

klart, hvilke bestemmelser der regulerer private fællesveje i byerne, og hvilke der regulerer de øvrige private fællesveje samt andre private veje.

Tilsvarende foreslås § 92, stk. 2, affattet således, at kompetencen til at træffe bestemmelse om afspærring af offentlig vej henlægges til vejbestyrelsen. Henvisningen til stk. 1 indebærer, at afgørelsen på tilsvarende måde skal træffes med samtykke fra politiet.

Den foreslåede § 92 a, stk. 1, omfatter afgørelser om indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel. Disse afgørelser træffes af politiet som hidtil med samtykke fra vejbestyrelsen/vejmyndigheden, jf. den nugældende § 92, stk. 1, nr. 2 og 3.

Den foreslåede § 92 a, stk. 2, er en videreførelse af den nugældende § 92, stk. 4, hvorefter afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, om lokalt fastsatte hastighedsgrænser træffes af politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse eller, for så vidt angår private fællesveje i byerne, vedkommende kommunale myndighed.

Ifølge bestemmelsen i den nugældende § 92, stk. 3, skal politiet udover vejbestyrelse eller vedkommende kommunale myndighed forhandle med vedkommende jernbane- eller færgegesellschaft, når afgørelsen vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationer eller færgelejer. Som en konsekvens af de nye §§ 92 og 92 a foreslås bestemmelsen som en ny § 92 b, affattet således, at afgørelser efter § 92 og § 92 a skal træffes efter forhandling med jernbane- eller færgegesellschafterne.

For at understrege væsentligheden af, at de lokale myndigheder både udarbejder og tager ansvaret for lokale handlingsplaner for trafikken samt trafiksaneringer, er der ved den foreslåede § 92 a, stk. 3, tillagt vejbestyrelsen og vejmyndigheden en særlig initiativret i forhold til de afgørelser, der er nævnt i stk. 1, nr. 2 og stk. 2. Dette betyder, at vejbestyrelsen eller vejmyndigheden kan tage initiativ til, at der træffes afgørelser om påbud om ensrettet færdsel samt afgørelser om lokale hastighedsgrænser, når de indgår i en samlet handlingsplan eller trafiksanering. Denne initiativret ændrer ikke det forhold, at det for så vidt angår disse foranstaltninger er politiet, der – med samtykke fra vejbestyrelsen eller vejmyndigheden – udøver kompetencen. Der kan ikke sluttes modsætningsvis fra bestemmelsen.

Med lokale handlingsplaner for trafikken menes samlede konkrete planer, hvori der blandt andet indgår en vurdering af uheldsrisiko, støjbelastning, luftforurening, energiforbrug, barriereeffekt, belastning af det visuelle miljø og trængselsproblemer, og hvori der fastlægges en række af de foranstaltninger, der nævnes i §§ 92 og 92 a. Foranstaltninger på en enkelt gade falder ikke ind under lokale handlingsplaner for

trafikken. Handlingsplanerne kan eventuelt udarbejdes i forbindelse med de strategier, som er nævnt i den foreslåede § 33 a i forslag til lov om ændring af lov om planlægning (L 92), som fremsat af miljøministeren den 17. november 1999. Efter denne bestemmelse skal der hvert fjerde år udarbejdes en redegørelse for amtsrådenes og kommunalbestyrelsernes strategi for amtskommunens eller kommunens bidrag til en bæredygtig udvikling i det 21. århundrede. I denne skal også indgå trafikale forhold.

I tilfælde af uenighed mellem vejbestyrelsen/vejmyndigheden og politiet om udøvelsen af beføjelserne efter §§ 92 og 92 a vil sagen som hidtil kunne indbringes for trafikministeren, der træffer den endelige afgørelse i sagen, jf. den foreslåede § 92 c, stk. 1, hvilket svarer til den nugældende ordning i § 92, stk. 5, 1. pkt.

Der lægges ikke med lovforslaget op til, at der skal træffes færdselsmæssige bestemmelser, som det i praksis vil være umuligt eller meget ressourcekrævende at håndhæve. Trafikministeriet vil under hensyn til opretholdelse af respekten for regler og afmærkning lægge vægt på dette ved behandlingen af de sager, som måtte blive indbragt for ministeriet.

Den foreslåede § 92 c, stk. 2, der vedrører borgernes klageadgang i disse sager, svarer til den nugældende bestemmelse i § 92, stk. 5, 2. pkt., der for klarhedens skyld foreslås som et særskilt stykke. Derudover foreslås indført en begrænsning i klageadgangen, således at klagen skal indgives senest 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende eller foranstaltningen er etableret. Det afgøres efter almindelige forvaltningsretlige regler, hvornår der foreligger en sådan retlig interesse i sagen, at den pågældende kan anses for klageberettiget.

Der foreslås som § 92 c, stk. 3, indsat en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i §§ 92 og 92 a omhandlede beføjelser. Baggrunden herfor er, at ministeren med den nuværende formulering af bestemmelsen kan fastsætte regler, der indebærer en handlingspligt for politiet med hjemmel i det over-/underordningsforhold, der i dag er mellem trafikministeren og politiet på dette område. Ved kompetenceoverførslen til kommunerne vil dette over-/underordningsforhold ikke længere i fuldt omfang være til stede, og det er derfor påkrævet, at der gives ministeren en formel hjemmel til at fastsætte regler, såfremt der skal være et sikkert grundlag for at opretholde og udstede forskrifter om udøvelsen af beføjelser efter § 92. Det er i øvrigt hensigten, at der lokalt skal være samme frihed for de lokale myndigheder til at udøve beføjelserne efter §§ 92-92 b som hidtil. Den foreslåede hjemmel vil supplere bestem-