

Principielle afgørelser på vejlovens område

V/ Chefkonsulent Ivan Skaaning Hansen og advokat Louise Heilberg

Twister mellem vejmyndighed og politi

Dagsorden:

- 1) Reglerne
- 2) Tvistafgørelse om Holmbladsgade
- 3) Tvistafgørelse om Hjermevej

Lokale hastighedsgrænser

- Stor lokal bevågenhed hos borgerne
- Stor pressemedvirket og politisk bevågenhed
- Uenighed mellem politi og vejmyndighed (det sker)
- Sondring mellem tekniske faglig vurdering mod politisk pres, herunder borgergrupper

Reglerne

Færdselslovens §§ 92 c, stk. 1

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.

Færdselslovens § 100

Afgørelse om udførelse 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.

Stk. 2. Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der er nævnt i stk. 1, afgøres sagen af transportministeren.

Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser (nr. 1486 af 13/12-2017)

§ 6

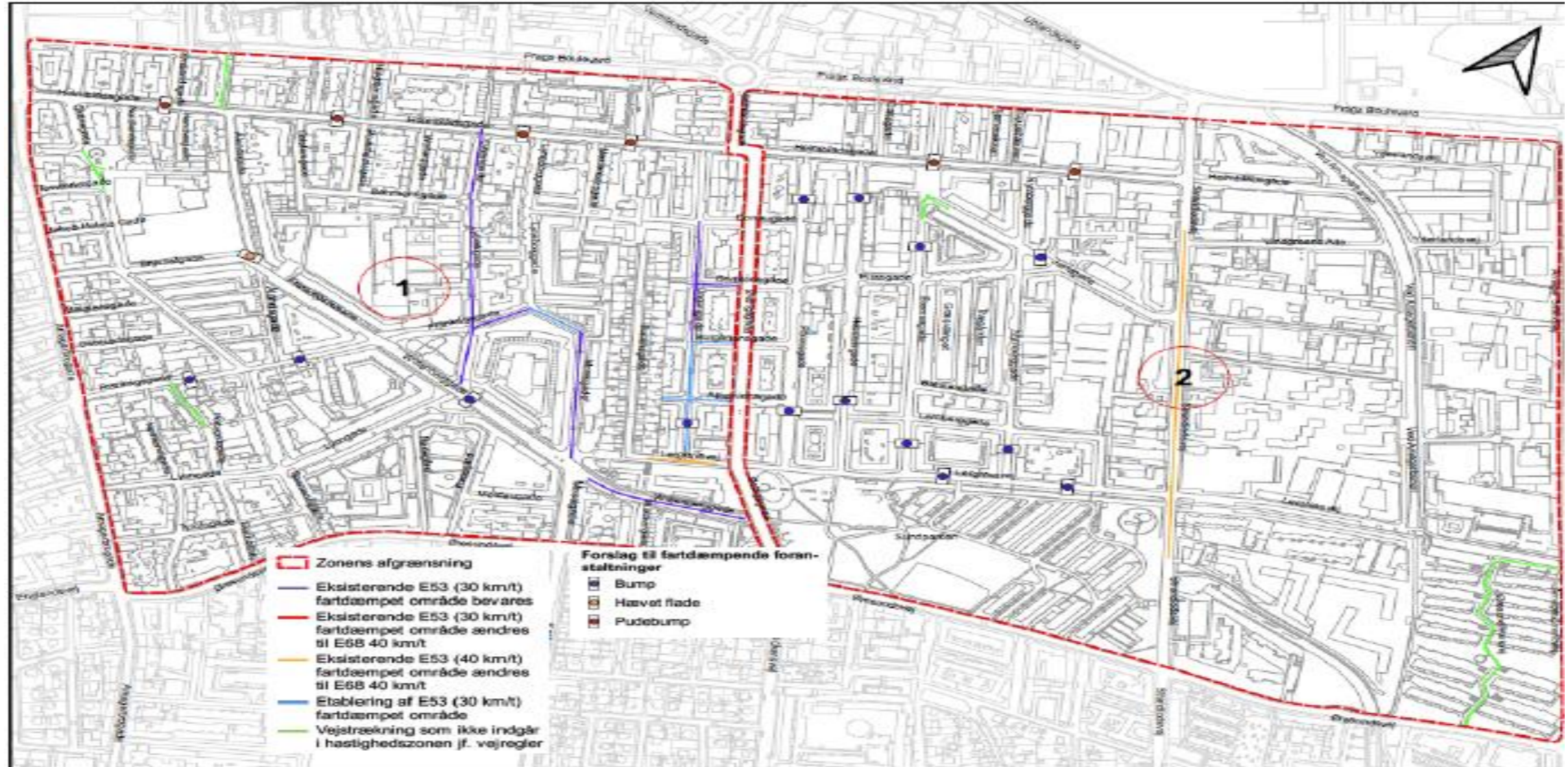
I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. På sådanne strækninger kan hastighedsgrænsen nedsættes i henhold til stk. 2.

Stk. 2. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan i tilfælde der ikke er omfattet af stk. 1, 1. pkt., og i tilfælde omfattet af stk. 1, 2. pkt., fastsættes til 40 km i timen, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle uden hastighedsdæmpende foranstaltninger kan kun ske undtagelsesvis.

Stk. 4. Fastsættelse af hastighedsgrænser på 30 km i timen eller derunder kan kun ske på opholds- og legeområder samt på veje med hastighedsdæmpende foranstaltninger, der er egnet til særligt lave hastighedsgrænser. Hastighedsgrænsen kan endvidere fastsættes til 30 km i timen eller derunder, når ganske særlige vejforløb med særligt dårlige oversigtsforhold, snævre kurver eller smalle vognbaner gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

Tvistafgørelse om Holmbladsgade



Parternes indlæg

Politiets afslag var begrundet med:

- 1) Der var ikke tale om *"en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver eller lignende institutioner for børn."*
- 2) Tætheden til institutioner i området overstiger ikke tætheden i mange andre områder, og dermed vil der kunne anlægges strækninger og zoner i næsten hele København. Dette er i modstrid med bestemmelsens formål.
- 3) Vejene har væsentlig betydning for trafikafviklingen i området – en nedsættelse vil derfor påvirke trafikafviklingen og ikke mindst rutetrafikken.
- 4) Der er ikke væsentlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn eller andre trafikale hensyn, der taler for en nedsættelse af hastigheden.
- 5) Området er ikke ulykkesbelastet.

Hertil svarede kommunen:

- 1) Der er mange institutioner i området.
- 2) Vejene har ikke betydning for den generelle trafikafvikling.
- 3) Lavere hastighed giver færre ulykker.
- 4) Der er meget parkering og meget inventar på/langs fortove.

Afgørelsen – område I

Transportministeriet finder, at betingelserne for at nedsætte hastigheden er opfyldte.

”Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at område 1, vest for Østrigsgade, har en høj koncentration af ældre- og børneinstitutioner. Hvorvidt der i øvrigt måtte findes andre områder i nærheden med samme høje koncentration af ældre- og børneinstitutioner har ikke betydning for vurderingen af, hvorvidt en konkret strækning eller område opfylder betingelserne i bekendtgørelsens § 6, stk. 1, 1. pkt. Det er således Transport- og Boligministeriets opfattelse, at betingelser i bekendtgørelsens § 6, stk. 1, 1. pkt. er opfyldt for område 1, vest for Østrigsgade.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at ingen af de vejstrækninger, der er omfattet af område 1, vest for Østrigsgade, kan karakteriseres som vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Transport- og Boligministeriets har herved lagt vægt på, at vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafviklinger er 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.” (Understreget her)

Afgørelsen – område 2

Transportministeriet finder, at betingelserne for at nedsætte hastigheden er opfyldte.

” Transport- og Boligministeriet bemærker, at der i forhold til bekendtgørelsens § 6, stk. 2, skal foretages en konkret vurdering af, om der for en strækning eller område foreligger væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn, der taler for en nedsættelse af hastighedsgrænsen. Det er i den forbindelse ikke afgørende, om strækningen eller området i særlig grad er belastet af uheld, hvor for høj hastighed har været en væsentlig ulykkesfaktor. Dette forhold kan naturligvis indgå som et moment i den konkrete vurdering, men der er i henhold til bekendtgørelsens § 6, stk. 2, ikke tale om et moment, der skal indgå med en mere tungtvejende vægt i forhold til andre relevante momenter. Der vil således skulle foretages en mere helhedsorienteret vurdering af den trafiksikkerhedsmæssige og trafikale situation for den pågældende strækning eller område.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der er væsentlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn, der taler for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen i område 2, øst for Østrigsgade. Transport- og Boligministeriet har herved lagt vægt på, at vejenes udformning og anvendelse ofte medfører dårlige oversigtsforhold for trafikanterne på grund af mange parkerede biler og inventar.” (Understreget her)

Sagen om Hjermvej

Vejforum 2021

ARLAs udnyttelse af adgangen til Hjermsvej



Parternes indlæg

Politiets afslag på samtykke efter § 100, stk. 2, var begrundet med:

- 1) Adgangen er for tæt på et lysreguleret kryds
- 2) Køretøjer fra lysreguleringen vil ikke kunne passere, hvis en lastbil skulle dreje til venstre ind af indkørslen
- 3) Trafikmængderne på vejen er stigende og forventes forøget ved åbningen af Holstebromotorvejen
- 4) Politiet finder, at adgangen bør ophøre med at blive anvendt.

Hertil svarede kommunen:

- 1) Kommunen ville give tilladelse mod den kun benyttes til indkørsel og giver samtidigt en tilladelse til ny adgang til udkørsel for lastbiler.
- 2) Tilladelsen er midlertidig i 2 år.
- 3) Kommunen vurderer at dette vil give en højere trafiksikkerhed.

Afgørelsen

”Transport- og Boligministeriet noterer sig, at færdselslovens § 100 i sin nuværende form kan ledes tilbage til den nuværende hovedlov fra 1976, hvor det følger af forarbejderne, at den erstatter den gældende færdselslovs § 60. Transport- og Boligministeriet udleder dog af forarbejderne, at ændringen består i, at bestemmelsens anvendelse blev udvidet til også at gælde ved anlæg af nye veje. Derimod finder ministeriet ikke fortolkningsbidrag i forarbejderne til 1976 loven, som tilsiger, at bestemmelsens anvendelsesområder herudover blev ændret.

Derfor er det ministeriets vurdering, at der må findes fortolkningsbidrag i den tidligere gældende § 60. I forarbejderne til denne har man direkte omtalt bestemmelsens anvendelse i forhold til udkørsler. Således fremgår det, at bestemmelsen ikke skal finde anvendelse ved etablering af udkørsler, da dette bør reguleres i bygnings- og vejlovgivningen.

Transport- og Boligministeriet vurderer derfor at færdselslovens § 100 ikke finder anvendelse i forbindelse med spørgsmål om udkørsler, da spørgsmålet bl.a. reguleres i vejlovens regler om adgangsforhold til offentlige veje i kapitel 6.”

Konsekvens af afgørelsen

Anvendelsesområdet for færdselslovens § 100

- *vejanlæg, der kan have væsentlig betydning for færdsels sikkerhed og afvikling*
- anlæg af rundkørsler
- helleanlæg,
- anlæg af parkeringspladser
- holdepladser for busser
- anlæg af nye veje som udgangspunkt vil have væsentlig betydning for færdsels sikkerhed og afvikling i færdselslovens § 100, stk. 1's forstand.
- Ikke vejanlæg på private grunde.
- Ikke adgange fra private grunde til veje

Tak for i dag



Louise Heilberg
Senioradvokat, Bech-Bruun

T +45 72 27 36 49
M +45 25 26 36 49
E lhe@bechbruun.com



Ivan Skaaning Hansen
Chefkonsulent

T +45 72 44 31 12
E ih5@vd.dk