



trm@trm.dk

Høringssvar til forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje (Opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrækning og fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på offentlige veje og private fællesveje).

Københavns Kommune har modtaget Transportministeriets reviderede forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om private fællesveje og takker for muligheden for endnu engang at komme med bemærkninger til lovudkastet. I lovudkastet indgår ændring af flere bestemmelser i færdselsloven og privatvejsloven med henblik på, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal inddrages i vejmyndighedens beslutninger om indførelse af færdselsindskrækninger og lokale hastighedsgrænser.

Københavns Kommune er fortsat positivt indstillet over for forslaget om, at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe en lang række af færdselsmæssige beslutninger i forhold til færdselsregulering, færdselsindskrækninger og hastighedsgrænser.

Kommunen er enig med Transportministeriet i, at kommunerne som vejmyndighed har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering og finder det derfor ærgerligt, at Transportministeriet fortsat finder det nødvendigt at stille krav om samtykke fra politiet på en række områder.

Selvom lovforslaget umiddelbart lægger op til en fastholdelse af gældende ret i forhold til skønsudøvelse, finder Københavns Kommune det også bekymrende, at lovforslaget med henvisning til krav til årsdøgntrafik fortsat har et uhensigtsmæssigt fokus på mobilitet og fremkommelighed for biltrafik. Kommunen er bekymret for, at dette kan være be-

10-12-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 25645

Dokumentnummer i F2
232319

Sagsnummer eDoc
2025-0394152

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

grænsende ift. arbejdet med trafiksikkerhed, herunder initiativer om sikre skoleveje, samt muligheden for at gennemføre nogle af de tiltag, som kan være med til at sikre, at Københavns Kommune kan fastholde sin position som en af verdens bedste byer at bo og leve i.

Københavns Kommune kommer på den baggrund med følgende bemærkninger:

Vedrørende færdselsindskrænkninger

En stor del af Københavns Kommunes vejnet har en årsdøgntrafik over 1.000, og lovforslagets regler om færdselsindskrænkninger får derfor reelt kun en lille betydning i kommunen. Det er Københavns Kommunes vurdering, at hovedparten af kommunens vejprojekter fortsat vil kræve samtykke fra politiet.

Københavns Kommune vil på den baggrund bede Transportministeriet genoverveje, om en årsdøgntrafikgrænse på 1.000 er det rette niveau. Kommunen finder ikke, at der er en saglige begrundelse for, at en årsdøgntrafik på 1.000 betyder, at der automatisk er sådanne særlige mobilitets- og fremkommelighedshensyn, som kan begrunde politiets fortsatte involvering i alle disse sager. Som tidligere oplyst har kommunen ikke kunnet genkende de tal, som var lagt til grund for vurderingen af årsdøgntrafiktal for Københavns Kommune i det tidligere lovudkast af 20. december 2024.

Kommunen kan desuden forstå, at det er Transportministeriets vurdering, at skønsudøvelsen og de saglige hensyn, der efter nugældende praksis indgår i afvejningen af, om færdselsindskrænkninger kan indføres, fremover skal reguleres i en bekendtgørelse.

Kommunen forstår det som, at det ikke er hensigten med lovforslaget at ændre på nuværende praksis for at indføre færdselsindskrænkninger. Kommunen skal derfor opfordre til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen er særlig fokus på at fastholde retten til et frit skøn, så der er handlerum til, at vejmyndigheden og politiet kan træffe beslutninger ud fra en helhedsvurdering og ikke kun ud fra hensyn til bilers fremkommelighed. Reglerne må ikke blive for statiske, da der fortsat skal være mulighed for at efterkomme behovet for at gå nye veje i forhold til byplanlægning og trafikafvikling. Det er afgørende, at danske kommuner fortsat har friheden til at kunne arbejde videre med at implementere internationalt anerkendte løsninger, såsom hastighedsnedsættelser og zoner med begrænset eller ingen gennemkørsel. Det vil sikre, at Danmark kan leve op til sine klimamål, forbedre livskvaliteten i byerne og bevare sin position som en foregangsnation inden for bæredygtig mobilitet og byplanlægning.

Vedrørende hastighedsgrænser

Kommunen er også på hastighedsområdet bekymret for, at lovforslagets forslag til en årsdøgntrafikgrænse på 6.000 kan få en uheldig følge-

virkning på en fremadrettet praksis for hastighedsnedsættelser med samtykke fra politiet. Det er veldokumenteret, at lavere hastighed også medfører færre alvorlige ulykker, og trafiksikkerhed bør have samme vægt som hensyn til fremkommelighed.

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

Kommunen skal i den forbindelse bemærke, at støjgrænserne fra trafikstøj skal overholdes, når der udarbejdes lokalplaner for nyt eller eksisterende byggeri, og det vil derfor ofte være en forudsætning for lokalplaners realisering, at hastigheden kan nedsættes fra den generelle hastighed på 50 km/t for at sikre en tilstrækkelig nedbringelse af støjniveauet. En lavere hastighedsgrænse kan derfor få afgørende betydning for byudviklingen.

Kommunen har også hidtil med samtykke fra politiet i henhold til hastighedsbekendtgørelsen § 6, stk. 1, nedsat hastigheden til 40 km/t på en række vejstrækninger, som har årsdøgntrafik over 6.000. Uanset årsdøgntrafik over 6.000 vurderede politiet, at disse ikke har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og en hastighedsnedsættelse vil derfor ikke påvirke fremkommeligheden. Kommunen savner derfor også her en saglig begrundelse for denne grænse, som kan begrunde politiets fortsatte involvering i hastighedsnedsættelser på vejstrækninger med en årsdøgntrafik over 6.000.

Særligt om 30 km/t-zoner

Københavns Kommune kan derudover konstatere, at der med lovforslaget fortsat fastholdes den indskrænkende fortolkning i beskrivelsen af gældende ret i forhold til muligheden for etablering af 30 km/t-zoner.

Vejdirektoratets aktuelle vejledning til hastighedsbekendtgørelsen anfører, at beboelsesområder også kan være områder, hvor vejnettet alene er tiltænkt benyttet af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området. Lovforslaget derimod anfører, at områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som fx spise- og udskænkingssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri, ikke vil kunne defineres som et beboelsesområde, idet det giver mulighed for at generere trafik fra andre end områdets beboere. Dette fremgår fortsat ikke af de nugældende regler og er derfor en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t.

Det vil være et tilbageskridt for arbejdet med trafiksikkerhed i Danmark, hvis kommunernes mulighed for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t indskrænkes. I Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan frem mod 2030 anbefaler blandt andet: "at det bliver lettere for kommunerne at sætte hastighederne ned i byerne".

Der er i hele Europa en bevægelse i gang for at reducere hastighedsgrænserne i byerne. Flere byer har indført eller er ved at indføre 30 km/t som den almindelige hastighedsgrænse i boligområder. Derudover opfordrer Europa-Kommissionen til at implementere en mere sikker hastighedsgrænse på maksimalt 30 km/t i beboelsesområder, samt i områder med mange cyklister og fodgængere.

Københavns Kommune bebygges på en måde, så mange beboelsesområder, særligt i områder med etagebyggeri, indeholder muligheder for erhverv i form af dagligvareforretninger og serviceerhverv for at give en by med liv, lige som at mindre lokalområder med beboelse også indeholder daginstitutioner, skoler og idrætsfaciliteter. Dette bør ikke være til hinder for at indføre lavere hastigheder.

Kommunen vurderer, at den skærpede fortolkning af reglerne for 30 km/t-zoner vil betyde, at der ikke længere kan etableres sådanne zoner i København.

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

Vedrørende politiets godkendelse af afmærkning

Københavns Kommune noterer sig, at politiet som udgangspunkt ikke længere skal involveres i afmærkningsager, men at politiets samtykke fortsat bør indhentes, hvor særlige færdselsmæssige eller beredskabsmæssige grunde taler herfor. Københavns Kommune kan forstå, at regler herom skal fastsættes i en bekendtgørelse.

Kommunen skal derfor også på dette område opfordre til, at der i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen er særlig fokus på at fastholde retten til et frit skøn, så der er handlerum til, at vejmyndigheden og politiet kan træffe beslutninger ud fra en helhedsvurdering og ikke kun ud fra hensyn til bilers fremkommelighed.

Københavns Kommune skal i den forbindelse desuden bemærke, at det er vigtigt, at der ikke opstår usikkerhed om, hvorvidt en konkret færdselsregulering lovligt kan gennemføres uden politiets medvirken - ikke mindst hvis en borger efterfølgende anfægter en afgørelse (fx en parkeringsafgift) og hævder, at afmærkningen burde have været omfattet

af samtykkekravet. Det er Københavns Kommunes vurdering, at skønnet af, hvorvidt der er tale om en særlig færdselsmæssig eller beredskabsmæssig forhold, bør ligge entydigt hos vejmyndigheden, så det ikke efterfølgende kan gøres til genstand for fortolkning eller usikkerhed i håndhævelsessager fx i forbindelse med kommunal parkeringskontrol.

Afsluttende bemærkning

På baggrund af ovenstående bemærkninger skal Københavns Kommune opfordre til, at det videre arbejde med lovforslaget og de kommende bekendtgørelser har fokus på at bevare et frit skøn, så vejmyndighederne fortsat kan basere sine beslutninger om indretning og regulering af vejene ud fra en helhedsvurdering af de konkrete lokale forhold.