finder anvendelse for påbudte arbejder efter vejlovens § 88, stk. 4.

Det foreslås i § 137, stk. 2, at », 88, stk. 4« udgår, og der indsættes: »og« efter »§ 72, stk. 1,« udgår.

Det foreslåede er en konsekvensændring af den foreslåede ophævelse af vejlovens § 88, jf. lovforslagets § 2, nr. 11, og bemærkningerne hertil.

Til § 3

Til nr. 1



Det følger af privatvejslovens § 8, stk. 1, at i by eller bymæssigt område skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet, inden der træffes bestemmelse om, at en privat vej der 1) indgår i det almindelige vejnet, 2) er mindst 40 meter lang og 3) tjener som færdselsareal for mere end syv erhvervsvirksomheder, syv parcel- eller sommerhuse eller 12 beboelseslejligheder, skal vintervedligeholdes og renholdes af ejeren af vejen. Det følger af stk. 2, at reglerne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for private skov- og klitveje eller veje på havneområder eller lign., der er åbne for almindelig færdsel og er af væsentlig betydning for denne, selv om de ligger i landzone.

I henhold til bestemmelserne i privatvejslovens § 79, stk. 1, § 80, stk. 3, § 81, stk. 3 og § 82, stk. 3, skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet, inden den træffer bestemmelse om, at en privat fællesvej i by og bymæssigt område skal vintervedligeholdes og renholdes af ejerne af de til vejen grænsende ejendomme med vejret til vejen.

I henhold til bestemmelserne i privatvejslovens § 80, stk. 3, § 81, stk. 3, og § 82, stk. 3, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet træffe nærmere bestemmelser om, hvordan og hvornår grundejerne skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde.

Offentliggørelsen af disse bestemmelser sker typisk i kommunalbestyrelsens vinter- og renholdelsesregulativer.

Det foreslås, i § 8, stk. 1, § 79, stk. 1, § 80, stk. 3, § 81, stk. 3, og § 82, stk. 3, at »efter forhandling med politiet« udgår.

Det foreslåede vil betyde, at kommunalbestyrelsen vil kunne bestemme, at en privat vej i by eller bymæssigt område, der opfylder betingelserne i § 8, stk. 1, eller er en privat skov- og klitvej eller vej på havneområde åben for almindelig færdsel, skal vintervedligeholdes og renholdes af ejeren uden forudgående forhandling med politiet. Hvis politiet vurderer, at en manglende vintervedligeholdelse af f.eks. vejene på et havneområde giver anledning til trafiksikkerhedsmæssige betænkeligheder, vil politiet kunne fremføre dette over for kommunalbestyrelsen.



For private fællesveje vil det foreslåede betyde, at kommunalbestyrelsen vil kunne fastsætte bestemmelser om grundejernes vintervedligeholdelse og renholdelse m.v. uden at skulle forhandle med politiet.

Det er vurderingen, at der ikke er grundlag for at opretholde en regel om, at kommunalbestyrelsen skal forhandle med politiet om, hvorvidt disse veje skal vinterholdes og renholdes på baggrund af kommunalbestyrelsens bestemmelse herom. Transportministeriet har i den forbindelse lagt vægt på, at de private fællesveje typisk er mindre befærdede veje.

Det foreslåede er ikke til hinder for, at vejmyndigheden og politiet fortsat vil kunne drøfte, hvorvidt private fællesveje, der spiller en større rolle for trafikafviklingen i lokalområdet, herunder for den gående og cyklende almindelige færdsel, bør vintervedligeholdes og/eller renholdes.

Til nr. 2

Der er ikke en definition af begrebet ”graveaktør” i privatvejsloven, og der har hersket en vis usikkerhed om, hvordan dette begreb skal anvendes.

Det foreslås, at der i privatvejslovens § 10 indsættes en definition på graveaktør som nyt *nr. 19*, hvorefter graveaktør defineres som enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse, udfører arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af en efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4, i lov om offentlige veje m.v.

Den foreslåede definition vil indebære, at begrebet graveaktør vil omfatte enhver, der udfører gravearbejder.

Forslaget til definitionen er udviklet på baggrund af drøftelser mellem vejmyndigheder og ledningssektoren i forbindelse med arbejdet med forslag til nye standardvilkår for ledningsarbejder i veje.



Den foreslåede definition vil betyde, at den usikkerhed, der til dels har været om begrebets anvendelse i privatvejsloven, vil blive afklaret.

Det bemærkes, at en tilsvarende definition foreslås indført i vejloven. Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

Til nr. 3

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

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

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

Ophævelsen af forhandlingsforpligtelsen sker som led i lettelsen af kommunalbestyrelsens administrative opgaver på privatvejslovens område, og skal desuden ses i sammenhæng med det foreslåede i § 3, nr. 5, om ophævelse af politiets samtykke til ændring i en privat fællesvejs færdselsmæssige indretning eller færdselsregulering, jf. privatvejslovens § 57, og dermed også i sammenhæng med ændringerne til færdselslovens § 92, jf. lovforslagets § 1, nr. 5-8.

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

Til nr. 4



Det følger af privatvejslovens § 56, stk. 1, at en række tilladelser meddelt af kommunalbestyrelsen efter privatvejsloven, f.eks. tilladelse om færdselsregulering m.v. og adgang til en privat fællesvej, samt tilladelser efter §§ 86, 88, 92 og 93 i vejloven, er offentligretlige tilladelser, og at det tilladte ikke indebærer rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.

Ved offentligretlige tilladelser forstås en tilladelse som et udtryk for, at kommunalbestyrelsen ikke vurderer, at almene, offentligretlige grunde taler imod det ansøgte. Kommunalbestyrelsens tilladelse kan dog kun udnyttes i det omfang, modtageren af tilladelsen på privatretligt grundlag har ret til foretage de foranstaltninger, som er omfattet af tilladelsen.

Kommunalbestyrelsen er tillagt de kompetencer, der er nødvendige for at sikre, at private fællesveje kan tjene som veje, at vejene er i god og forsvarlig stand og kan indgå på en fornuftig måde i trafik- og vejplanlægningen. Almene, offentligretlige hensyn, der taler imod en ansøgning, vil kunne betyde, at kommunalbestyrelsen skal afslå en ansøgning efter § 57, stk. 1, hvis den vurderer, at det ansøgte vil komme i konflikt med de trafikale forudsætninger, hvori den private fællesvej er tænkt at indgå i det samlede lokale vejnet.

Det foreslås, at i § 56, stk. 1, ændres: »§ 57, stk. 1, § 60, jf. §§ 86, 88, 92 og 93« til: »§ 57, stk. 2, § 57, stk. 5, 2. pkt., § 60, jf. §§ 86, 92 og 93«, »for det ansøgte eller tilladte, og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.« ændres til: »for det tilladte.«

Det foreslåede er en konsekvensrettelse som følge af det foreslåede i § 2, nr. 5.

Det foreslås desuden, at der indsættes som 2. pkt.: »Vejmyndighedens tilladelse indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer eller de vejberettigede.«

Det foreslåede er en videreførelse af gældende ret men med en sproglig tilretning med henblik på at understrege, at kommunalbestyrelsens



offentligretlige tilladelse efter de nævnte bestemmelser ikke vil indebære rettigheder i forhold til vejens ejer eller de vejberettigede.

Det foreslåede 2. pkt. vil således betyde, at det er et privatretligt spørgsmål, om kommunalbestyrelsens tilladelse rent faktisk kan udnyttes, og i tilfælde af uenighed, f.eks. mellem indehaveren af tilladelsen og vejarealets ejer, må spørgsmålet afgøres ved domstolene.

Til nr. 5

Private fællesveje skal primært betjene færdsel til ejendomme ved den pågældende vej. De offentlige interesser, der knytter sig til de private fællesveje, varetages af kommunalbestyrelsen, der er tillagt de kompetencer, der er nødvendige for at sikre, at vejene er i god og forsvarlig tilstand og kan indgå i trafik- og vejplanlægningen.

Der er i privatvejsloven særlige bestemmelser om private fællesveje i byzone og sommerhusområde, jf. § 3, og private fællesveje i landzone, jf. § 4. Kommunalbestyrelsen kan dog i henhold til privatvejslovens § 3, stk. 2, bestemme, at byreglerne skal finde anvendelse i afgrænsede områder i landzone, når disse områder har bymæssig karakter eller er planlagt hertil.

De særlige bestemmelser om færdselsmæssige forandringer og færdselsregulering på private fællesveje i byer og bymæssige områder findes i privatvejslovens § 57.

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



Bestemmelsen sonderer mellem tilladelser til ændringer i stk. 1 og kommunalbestyrelsens afgørelser om ændringer i stk. 2. I begge tilfælde skal kommunalbestyrelsen indhente politiets samtykke, inden vejens færdselsmæssige indretning eller regulering af færdslen kan ændres.

Det følger således af privatvejslovens § 57, stk. 1, at grundejere ikke må foretage ændringer, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen, jf. færdselslovens §§ 92, 92 a og 100, uden kommunalbestyrelsen og politiets godkendelse. Det følger af § 57, stk. 2, at kommunalbestyrelsen med politiets samtykke kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal etableres eller foretages ændringer i lovlige færdselsregulerende foranstaltninger og indretninger på vejen, og af stk. 3, at hvis foranstaltningerne sker for at forbedre det trafikale miljø, finder reglerne om afholdelse af udgifter m.v. anvendelse, medmindre andet er aftalt. Der er i § 57, stk. 4, hjemmel til, at kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger etableret uden tilladelse, og i stk. 5, at det kan ske uden forudgående forbud, hvis den er til ulempe for færdslen. Reglerne finder tilsvarende anvendelse for ændringer, der er foretaget uden tilladelse.

Tilladelser efter privatvejslovens § 57, stk. 1, kan afmærkes med uautoriseret afmærkning. Uautoriseret afmærkning er anden afmærkning end den, der fastsat med hjemmel i færdselslovens § 95, stk. 1 og 3. Politiet kan efter omstændigheder håndhæve en afmærkning fastsat efter bestemmelserne i § 17 i lov nr. 812 af 13. juni 2023 om mark- og vejfred, men ikke i medfør af færdselsloven.

Det foreslås i § 57, stk. 1, at private fællesveje er åbne for almindelig færdsel, medmindre andet er bestemt.

Det foreslåede vil lovfæste princippet om, at private fællesveje i byer og bymæssige områder indgår i det almindelige vejnet, hvilket i dag efter gældende ret implicit følger af privatvejslovens § 1 og § 57, stk. 1. Det foreslåede vil betyde, at det lovfæstes, at private fællesveje i byer og bymæssige områder primært vil skulle betjene færdsel til ejendommene ved den pågældende vej, men at de lovligt vil kunne benyttes af andre og derfor indgår som en del af det almindelige vejnet og er undergivet offentligretlig regulering gennem privatvejsloven.



Private fællesveje på landet vil derimod kun være åbne for kørsel med ærinde til ejendomme f.eks. levering af varer, besøgende m.v., medmindre kommunalbestyrelsen har truffet afgørelse om, at byreglerne skal finde anvendelse, jf. privatvejslovens § 3, stk. 2.

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

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

Det foreslåede vil betyde, at kommunalbestyrelsen får kompetence til at godkende grundejernes ansøgninger om færdselsindretning og regulering. I forbindelse med en ansøgning om ændring af en privat fællesvejs indretning vil kommunalbestyrelsen skulle vurdere, om almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn, taler imod det ansøgte.

Uanset bestemmelsen i det foreslåede til færdselslovens § 92 c, stk. 5, 1. pkt., vil tilladelser efter den foreslåede bestemmelse i privatvejslovens § 57, stk. 2, kunne afmærkes med uautoriseret afmærkning, som det også er gældende ret i dag. Dette er f.eks. tilfældet, hvis der gives tilladelse til privat parkeringskontrol på en privat fællesvej.

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. Politiet kan efter omstændigheder håndhæve en afmærkning fastsat efter bestemmelserne i mark- og vejfredsloven, men ikke i medfør af færdselsloven. En eventuel overtrædelse af et forbud afmærket med uautoriseret afmærkning vil kunne straffes efter bestemmelserne i § 17 i mark- og vejfredsloven.



Det foreslås i § 57, stk. 3, at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer og foranstaltninger i som nævnt i stk. 1. Kommunen afholder udgifterne til etablering og afmærkning af foranstaltningerne.

Det foreslåede betyder, at kommunalbestyrelsen får kompetence til at foretage ændringer og foranstaltninger på private fællesveje i by og bymæssigt område.

Transportministeriet vurderer, at de kommunale vejmyndigheder har den nødvendige viden og kompetence til at træffe bestemmelser efter stk. 2 og 3, og at det foreslåede ikke indebærer trafiksikkerheds- og trafikafviklingsmæssige betænkeligheder på de omhandlede private fællesveje.

Det foreslåede i stk. 2 og 3 skal ses i sammenhæng med ændringerne til færdselslovens §§ 92 og 92 a, jf. det foreslåede til § 1, nr. 5-11, og at vejmyndigheden overlades kompetencen i sager om vejes indretning og udnyttelse. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 5-11, og bemærkningerne hertil.

Det foreslås i § 57, stk. 4, at etableres foranstaltningerne nævnt i stk. 3 i det væsentlige for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder reglerne i kapitel 9 om afholdelse af udgifterne og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse, medmindre andet er aftalt.

Det foreslåede er en videreførelse af den gældende privatvejslovs § 57, stk. 3, og er udtryk for, at det vurderes rimeligt og proportionalt, at de vedligeholdelsespligtige grundejere, jf. bestemmelserne i kapitel 9, afholder udgifterne til foranstaltninger, som kommunalbestyrelsen fastsætter, fordi almene, offentligretlige hensyn afgørende taler herfor, men som i det væsentligste skal bidrage til at forbedre miljøet, trafikmiljøet m.m. på og ved vejen til gavn og glæde for de vejberettigede. Bestemmelsen er således en undtagelsesbestemmelse i forhold til udgangspunktet nævnt i stk. 3, 2. pkt., at kommunalbestyrelsen afholder udgifter til de foranstaltninger på vejen, som den fastsætter af hensyn til den almene færdsel på vejen.



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

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

Forslaget til stk. 5 vil betyde, at kommunalbestyrelsen fortsat skal kunne fjerne færdselsregulerende foranstaltninger, der er etableret uden forudgående tilladelse eller beslutning efter stk. 2 og 3, og som kommunalbestyrelsen ikke efterfølgende kan meddele tilladelse til. Hvis kommunalbestyrelsen er bekendt med, hvem der har etableret foranstaltningen, vil kommunalbestyrelsen som udgangspunkt skulle give pågældende et påbud om at fjerne den ulovlige foranstaltning. Hvis påbuddet herefter ikke efterkommes inden for den fastsatte rimelige frist, vil kommunalbestyrelsen kunne fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning.

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

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

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



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

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

Til nr. 6.

Det foreslås, at i *overskriften før § 60* udgår ”tankanlæg”.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af vejlovens § 88, jf. lovforslagets § 2, nr. 11, og at § 88 derfor udgår af privatvejslovens § 60, jf. lovforslagets § 3, nr. 7, jf. bemærkningerne hertil.

Til nr. 7

Af privatvejslovens § 60 fremgår, at vejlovens § 86 om faste genstande, skilte og lign. over vejarealet, § 88 om tankanlæg, § 92 om vejmyndighedens adgang til at bestemme, at skilte, færdselstavler m.v. kan anbringes på ejendomme langs med vejen, samt § 93 om hegn mod vej finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.

Der er i privatvejsloven bestemmelser om adgangsforhold til private fællesveje. F.eks. privatvejslovens § 62, *stk. 1*, hvoraf fremgår, at der ikke må etableres nye eller ske udvidelse af eksisterende adgange fra tilgrænsende ejendomme eller fra andre private fællesveje til en privat fællesvej uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Det foreslås i § 60, at »88,« udgår.

Der er tale om en konsekvens af det foreslåede i lovforslagets § 2, nr. 10, om ophævelse af vejlovens § 88. Der vurderes ikke at være et selvstændigt behov for at opretholde en bestemmelse om, at kommunalbestyrelsen skal



godkende, at der etableres et tankanlæg på en ejendom langs med en privat fællesvej i by og bymæssigt område. Kommunalbestyrelsen har tilstrækkelig mulighed for at varetage hensynene til trafiksikkerhed og trafikafvikling i de eksisterende bestemmelser om adgang til private fællesveje fra tilgrænsende ejendomme m.v.

Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 11, om ophævelse af vejlovens § 88 og bemærkningerne hertil.

Til nr. 8

Spørgsmålet om placering af genstande m.m. på det areal, der er taget i brug for en privat fællesvej i by og bymæssigt område, er reguleret i privatvejløvens § 66. Kommunalbestyrelsen skal varetage almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest hensynet til trafiksikkerhed og trafikafvikling.

Det følger af hovedreglen i § 66, stk. 1, at der ikke må placeres genstande på en privat fællesvejs areal uden vejmyndighedens tilladelse. Opregningen af genstande i § 66, stk. 1, nr. 1, er dog ikke udtømmende.

Bestemmelsen i § 66, stk. 1, indeholder ikke et krav om, at kommunalbestyrelsen skal forhandle med politiet, inden der træffes afgørelse.

I henhold til § 66, stk. 2, kan transportministeren undtage visse former for råden over vejarealet fra kravet om tilladelse efter stk. 1 og bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler for disse former for råden over vejarealet. Denne hjemmel er ikke udnyttet.

Det fremgår af § 66, stk. 3, at kommunalbestyrelsen skal forhandle med politiet, inden kommunalbestyrelsen fastsætter, hvilke af de af transportministeren med hjemmel i stk. 2 fastsatte former for råden der ikke kræver tilladelse på de private fællesveje.

Det foreslås at ophæve § 66, stk. 3.

Allerede fordi det ikke kræver forudgående forhandling med politiet, inden vejmyndigheden meddeler tilladelse efter § 66, stk. 1, ses der ikke at være



saglige grunde til, at kommunalbestyrelsen skal forhandle med politiet, inden den træffer afgørelse om, hvilke former for råden over en privat fællesvej, der må foretages uden kommunalbestyrelsens tilladelse.

Ophævelsen skal desuden ses i sammenhæng med ophævelsen af vejlovens § 89. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 samt lovforslagets § 2, nr. 13, og bemærkningerne hertil.

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2025.

For så vidt angår ændringerne af færdselsloven, jf. lovforslagets § 1, vil færdselsmæssige bestemmelser om vejenes udnyttelse eller indretning efter den foreslåede § 92, og bestemmelser om lokale hastighedsgrænser efter den foreslåede § 92 a, jf. § 42, stk. 4-10, fra den 1. juli 2025 skulle træffes af vejmyndigheden alene, uden politiets medvirken.

Sager efter færdselsloven om indretning og udnyttelse af veje og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, der er verserende, men endnu ikke afgjorte på tidspunktet for lovens ikrafttræden, skal færdigbehandles og afgøres efter lovforslagets regler. Det vil både gælde i forhold til beslutningskompetence og de materielle betingelser for vejmyndighedens beslutninger.

Forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, hvorefter der i 16 kommuner uden en nærmere konkret afvejning af trafiksikkerhedsmæssige og andre trafikale forhold kan fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen inden for tættere bebygget område på vejstrækninger, som ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, vil blive ophævet med de ændringer af hastighedsbekendtgørelsen, som kommer til at træde i kraft samtidig med denne lovs ikrafttræden.

Da der er tale om en forsøgsordning, vil de deltagende kommunale vejmyndigheder ikke kunne have en berettiget forventning om, at



hastighedsgrænser, der er fast som led heri, uden videre kan opretholdes ved forsøgets afslutning.

Transportministeriet finder det i tilknytning hertil væsentligt, at det sikres, at balancen mellem hensynet til mobilitet og hensynet til færdselssikkerhed, som de foreslåede regler i § 42, stk. 6 og 7, er udtryk for, får størst mulig udbredelse i forhold til vejmyndighedernes nedsættelse af hastighedsgrænserne.

Det foreslås derfor i *stk. 2*, at vejmyndigheden skal ophæve lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af § 7 i bekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2022, og som ikke kan fastsættes i henhold til § 92 a, jf. § 42, stk. 6 og 7, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 3, 9 og 10.

De kommuner, der som vejmyndighed har deltaget i forsøgsordningen, skal derfor i forbindelse med lovens ikrafttræden tage stilling til, om de lokale nedsættelser af hastighedsgrænsen, som er besluttet efter forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, vil kunne fastsættes efter de foreslåede regler i § 92 a, jf. § 42, stk. 6 og 7. Hvis det ikke er tilfældet, vil de pågældende lokale hastighedsgrænser skulle ophæves af kommunerne som vejmyndighed.

Den foreslåede § 92 c, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 13, om transportministerens beføjelse til at pålægge vejmyndighederne at ophæve beslutninger truffet i strid med færdselslovens regler og om nødvendigt at lade afmærkning m.v. fjerne på vejmyndighedens regning, finder tillige anvendelse i forhold til lokalt fastsatte lavere hastighedsgrænser, der burde have været ophævet af vejmyndigheden i medfør af lovforslagets § 4, stk. 2.

Indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger kan have meget stor indvirkning på fremkommeligheden og trafikafviklingen. Transportministeriet finder det væsentligt, at det sikres, at den mobilitetsafvejning, som de foreslåede regler i § 92, stk. 2, er udtryk for, får størst mulig udbredelse i forhold til vejmyndighedernes beslutninger om indførelse af forbud mod visse færdselsarter, herunder med



henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger.

Det foreslås derfor i *stk. 3*, at § 92, stk. 1 og 2, i færdselsloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5-7, og ophævelsen af § 92 a i færdselsloven, jf. denne lovs § 1, nr. 9, har virkning fra den 20. december 2024.

Bestemmelsen medfører, at vejmyndighederne allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024, hvilket ligger før lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt, alene vil kunne træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger, hvis de materielle betingelser herfor i den foreslåede § 92, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, er opfyldte.

Den foreslåede § 4, stk. 3, medfører endvidere, at transportministeren fra lovens ikrafttræden i medfør af den foreslåede § 92 c, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 13, vil kunne pålægge vejmyndighederne at ophæve bestemmelser om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger, der er truffet den 20. december 2024 eller senere, hvis de materielle betingelser herfor i den foreslåede § 92, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, ikke er opfyldte.

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

**Bilag 1****Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 42. --- <i>Stk. 2-4.</i> --- <i>Stk. 5.</i> For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse eller en særlig hastighedsbegrænsning fastsat i medfør af § 43, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område. Tilsvarende gælder uden for tættere bebygget område, hvor der for et nærmere afgrænset område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse, når området særlig egner sig hertil.</p>	<p>1. I § 42, <i>stk. 5, 1. og 2. pkt.</i>, ændres »For« til: »For et nærmere afgrænset område, der særligt egner sig hertil, eller for«, efter »der« indsættes: »uden for tættere bebygget område«, »I« ændres til: »På motortrafikveje og motorveje i«, og »for et nærmere afgrænset område« udgår.</p> <p>2. § 42, <i>stk. 5, 3. pkt.</i>, ophæves.</p> <p>3. Efter § 42, <i>stk. 5</i>, indsættes: »<i>Stk. 6.</i> For et nærmere afgrænset område eller for en vejstrækning, bortset fra motortrafikveje og motorveje, kan der i tættere bebygget område fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen, hvis den enkelte vejstrækning eller alle vejstrækninger inden for det nærmere afgrænsede område hver især har en årsdøgnstrafik på højst 4.000, jf. dog <i>stk. 7 og 8.</i>»</p>



Stk. 7. Stk. 6 finder ikke anvendelse for vejstrækninger, der er en del af rutenettet i henhold til regler om rutenummeringen af det danske vejnet.

Stk. 8. I tættere bebygget område kan der for vejstrækninger, som ligger ved ældreinstitutioner, småbørnsinstitutioner eller institutioner for børn i den undervisningspligtige alder, fastsættes en hastighedsgrænse på 40 km i timen.

Stk. 9. I de i stk. 6 nævnte tilfælde kan der fastsættes en hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder for

- 1) områder, der opfylder betingelserne for opholds- og legeområder i henhold til regler udstedt i medfør af § 40,
- 2) veje med ganske særlige vejforløb og særligt dårlige oversigtsforhold og
- 3) beboelsesområder uden mulighed for gennemkørende trafik med motorkøretøjer.

Stk. 10. Fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse end den generelle i medfør af stk. 6, 8 og 9 skal ske med samtidig etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvis vejforløbet gør det nødvendigt at gøre særligt opmærksom på den lavere hastighedsgrænse.«



<p>§ 91. Politiet træffer med samtykke fra vedkommende vejmyndighed bestemmelser om udlægning af hovedveje. Tilsvarende gælder med hensyn til motortrafikveje.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Såfremt der opstår uenighed mellem politi og vejmyndighed, afgøres sagen af transportministeren. Afgørelser efter stk. 1 kan påklages til transportministeren.</p>	<p>4. § 91 ophæves.</p>
<p>§ 92. Vejmyndigheden for en offentlig vej kan med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om</p> <ol style="list-style-type: none">1) parkering og standsning,2) etablering af fodgængerfelter og3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader. <p><i>Stk. 2.</i> Vejmyndigheden kan endvidere efter stk. 1 træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af</p>	<p>5. I § 92, <i>stk. 1, 1. og 2. pkt.</i>, udgår »med samtykke fra politiet«.</p> <p>6. § 92, <i>stk. 1, nr. 3</i>, ændres »forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader« til: »indførelse af ubetinget vigepligt«.</p> <p>7. § 92, <i>stk. 2</i>, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> For en vejstrækning med en årsdøgnstrafik på højst 1.000 kan vejmyndigheden, jf. stk. 1, træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde, jf. dog stk. 4.</p> <p><i>Stk. 3.</i> På vejstrækninger med en årsdøgnstrafik, der overstiger</p>



bomme eller på anden tilsvarende måde.

Stk. 3. ---

Stk. 4. Vejmyndigheden kan ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne.

1.000, kan vejmyndigheden træffe bestemmelse om påbud om ensrettet færdsel, hvis ensretningen sker i hver sin retning på to parallelle vejstrækninger, og antallet af spor på de enkelte vejstrækninger bibeholdes. Påbud om ensretning af færdsel på vejstrækninger med en årsdøgns trafik, der overstiger 1.000, kan, udover de i 1. pkt. nævnte tilfælde, kun foretages, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at ensretningen forbedrer den samlede trafikafvikling.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan i tilfælde omfattet af stk. 2 kun træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger på mere end fire sammenhængende vejstrækninger, hvis en trafikmodelberegning eller lignende analyse viser, at de omkringliggende vejstrækninger, hvor der som følge af den pågældende færdselsindskrænkning sker en forøgelse af trafikmængden, ikke har en årsdøgns trafik, der overstiger 5.000, eller at forøgelsen af trafikmængden er mindre end 20 pct.

Stk. 5. Uanset stk. 2-4 kan vejmyndigheden i forbindelse med lejlighedsvis særskilte arrangementer træffe bestemmelse om midlertidigt forbud mod visse



	<p>færdselsarter, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækningen, hvis de nævnte færdselsindskrænkninger gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.«</p> <p>8. I § 92, <i>stk. 4</i>, udgår »politiet og«.</p>
<p>§ 92 a. Politiet kan med samtykke fra vejmyndigheden, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, træffe bestemmelse om</p> <ol style="list-style-type: none">1) indførelse af ubetinget vigepligt og2) påbud om ensrettet færdsel. <p><i>Stk. 2.</i> Politiet træffer afgørelser efter § 42, <i>stk. 4 og 5</i>, og § 43 b, <i>stk. 2</i>, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden.</p> <p><i>Stk. 3.</i> I forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område kan vejmyndigheden over for</p>	<p>9. I § 92 a, <i>stk. 1</i>, ophæves. <i>Stk. 2 og 3</i> bliver herefter <i>stk. 1 og 2</i>.</p> <p>10. I § 92 a, <i>stk. 2</i>, der bliver <i>stk. 1</i>, ændres »Politiet« til: »Vejmyndigheden for offentlig vej og for privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3,«, »<i>stk. 4 og 5</i>« ændres til: »<i>stk. 4-10</i>«, og », for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, efter forhandling med vejmyndigheden« udgår.</p> <p>11. § 92 a, <i>stk. 3</i>, der bliver <i>stk. 2</i>, ophæves.</p>



<p>politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelser efter stk. 1, nr. 2, og stk. 2.</p>	
<p>§ 92 b. Afgørelser efter § 92 og § 92 a, stk. 1, som vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser og fæргеlejer, træffes efter forhandling med vedkommende jernbane- eller færge-selskab.</p>	<p>12. I § 92 b udgår »og § 92 a, stk. 1«.</p>
<p>§ 92 c. Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i §§ 92 og 92 a, afgøres sagen af transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afgørelser i henhold til §§ 92 og 92 a kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål. Klagefristen er 4 uger fra den dag, hvor afgørelsen er meddelt den pågældende, eller hvor foranstaltningen er etableret. Transportministerens afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i §§ 92 og 92 a nævnte beføjelser.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Foranstaltninger af den art, der nævnes i §§ 92 og 92 a, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre</p>	<p>13. § 92 c, <i>stk. 1</i>, ophæves, og i stedet indsættes som nye stykker: »Transportministeren kan bestemme, at vejmyndigheden skal ophæve beslutninger efter § 92, stk. 2-4, § 92 a, jf. § 42, stk. 4-10, og § 43 b, stk. 2, hvis de ikke er i overensstemmelse med betingelserne i § 42, stk. 4-10, § 43 b, stk. 2, § 92, stk. 2-4, eller regler udstedt i medfør af stk. 3, og at afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring, der måtte være etableret som led heri, skal fjernes. Pålæg efter 1. pkt. kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Ved beslutning om ophævelse af vejmyndighedens beslutninger efter § 42, stk. 6-9, og § 92, stk. 2-4, kan transportministeren om nødvendigt lade afmærkning og afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring fjerne for vejmyndighedens regning, hvis vejmyndigheden ikke efterkommer</p>



<p>bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 1, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som regulerer parkering og standsning med påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parke- res eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse. Ligeledes kan foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 3, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil, offentliggør på internettet lokale bekendtgørelser udstedt med hjemmel i stk. 4, 2. eller 3. pkt. Sådanne bekendtgørelser skal desuden offentliggøres et centralt sted på vedkommende kommunes egen hjemmeside.</p>	<p>transportministerens beslutning herom indenfor en nærmere fastsat frist.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan kræve, at vejmyndigheden vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der er nødvendige for transportministerens beslutning efter stk. 1, uanset om de foreligger på papir eller i elektronisk form.«</p> <p>Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.</p> <p>14. I § 92 c, stk. 4, 3. pkt., der bliver stk. 5, 3. pkt., ændres »§ 92, stk. 1, nr. 3,« til: »§ 92, stk. 2, som vedrører forbud mod visse færdselsarter, og«</p>
<p>§ 92 d. Transportministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade vejmyndigheder at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i</p>	<p>15. § 92 d ophæves.</p>



<p>miljømæssige hensyn. Transportministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 7, 9 og 13-15, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af vejmyndigheden til Transportministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Vejmyndigheden kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg som omhandlet i stk. 1.</p>	
	16. <i>Overskriften før § 100 ophæves.</i>
<p>§ 100. Afgørelser om udførsel af vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdselens sikkerhed og afvikling, herunder om anlæg af parkeringspladser og holdepladser for busser, træffes af vejmyndigheden med samtykke fra politiet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der er nævnt i stk. 1, afgøres sagen af transportministeren.</p>	17. <i>§ 100 ophæves.</i>
<p>§ 121. --- 1-6) --- 7) Standsnings- eller parkeringsforbud, der fastsættes efter §§ 92 og</p>	18. I § 121, <i>stk. 1, nr. 7</i> , ændres »§§ 92 og 92 d« til: »§ 92«.



<p>92 d, selv om forbuddet ikke angives ved afmærkning,</p> <p>8) andre bestemmelser om standning eller parkering, der fastsættes i medfør af §§ 92, 92 d og 93, og</p> <p>9) ---</p> <p><i>Stk. 2-7. ---</i></p>	<p>19. I § 121, stk. 1, nr. 8, ændres »§§ 92, 92 d og 93« til: »§§ 92 og 93«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om offentlige veje m.v., lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 3. I denne lov forstås ved:</p> <p>1-10) ---</p> <p>11) Nedklassificering: Den proces, hvorefter en offentlig vej ændrer status til en privatvej eller privat fællesvej.</p>	<p>1. I § 3, stk. 1, nr. 11, efter »ændrer status til« indsættes: »kommunevej,«.</p>
	<p>2. I § 3, stk. 1, indsættes som nyt nr. 12-14:</p> <p>»12) Graveaktør: Enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse, udfører arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af en efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4.</p>



	<p>13) Vejens areal: Det areal, der er udskilt i matriklen som offentlig vejareal i overensstemmelse med § 61, stk. 1. Er den offentlige vej ikke udskilt i matriklen, men udgør en selvstændig matrikuleret ejendom eller en del af en sådan, anses det areal, som vejmyndigheden kan godtgøre at have taget i brug som offentlig vej, for den offentlige vejs areal.</p> <p>14) Sideanlæg: Fællesbetegnelse for arealer beliggende umiddelbart i forbindelse med eller tæt ved statsveje primært til dækning af behov, der knytter sig til trafikanternes brug af vejen, men med hvilke Vejdirektoratet også kan varetage andre samfundsmæssige behov.«</p>
<i>Stk. 2. ---</i>	
§ 5. --- <i>Stk. 2-3. ---</i>	
<i>Stk. 4.</i> Ministeren kan fastsætte nærmere regler om de konkrete udvalgs sammensætning, om hvilke områder eller veje der behandles i udvalget m.v.	3. I § 5, <i>stk. 4</i> , ændres »ministeren« til: »Transportministeren«, og der indsættes som <i>2. pkt.</i> : »Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for kommunevejes optagelse som statsveje i de tilfælde, der er nævnt i <i>stk. 3</i> .«
§ 11. Vejmyndigheden kan bestemme, at nye eller bestående veje, der anlægges eller ombygges, forbeholdes visse artet af færdsel. For kommuneveje træffes beslutninger	4. § 11 ophæves.



<p>af vejmyndigheden efter forhandling med politiet, og for statsveje træffes beslutningen af transportministeren efter forhandling med justitsministeren.</p>	
<p>§ 12. Det bestemmes ved lov, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status. Bestemmelse om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje i forbindelse med mindre anlægsprojekter m.v. kan dog træffes af Vejdirektoratet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Inden der fremsættes lovforslag eller træffes bestemmelse efter stk. 1, skal transportministeren eller Vejdirektoratet forhandle med de kommunale myndigheder, i hvis område vejen forløber.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren fastsætter vilkårene for en vejs nedklassificering fra statsvej til kommunevej, jf. stk. 1, 2. pkt., og stk. 2, såfremt der ikke kan opnås enighed mellem Vejdirektoratet og den fremtidige vejmyndighed herom.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for kommunevejes optagelse som statsveje i de tilfælde, der er nævnt i § 5, stk. 3.</p>	<p>3. § 12 affattes således:</p> <p>»§ 12. Det bestemmes ved lov, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan træffe bestemmelse om etablering af mindre anlæg og sideudvidelser til eksisterende statsveje, når dette kan gennemføres uden yderligere arealerhvervelse, samt om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje med henblik på optimering og tilpasning af statsvejnettet.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Inden der fremsættes lovforslag eller træffes bestemmelse efter stk. 2, skal transportministeren eller Vejdirektoratet forhandle med de kommunale myndigheder i hvis område, vejen forløber.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren fastsætter vilkårene for en vejs nedklassificering fra statsvej til kommunevej, jf. stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem Vejdirektoratet og den kommende vejmyndighed herom.</p>



	<p><i>Stk. 5.</i> Nedlægges statsvej som offentligt vejareal kan ledningsejerne kræve, at transportministeren lader en ledningsdeklaration tinglyse på arealet. Ledningsejeren afholder udgifterne forbundet hermed.«</p>
<p>§ 14. I forbindelse med en statsvejs udbygning eller forventede udbygning til motorvej skal Vejdirektoratet sikre, at der tilvejebringes og drives supplerende anlæg i forbindelse med motorvejen, hvis anlægget skønnes at være af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan til de formål, der er angivet i stk. 1, bortforpagte arealer, der er erhvervet til vejanlægget. Transportministeren kan indgå aftale med forpagteren om tilvejebringelse og drift af faste anlæg eller bygninger på de forpagtede arealer.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan træffe afgørelse om, at stk. 1 og 2 også kan anvendes på andre statsveje end motorveje.</p>	<p>6. § 14 affattes således:</p> <p>»§ 14. Transportministeren kan bestemme, at der tilvejebringes og drives sideanlæg i forbindelse med en statsvej, hvis anlægget vurderes at være af betydning for trafikanterne på vejen, at understøtte den grønne omstilling inden for vejtransport, herunder omstilling til alternative drivmidler, eller andre trafikale formål.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan til de formål, der er angivet i stk. 1, bortforpagte arealer, der er erhvervet til vejanlægget. Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå aftale med forpagteren om tilvejebringelse og drift af faste serviceanlæg eller bygninger på de forpagtede arealer.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan under iagttagelse af de almindelige konkurrence- og udbudsretlige regler indgå tidsbegrænsede aftaler om forpagtning af statsvejsarealer til landbrugsmæssig drift eller til etablering af anlæg i forbindelse med den grønne omstilling af energiforsyningen.«</p>



<p>§ 62. --- <i>Stk. 2. ---</i> <i>Stk. 3.</i> Vejmyndigheden kan efter forhandling med politiet bestemme, at enkelte vejstrækninger skal undtages fra pligten til snerydning eller glatførebekæmpelse. <i>Stk. 4-6. ---</i> <i>Stk. 7.</i> Vejmyndigheden fastsætter efter forhandling med politiet nærmere regler for vejmyndighedens gennemførelse af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse. Reglerne skal offentliggøres. <i>Stk. 8. ---</i></p>	<p>7. I § 62, stk. 3 og 7, § 64, stk. 1, og § 65 udgår: »efter forhandling med politiet«.</p>
<p>§ 64. I byer og bymæssige områder kan vejmyndigheden efter forhandling med politiet bestemme, at grundejere, hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og sti ud for ejendommen i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 66-68. Færdselsarealer, der primært er bestemt for gående færdsel, sidestilles med fortov og sti. Gangtunneler og gangbroer betragtes ikke som fortovs- eller stiareal. <i>Stk. 2-5. ---</i></p>	
<p>§ 65. Vejmyndigheden kan efter forhandling med politiet give nærmere forskrifter for grundejernes pligt til udførelsen af snerydning, glatførebekæmpelse og</p>	



renholdelse, herunder for de virkemidler, der må benyttes.	
§ 73. --- <i>Stk. 2-6.</i> ---	8. I § 73 indsættes som nyt <i>stk. 7</i> : » <i>Stk. 7.</i> Vejmyndigheden kan straks og uden forudgående påbud retablere den offentlige vejs areal for den pågældende graveaktørs regning, eller den i hvis interesse et arbejde omfattet af § 73 er udført, hvis der uden vejmyndighedens tilladelse er foretaget forandringer i den offentlige vejs areal, herunder opgravning, opfyldning m.v., og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse, jf. § 136, stk. 1. Til sagens udgifter medgår vejmyndighedens dokumenterede retableringsudgifter og dokumenterede administrative udgifter i forbindelse med den ulovlige forandring af den offentlige vejs areal.«
<i>Stk. 7.</i> ---	Stk. 7 bliver herefter stk. 8.
§ 80. --- <i>Stk. 2-3.</i> ---	
<i>Stk. 4.</i> Transportministeren kan undtage visse former for råden over vejarealet fra kravet om tilladelse efter stk. 1 og kan bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler for visse former for råden over vejarealet. Vejmyndigheden skal forhandle med politiet om de nærmere regler og derefter offentliggøre dem.	9. § 80, <i>stk. 4, 2. pkt.</i> affattes således: »Vejmyndigheden skal offentliggøre de nærmere regler herom.«
<i>Stk. 5.</i> ---	



	10. <i>Overskriften før § 88 ophæves.</i>
<p>§ 88. Det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg ved offentlig vej. Tilladelsen kan tidsbegrænses. Tilladelsen bortfalder, hvis indehaveren af tilladelsen opgiver virksomheden. Det samme gælder, hvis tankanlægget ikke er etableret og virksomheden ikke er taget i brug, inden 2 år efter at tilladelsen er meddelt. Fristen kan i særlige tilfælde forlænges. Overdragelse af tankanlæg må ikke ske uden vejmyndighedens godkendelse.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Etablering eller udvidelse af tankanlæg på eller ved kommuneveje i mindre afstand end 100 m, dog 50 m i byer og bymæssige områder, fra en statsvej kræver udover tilladelse efter stk. 1 også tilladelse fra Vejdirektoratet.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Tilladelser efter stk. 1 og 2 kan indeholde vilkår om placering, udformning, indretning og anvendelse m.v.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Tilladelser efter stk. 1 og 2 kan også indeholde vilkår om, at der foretages foranstaltninger ved den offentlige vej, som nødvendiggøres af tankanlægget, og om, at udgifterne herved helt eller delvis afholdes af tankanlæggets indehaver. Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre de foranstaltninger,</p>	11. § 88 ophæves.



<p>der er nævnt i 1. pkt., for tilladelsesindehavers regning.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Stk. 1-4 og 6 finder tilsvarende anvendelse på elladestationer og lignende indretninger, der leverer andre former for fremdrivningsmidler til køretøjer.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om etablering og drift af tankanlæg ved offentlig vej.</p>	
	12. <i>Overskriften før § 89 ophæves.</i>
<p>§ 89. Inden der gives tilladelse efter §§ 73, 80, 82, 86 og 88, skal vejmyndigheden forhandle med politiet.</p>	13. § 89 ophæves.
<p>§ 134. ---</p>	
<p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af kommunernes omkostninger ved behandling af ansøgninger efter lovens §§ 49, 50, 80, 82, 86 og 88.</p>	14. I § 134, <i>stk. 2</i> , ændres », 86 og 88« til: »og 86«.
<p><i>Stk. 3-8.</i></p>	
<p>§ 137. ---</p>	
<p><i>Stk. 2.</i> Stk. 1 finder anvendelse på de påbudte arbejder, der er omtalt i § 49, <i>stk. 7</i>, § 72, <i>stk. 1</i>, § 76, <i>stk. 3</i>, og § 88, <i>stk. 4</i>.</p>	15. I § 137, <i>stk. 2</i> , udgår: », 88, <i>stk. 4</i> « og der indsættes: »og« efter »§ 72, <i>stk. 1</i> ,«.
<p><i>Stk. 3-4.</i></p>	



	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 8. I områder, der er omfattet af byreglerne, jf. § 3, stk. 1 og 2, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejeren af en privat vej, jf. § 10, nr. 9, skal rydde den for sne, bekæmpe glat føre og renholde vejen efter reglerne i §§ 80-82, hvis vejen 1) indgår i det almindelige vejnet, 2) er mindst 40 m lang og 3) tjener som færdselsareal for mere end syv erhvervsvirksomheder, syv parcel- eller sommerhuse eller 12 beboelseslejligheder.</p>	<p>1. § 8, <i>stk. 1</i>, § 79, <i>stk. 1</i>, § 80, <i>stk. 3</i>, § 81, <i>stk. 3</i>, og § 82, <i>stk. 3</i>, udgår: »efter forhandling med politiet«.</p>
<p>§ 79. Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, og som har vejret, skal rydde vejen for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på vejen og renholde vejen på den del af vejen, som ligger nærmest ejendommen.</p> <p><i>Stk. 2-3.</i> ---</p>	
<p>§ 80. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet</p>	



<p>fastsætte nærmere bestemmelser om snerydningens udførelse, herunder om tidspunkter for snerydningen og om placering af snebunker.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet fastsætte nærmere bestemmelser om glatførebekæmpelsens udførelse, herunder om tidspunkter for glatførebekæmpelsen og om, med hvilke midler glatførebekæmpelsen må udføres.</p>	
<p>§ 82. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet fastsætte nærmere bestemmelser om renholdelsens udførelse, herunder om tidspunkter for renholdelsen og om, hvilke midler der må anvendes, og om placering eller fjernelse af affald.</p>	
<p>§ 10. I denne lov forstås ved:</p> <p>1) 1-18 ---</p>	
	<p>2. I § 10 indsættes om nyt nr. 19:</p> <p>»19) Graveaktør: Enhver, der ansøger om en tilladelse til opgravning, opfyldning m.v. i, på eller uden for vejens areal, enhver der efter aftale med indehaveren af en sådan tilladelse, udfører arbejder inden for eller uden for vejens areal, enhver der udfører uopsættelige reparationsarbejder eller arbejder omfattet af en</p>



	efteranmeldelsesordning, og enhver, der uden tilladelse har foretaget forandringer inden for eller uden for vejens areal, jf. § 73, stk. 1-4, i lov om offentlige veje m.v.«
<p>§ 30. I forbindelse med godkendelse af et skitseprojekt, jf. § 27, stk. 1, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning ved vejens anlæg.</p>	<p>3. I § 30 og § 41, stk. 2, udgår: »efter forhandling med politiet«.</p>
<p>§ 41. ---</p> <p>Stk. 2. I forbindelse med godkendelse af et detailprojekt, jf. stk. 1, nr. 2, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning på vejen.</p> <p>Stk. 3-4. ---</p>	
<p>§ 56. En godkendelse eller tilladelse efter § 57, stk. 1, § 60, jf. §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-4, § 66, stk. 1 og 2, og § 67, jf. § 73 i lov om offentlige veje, er udtryk for, at almene offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte eller tilladte, og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.</p>	<p>4. I § 56, stk. 1, ændres: »§ 57, stk. 1, § 60, jf. §§ 86, 88, 92 og 93« til: »§ 57, stk. 2, § 57, stk. 5, 2. pkt., § 60, jf. §§ 86, 92 og 93«, »for det ansøgte eller tilladte, og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.« ændres til: »for det tilladte.«, og der indsættes som 2. pkt.: »Vejmyndighedens tilladelse indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer eller de vejberettigede.«</p>
<p>Stk. 3-4. ---</p>	
<p>§ 57. Grundejerne må ikke foretage ændringer ved en privat</p>	<p>5. § 57 affattes således:</p>



fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen, jf. færdselslovens §§ 92, 92a og 100, uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse. Politiets godkendelse indhentes af kommunalbestyrelsen.

Stk. 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.

Stk. 3. Hvis foranstaltningerne i det væsentlige sker for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder reglerne i kapitel 9 om afholdelse af udgifterne og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse, medmindre andet er aftalt.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan fjerne foranstaltninger, der er etableret uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse, for den pågældendes regning, hvis den pågældende ikke efterkommer et påbud om at fjerne foranstaltningen. Før påbud om fjernelse skal det vurderes, om forholdet retligt kan lovliggøres, ved at kommunalbestyrelsen og politiet giver den manglende godkendelse.

»§ 57. Private fællesveje er åbne for almindelig færdsel, medmindre andet er bestemt.

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

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

Stk. 4. Hvis foranstaltningerne nævnt i stk. 3 i det væsentlige sker for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder reglerne i kapitel 9 om afholdelse af udgifterne og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse, medmindre andet er aftalt.

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



<p><i>Stk. 5.</i> Er foranstaltningen til ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller om nødvendigt politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Reglerne i stk. 4 og 5 gælder tilsvarende for ændringer, der er foretaget uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse.</p>	<p>forholdet retligt kan lovliggøres, ved at kommunalbestyrelsen giver den manglende godkendelse.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Er foranstaltningen til ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller om nødvendigt politiet fjerne foranstaltningen for den pågældendes regning uden forudgående påbud.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Reglerne i stk. 5 og 6 gælder tilsvarende for ændringer, der er foretaget uden kommunalbestyrelsens godkendelse.«</p>
	<p>6. I overskriften før § 60 udgår: »tankanlæg,«.</p>
<p>§ 60. §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.</p>	<p>7. I § 60, <i>stk. 1</i>, udgår: »88,«.</p>
<p>§ 66. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p>	
<p><i>Stk. 3.</i> Før godkendelse efter stk. 2 skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet.</p>	<p>8. § 66, <i>stk. 3</i>, ophæves.</p>
<p><i>Stk. 4-5.</i> ---</p>	