



## Høringssvar til 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.)

Københavns Kommune har modtaget regeringens forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje. Kommunen ønsker i den forbindelse at gøre opmærksom på, at lovforslaget indeholder en række uhensigtsmæssige barrierer for at lave gode veje og byrum, der giver bedre mobilitet for flere trafikformer, som giver færre tilskadekomne i trafikken, skaber støtte og tryghed for cyklister og gående og giver bedre livskvalitet for dem, der bor og færdes i trafikken i byen.

Københavns Kommunen er positivt indstillet over for forslaget om at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Kommunen er enig med Transportministeriet i, at kommunen som vejmyndighed har den nødvendige viden og de nødvendige kompetencer til at foretage en afvejning af relevante hensyn uden politiets involvering.

Kommunen finder, at lovforslaget med sit fokus på biltrafik og uden mulighed for dispensation fra de nye objektive krav nedprioriterer trafikikkerhed og går imod internationale tendenser inden for byudvikling, når det begrænser kommunernes muligheder for at nedsætte hastigheden og ændre på vejenes indretning. Derudover påvirker forslaget i høj grad muligheden for at imødekomme borgeres ønsker, at implementere allerede vedtagne indsatser og handleplaner om fx trafikikkerhed og vejstøj, samt begrænser det kommunale handlerum til bl.a. byplanlægning og byudvikling.

På den baggrund må kommunen insistere på, at lovforslaget ændres. Kommunen stiller gerne op til drøftelser om en alternativ udformning af lovforslaget.

Nedenfor følger kommunens bemærkninger. Bilag A indeholder eksempler på aktuelle projekter, der ikke kan gennemføres, hvis det nye

**22-01-2025**

Sagsnummer I F2  
2025 - 246

Dokumentnummer i F2  
177596

Sagsnummer eDoc  
2025-0004528

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

lovforslag vedtages, og eksempler på afsluttede projekter, som har opnået samtykke fra politiet, men som ikke ville kunne gennemføres under de nye rammer. Bilag B indeholder en række øvrige bemærkninger.

### **Lovforslaget nedprioriterer trafiksikkerhed**

Københavns Kommune er bekymret for de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, der følger af det fremsatte lovforslag. Der er en anerkendt sammenhæng mellem hastighed og trafikulykker. Når hastigheden sænkes, sænkes også sandsynligheden for ulykker, og alvorligheden af de forekommende ulykker er mindre, idet færre dør eller kommer alvorligt til skade.

I den nationale Færdselssikkerhedskommission fokuseres der særligt på fodgængeres og cyklisters sikkerhed, da kommissionen vurderer, at de initiativer, der er gennemført gennem de sidste mange år, i høj grad er kommet bilister til gode. Fodgængere og cyklister er derfor i Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2021-2030 udpeget som et særligt fokusområde.

Af kommissionens handlingsplan fremgår bl.a.:

*"Mange kommuner arbejder intensivt på at fremme gang og cykling. Det giver god mening for folkesundheden og miljøet. Samtidig er andelen af dræbte og alvorligt tilskadede fodgængere og cyklister vokset i forhold til andre trafikantgrupper gennem de seneste år. Derfor bliver det frem mod 2030 i endnu højere grad nødvendigt at fokusere på fodgængeres og cyklisters trafiksikkerhed."*

Færdselssikkerhedskommissionen kommer derfor i den nationale handlingsplan med en klar anbefaling om, at kommunerne får bedre mulighed for at sætte hastigheden ned i byerne.

Lovforslagets ensidige fokus på trafikafvikling for bilister og krav til årstdøgntrafik vil gøre det sværere for kommunerne at sænke hastigheden i byerne. Lovforslaget er dermed i direkte modstrid med Færdselssikkerhedskommissionens anbefaling om at give kommunerne bedre mulighed for at lave hastighedsnedsættelser i byerne.

### **Lovforslaget går imod den internationale udvikling**

Københavns Kommune anser også lovforslagets hensigt og konsekvenser som ude af trit med den generelle udvikling. Internationalt ses en tydelig tendens mod lavere hastighedsgrænser i byområder samt indførelse af zoner med begrænset eller ingen gennemkørsel, og decideret bilfrie zoner. Tendensen er tydelig, og der er et tydeligt fagligt fokus på lavere hastigheder på alle niveauer og på tværs af sektorer.

Der er på tværs af både FN, WHO og EU fokus på lavere hastighed og deraf øget trafiksikkerhed samt lavere energiforbrug og CO<sup>2</sup>-udledning. Dette fokus går igen på nationalt plan, hvor det fx i Holland estimeres, at omkring 70 % af vejnettet i urbane områder har en hastighedsbegrænsning på 30 km/t. En lang række europæiske byer har ligeledes i større eller mindre udstrækning udbredt hastighedsgrænser på 30 km/t, herunder Barcelona, Helsinki, Berlin, München m.fl.

Hastighedsnedsættelser m.m. har vist sig at være effektive redskaber til at forbedre trafiksikkerheden, reducere støj og CO<sup>2</sup>-udledning samt skabe mere attraktive byrum. Lovgivning, der hindrer kommunerne i at implementere lignende løsninger, risikerer at bremse den positive udvikling.

En undersøgelse foretaget af University of Athens har påvist, at implementeringen af 30 km/t skabte reduktioner i trafikulykker (23 %), dræbte (37 %) og tilskadekomne (38 %). Samme undersøgelse påviste i øvrigt også sammenhæng mellem lavere hastighedsgrænser og sænket brændstofforbrug (7%), reduceret miljøpåvirkning (gennemsnitligt fald i emissioner med 18 %) og mindsket støj (fald i støjforureningsniveau 2,5 dB).

Norges "Transportøkonomisk institutt" har kortlagt en række positive effekter af hastighedsnedsættelser. Undersøgelsens analyse af byerne Bruxelles, Grenoble, Paris, Lille, London og Bilbao (der alle i et vist omfang har sat hastigheden ned til 30 km/t) finder følgende effekter: Generelt lavere hastigheder, væsentlig færre ulykker, herunder især færre alvorlige ulykker med fodgængere og cyklister. Bilkøerne er ikke blevet flere og rejsetiden er ikke steget, og dertil er der mindre forurening og støj. Det konkluderes, at 30 km/t vil have samme effekt i alle byer – dvs. også danske.

Det er afgørende, at danske kommuner fortsat har friheden til at implementere internationalt anerkendte løsninger, såsom hastighedsnedsættelser. Det vil sikre, at Danmark kan leve op til sine klimamål, forbedre byernes livskvalitet og bevare sin position som en foregangsnation inden for bæredygtig mobilitet og byplanlægning.

Københavns Kommune er ikke bekendt med europæiske byer, der har øget hastighedsgrænsen, eller byer, der efter at have sænket hastighedsgrænsen i større grad, har hævet den igen for at sikre fremkommelighed for biler.

### **Lovforslaget begrænser det trafikale handlerum**

Kommunen kan ud fra lovforslagets bemærkninger læse, at lovforslagets nye regler er udformet med henblik på at sikre, at kommunerne ikke træffer beslutninger, som politiet efter nuværende praksis ikke giver samtykke til. Kommunen kan på transportministerens

udtalelser til pressen også forstå, at det ikke er hensigten med lovforslaget at begrænse mulighederne for at ændre på vejes indretning og nedsættelse af hastighed.

Det fremgår af lovforslaget, at Københavns Kommune fortsat vil kunne lave vejprojekter på 65 % af vejnettet og hastighedsnedsættelser på 75 % af vejnettet i kommunen. Kommunen kan ikke genkende disse tal, og kommunen er ikke bekendt med, at der kan laves en modelberegning, der så præcist kan fastlægge antallet af veje med en årsdøgntrafik under 1.000 eller 4.000.

Det skal i den sammenhæng bemærkes, at mange af kommunens projekter i praksis er placeret på veje, som har en årsdøgntrafik over 1.000, da det trafikalt set er på disse veje, der vil være behov for færdselsregulering. På samme måde vil det ofte være på veje med en årsdøgntrafik over 4.000, der vil være det største behov for at sænke hastigheden

Lovforslaget indeholder ikke nogen mulighed for dispensation fra de nye objektive regler om årsdøgntrafik og krav til forbedring af trafikafvikling for biler. Kommunen vil heller ikke længere kunne lave midlertidige trafikforsøg, som indeholder vejlukninger og ensretninger som følge af de nye krav.

Kommunen kan på den baggrund konstatere, at lovforslaget medfører en reel begrænsning i forhold til kommunernes fremadrettede muligheder for både indretning af veje og fastsættelse af hastighedsgrænser. Vejprojekter, der i dag uden problemer kan opnå samtykke fra politiet, vil efter kommunens opfattelse ikke længere vil kunne gennemføres.

#### *Vedr. vejes indretning og udnyttelse*

Der er i dag ikke nogen særlige betingelser for, hvornår der kan træffes beslutning om ensretninger, vejspærringer mv. Sådanne færdselsmæssige beslutninger er komplekse og består af en skønmæssig afvejning af de forskellige lokale trafikale og vejtekniske hensyn til fx trafikikkerhed, fremkommelighed og mobilitet i forhold til alle trafikantgrupper og færdselsarter. I afvejningen kan også indgå hensyn til tryghed, støj, luftforurening og bymiljø.

Når lovforslaget indfører en regel, som udelukkende stiller krav til årsdøgntrafiktal eller krav om forbedring af trafikafvikling for biler, er det en begrænsning af det nugældende skøn i disse sager. Regler, der fokuserer ensidigt på årsdøgntrafik i forhold til at sikre mobilitet og fremkommelighed for den motorkørende færdsel, vil betyde en begrænsning i muligheden for at træffe beslutninger begrundet i andre trafikale hensyn, som fx tryghed og trafikikkerhed for bløde trafikanter, mobilitet for cyklister og bedre forhold for fodgængere.

Kommunen vurderer således, at de foreslåede ændringer vil få store konsekvenser for mange af kommunens anlægsprojekter. Der er flere igangværende projekter, som indeholder ensretninger eller vejlukninger, der ikke vil kunne anlægges, da årstdøgntrafikken på disse strækninger overstiger 1.000.

Beslutninger om fx ensretninger bør ikke udelukkende baseres på årstdøgntrafiktal og trafikafvikling for biler, men på en helhedsvurdering af trafikken og området. Lovforslagets krav om, at en ensretning på veje med en årstdøgntrafik over 1.000 skal ske enten på to parallelle veje og med opretholdelse af kørespor, eller kun hvis der kan påvises en forbedring af trafikafviklingen for biler, vil reelt fjerne muligheden for at ensrette sådanne vejstrækninger. Det vil betyde, at kommunen fratages muligheden for at lave bredere fortove eller etablere cykelstier på gader, der ensrettes.

Det er derfor kommunens vurdering, at det ikke er til byens og borgernes bedste, når lovforslaget ensidigt lægger vægt på at sikre trafikafviklingen for motorkøretøjer i forbindelse med beslutninger om ændring af vejens indretning og udnyttelse.

#### *Vedr. hastighedsnedsættelser*

Også i forhold til nedsættelse af hastighedsgrænser er det begrænsende og u hensigtsmæssigt, når lovforslaget indfører et nyt krav til årstdøgntrafik som betingelse for hastighedsnedsættelse til 40 km/t.

De gældende regler i færdselsloven og hastighedsbekendtgørelsen indeholder ikke et sådant objektive krav.

Hastighedsbekendtgørelsen angiver, at hastighedsgrænsen kan nedsættes, når væsentlige trafikikkerhedsmæssige 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 på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.

Reglerne har en udpræget skøns mæssig karakter, og indførelsen af en fast betingelse om årstdøgntrafik er en begrænsning af dette frie skøn og dermed en begrænsning i kommunens handlerum.

Kommunen har senest med samtykke fra politiet i henhold til hastighedsbekendtgørelsen § 6, stk. 1 nedsat hastigheden til 40 km/t på en række vejstrækninger, som har årstdøgntrafiktal over 4.000. Uanset årstdøgntrafiktal over 4.000 vurderede politiet, at disse ikke har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, og en hastighedsnedsættelse vil derfor ikke påvirke fremkommeligheden.

I forhold til hastighedsnedsættelser ved institutioner kan kommunen konstatere, at lovforslaget præciserer, at børn skal defineres som unge i den undervisningspligtige alder, dvs. til og med 9. klasse. Der vil således ikke længere kunne nedsættes hastigheder ved gymnasier,

tekniske skoler og andre ungdomsuddannelser, selvom disse institutioner også har en stor andel af elever under 18 år.

Lovforslaget giver også kun mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på selve den vejstrækning, der ligger ved institutionens indgang, og ikke i et nærmere afgrænset område omkring institutionen. Hastighedsnedsættelsen vil kun kunne ske i en afstand af 100 m til hver side af institutionens indgang. Dette er også en begrænsning i forhold til de nugældende regler.

Kommunen finder det trafiksikkerhedsmæssigt problematisk, at lovgivningen sætter sådanne faste krav, som ikke tager hensyn til de konkrete trafikale forhold på vejen og i området.

Også i forhold til 30 km/t-zonen sker der en indskrænkning i forhold til nuværende praksis. Beboelsesområder skal ifølge lovforslaget forstås som områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder, og hvor gennemkørende trafik med motorkøretøj ikke er fysisk muligt.

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. Når det i lovforslaget angives, at der skal være tale om lukkede områder er det en indskrænkning i forhold til de nuværende regler.

Lovforslaget anfører desuden, at områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som fx spise- og udkækningssteder, 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 heller ikke af de nugældende regler og er derfor også en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t.

Vejnettet i Københavns Kommune er historisk ikke indrettet med lukkede beboelsesområder uden mulighed for gennemkørsel – hverken i villaområder eller områder med etagebeboelse. Københavns Kommune er desuden bebygget på en måde, så også mange beboelsesområder, særligt i områder med etagebyggeri, indeholder muligheder for erhverv i form af dagligvareforretninger og serviceerhverv, samt daginstitutioner, skoler og idrætsfaciliteter.

Kommunen vurderer at de skærpede regler for 30 km/t-zoner vil betyde, at der ikke længere kan etableres sådanne zoner i København.

*Vedr. ophævelse af forsøgsordning i hastighedsbekendtgørelsens § 7*  
Københavns Kommune har deltaget i forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsen § 7. Det fremgår af lovforslaget, at de hastighedsnedsættelser, som kommunen har etableret som et led i forsøgsordningen i hastighedsbekendtgørelsens § 7, vil blive ophævet

med de konsekvensændringer, der som følge af lovforslaget skal laves i hastighedsbekendtgørelsen.

Det fremgår desuden af lovforslaget, at kommunen skal ophæve de lokale hastighedsgrænser, der er fastsat i medfør af forsøgsordningen, som ikke lever op til lovforslagets nye objektive regler om bl.a. årsdøgnstrafik.

Forslaget har vidtrækkende konsekvenser for de hastighedsnedsættelser, som kommunen har etableret i medfør af forsøgsordningen. Kommunen vil skulle tilbagerulle hastighedsnedsættelser på op til 38 strækninger, så hastigheden igen bliver 50 km/t, da alle disse strækninger har en årsdøgntrafik på mere end 4.000.

Det vil derfor kun være muligt at sætte hastigheden ned til 40 km/t på i alt 10-12 strækninger i byen, da disse har en årsdøgnstrafikken på maks. 4000.

Kommunen er bevidst om, at der er tale om en forsøgsordning, men kommunen finder alligevel, at en så omfattende tilbagerulning ikke kan være i tråd med lovens formål om at sikre en balance mellem færdselssikkerhed og mobilitet. Kommunen har positive erfaringer fra de veje, hvor hastigheden er sat ned i medfør af forsøgsordningen.

Se bilag A for en liste med eksempler på vejprojekter og hastighedsnedsættelser, som påvirkes af lovforslaget. Listen indeholder også eksempler på vejprojekter og hastighedsnedsættelser, som Københavns Kommune har etableret med samtykke fra Københavns Politi, men som ikke lever op til lovforslagets nye regler om årsdøgntrafik og forbedret trafikafvikling.

### **Lovforslaget går imod borgernes ønsker**

Københavns Kommune er i dialog og samarbejder med københavnere om driften og udviklingen af København.

I flere af kommunens borgersamlinger og lignende, hvor en repræsentativ gruppe af københavnere er arbejder med et tema eller plan over en længere periode, er der et tydeligt ønske om at reducere biltrafikken og sænke hastigheden.

Dette er fx kommet til udtryk i Københavns Kommunes Borgerpanel som i forbindelse med Kommuneplan 2024 har givet udtryk for, at 73 % af de adspurgte ønsker mere plads til bynatur og kreative åndehuller, mens 65 % ønsker at fremme bæredygtige transportmidler.

Nogle af de væsentligste redskaber, som kommunen kan benytte til fx at skabe mere plads og prioritere pladseffektive og bæredygtige transportmidler, indebærer netop hastighedsnedsættelse, ensretninger, vejlukninger mv.

Fra Klimaborgertinget (2023-2024) ses samme tendenser. Eksempelvis mener 96 % af medlemmerne, at bilerne generelt skal fylde mindre i bybilledet i København, og at der skal etableres bilfrie zoner og gader, for at få flere til at vælge cykel, kollektiv transport eller deleordninger.

Borgersamlingen om udvikling af Middelalderbyen anbefalede, at biltrafikken skulle reduceres med 75 %, hvor løsninger kunne være flere gader med hastighedsbegrænsning på 30 km/t. Med planen er der blandt andet indført en 30 km/t zone i Middelalderbyen. Denne zone ville ikke kunne indføres med de stramninger for 30 km/t-zoner, som lovforslaget lægger op.

Også den netop afsluttede borgersamling på Amager har tilsvarende anbefalet, at det samlede kørebaneareal på Amager skal reduceres fra at udgøre 53 % af arealet mellem husene i 2024 til 40 % i 2035, samt at andelen af bilture maks. skal udgøre 15 % af alle ture i 2035. Konkret anbefaler 86 % af borgersamlingen, at der på sigt etableres trafikøer på hele den københavnske del af Amager og 82 % anbefaler at hastigheden nedskiltes til hhv. 30 og 40 km/t.

Det er på den baggrund kommunens opfattelse, at lovforslaget ikke er i overensstemmelse med de københavnske borgeres ønsker.

### **Lovforslaget går imod allerede vedtagne indsatser og handleplaner**

Der arbejdes både på nationalt og kommunalt niveau med at højne trafiksikkerheden på vejene.

Københavns Kommune har også selv en Handlingsplan for Trafiksikkerhed 2021-2025, der i tråd med europæiske og nationale målsætninger sigter efter at øge trafiksikkerheden og trygheden gennem hastighedsgrænser og -zoner på 30 og 40 km/t. I regi af handlingsplanen arbejder Københavns Kommune bl.a. for enklere rammer for at begrænse bilkørsel i byer, lavere hastighedsgrænser og nationale regler, der i højere grad fokuserer på cykel og gangtrafik. Indholdet i lovforslaget gør det således svært, hvis ikke umuligt, at indfri målsætninger i kommunale indsatser og planer.

Det gør sig også gældende i forhold til den netop vedtagne Kommuneplan 2024. Københavns Kommune har med kommuneplanen fastlagt en række mål for mobilitetsområdet, som den foreslåede lovgivning vil vanskeliggøre at opnå. Herunder bl.a. at biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport. Kommuneplanen prioriterer forholdene for cyklister og gående samt at indarbejde løsninger til eksempelvis at mindske eksponering for støj- og luftforurening og give mulighed for ro, fordybelse og adgang til natur.



På samme måde kan målene i Københavns Kommunes Handlingsplan for vejstøj 2024-2029 ikke nås uden lokale tiltag som lukning af gader, ensretninger og hastighedsnedsættelser. Det er lovpligtigt for kommunerne at udarbejde støjhandlingsplaner og indsatser for at reducere støj fra vejtrafik.

Københavns Kommunes planer om hastighedsnedsættelser og trafiksaneringsprojekter har stor betydning for effekten af handlingsplanen for vejstøj. Hastighedsprojektet "København ned i fart" ville medføre 11.000 færre stærkt støjbelastede boliger (støjniveauer over 68 dB) i København, svarende til en reduktion på 29 % af det samlede antal stærkt støjbelastede boliger i København.

Trafiksaneringsprojekter, hvor lokale tiltag som lukning af gader, ensretninger m.v. som bidrager til at reducere trafikmængderne lokalt, kan medføre op til 1.400 færre stærkt støjbelastede boliger. Dertil kommer en effekt på støjbelastede boliger (støjniveauer mellem 58 og 68 db), som ikke er vurderet.

Lovforslaget betyder, at hastighedsprojektet ikke kan gennemføres som planlagt og kommunen vil bl.a. som følge af lovforslaget skulle tilbagerulle projektet på op til 38 strækninger således, at hastigheden igen bliver 50 km/t. Den forventede sundhedseffekt i form af reduktioner af hjertetilfælde, gener og søvnforstyrrelser med 8-11% vil dermed udeblive.

### **Lovforslaget gør indgreb i kommunal byplanlægning og byudvikling**

Kommunen betragter lovforslaget som et stort indgreb i muligheden for at indrette og udvikle byen i overensstemmelse med dens indbyggers ønsker.

I forbindelse med udviklingen af byudviklingsområder, hvor man ønsker at fremme en tættere bystruktur med blandet anvendelse, vil årsdøgntrafikgrænsen på 1.000 hurtigt blive overskredet. Det betyder, at der ikke kan planlægges med ensretninger og indkørselsforbud, samt at der i mindre grad kan planlægges med smalle vejprofiler. I stedet skal der dimensioneres efter dobbeltrettet trafik med bredere vejarealer. Dette kan påvirke størrelsen af byggefeltet, da rummet mellem bygningerne, vil komme til at fylde mere.

Virkeliggørelsen af en lokalplan kan tage mange år, og indretningen af de enkelte byggefeltet i en lokalplan kan skifte karakter undervejs. I den periode kan færdselsmønstre omkring et udviklingsområde ændre karakter, ligesom de interne trafikmønstre kan ændre sig i takt med den endelige realisering af lokalplanen. En indførelse af de nye regler, specielt ift. etablering forbud mod visse færdselsarter, begrænser vejmyndighedens muligheder for at sikre de intentioner, der oprindeligt lå i lokalplanen.

### *Foringede muligheder for klimatilpasningsindsatser*

Kommunen arbejder i videst muligt omfang for at indtænke klimatilpasningsløsninger ifm. anlægsarbejde. En anden konsekvens af øget vejbredde er, at det reducerer pladsen til at integrere grønne elementer, herunder træer, der er et nødvendigt tiltag til fx forebyggelse af varmeøer, samt klimatilpasningsløsninger i form af regnvands- og plantebede. Disse lokale indsatser er et vigtigt element i kommunens arbejde med at forebygge bl.a. oversvømmelser og varmeøer, hvor dele af byen kan blive så varm at opholde sig i, at det går ud over indbyggernes sundhed.

Øget vejbredde vil i sig selv medføre en større overflade, hvorfra vandet skal afledes via kloaknettet frem for via nedsivning i jorden. Dette kan skabe udfordringer i forhold til vandhåndtering og lokal afvanding.

Disse udfordringer gælder også ved ensretning af den eksisterende by, hvor muligheden for at nedlægge vejbaner til fordel for fx grønne elementer og klimatilpasning vil ophøre med lovforslagets regler om, at antallet af spor på de enkelte vejstrækninger skal bibeholdes.

### **Økonomiske konsekvenser og ikrafttrædelse**

Det fremgår af lovforslaget, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2025, men at bestemmelserne i færdselsloven vedr. forbud mod visse færdselsarter, påbud om ensrettet færdsel og hel eller delvis afspærring af vejstrækninger vil få virkning allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024.

At lovforslaget tillægges tilbagevirkende kraft, er et stort indgreb i den kommunale planlægning og udmøntning af de kommunale budgetter. Det er Københavns Kommunes vurdering, at ikrafttrædelsesbestemmelserne bør sikre, at kommunens anvendelse af skatteborgernes penge ikke går til spilde, hvilket er tilfældet med de forslåede ikrafttrædelsesbestemmelser.

Lovforslaget har stor betydning for økonomien i kommunens anlægsprojekter. Nogle af anlægsprojekterne vil ikke længere vil være lovlige, når de nye regler træder i kraft. Projekter, der ikke allerede er endeligt myndighedsbehandlet, vil skulle omprojekteres som følge af de nye ændringer.

Kommunen skønner, at forslaget har konsekvenser for 19 anlægsprojekter med en samlet anlægsramme på ca. 474 mio. kr., hvoraf der allerede er forbrugt for 80 mio. kr.

Mange af de 19 anlægsprojekter vil skulle omprojekteres for at blive lovliggjort, og forvaltningen skønner foreløbigt en merudgift hertil i størrelsesordenen 10,8 mio. kr. Af de 80 mio. kr., der er forbrugt, er en stor del brugt på projektering.

Lovforslaget betyder også, at andre projekter enten vil skulle annulleres helt, eller at delprojekter må bortfalde. Dette vil på tværs af de 19 projekter give et mindreforbrug på ca. 67,1 mio. kr. ud af rammen på 474 mio. kr.

**Bilagsoversigt**

Bilag A: Eksempler på projekter der påvirkes af lovforslaget

Bilag B: Øvrige bemærkninger

Bilagene fremgår nedenfor

## Bilag A

### Eksempler på projekter der påvirkes af lovforslaget

Kommunen vurderer, at de foreslåede ændringer vil få store konsekvenser for mange af kommunens igangværende og kommende anlægsprojekter. Der er flere projekter som indeholder ensretninger eller vejlukninger, der ikke vil kunne anlægges, da årsdøgntrafikken på disse strækninger overstiger en årsdøgntrafik på 1.000, ligesom kommunen har flere planlagte hastighedsnedsættelser på veje med en årsdøgntrafik over 4.000.

#### Igangværende projekter

Eksempler på igangværende projekter, som påvirkes:

- **Fredeliggørelse og begrønning af Frederiksborgvej.**  
Projektet indeholder både ensretning, vejlukning og hastighedsnedsættelse, der ikke kan gennemføres, hvis lovforslaget vedtages. Projektet vil derfor skulle omprojekteres, hvilket vil medføre ekstra udgifter.
- **Grønne Bylivsgader**  
Borgerdrevne forslag til omdannelse veje og hastighedsnedsættelser og ensretning på fx Thorsgade, Kastelsvej og Provstevej vil ikke kunne lade sig gøre. Annullering af projekterne kan blive en konsekvens af lovforslaget da borgernes ønsker umuliggøres og den efterspurgte forbedring af kvaliteten i gaderummet ikke kan efterkommes.
- **Fredeliggørelse af Toldbodgade - ensretning og cykelstier**  
Hvis lovforslaget vedtages, kan Toldbodgade ikke ensrettes og der kan ikke etableres cykelstier på strækningen syd for Sankt Annæ Plads. Projektet skal omprojekteres.
- **Strandboulevarden - Skybrudsprojekt**  
Den planlagte hastighedsnedsættelse til 40 km/t kan ikke lade sig gøre pga. årsdøgntrafik over 4.000
- **Sikker Skolevej Randersgade**  
Det trafikikkerhedsmæssige bedste forslag indeholder en ensretning af Randersgade. Denne ensretning kan ikke lade sig gøre hvis lovforslaget vedtages.
- **Trafikø Skt. Kjelds Kvarter**  
Kvarteret skal fredeliggøres ved hjælp af ensretninger og vejlukninger, ligesom der skal laves en hastighedsnedsættelse. De fleste tiltag vil ikke kunne gennemføres og der skal findes på andre løsninger

## Foranalyser

Der er politisk godkendt og bevilliget midler til flere foranalyser til kommende projekter, som ikke længere vil kunne lade sig gøre pga. lovforslagets krav om årsdøgntrafik der er fx:

- Foranalyse Øster Søgade - ensretning
- Foranalyse Elbagade - ensretning
- Foranalyse Trianglen - vejlukning
- Foranalyse Jernbane Allé - hastighedsnedsættelse

## Planlagte hastighedsnedsættelser

Der er planlagt hastighedsnedsættelser i forbindelse med genopretningsprojekter på følgende gader, som alle har en årsdøgntrafik over 4.000:

- Toftegårds Allé
- Vigerslev Allé
- Kristianiagade
- Store Kongensgade

Der kan ikke etableres planlagte hastighedszoner på 30 km/t i fx:

- De indre brokvarterer
- Christianshavn
- inden for parkeringsbetalingszonen (Valby undtaget)

## Allerede etablerede projekter

Til illustration af kommunens vurdering af at loven indeholder en reel begrænsning i forhold til nuværende praksis, kan kommunen fremvise følgende eksempler på vejprojekter, som kommunen har etableret med samtykke fra Københavns Politi, men som ikke lever op til lovforslagets nye regler om årsdøgntrafik mv.:

- **Ombygning af "Ejendomsmæglerkrydset" (5-benet kryds ved Valby Langgade, Ålholmvej og Vigerslevvej).**

Projektets formål var at sikre skolevejen til Ålholm Skole ved at forbedre krydset uden at gå på kompromis med fremkommeligheden på Ring 2 (Vigerslevvej og Ålholmvej). Dette skete ved at afspærre krydsets ene ben på Valby Langgade, og dermed få et mere enkelt kryds med klar forbedring af fremkommeligheden på Ring 2. Valby Langgade havde en årsdøgntrafik over 4.000 og er dermed over de 1.000, som lovforslaget sætter som grænse for vejspærringer.

- **Etablering af cykelstier og ensretning på Gasværksvej**

Projektets formål var at skabe plads til cykelsti, som en del af en sikker skolevej, og manglende cykelforbindelse. Areal til cykelstien blev fundet ved at ensrette gaden. Før ensretningen var årsdøgntrafikken på Gasværksvej over 10.000 og er dermed over de 1.000, som lovforslaget sætter som grænse for ensretninger.

- **Nørrebrogade**

Trafikken på Nørrebrogade er blevet omlagt, så kun busser og cyklister kan køre igennem enkelte punkter på Nørrebrogade. Projektet har medført et markant fald i biltrafikken, uden en stigning på de omkringliggende gader, stigning i cyklister, færre trafikulykker, bedre busfremkommelighed og mindre støj. Projektet ville ikke kunne være gennemført, da Nørrebrogade havde en årsdøgntrafik på 15.000 for motorkøretøjer og 19.000 for cyklister ved Dronning Louises Bro. Til sammenligning er der i dag en årsdøgntrafik på ca. 4.000 motorkøretøjer og 35.000 cyklister ved Dronning Louise Bro.

- **Omdannelse af Nørrebro Stationsområde**

Ved Nørrebro Station er der etableret busgade mellem Nørrebrogade og Frederikssundsvej, så kun busser og cyklister kan køre igennem. Der er med ombygningen skabt bedre forhold for busserne og bedre forhold for cyklister og passagerer, der skal skifte mellem bus, S-tog og Metro. Før ombygningen var årsdøgntrafikken over 1.000.

- **Ny Amagerbrogade**

Amagerbrogade er blevet ombygget til strøggade. Dele af gaden blev indsnævret til ét spor i hver retning. De nedlagte spor blev anvendt til at etablere bredere fortove og cykelstier samt pladسدannelser, ophold, vareudstilling og udeservering. Der blev plantet flere træer og skabt bedre krydsningsmuligheder. For at skabe fremkommelighed i det tilbageværende spor, ensrettedes sideveje for at minimere svingbevægelser og optimere parkeringen. Flere af sidevejene havde en årsdøgntrafik over 1.000.

- **Skjolds Plads**

I forbindelse med Metrobyggeriet blev der lukket for motorkørende trafik på Haraldsgade, som en del af den nye lokalplan for Skjolds Plads. Årsdøgntrafikken var over 10.000. Det samlingspunkt og den metroforplads, der i dag er skabt, havde ikke været muligt med opretholdelse af biltrafikken.

- **Klimakvarteret Sankt Kjelds Plads og Bryggervangen**

Trafikken blev omlagt ved, at Sankt Kjelds gade og Bryggervangen blev lukket for gennemkørsel af biler ved Skt. Kjelds Plads. Begge veje havde en årsdøgntrafik på over 1.000, og mulighederne for at lave en samlet plads ville derfor ikke kunne have været gennemført med lovforslagets regler.

- **Artillerivej**

Som følge af øget byudvikling og et øget antal lastbiler med jordtransport til kommunens jorddepot på Selinevej var der et stigende antal lastbiler på Artillerivej, som er en bydelsgade med boliger. Da Artillerivej samtidig er en skolevej, blev der etableret et forbud mod lastbiler mellem kl. 7.30-17.00 som betød en stor reduktion i den tunge trafik (lastbiler mv.). Artillerivej havde en årsdøgntrafik på ca. 10.000.

- **Kildebrøndevej - gennemkørende trafik på privat fællesvej**

Grundejerforening ønskede den gennemkørende trafik begrænset. En trafiktælling på Kildebrøndevej, der er privat fællesvej, viste 56,8% gennemkørende motortrafik fra offentlig vej til offentlig vej, hvilket forpligter kommunen til enten at overtage vejen til offentlig vej eller at nedbringe mængden af gennemkørende trafik til under 50%. Kommunen har, som efterspurgt af grundejerforeningen, fået samtykke til at etablere indkørselsforbud for motorkøretøjer fra Frederikssundsvej. Da trafiktællingen viste et samlet antal kørsler på i alt 2.240, ville løsningen ikke kunne etableres efter det nye lovforslag.

- **Tryghedszone på skoleveje**

På baggrund af en bydækkende screening af skoleveje ved kommunens 130 skoler for mulig etablering af Tryghedszoner (indkørselsforbud for motorkøretøjer typisk fra 7.30-8.30) er der i Budget 2024 og Budget 2025 afsat midler til at etablere zonerne ved ca. 70 skoler.

Til dato er der indført zoner ved ca. 15 skoler. Kun ved 4 skoler omfatter zonerne alene veje med en årsdøgnstrafik på under 1.000 køretøjer. På de øvrige ligger årsdøgnstrafikken mellem 1.000 og 4.000. Som de resterende skoler foreløbig er screenet, vil over halvdelen af zonerne ligeledes påvirke veje med ÅDT på over 1.000.

Lovforslaget vil betyde, at kommunen vil skulle lave en trafikmodelberegning for hver af zonerne for at sikre sig, at der ikke sker en forøgelse af trafikken på de omkringliggende veje. Det vil både medføre øgede administrative udgifter og kan føre til, at projekterne ikke kan gennemføres. Kommunen kan således blive afskåret fra at lave tiltag på de skoleveje, hvor det er allermest påkrævet grundet en stor mængde trafik.

Københavns Kommune kan fremvise følgende eksempler på hastighedsprojekter på veje med en årsdøgnstrafik over 4.000, hvor kommunen (uden for forsøgsordningen) med samtykke fra Københavns Politi har nedsat hastigheden til 40 km/t. Det er fx:

- Øster Allé
- Strandboulevarden
- Artillerivej
- Gasværksvej
- Nørrebrogade
- Strandøre
- Toldbodgade
- Nørre Voldgade
- Gothersgade
- Islands Brygge.

Også private bygherrers ønsker til indretning af veje i byudviklingsområder påvirkes af lovforslaget, fx:

- **Nelson Mandelas Allé - Privat fællesvej**

Nelson Mandelas Allé er i lokalplanen for Enghave Brygge udlagt som bydelsgade og etableret som privat fællesvej af private grundejere. Trafikmodelberegninger for den fremtidige trafik, når Alfred Nobels Bro er åben for almindelig færdsel, og området er fuldt udbygget, viser, at årsdøgntrafikken vil overstige 4.000. Vejen er indrettet og skiltet til en hastighed på 40 km/t, hvilket betyder smallere kørebaner, hastighedsdæmpende foranstaltninger samt lavere kurveradier. Københavns Politi har givet samtykke til grundejernes forslag til indretning og skiltning af vejen. Denne indretning samt nedskiltning af hastigheden til 40 km/t vil ikke kunne realiseres på tilsvarende måde fremadrettet.

Københavns Kommune har følgende eksempler på 30 km/t zoner som ikke ville kunne lade søge gøre med de nye regler:

- **Nansensgadekvarteret**

I Nansensgadekvarteret er der etableret 30 km/t hastighedszone. I zonen er der hovedsageligt beboelse, men der er også erhverv – som spise- og udskænkingssteder. Med dette lovforslag ville det ikke være muligt at etablere zonen. Zonen er etableret før 2010.

- **Christianshavn**

I området mellem Christianshavns Torv og Christianshavns Vold er der etableret 30 km/t hastighedszone. I zonen er der hovedsageligt beboelse, men der er også erhverv – som spise – og udskænkingssteder. Med lovforslaget ville det ikke være muligt at etablere zonen. Zonen er etableret før 2010.



## Bilag B

### Øvrige bemærkninger

Københavns Kommune har følgende øvrige bemærkninger til lovforslaget:

#### **Vedr. færdselslovens § 95 og politiets godkendelsen af afmærkning jf. vejafmærkningsbekendtgørelserne**

Det fremgår ikke tydeligt af lovforslagets ændringer af færdselsloven, hvorvidt politiet fortsat vil skulle godkende brug af afmærkning i det omfang, som det følger af gældende ret, fx reglerne om afmærkning som er udstedt i medfør af færdselslovens § 95, stk. 3.

Kommunen har noteret sig, at det fremgår i bemærkninger til lovforslagets ændringer af vejlovens § 89, at vejmyndigheden fortsat vil skulle indhente politiets samtykke til afmærkning i henhold til bestemmelserne i vejafmærkningsbekendtgørelserne.

Kommunen skal i den forbindelse bemærke, at hvis alle sager, der indeholder afmærkning, fortsat skal have samtykke hos politiet, vil det efter kommunens opfattelse ikke give den administrative lettelse for kommunen, som lovforslaget lægger op til. Det skyldes, at hovedparten af forhandlingerne med politiet allerede i dag forløber uden større administration. Forhandling med politiet om gravetilladelser og råden over vej foregår gennem kommunens erhvervsportal, hvor politiet selv tilgår sagerne og dermed er der ikke nogen administrativ besparelse knyttet til dette forslag.

Hvis der er lagt op til, at politiet fortsat skal godkende anvendelse af afmærkning, ønsker kommunen præciseret, at politiet i den forbindelse alene skal tage stilling til, at der anvendes korrekt afmærkning, og at den placeres korrekt.

#### **Vedr. ophævelse af forsøgsordning i færdselslovens § 92d**

Københavns Kommune ønsker at fastholde muligheden for at ansøge om dispensation til vejlovens §92 d om forsøgsordninger.

Aktuelt planlægger Københavns Kommune et forsøg om en datoparkeringsordning, hvor der indføres parkeringsforbud et antal timer fx en gang om måneden på udvalgte vejstrækninger, så kommunen kan komme helt i bund med forskellige gadedriftsopgaver som fx beskæring af gadetræer, gade-fejning, vejstribning, reparation af huller og lign.

Datoparkeringsordningen, som flere svenske kommuner er meget glade for, ville over tid sikre, at kommunen kan løse sine drifts- og vedligeholdelsesopgaver på en mere omkostningseffektiv måde.

Forsøget med en datoparkeringsordning kan muligvis gennemføres ved en dispensation fra vejafmærkningsbekendtgørelsen, men

ophævelse af §92d vurderes af fjerne eller forringe kommunens mulighed for at indføre tiltag til lignende driftsændringer af hensyn til effektivisering og optimering af driften.

Selvom forsøgsordningen ikke har været brugt meget, kunne det overvejes at udvide dens anvendelsesområde og fx give mulighed for længere varende forsøg. Der vil med en vis sandsynlighed komme et større behov for forsøgsordningen, hvis de foreslåede regler om krav til årsdøgntrafik fastholdes. Kommunen ønsker derfor at fastholde muligheden for at afprøve nye former for regulering i medfør af færdselslovens forsøgsordning.

### **Definitionen af en vejstrækning som værende mellem to vejkryds**

Kommunen har noteret at det af lovforslagets bemærkninger fremgår, at en vejstrækning defineres som værende mellem to vejkryds.

Det er en uhensigtsmæssig definition af vejstrækning og som ikke umiddelbart hænger sammen med hvordan begrebet "vejstrækninger" generelt anvendes i vejlovgivning og færdselsloven, herunder vejreglerne.

Vejkryds er også meget bredt defineret i færdselsloven og fx kan private ind- og udkørsler som er åbne for almindelig færdsel defineret som vejkryds. Det vil betyde, at lovforslagets regler om fx regulering på mere end fire sammengængende vejstrækninger, vil skulle anvendes i flere tilfælde end det har været hensigten med lovforslaget.

Kommunen foreslår at anvende definitionen fra Vej- og trafikteknisk ordbog 2023: "Vejstrækning: stykke af en vej mellem to vejknodepunkter eller mellem to stationeringspunkter"

### **Vedr. vejafspærring i henhold til vejlovens bestemmelser**

Kommunen har noteret sig, at det af lovforslagets bemærkninger vedr. vejafspærringer fremgår, at "afspærring med bomme eller anden tilsvarende afspærring skal forstås som afspærring, der ikke har en egentlig anlægsmæssig karakter. Det fremgår, at den foreslåede bestemmelse til færdselslovens § 92 ikke ændrer 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.

Kommunen forstår bestemmelsen således, at vejmyndigheden fortsat har mulighed for at træffe beslutning om afspærring af veje i henhold til vejlovens § 8, stk. 2 og at en sådan beslutning derfor ikke vil være underlagt de foreslåede krav til årsdøgntrafik.

Kommunen finder dog, at præciseringen af, at anvendelsen af vejlovens § 8, stk. 2 forudsætter, at der skal være tale om egentlig anlægsmæssig karakter, er en ændring i forhold til det nuværende anvendelsesområde

for vejlovens § 8, stk. 2. Det skyldes, at man ifølge cirkulære om hel eller delvis afspærring af veje og etablering af gågader kan gennemføres ved egentlige anlægsmæssige foranstaltninger, herunder faste afspærringer, eller ved anbringelse af oplukkelige bomme eller færdselstavler. Lovforslaget indskrænker dermed anvendelsesområdet for vejlovens § 8, stk. 2.

### **Vedr. ophævelsen af vejlovens § 11 og ændringer i privatvejlovens § 30, 41 og 57**

Det fremgår af lovforslaget, at vejlovens § 11 foreslås ophævet, da der ikke er behov for at inddrage politiet i forbindelse med beslutninger om, at anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje skal forbeholdes visse arter af færdsel.

Kommunen ønsker præciseret, hvorvidt ophævelsen betyder, at en beslutning om, at veje i forbindelse med nyanlæg eller ombygning skal forbeholdes visse færdselsarter, fortsat kan træffes med hjemmel i vejloven, eller om en sådan beslutning skal træffes med hjemmel i færdselsloven og dermed være underlagt lovforslagets nye objektive regler om bl.a. årsdøgntrafiktal.

Det samme gør sig gældende i forhold til reglerne i lov om private fællesveje §§ 30, 41 og 57., hvor lovforslaget også ophæver kravet om samtykke fra politiet inden der træffes afgørelse om færdselsregulering. Vil kommunen fortsat have mulighed for med hjemmel i privatvejsloven at træffe afgørelse om færdselsregulering og indretning af veje eller vil sådanne beslutninger også være underlagt lovforslagets nye regler i færdselsloven. Der har traditionelt set været tale om et overlap mellem færdselslovens bestemmelser og privatvejlovens bestemmelser i forhold til færdselsregulering, mens kompetencen til at fastsætte hastighedsgrænser har lagt hos politiet med hjemmel i færdselsloven.

### **Vedr. reetablering af vejareal efter ulovligt gravearbejde**

Kommunen har noteret sig den nye hjemmel som giver kommunen mulighed for at reetablere vejarealer efter ulovlige opgravninger for graveaktørens regning. Det er kun sjældent at kommunen oplever ulovlige uansøgte gravninger i København. Kommunen oplever, at graveaktører er professionelle aktører, der er vant til at søge om tilladelse, og som ligeledes er bekendt med at søge om tilladelse til akutgravninger på bagkant (senest 24 timer efter udførelse). Kommunen forstår desuden at den nye hjemmel alene vil kunne anvendes, hvis den ulovlige gravning ikke efterfølgende kan lovliggøres. Det er kommunens vurdering, at der i praksis vil være meget få gravninger, som ikke efterfølgende vil kunne lovliggøres.

Kommunen oplever i stedet et større problem med manglende efterlevelse af gravetilladelsernes vilkår om fx reetablering og kommunen bruger derfor mange ressourcer på tilsyn. Som tidligere

efterspurgt af kommunen vil det være ønskeligt at gravetilladelse kunne pålægges et vilkår om betaling som kan dække kommunen udgifter til sagsbehandling og tilsyn med gravetilladelser.

### **Vedr. definition af vejens areal**

Lovforslaget foreslår at definere vejens areal, som 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.

Kommunen har flere eksempler på offentlige veje i kommunen, som er udskilt, men hvor der langs facaden eller ved en hjørneafskæring er vejarealer, som er beliggende helt eller delvist på selvstændigt matrikulerede ejendomme. Disse arealer administrerer og vedligeholder kommunen, som offentlig vej på lige fod med den arealer der er udskilt.

Det er usikkert om den nye definition kan omfatte disse arealer og kommunen foreslår derfor, at det i bemærkningerne til bestemmelsen præciseres, at definitionen også kan dække situationer, hvor en del af den offentlige vej er blevet udskilt, mens en anden del af den offentlig er beliggende helt eller delvist på en selvstændigt matrikuleret ejendom.

### **Vedr. ikrafttrædelse og tilbagevirkende kraft**

Det fremgår af bemærkningerne, at ikrafttrædelsesbestemmelsen medfører, at vejmyndighederne allerede fra tidspunktet, hvor lovforslaget er sendt i offentlig høring den 20. december 2024, 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 om fx årsdøgnstrafiktal er opfyldte. Dette ligger før lovens foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt.

Det er uklart, på hvilket tidspunkt, der er afgørende i forhold til at kunne træffe bestemmelser om disse færdselsmæssige forhold. Er dette tidspunkt bundet op på, hvorvidt der er meddelt samtykke fra politiet til projektet, eller fx når der internt i kommunen er truffet beslutning om et givent projekt, fx når projektet fået tildelt midler i det kommunale budget, eller når der truffet beslutning om detailprojekt?

Det er Københavns Kommunes vurdering, at ikrafttrædelsesbestemmelserne bør sikre, at kommunens anvendelse af skatteborgernes penge ikke går til spilde. Ikrafttrædelsesbestemmelserne bør tage højde for de kommunale beslutningsprocesser og udmøntningen af de kommunale budgetter.

Hvis ikrafttrædelsestidspunktet knyttes til tidspunktet for politiets samtykke, vil en masse kommunale skattekrone, som er afholdt til foranalyser og projektering, være spildt.