



## Transportministeriet

### Transportministeren

Lovsekretariatet  
Folketinget

30. januar 2025  
2025-560

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Folketingsmedlem Leila Stockmarr (EL) har den 23. januar 2025 stillet mig følgende spørgsmål, som jeg hermed skal besvare.

#### **Spørgsmål nr. S 560:**

Vil ministeren redegøre for, hvordan rådmand Christian Buddes (V) udtalelser i Århus Stiftstidende den 19. januar om, at han og byrådsgruppen løbende har været i kontakt med ministeren om, at flere elementer i Århus' grønne mobilitetsplan er »uspiselige for os«, hvortil det tilføjes, »Mange byer er på vej med begrænsninger i biltrafikken, men Aarhus er nok gået allerlængst i det, der er en krigserklæring mod bilisterne. Derfor er jeg glad for, at ministeren har lyttet«, harmonerer med ministerens forklaring om, at lovforslaget om ny vejlov har til formål at regelforenkle og spare 22 årsværk, som det fremgår af artiklen »Ny lov kan tvinge København til at øge hastigheden på 38 strækninger: »Et kæmpe fejl-skud« af 17. januar 2025 fra Berlingske og af ministerens svar på spørgsmål nr. S 537, at hvor det fremgår »med lovforslaget lægges der op til en objektiv og administrativt enkel model, så reglerne kan håndteres med mindre bureaukrati«?

#### **Svar:**

Afgørelser om lokale hastighedsgrænser træffes i dag for så vidt angår kommunale veje af politiet efter forhandling med den kommunale vejmyndighed. Det følger af færdselslovens § 92 a, stk. 2.

De nærmere materielle kriterier for, hvornår der kan fastsættes lokale hastighedsgrænser, er fastsat i hastighedsbekendtgørelsen.

De ændringer af færdselsloven, der netop har været i høring, er ene og alene foranlediget af det af regeringen prioriterede



opgavebortfald på Justitsministeriets område af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning m.v.

Lovforslaget søger så vidt muligt at videreføre den gældende materielle retstilstand på hastighedsområdet, men uden politiets processuelle medvirken. Det vil sige en retstilstand, der giver tilnærmelsesvis de samme rammer for kommunerne som den nuværende lovgivning og administrationspraksis, herunder den gældende forsøgsordning, der giver 16 kommuner mulighed for at nedsætte hastigheden i byområder til 40 km i timen på veje, der ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Lovforslaget udbreder dog denne mulighed for at nedsætte hastigheden til alle kommuner i landet.

Det har således aldrig stået kommunerne frit for at nedsætte hastighedsgrænserne lokalt. Det er i dag ikke kommunernes, men politiets afgørelse. Og for andre kommuner end de 16, der er omfattet af forsøgsordningen, er adgangen til at nedsætte hastigheden til 40 km i timen begrænset til tilfælde, hvor væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende. Med lovforslaget får ikke kun de 16, men alle kommuner adgang til at nedsætte hastigheden til 40 km i timen på alle veje, der ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling (defineret ved en årsdøgnstrafik på højst 4.000). Det svarer ifølge Vejdirektoratets trafikmodelberegninger typisk til mellem 75 procent og 90 procent af vejnettet i det pågældende byområde. Det bliver endvidere en permanent ordning, og ikke kun en forsøgsordning.

Ligeledes udgør politiets nuværende involvering i kommunernes beslutninger om afspærring af veje, ensretning og forbud mod visse færdselsarter en sikring af, at der ved sådanne beslutninger også bliver taget hensyn til fremkommelighed, således som administrationspraksis tilsiger.

Med udkastet til lovforslag er det på den baggrund forsøgt at skabe en ramme, som så vidt muligt svarer til den gældende materielle retstilstand og administrationspraksis, men som samtidig er ubureaukratisk og uden politiets processuelle medvirken, således at det nævnte opgavebortfald kan realiseres.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen