

## Høringsnotat

Dato	16. oktober 2021
Sagsbehandler	Pia Brix
Mail	pbx@vd.dk
Telefon	+45 7244 3486
Dokument	20/08438-66
Side	1/24

### Om udkast til Bekendtgørelse om vejafmærkning og bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.

Vejdirektoratet har den 14. juni 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning og bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning i offentlig høring på høringsportalen.

Bekendtgørelserne vil erstatte bekendtgørelse om vejafmærkning nr. 1632 og anvendelsesbekendtgørelse nr. 1633. Begge bekendtgørelser er dateret 17. december 2017 med senere ændringsbekendtgørelser.

Høringsfristen udløb den 13. august. Der er modtaget høringssvar fra 28 høringsparter eller private parter, som indgår i den samlede høring.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra:	Følgende høringsparter har i høringssvaret meddelt, at de ikke har bemærkninger til høringsmaterialet:
Asfaltindustrien	Erhvervsministeriet
Aalborg Kommune	Færdselsstyrelsen
Banedanmark	Trafikstyrelsen
Cyklistforbundet	
FDM Forenede Danske Motorejere	
Rigspolitiet	
Kommunernes Landsforening, KL	
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen	
Københavns Kommune	
Sund & Bælt Holding A/S	
Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen	
APCOA Parking	
Aarhus Kommune	
Aabenraa Kommune	
Hjørring Kommune	
Københavns Kommune, Jacob Hartmann om blafferstoppested	

Privatperson Carsten Theede om blafferstop-pested	
Skanderborg Kommune	
Sønderborg Kommune	
Vejen Kommune	
Vordingborg Kommune	
MOVIA	
Aarhus Letbane	
Privatperson Simon Spanggaard	
Danmarks Frie AutoCampere	

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet af de modtagne høringssvar, men kun det indhold, der vedrører de konkrete ændringer i bekendtgørelsesforslaget. Vejdirektoratets kommentarer til de enkelte indkomne høringssvar er markeret med kursiv. Understregning med fed markering med tekst i kursiv indikerer ændringer til bekendtgørelsesforslaget. Der indledes med et kort resumé over de emner, hvor der foretages justeringer i bekendtgørelsesforslaget.

Vejdirektoratet har fra en række høringsparter modtaget forslag til ændringer, der strækker sig ud over de ændringer i bekendtgørelsesforslaget, der har været medtaget i denne offentlige høring. Disse forslag vil indgå i overvejelserne og det videre arbejde ved den næste større revision af vejafmærkningsbekendtgørelserne, idet det vil skulle udsendes i ny offentlig høring.

#### **Resumé over emner, hvor der foretages justeringer i bekendtgørelsesforslaget.**

##### **Vejafmærkningsbekendtgørelsen**

- Undertavle *UA 43,1* med teksten "Smal vej". Det præciseres, at det vedrører 2 minus 1 vej.
- *M 53 UNESCO verdensarvsmonument*. Høringsbemærkningen fra Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen giver anledning til, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget om at supplere med andre UNESCO-udpegninger, udgår.

Derudover foretages redaktionelle og konsekvensmæssige tilpasninger.

##### **Anvendelsesbekendtgørelsen**

- Færdselstavlers placering i begge vejsider på veje med mere end én vognbane på motorveje og motortrafikveje. Høringsbemærkningerne fra FDM Forenede Danske Motorejere, Rigspolitiet og de lokale politikredse m.fl. giver anledning til, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget om at kunne have mulighed for at udelade færdselstavler i vejens venstre side, udgår.
- Zonetavler om parkering forbudt, standsning forbudt og parkering tilladt i forhold til placering fra vejkryds. Høringsbemærkningen fra Københavns og Aarhus Kommuner giver anledning til, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget tilpasses sådan, at zonetavler om parkering forbudt, standsning forbudt og parkering tilladt skal placeres mindst 10 meter efter vejkryds på almindelige veje.
- Kommerciel servicetavle *M 53 UNESCO verdensarvsmonument*. Høringsbemærkningen fra Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen giver anledning til, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget om at supplere med andre UNESCO-udpegninger, udgår.

Derudover foretages redaktionelle og konsekvensmæssige tilpasninger.

### **Høringssvar fra høringsparter eller private parter**

**Færdselsstyrelsen** har ingen bemærkninger til høringen.

**Erhvervsministeriet** har ingen bemærkninger til den fremsendte høring. Erhvervsministeriet bemærker, at høringen er blevet sendt til følgende af Erhvervsministeriets styrelser: Erhvervsstyrelsen og Sikkerhedsstyrelsen.

**Færdselsstyrelsen** har ingen bemærkninger til høringen.

**Erhvervsministeriet** har ingen bemærkninger til den fremsendte høring. Erhvervsministeriet bemærker, at høringen er blevet sendt til følgende af Erhvervsministeriets styrelser: Erhvervsstyrelsen og Sikkerhedsstyrelsen.

**Trafikstyrelsen** har ingen bemærkninger til høringen.

### **Asfaltindustrien**

Asfaltindustrien foreslår en yderligere ændring, som vedrører færdselstavlers placering i højre vejside. Asfaltindustrien bemærker, at bestemmelsen i anvendelsesbekendtgørelsens § 26 om at færdselstavler skal placeres i højre side udgør en barriere for en fleksibel afmærkning af vejarbejde, der tilgodeser både trafikanternes og medarbejdernes sikkerhed.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at bestemmelsen om placering af færdselstavler i vejens højre side først og fremmest er et krav, fordi trafikanten med en færdselsregulerende skiltning skal kunne se færdselstavlen og forholde sig til reguleringen med den primære placering af færdselstavler ved kørsel i højre vejside. Der er med bestemmelsen desuden en mulighed for at færdselstavler kan op hænges over kørebanen i stedet for placering i vejside.*

*Med færdselstavlens placering i højre side i færdselsretningen vil modkørende køretøjer i venstre vejside ikke dække for færdselstavlerne.*

*Placeringen i højre vejside eller over kørebanen i højre side er således afgørende for at kunne foretage en regulering af færdslen. På den måde kan trafikanten få tilstrækkelig tid til at reagere over de forhold, som tavlerne vedrører. Med bestemmelsen er der dermed også taget højde for den retssikkerhedsmæssige del, idet færdselstavler med deres placering skal kunne opfattes af trafikanten og på en sådan måde at trafikanten får tilstrækkelig tid til at reagere over de færdselsregulerende forhold, som tavlerne vedrører.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

### **Aalborg Kommune**

Aalborg Kommune stiller spørgsmål til eksisterende fartdæmpere og om, hvorvidt de stadig kan anvendes ved visse hastigheder, idet der henvises til forslaget til ændringen i anvendelsesbekendtgørelsens § 143, stk. 4.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at fartdæmpere under alle omstændigheder skal være udført, så de passer til den skilte hastighed.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Aalborg Kommune gør opmærksom på, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget i § 147 i anvendelsesbekendtgørelsen ønskes uddybet.

*Vejdirektoratet bemærker, at der i ændringer til bekendtgørelsesforslaget er taget hensyn til, at der er mulighed for at lave en anden hastighedszone i en hastighedszone. I den sammenhæng er det rimeligt ved lave lokale hastighedszoner, at trafikanten ikke overser overgangen til zonehastigheder med skrappe restriktioner. Det er det, fordi en overtrædelse af lave hastigheder med blot 30 % kan medføre skærpede sanktioner. Det er sådan, at ved jo lavere hastigheder som fx 30 kilometer i timen, jo mindre marginaler er der for skærpede sanktioner. Det vil sige klip i kørekortet med mere.*

*Så når ændringer i bekendtgørelsesforslaget går på, at man kan udelade E 69,4, hvis den efterfølgende zone har lempelige restriktioner, så skyldes det, at hvis trafikanten kører i en 30 km/h zone og så kører ind i en 40 km/h zone, og trafikanten overser tavlen – så sker der ikke noget, for trafikanten fortsætter så blot med de 30 km/h. Helt så let går det ikke den anden vej ved hastighedsoverskridelse fra 40 km/h zone til 30 km/h zone.*

*Derfor er bestemmelsen i § 147 med ændringer i bekendtgørelsesforslaget fastsat på den måde. § 147 henviser i øvrigt til § 145.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Aalborg Kommune tilkendegiver, at de er glade for, at § 200 giver mulighed for at benytte E47 Cykelgade som færdselstavlesymbol som supplement til tavlen, samt at der gives mulighed for at gentage afmærkning, hvilket vurderes til at kunne være en styrke i gadens fremtoning som cykelgade.

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

**Banedanmark**

Banedanmark har ikke bemærkninger til de konkrete ændringer.

**Cyklistforbundet**

Cyklistforbundet mener, at blåt cykelfelt i rundkørsler bør være muligt at udføre, fordi det efter deres opfattelse bidrager til en øget sikkerhed for cyklister.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at bestemmelsen i ændringsforslaget i anvendelsesbekendtgørelsens § 190, stk. 5 om blåt cykelfelt skal ses i lyset af, at undersøgelser peger på, at farvede cykelbaner og blå cykelfelter har medført dårligere sikkerhedseffekter end tilsvarende cykelfaciliteter uden farve i rundkørsler.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Cyklistforbundet fremhæver det positive ved ændringsforslaget om, at det bliver muligt at anvende V 50 Færdselstavlesymbol som supplement til tilsvarende færdselstavle samt at kunne supplere med yderligere V 50 på cykelgade.

Cyklistforbundet tilslutter sig det nye symbol for at identificere supercykelsti, V 62 Ruteidentifikations symbolet, men gør opmærksom på, at reglerne virker meget detaljerede og unødvendigt restriktive i forhold til regler for andre symboler på vejbanen.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at bestemmelserne i ændringsforslaget vil være med til at muliggøre at afmærkning på kørebanen i vognbaner for køretøjer forsat er entydig og i overensstemmelse med såvel national som international lovgivning. Der er desuden med bestemmelserne for V 62 taget højde for, at den primære regulering i opdelte cyklistbaner før vejkryds med pile til de forskellige baner kan opfattes entydigt af cyklisterne.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

#### **FDM Forenede Danske Motorejere**

FDM Forenede Danske Motorejere gør opmærksom på, at det ser ud til de første to pkt. af stk. 3 og selve betegnelsen "stk. 3" i § 9, er faldet ud i udkastet til vejafmærkningsbekendtgørelsen, således at der de facto ikke længere er et stk. 3.

*Vejdirektoratet bemærker, at der i ændringer i bekendtgørelsesforslagets § 9, stk. 1 i vejafmærkningsbekendtgørelsen er foretaget en tilpasning og præcisering, så den omtalte bestemmelse fremgår stadig.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

FDM finder det fornuftigt, at advarselstavler kan præciseres og indskrænkes med undertavler. Imidlertid er FDM betænkelige ved, at der også gives mulighed for at udvide betydningen af advarselstavler på denne måde. En sådan mulighed giver en overhængende risiko for, at forståeligheden af tavlen forringes, og således resulterer i en "fælde" for trafikanterne. I andre færdselsretssammenhænge er det velkendt, at man kan præcisere og indskrænke et forbud, men ikke udvide dette. FDM mener samme princip bør være gældende i denne sammenhæng. FDM bemærker, at tilsvarende bemærkninger også gælder for vigepligtstavle, påbudstavler og oplysningstavler.

*Vejdirektoratet bemærker, at der i ændringsforslaget mht. at have mulighed for at udvide en hovedtavles betydning med en undertavle, så er det en forudsætning, at en given udvidelse skal kunne give færdselsmæssig betydning i forhold til hovedtavlen. Der må således ikke kunne opstå tvivl om hovedtavlen overordnede betydning.*

*Der ses eksempelvis mulighed for at foretage udvidelse med undertavle for advarselstavle A 73 Jernbaneoverkørsel med bomme med undertavle UA 73 Varsling af elektrificeret bane. Der ses en mulighed for at foretage udvidelse med undertavle for vigepligtstavle B 16 Hovedvej med undertavle om L 42 Rutenummer for primære ruter. For påbudstavle D 21 Cykelsti vil der kunne foretages en udvidelse med undertavle UD 21,1 Dobbeltrettet cykeltrafik. For oplysningstavle E 19 Ensrettet kan der anvendes U 5 visende cykelsymbol om teksten undtaget, når der foretages en udvidelse af hovedtavlen.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

FDM opfordrer til, at den foreslåede tilføjelse i vejafmærkningsbekendtgørelsen om at anvende vandret pil på vendepladser, undlades. I stedet opfordres til, at der ved etablering af standsnings- eller parkeringsforbud på vendepladser anvendes en zonetavle E 68-tavle.

*Vejdirektoratet bemærker, at der i ændringsforslaget er indarbejdet bestemmelser konkret i vejafmærkningsbekendtgørelsen, så trafikanten kan genfinde de allerede gældende bestemmelser sammen med de øvrige færdselstavler om standsning og parkering. Det er således allerede en mulighed at bruge undertavle med pile på vendeplads. Det fremgår af anvendelsesbekendtgørelsens § 103, stk. 3. Den færdselsregulerende afmærkning kan anvendes på vendepladser, hvor afmærkningen er entydig.*

*Det er derudover også en mulighed at anvende zonetavle om standsning og parkering på vendeplads.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

#### **Rigspolitiet og de lokale politikredse**

Rigspolitiet og Nordsjællands Politi gør opmærksom på, at der har indsneget sig en fejl i punktnummeringen under § 16, stk. 3 i vejafmærkningsbekendtgørelsen.

*Vejdirektoratet bemærker, at punktnummeringen tilpasses korrekt for punkterne 1-5.*

**Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.**

Rigspolitiet og Sydøstjyllands Politi gør opmærksom på, at det fremgik af den tidligere bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 1632 af 20. december 2017 om vejmærkning), at "der må ikke parkeres på afmærkningen". Det anbefales, at der foretages en præcisering i bestemmelsen om Q 46 Ubrudt kantlinje i vejafmærkningsbekendtgørelsen, om at der ikke må parkeres på afmærkningen.

*Vejdirektoratet bemærker, at der med den gældende ændringsbekendtgørelse BEK nr. 1055 af 17/08/2018 er foretaget en ændring og præcisering af, at hvor der er bred kantlinje mod kørebanen ved parkeringsbaner eller bred kantlinje mod kørebanen ved parkeringsbåse, da er det tilladt at holde med køretøjets hjul på kantlinjen, når den er bred. Køretøjets hjul må ved parkering ikke overskride den brede kantlinje.*

*Det er derfor ikke tilladt i andre tilfælde end ved den brede kantlinje.*

*For afmærkede T 33 Parkeringsbåse med smalle ubrudte kantlinjer skal køretøjet parkeres inden for båsen.*

*Der fremgår en forskel i bestemmelsen i forhold til anvendelse af brede og smalle ubrudte kantlinjer ved parkering. Inden for båsen er desuden, jf. figuren for parkeringsbåsen i vejafmærkningsbekendtgørelsens § 56, vist inden for afgrænsningen af den grålige farve, som er parkeringsbåsen.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

Rigspolitiet og Bornholms Politi gør opmærksom, at angivelse af lokal hastighedsgrænse på veje med mere end et spor bør være angivet med en tavle i begge sider af kørebanen, da bilister, der overtræder et forbud, vil kunne påstå, at de ikke kunne se tavlen. Der vil som følge heraf blive flere sager om hastighedsovertrædelser, som vanskeligt kan bevises. Det vedr. ændring i bekendtgørelsesforslaget om anvendelse af vejafmærkning § 26.

*Vejdirektoratet henviser til bemærkningerne i nedenstående vedrørende uddybningen af at foretage tilpasning af bekendtgørelsesforslaget i forhold til anvendelsesbekendtgørelsens § 26.*

**Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.**

Rigspolitiet og Syd- og Sønderjyllands Politi henviser bl.a. til ændringen i anvendelsesbekendtgørelsens forslag til § 90 og anbefaler i stedet, at skiltning om overhalingsforbud opsættes i begge sider på veje med flere end en kørebane i samme færdselsretning, da forbudstavler i sagens natur skal kunne håndhæves. Ved alene at opsætte overhalingsforbudstavlen i højre side af kørebanen kan overhalende bilister påberåbe sig, at de ikke har set forbudstavlen med den begrundelse, at tavlen var skjult af bilister i første vognbane. På motorvejsstrækninger er der ofte køer af biler og lastbiler, som kan dække forbudstavler.

*Vejdirektoratet henviser til bemærkningerne i nedenstående vedrørende uddybningen af at foretage tilpasning af bekendtgørelsesforslaget i forhold til anvendelsesbekendtgørelsens § 26 og § 90.*

**Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.**

Rigspolitiet og Syd- og Sønderjyllands Politi henviser til forslaget til ændringen i anvendelsesbekendtgørelsens § 94 og anbefaler i stedet, at der skal ske gentagelse af forbuddet om hastighedsbegrænsning efter mindst 1.500 meter i overensstemmelse med "Håndbog for forbudstavler". Ændringen i bekendtgørelsesforslaget til 4.000 meter for gentagelse af skiltningen om hastighedsbegrænsning indebærer en risiko for, at bilisterne glemmer, hvilken hastighed vejstrækningen er skiltet med, og at de derfor overskrider den lokale hastighedsbegrænsning.

*Vejdirektoratet bemærker, at gentagelse af færdselstavler om fx forbud om overhaling eller en lavere lokal hastighedsbegrænsning eksempelvis over en motorvejsstrækning på 15 kilometer mellem to tilslutningsanlæg med ændringen i bekendtgørelsesforslaget vil betyde, at færdselstavlerne opstilles i 3 tværsnit. Gentagelsen vil ske for hver 4 kilometer. Det vurderes, at 3 gentagelser i vejens tværsnit på en 15 kilometer lang motorvejsstrækning vil være tilstrækkeligt til, at trafikanten kan orientere sig om en given lokal hastighedsbegrænsning.*

*Det skal desuden bemærkes, at vejledningen i håndbogen om forbudstavler af januar 2020 i øjeblikket anbefaler en gentagelse for hver 2000 meter af forbudstavlen, men at vejledningen vil blive tilpasset bestemmelsen, når bekendtgørelsen er trådt i kraft.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Rigspolitiet og Midt- og Vestjyllands Politi henviser til ændringen i anvendelsesbekendtgørelsens § 144, stk. 2 og anbefaler, at formuleringen i bestemmelsen "målet for turen" ændres, da formuleringen giver anledning til tvivl om, hvordan bestemmelsen skal forstås.

*Vejdirektoratet bemærker, at det vurderes, at bestemmelsen er meget præcis med formuleringen: E 68,4 zonetavle må ikke anvendes til etablering af et område, hvis den maksimale kørelængde ved gennemkørsel af zonen overstiger 1.800 meter fra passage af E 68,4 til målet for køreturen.*

*Det handler om, at forbuddet er gældende fra det sted, hvor zonetavlen er opsat og indtil enten den adresse inde i zonen (målet for turen), eller til det sted med ophør af zonen (målet for turen) er nået for køreturen gennem zonen.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**



Rigspolitiet og Midt- og Vestjyllands Politi henviser til ændringen i anvendelsesbekendtgørelsens § 146, stk. 1 og foreslår, at det bliver et krav, at der skal være mindst 2 synlige zonetavler ved indkørsel til et zoneområde med henblik på at sikre, at trafikanterne orienteres bedst muligt.

*Vejdirektoratet bemærker, at det vurderes, at forslaget med at have mindst 2 synlige tavler ved indkørslen til en zone med lokal hastighedsbegrænsning i en række tilfælde kan give en forstærket effekt som en portvirkning og dermed en ekstra mulighed for trafikanten at se færdselstavlen i venstre vejside ud over kravet om en zonetavle i højre vejside på veje med én vognbane i færdselsretningen. Modsat, så kan det ikke udelukkes, at den ekstra zonetavle, der foreslås placeret i venstre vejside, kan blive dækket af modkørende køretøjer.*

*Derfor ser Vejdirektoratet ikke et færdselsregulerende behov for at have et egentligt krav om zonetavler med lokal hastighedsbegrænsning i venstre vejside på vejen med én vognbane i hver færdselsretning. Der vil derimod være mulighed for at fremhæve vejledninger i form af tekniske anbefalinger og eksempler.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

#### **Rigspolitiet og FDM Forenede Danske Motorejere**

Rigspolitiet og FDM opfordrer enstemmigt til, at ændringsforslaget om at kunne undlade færdselstavler i venstre vejside på motorveje og motortrafikveje rettes tilbage den gældende bestemmelse, hvor det er et krav på motorveje, at færdselstavler skal opsættes i begge vejsider. FDM gør desuden opmærksom på, at den generelle bestemmelse i anvendelsesbekendtgørelsens § 26 også bør gælde motortrafikveje. Rigspolitiet gør desuden opmærksom på vigtigheden af, at hvor der er mere end en vognbane i samme færdselsretning, skal trafikanten have mulighed for at se de færdselsregulerende tavler i både venstre og højre vejside.

FDM finder det bekymrende, at man med det foreslåede vil fjerne kravet om, at færdselstavler på motorveje placeres ved begge sider af kørebanen. På motorveje og motortrafikveje, der oftest er flersporede, er der et særligt behov for, at færdselstavler gøres letsynlige og letaflæselige ved at blive placeret på begge sider af vejen. Det skyldes dels hastigheden på disse veje, dels den relativt store afstand der kan være til vejens højre kant.

Rigspolitiet finder i lighed med politikredsene det betænkeligt at lempe bestemmelserne generelt, så der ikke længere er et krav om at anvende færdselstavler i venstre vejside på motorveje og motortrafikveje, da bilister, der overtræder et forbud, vil kunne påstå, at de ikke kunne se tavlen, ligesom det er færdselssikkerhedsmæssigt problematisk, hvis bilister overser færdselstavler som følge af, at færdselstavlen er skjult af andre bilister, og tavlen alene er i højre side af kørebanen.

*Vejdirektoratet bemærker, at der på baggrund af Rigspolitiets, politikredsene og FDM's kommentarer foretages en ændring således, at det af anvendelsesbekendtgørelsens bestemmelser i § 26, stk. 1 fremgår, at færdselstavler på motorveje skal placeres ved begge sider af kørebanen. Desuden tilføjes motortrafikveje. Både for motorveje og motortrafikveje præciseres det, at færdselstavler i begge vejsider skal opsættes, når der er mere end én vognbane i samme færdselsretning.*

*Der foretages derudover konsekvensrettelser i de bestemmelser, der vedrører færdselstavler på motorveje og motortrafikveje.*

**Vejdirektoratet foretager ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**



**Kommunernes Landsforening, KL**

Kommunernes Landsforening, KL, tilkendegiver omkring de generelle bemærkninger, at ændringerne imødekommer KLs ønske om at simplificere bestemmelserne for anvendelse af zone-tavle om lokal hastighedsbegrænsning.

Derudover har Kommunernes Landsforening, KL, bemærkninger til den mere detaljerede del af bestemmelserne i ændringer til bekendtgørelsesforslaget for anvendelse af vejafmærkning.

Kommunernes Landsforening, KL støtter op om, at der skal anvendes fartdæmpere sammen med oplysningstavle E 68,4 med lokal hastighedsbegrænsning ved indkørsel til vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. KL mener imidlertid, at ændringen i § 143, stk. 1 ikke giver en klar definition af, hvornår der er krav om fartdæmpere. KL tolker det således, at der ikke skal etableres fartdæmpere på mindre veje, som f.eks. boligveje og veje i villakvarterer og lignende, hvor trafikmængden er begrænset.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i tættere bebyggede områder som udgangspunkt gælder et krav om etablering af fartdæmpere. Kravet fremgår af bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 3, hvorefter fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle uden hastighedsdæmpende foranstaltninger kun kan ske undtagelsesvis. De fleste zonetavler med lavere lokal hastighedsbegrænsning i byer etableres i mindre områder på vejstrækninger med direkte vejadgange til boliger, altså boligveje og veje i villakvarterer, men hvor der ikke altid nødvendigvis kun er tale om trafikanter, der bruger vejene til lokal bykørsel. Ofte er de samme vejtyper som boligveje og veje i villakvarterer samtidig gennemfartsveje til langtidstrafikanter fx pendlere m.fl., der bruger vejene ud af byen, og derfor kan den slags veje også have væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.*

*Zonetavler med lavere lokal hastighedsbegrænsning understøttes med fartdæmpere, som medvirker til at understrege zoneskiltningen ved indkørsel til området. Trafikanten får på den måde en indikation af og påmindelse om den endnu lavere lokale hastighedsbegrænsning end den lave hastighedsgrænse, der almindeligvis er i byområder. Såfremt fartdæmpere gentages på en vejstrækning, kan det også være med til at huske trafikanten på den lavere hastighedszone i området.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Kommunernes Landsforening, KL finder det tilfredsstillende, at det er en mulighed efter ændringen i bekendtgørelsesforslaget i § 143, stk. 4, men ikke et krav, at der kan gentages yderligere fartdæmpere på de enkelte vejstrækninger inden for området med hastighedszonen.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der henvises til den forrige bemærkning.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Kommunernes Landsforening, KL bemærker, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget i § 144 om kørelængden i et område med hastighedszone bør øges yderligere, f.eks. til 3.000 meter.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at den øgede længde fra 1.500 meter til 1.800 meter i ændringen i bekendtgørelsesforslaget, er den færdselsmæssige tilrådelige ydergrænse. Det er begrundet i hensynet til, at kørelængden ikke bliver længere i en hastighedszone fx med 40 km/t end, at trafikanten*

*kan erkende og huske hastighedszonen sammenholdt med vejenes øvrige omgivelser, hvor der almindeligvis er bybebyggelse, som i byområdet med en generel hastighedsgrænse på 50 km/t.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Kommunernes Landsforening, KL, gør opmærksom på, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget i anvendelsesbekendtgørelsens § 147 synes at være mere logisk, hvis det i stedet gælder, at en zone skal ophæves med en E 69,4, medmindre zonen erstattes af en ny zone.

*Vejdirektoratet bemærker, at der i ændringer til bekendtgørelsesforslaget er taget hensyn til, at der er mulighed for at lave en anden hastighedszone i en hastighedszone.*

*I den sammenhæng er det rimeligt ved lave lokale hastighedszoner, at trafikanten får en ophørstavle mellem særligt overgangen til zonehastigheder med skrappe restriktioner. Det er det, fordi en overtrædelse af lave hastigheder med blot 30 % kan medføre skærpede sanktioner. Det er sådan, at ved lave hastigheder fx 30 kilometer i timen, jo mindre marginaler er der for skærpede sanktioner. Det vil sige klip i kørekortet med mere.*

*Så når ændringer i bekendtgørelsesforslaget går på, at man kan udelade E 69,4, hvis den efterfølgende zone har lempeligere restriktioner, så skyldes det, at hvis trafikanten kører i en 30 km/h zone og så kører ind i en 40 km/h zone, og trafikanten overser tavlen – så sker der ikke noget, for trafikanten fortsætter så blot med de 30 km/h. Helt så let går det ikke den anden vej ved hastighedsoverskridelse fra 40 km/h zone til 30 km/h zone.*

*Derfor er bestemmelsen i § 147 med ændringer i bekendtgørelsesforslaget fastsat på den måde.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Kommunernes Landsforening, KL gør opmærksom på, at det må forventes, at eksisterende skiltning fortsat er lovlig og ikke skal skiftes med vedtagelse af bekendtgørelsen, således at bekendtgørelsen alene er gældende for nye sager og ved udskiftning af skiltning som følge af slid mv. Såfremt dette ikke er tilfældet, vil bekendtgørelsen kunne betyde ikke uvæsentlige udgifter for kommunerne, hvorfor KL tager økonomisk forbehold herfor.

*Vejdirektoratet bemærker, at der i bekendtgørelsesforslaget ikke er medtaget overgangsordninger med hensyn til ændringer i bestemmelser om zonetavler. Derfor er bestemmelserne gældende ved ikrafttrædelsen, når afmærkningen etableres, eller bestående afmærkning ændres fx på grund af slitage.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

**Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen**

Supercykelstisamarbejdet i hovedstaden finder det glædeligt, at Vejdirektoratet nu inkluderer symbolet for supercykelsti, V 62, til anvendelse på belægningen.

Supercykelstisamarbejdet i hovedstaden tilkendegiver ligeledes, at de er positivt stemt over, at symbolet for cykelgade, E 47, nu også kan bruges på belægningen som V 50 Færdsestavlesymbol.

Desuden gøres opmærksom på, at det har været lidt svært at finde den aktuelle paragraf i bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning, medmindre det er § 200, stk. 3: V 50

*Færdselstavlesymbol om E 47 Cykelgade kan gentages på cykelgaden ud over det i stk. 2 nævnte. Det nævnes også, at der ikke konkret under V 50 Færdselssymbol, er vist symbolet for cykelgade.*

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at det er helt korrekt med den oplyste konkrete henvisning til anvendelsesbekendtgørelsens § 200, stk. 3, men også stk. 2 i samme paragraf, hvor E 47 er tilføjet, skal anvendes i den sammenhæng.*

*Det skal derudover bemærkes, at ikke alle mulige færdselstavlesymboler er vist under V. Tekst og symboler på kørebanen i vejafmærkningsbekendtgørelsen. Det gælder også V 50 Færdselstavlesymbol. Det fremgår af anvendelsesbekendtgørelsens § 200, stk. 2, hvilke færdselstavlesymboler, der må anvendes.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

#### **Københavns Kommune**

Københavns Kommune anbefaler, at alle f.eks. zonetavler E 68,2 – 68,4 der omtales i anvendelsesbekendtgørelsen, bliver vist i bekendtgørelsen om vejafmærkning.

*Vejdirektoratet bemærker, at de forskellige hovedtavler om standsning og parkering allerede er vist og omtalt ved de konkrete færdselstavler. Varianterne for standsning og parkering med E 68 Zonetavle og E 69 Ophør af zone er i kombination med zonetavlen vist og omtalt i de tekniske vejledninger om vejafmærkning.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

Københavns Kommune anbefaler, at anvendelsesbekendtgørelsen uddyber, at C 63 Parkering forbudt for cykel og lille knallert kan anvendes som zonetavle.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i ændringer i bekendtgørelsesforslaget i § 136, stk. 2 i anvendelsesbekendtgørelsen fremgår, at zonetavler om standsning og parkering kan anvendes. C 63 Parkering forbudt for cykel og lille knallert er således allerede omfattet af den nævnte bestemmelse.*

*Derudover vil Vejdirektoratet vise varianten C 63 Parkering forbudt for cykel og lille knallert i de tekniske vejledninger om vejafmærkning, så denne zonetavle indgår sammen med de øvrige varianter, der kan anvendes som zonetavle.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

Københavns Kommune bemærker, at der er stor forståelse for ændringer i bekendtgørelsesforslaget for zonetavler og navnlig parkeringszoner. Kommunen gør dog bl.a. opmærksom på, at det forudsættes, at de nye bestemmelser ikke kommer til at gælde for den allerede eksisterende afmærkning af zoner.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i bekendtgørelsesforslaget ikke er medtaget overgangsordninger med hensyn til ændringer i bestemmelser om zonetavler. Derfor er bestemmelserne gældende ved ikrafttrædelsen. Det betyder, at når ny afmærkning etableres, eller bestående afmærkning ændres fx på grund af slitage, så er bestemmelserne gældende.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

Københavns Kommune gør opmærksom på, at der er indrettet et stort antal parkeringszoner efter de nuværende regler, hvor der, efter kommunens opfattelse, med de foreslåede ændringer, vil skulle bruges ikke ubetydelige ressourcer på at ændre de eksisterende forhold. Der efterlyses desuden en nærmere undersøgelse af grundlaget for ændringerne. Kommunen mener tillige, at de foreslåede ændringer i flere tilfælde ikke vil bidrage til at øge gennemskuelighed og retssikkerhed.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der indledningsvis henvises til bemærkningen i ovenstående mht. bestemmelsernes ikrafttræden.*

*Dernæst skal Vejdirektoratet henvise til bekendtgørelsesforslaget i § 148, E 70 Zoneoplysning, i anvendelsesbekendtgørelsen, som er uændret i forhold til de gældende bestemmelser. Det fremgår bl.a., at hvis parkeringszonen ikke består af et mindre område med naturligt sammenhængende veje af samme art, men omfatter et område med forskellige typer af veje, skal E 70 Zoneoplysning opstilles således, at en bilist inden for zonen altid vil befinde sig på en vej eller gade, hvorfra det er muligt at se tavlen, hvis pågældende orienterer sig i alle retninger eller eventuelt orienterer sig omkring et umiddelbart nærliggende gadehjørne. Information om begrænsning eller lempelse i adgangen til at parkere inden for zoneområdet afmærket med E 68 kan vises på en undertavle eller på selve tavlen. Øvrig information kan vises på en separat skiltning, som opsættes parallelt med vejen i kørselsretningen. Informationer om parkeringsrestriktioner og øvrig information kan dog i stedet være integreret i en parkeringsautomat.*

*E 70 Zoneoplysning kan således alene anvendes til information om begrænsning eller lempelser i adgangen til at parkere. De færdselstavler om forbud om standsning og parkering forbudt med tilhørende undertavler, fx UC 60,6, må ikke anvendes sammen med zoneoplysningstavle E 70.*

*E 70-tavlen blev netop indført tidligere på baggrund af en omfattende undersøgelse, foretaget af Justitsministeriet, der skulle medvirke til at sikre bedre forbrugeroplysning, så trafikanten bedre kan gennemskue parkeringsrestriktioner med store parkeringszoner.*

#### ***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

Københavns Kommune finder f.eks., at bestemmelsen om, at zonetavle om standsning og parkering mindst skal opsættes 25 meter fra vejkryds, er forståelig, men at det blot fører til andre udfordringer om mangel på parkeringspladser. Kommunen beder om, at enkelte af de foreslåede ændringer genovervejes.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget skal ses i forhold til, at zonetavler om standsning og parkering anbringes på en sådan måde, at de, under hensyntagen til vejforholdene og trafikken hastighed både i lys og mørke, umiddelbart opfattes i tilstrækkelig afstand, og så tidligt at trafikanterne får tilstrækkelig tid til at reagere over for de forhold, som tavlerne vedrører.*

*Vejdirektoratet har genvurderet afstanden fra vejkryds i forhold til placering af zonetavle om standsning og parkering. Der er set på balancegangen mellem at sikre trafikanternes mulighed for at se de restriktioner, som tavlerne vedrører i forhold til at have mulighed for at optimere parkeringspladserne efter 10 meter-reglen.*

#### **Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune viser forskellige eksempler på bl.a. kombinationer af flere forskellige færdselsrestriktioner med flere zonetavler på samme stander.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at færdselstavlers udseende og betydning følger bestemmelserne for de enkelte hovedfærdselstavler. Kombinationen af standsning og parkering er et godt eksempel, idet færdselstavlen for parkering forbudt kan kombineres med undertavle om begrænset parkeringstilladelse. Undertavlen kunne også omhandle parkeringsforbud i rabat. På zonetavler kan tilsvarende kombinationsmuligheder anvendes. Kombinationen af andre færdselsmæssige restriktioner, fx forbudstavler om lokal hastighedsbegrænsning eller anbefalet hastighed, anvendes ikke sammen med standsning og parkeringsforhold. Trafikanten skal kunne skelne mellem de forskellige færdselsmæssige restriktioner, idet kombinationsmulighederne alene inden for standsning og parkering kan være omfattende i sig selv på en zonetavle.*

*Der er med bestemmelserne taget hensyn til, og lagt vægt på, trafikantens mulighed for at kunne huske den samme færdselsmæssige restriktion, men kun om standsnings- og parkeringsforhold på en zonetavle.*

*En zone er et område med flere end to veje, hvilket uddybes i nedenstående.*

*De nævnte hovedprincipper og bestemmelser er videreført i bekendtgørelsesforslaget.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune gør med en række eksempler bl.a. opmærksom på deres anvendelse af zonetavle på fx en vejstrækning i et grønt område. Der henvises til de gældende bestemmelser om E 68 zonetavle.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der ikke er foretaget ændringer af den helt principielle del om muligheden for at anvende zonetavle i et område, og at E 68 skal opsættes på alle veje, som fører ind i området. Det fremgår af den gældende anvendelsesbekendtgørelse § 136, stk. 1.*

*Et område består af flere veje end to i modsætning til én vejstrækning, som ikke er at betragte som et område. Der er dog mulighed for at anvende zone om parkering forbudt og standsning forbudt ved vendeplads ifølge bekendtgørelsesforslagets § 138, stk. 3 i anvendelsesbekendtgørelsen.*

*De nævnte bestemmelser er videreført i bekendtgørelsesforslagets § 136 under fælles bestemmelser.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune bemærker, at der i ændringen i bekendtgørelsesforslagets § 9 om vejafmærkning, mangler stk. 3.

*Vejdirektoratet bemærker, at der i ændringer i bekendtgørelsesforslagets § 9, stk. 1 i vejafmærkningsbekendtgørelsen er foretaget en tilpasning og præcisering, så den omtalte bestemmelse fremgår stadig.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune gør opmærksom på, at det bør være en mulighed at anvende *A 38 Lunke* og ikke et krav. Der nævnes også skybrudsveje, hvor der planlægges ledt store mængder vand ved skybrud.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget og tiltaget med den nye advarselstavle netop er baseret på, at trafikanten skal have en advarsel om den mulige fare, der kan være ved ekstraordinært meget vand på kørebanen ved skybrud eller kraftigt nedbør, men hvor der er lavet skybrudsforanstaltning i form af lunke.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune gør opmærksom på, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget § 211, stk. 2 i anvendelsesbekendtgørelsen bør være svingende i stedet for venstresvingende.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget om venstresvingende hænger sammen med signalets placering i venstre side for venstresvingende trafik.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune gør opmærksom på, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget § 215 i anvendelsesbekendtgørelsen og konkret i forhold til, at der skal stå stk. 4. Desuden gøres opmærksom på anvendelsesbekendtgørelsens § 78, hvor er skrevet et dobbelt C.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at stk. 4 rettes. Desuden slettes C.*

**Vejdirektoratet foretager ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune gør opmærksom på UC 60, 1-3 for så vidt angår bekendtgørelsesforslaget i vejafmærkningsbekendtgørelsens § 17. I den forbindelse mener kommune ikke, at undertavlerne skal bruges i sammenhæng med p-båse.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der f.eks. på vendepladser, hvor der etableres forbud mod standsning eller parkering, er mulighed for at anvende UC 60, 1-3, men med undertavle med pil med vandret retning. Undertavlerne anvendes sammen med hovedtavler.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Københavns Kommune stiller spørgsmål til, hvad der menes med begrebet vejstrækning og vendeplads.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at definitionen henholdsvis for vejstrækning og vendeplads fremgår af vej- og trafikteknisk ordbog, som kan tilgås på [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk)*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

**Sund & Bælt Holding A/S**

Sund & Bælt Holding A/S gør opmærksom på, at det er selskabets forståelse, at selskabet har mulighed for at søge om dispensation fra de fastsatte bestemmelser i medfør af § 3, stk. 2, i bekendtgørelse om vejafmærkning og § 2, stk. 2, i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.



*Vejdirektoratet bemærker, at der i bekendtgørelsesforslaget er indarbejdet en lang række bestemmelser fra de ændringsbekendtgørelser, som er trådt i kraft. Det er også tilfældet mht. en hjemmel, så Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber, som privat vej- og broer, kan ansøge om dispensation fra bestemmelser, der er fastsat i vejafmærkningsbekendtgørelserne.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

#### **Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen**

Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen noterer sig, at der i forhold til de gældende bekendtgørelser er ændret på anvendelsesmuligheden for "M 53 UNESCO verdensarvsmonument" til også at omfatte "og andre UNESCO-udpegninger". Styrelsen understreger, at symbolet med den cirkelomkransede rombe alene er forbeholdt steder, som er optaget på UNESCOs verdensarvsliste. Dette logo må således ikke anvendes i forbindelse med andre UNESCO-udpegninger, f.eks. "UNESCO Global Geopark" eller "UNESCO Biosphere Reserve". Slots- og Kulturstyrelsen anmoder om, at § 41 i udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning og § 384 i udkast til bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning ændres, således at de svarer til nugældende ret.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget er sket på baggrund af en konkret sag, hvor UNESCO under Børne- og Undervisningsministeriet i 2020 har meddelt, at andre UNESCO-udpegninger f.eks. "UNESCO Global Geopark" eller "UNESCO Biosfæreområde" også skulle omfattes af M 53 UNESCO verdensarvsmonument.*

*Vejdirektoratet har efterfølgende fået bekræftet fra Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen, at høringsvaret til ændringer i bekendtgørelsesforslaget opretholdes, således at der alene er tale om M 53 UNESCO verdensarvsmonument.*

#### **Vejdirektoratet foretager ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

##### **APCOA Parking**

APCOA Parking udtrykker betænknings ved, at baggrundsfarven på offentlig skiltning, herunder variable færdselstavler, gives adgang til at være sort. Desuden nævnes, at færdselstavlerne C 53, C 54 og C 56 efter APCOA Parkings udsagn er med til at mindske adskillelsesmuligheden for borgere, af offentlig og privat færdselsregulering.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget for så vidt angår udseende og betydning ikke er aktuel i denne sammenhæng. Desuden bemærkes, at bestemmelser om udseende og betydningen af færdselstavler og anden afmærkning fastsat i de nationale vejafmærkningsbekendtgørelser, er i overensstemmelse med den internationale konvention om afmærkning, som Danmark har tiltrådt.*

*Derudover skal Vejdirektoratet bemærke, at anvendelse af den afmærkning, der er fastsat efter færdselsloven, kræver en godkendelse eller et samtykke. Bestemmelserne om afmærkning er fastsat i vejafmærkningsbekendtgørelserne. Færdselsloven giver hjemmel og adgang til anvendelse af afmærkning på private fællesveje samt på private veje og broer.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

#### **Aarhus Kommune**



Aarhus Kommune mener, at de variable teksttavler også bør indeholde mulighed for at vise simple skitser og farver i forhold til det nævnte i § 14 i bekendtgørelsesforslaget i anvendelsesbekendtgørelsen, hvor der alene i henhold til den gældende bestemmelse kun må bruges tekster på teksttavler, som er angivet i kolonnerne »Godkendt visning« og »Godkendte variationer« i bilag 3, Visningsbibliotek for variable tavler.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at bestemmelsen om de færdsregulerende tekstbudskaber og særlige visning af udvalgte færdselstavler udgør de anvisninger for færdslen, som er entydige i forhold til, at de regulerer færdslen.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

Aarhus Kommune gør opmærksom på, at ændringer i bekendtgørelsesforslagets i anvendelsesbekendtgørelse § 139, stk. 1, i et tæt byområde giver udfordringer, og at der ikke er mulighed for at opsætte flere zonetavler på samme stander, men i stedet skal finde plads til flere, hvor synligheden skal være lige optimal.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget tager højde for, at zonetavlers restriktioner fremstår entydigt med den færdselsmæssige restriktion, når zonetavler om standsning og parkering skal opsættes på selvstændige standere og må ikke kombineres med andre zonetavler.*

*Det bemærkes desuden, at standsning og parkeringsforbud ikke nødvendigvis skal udføres med zonetavler, men i stedet kan udføres med enkeltstående forbudstavler.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

Aarhus Kommune gør opmærksom på ændringer i bekendtgørelsesforslaget i anvendelsesbekendtgørelsens § 139, stk. 3, hvor kommunen finder det problematisk, at zonetavlen skal placeres 25 meter efter vejkryds. Kommunen anvender primært zonetavlerne i tæt bymæssig bebyggelse, hvor der fra 10-25 meter efter vejkryds kan være mange parkeringspladser. Alle de parkeringspladser vil skulle reguleres særskilt, hvis der ikke kan placeres zonetavle tættere på et vejkryds. Det vil efter kommunens opfattelse betyde ekstra færdselstavler og mindre overskuelighed for trafikanten.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget skal ses i forhold til, at zonetavler om standsning og parkering anbringes på en sådan måde, at de, under hensyntagen til vejforholdene og trafikken hastighed både i lys og mørke, umiddelbart opfattes i tilstrækkelig afstand, og så tidligt at trafikanterne får tilstrækkelig tid til at reagere over for de forhold, som tavlerne vedrører.*

*Vejdirektoratet har genvurderet afstanden fra vejkryds i forhold til placering af zonetavle om standsning og parkering. Der er set på balancegangen mellem at sikre trafikanternes mulighed for at se de restriktioner, som tavlerne vedrører i forhold til at have mulighed for at optimere parkeringspladserne efter 10 meter-reglen.*

***Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

Aarhus Kommune gør opmærksom på ændringer i bekendtgørelsesforslagets § 140 i anvendelsesbekendtgørelsen, hvor kommunen finder, at der også bør være en mulighed for at ophæve zonetavle

om standsning forbudt, parkering forbudt og parkering blot ved at anvende en af de tre zonetavler. Det vil betyde, at den ene zone går direkte over i den anden.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget skal ses i forhold til, at zonetavler om standsning og parkering hver især ophæves, inden en ny zone om standsning og parkering indføres. Det skal medvirke til, at trafikanten ikke bliver i tvivl om, hvorvidt der er tale om en zone om standsning forbudt, parkering forbudt eller parkering tilladt. Der er taget hensyn til, og lagt vægt på, trafikantens mulighed for at have en entydig afgrænsning af den enkelte zone om standsning og parkering.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

Aarhus Kommune gør opmærksom på ændringer i bekendtgørelsesforslagets § 143 i anvendelsesbekendtgørelsen, hvor kommunen mener, at det bør præciseres hvilke typer af hastighedsdæmpende foranstaltninger, der skal etableres i hastighedszoner inden for tættere bebygget område. Desuden stilles spørgsmål til, hvilke retningslinjer der gælder for etablering af fartdæmpere, der gentages inden på vejstrækningerne i hastighedszonen.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget ikke stiller krav om gentagelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger i hastighedszone, men det alene er en mulighed at anvende yderligere fartdæmpere på de enkelte vejstrækninger inden for hastighedszonen, som passer til den skilte hastighed. Det er således op til den enkelte vejmyndighed at beslutte, hvorvidt der skal være flere hastighedsdæmpende foranstaltninger i hastighedszone ud over de fartdæmpere, der skal anvendes sammen med E 68,4 Zone med lokal hastighedsbegrænsning ved indkørsel til zonen på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.*

*Der henvises til definitionen af fartdæmpere i vej- og trafikteknisk ordbog, hvoraf det fremgår, at det f.eks. kan være en fysik eller visuel foranstaltning, udført for at dæmpe trafikantens hastighed.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

Aarhus Kommune ønsker en præcisering af ændringer i bekendtgørelsesforslagets § 145 i anvendelsesbekendtgørelsen, for så vidt angår anvendelsen af E 68,4 sammen med enten E 53 eller E 54.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget § 147 skal ses i sammenhæng med § 145.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

Aarhus Kommune gør opmærksom på, at der bør laves en konsekvensrettelse i ændringer i bekendtgørelsesforslaget i § 12, UA 43,1 i vejafmærkningsbekendtgørelsen i forhold til tilføjelse om "2 minus 1 veje."

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget tilføjes "2 minus 1 veje i § 12, UA 43,1".*

**Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.**

Aarhus Kommune gør opmærksom på ændringer i bekendtgørelsesforslagets § 17, C 55, i anvendelsesbekendtgørelsen, og at det efter kommunens opfattelse kan være uklarhed omkring bestemmelsen.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at ændringer i bekendtgørelsesforslaget omhandler bestemte køretøjstyper, som alle skal være vist på én og samme gang på en undertavle.*

*Ændringer i bekendtgørelsesforslaget i § 17, C 55, lyder: Hastighedsbegrænsningen kan begrænses til kun at gælde bestemte køretøjer, når alle følgende køretøjstyper er vist på én og samme undertavle; lastbil samt eventuelt tilkoblet påhængskøretøj, bus med påhængskøretøj, bil til og med 3.500 kg. med påhængskøretøj og motorcykel med påhængskøretøj.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

#### **Aabenraa Kommune**

Aabenraa Kommune gør opmærksom på en fejl i punktnummeringen under § 16, stk. 3 i vejafmærkningsbekendtgørelsen.

*Vejdirektoratet bemærker, at punktnummeringen tilpasses korrekt for punkterne 1-5 i § 16, stk. 3 i anvendelsesbekendtgørelsen.*

**Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.**

Aabenraa Kommune tilkendegiver, at det er forståeligt, at der ikke ønskes blå cykelfelt i eksempelvis cykelbane i en rundkørsel og henviser til ændringen i bekendtgørelsesforslagets § 190, stk. 5 i anvendelsesbekendtgørelsen, men stiller i den forbindelse spørgsmål til, om det gælder selve cykelfeltet, hvor der er ubetinget vigepligt fra sidevejen.

*Vejdirektoratet bemærker, at bestemmelsen i ændringsforslaget i § 190, stk. 5 i anvendelsesbekendtgørelsen netop vedrører afmærkning med S 21 Cykelfelt, men at den blå farve ikke skal bruges i felt i kryds ved rundkørsler.*

*Ændringen skal ses i lyset af, at undersøgelser peger på, at farvede cykelbaner og blå cykelfelter har medført dårligere sikkerhedseffekter end tilsvarende cykelfaciliteter uden farve i rundkørsler.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændring i bekendtgørelsesforslaget.***

Aabenraa Kommune rejser spørgsmål til ændring i bekendtgørelsesforslaget i anvendelsesbekendtgørelsens §§ 383, 394 og 395 om de kommercielle servicemål som national seværdighed, restaurant og cafeteria i forhold til, at det bliver vanskeligere at administrere ensartet uden kvalitetskrav. Kommunen mener, det er vigtigt, hvis der skal være en vis troværdighed og ensartethed for den slags kommerciel skiltning i hele Danmark.

*Vejdirektoratet bemærker, at ændringerne i bekendtgørelsesforslaget nok vil betyde, at der kan være en anden kvalitet forbundet med trafikantens opfattelse af skiltning end hidtil. Som en konsekvens af ændringerne kan det heller ikke udelukkes, at f.eks. de fjernede kvalitetskrav for skiltningen måske kan give en ringere troværdighed og mindre ensartethed for den kommercielle serviceskiltning.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

Aabenraa Kommune gør opmærksom på bestemmelsen om at skrive på dansk på den kommercielle servicevejvisning, og at det vil have stor negativ betydning fremadrettet for det tyske mindretal, hvis det ikke længere er muligt at vejlede med tysk tekst på kommerciel skiltning til de relevante tyske institutioner, som f.eks. Kindergarten, Büchereizentrale, Deutsches Gymnasium m.fl.

*Vejdirektoratet bemærker, at tilføjelsen i ændringerne i bekendtgørelsesforslaget skal ses i forhold til den mulighed, der er for at orientere sig med de danske navne efter dansk lovgivning. Dansk retsskrivning skal følges af alle dele af den offentlige forvaltning, af Folketinget og myndigheder med tilknytning til Folketinget samt af domstolene. Det samme gælder ikke-offentlige uddannelsesinstitutioner, som modtager dækning af driftsomkostningerne på halvdelen eller mere, og private og selv-ejende skoler, hvor børn opfylder undervisningspligten.*

*Der ses imidlertid ikke noget til hinder for at teksten kan stå på tysk på den kommercielle servicevejvisning til de relevante tyske institutioner i Sønderjylland, når kommunen finder et behov for det. En sådan vejledning vil der være mulighed for at indarbejde i form af tekniske anbefalinger og eksempler.*

*Vejdirektoratet foretager derfor en justering af § 349, stk. 3.*

**Vejdirektoratet foretager ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

**Hjørring Kommune**

Hjørring Kommune har ikke bemærkninger til de konkrete ændringer.

**Københavns Kommune, Jacob Hartmann om blafferstoppested**

Københavns Kommune tilkendegiver en stor interesse i at få bekendtgjort serviceskiltet om blafferstoppested og har i øvrigt ikke yderligere bemærkninger til bestemmelserne om den skiltning.

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

**Privatperson, Carsten Theede om blafferstoppested**

Carsten Theede bemærker det positive i, at serviceskilt om blafferstoppested bekendtgøres.

Desuden foreslår Carsten Theede, at serviceskiltet i stedet for placeringen i bagkant af fortov eller yderrabat ændres til en tættere placering ved vejbanen.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at bestemmelserne om serviceskiltets placering er fastsat ud fra, at skiltet hverken er færdsregulerende eller vejledende for færdslen. Serviceskilte om blafferstoppested viser alene en omtrentlig position for blafferens mulige opsamlingssted. For gående er det hensigtsmæssigt med markering af placeringen i bagkant af fortov eller yderrabat, fordi gående efter færdselsreglerne skal benytte det areal.*

*Placeringen af serviceskiltet om blafferstoppested følger af anvendelsesbekendtgørelsens § 265 a, stk. 2 og 3.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

**Skanderborg Kommune**

Skanderborg Kommune bemærker, at det er yderst positivt, at serviceskiltningen om blafferstoppested indgår som en ny afmærkning i vejafmærkningsbekendtgørelserne.

Kommunen foreslår dog, at betegnelsen på tavlen og dermed teksten om blafferstoppested bliver udvidet til også at være med teksten "kør-med-stoppested".

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der er fastsat én betegnelse for samme serviceskilt med samme funktion om fælleskørsel. Betegnelsen "Blafferstoppested" er i den sammenhæng fundet hensigtsmæssig til at skulle dække alle former for den slags fælleskørsel. Betegnelsen følger af vejafmærkningsbekendtgørelsens § 24, stk. 7 og anvendelsesbekendtgørelsens § 265 a.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***

**Sønderborg Kommune**

Sønderborg Kommune har ikke bemærkninger til de konkrete ændringer.

**Vejen Kommune**

Vejen Kommune har ikke bemærkninger til de konkrete ændringer.

**Vordingborg Kommune**

Vordingborg Kommune er positive over udkastet til ændringsbekendtgørelserne og fremhæver tiltaget om forbudstavle om lokal hastighedsbegrænsning og undertavle med teksten støj, men også tiltaget for klimatilpasninger med den nye advarselstavle om lunke i vejen, hvor der ved kraftig nedbør kan være vand på kørebanen.

Kommunen foreslår, at der tilføjes "og andre UNESCO-udpegninger under K 30 Turistoplysnings-tavle, som konsekvensrettelse.

*Vejdirektoratet skal henvise til svaret under Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen.*

**Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.**

Kommunen foreslår derudover at bruge et individuelt symbol for den enkelte UNESCO-udpegning f.eks. UNESCO-biosfære logo i stedet for det ordinære symbol på den kommercielle servicetavle M 53 UNESCO verdensarvsmonument og andre UNESCO-udpegninger.

*Vejdirektoratet skal henvise til svaret under Kulturministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen.*

**Vejdirektoratet foretager ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

**MOVIA**

Movia stiller konkret spørgsmål til muligheden for at angive dynamiske oplysninger om antallet af fx ledige parkeringspladser for at undgå parkeringssøgende trafik i kombinationen med P + symbol transportform.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at når vejvisning med P + eksempelvis symbol for letbane fra motorvejen anvendes, så er det en forudsætning, at der er nok parkeringspladser til den trafik, der ledes fra motorvejen med henblik på at foretage parkering og tage det offentlige transportmiddel videre*

*med fx letbane. I den sammenhæng er der mulighed for at anvende den simple og letlæselige vejvisning fra motorvejen.*

*Når der anvendes skiltning med parkeringsvejvisning ved adgangsvejen til selve parkeringspladsen, så er der med de gældende bestemmelser mulighed for fx at angive antallet af frie pladser med dynamisk visning.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

### **Aarhus Letbane**

Aarhus Letbane foreslår, at § 26 i ændringer til bekendtgørelsesforslag om anvendelse af vejafmærkning suppleres med bestemmelse om, at afmærkning nævnt i afsnit Æ i vejafmærkningsbekendtgørelsen kan monteres på master m.m. i letbanespor, der kører i særligt tracé.

Aarhus Letbane har ikke bemærkninger til de øvrige konkrete ændringer.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning omfatter bestemmelser om udførelse og opstilling af de officielle færdselstavler og anden officiel afmærkning til regulering af eller til vejledning for færdslen. De særlige Æ. Letbanesignaler som kun henvender sig til føreren af letbanekøretøj, er der ikke fastsat særlige bestemmelser for i den nævnte bekendtgørelse.*

*Desuden bemærkes det, at de særlige Æ. Letbanesignalers udseende og betydning alene fremgår af vejafmærkningsbekendtgørelsen, så trafikanten kan se, at de letbanesignaler kun henvender sig til føreren af letbanekøretøj. Trafikanten skal således ikke forholde sig til andet end de officielle færdselstavler og anden officiel afmærkning, der alene vedrører anvisninger for færdslen, jf. færdselslovens § 4.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

### **Privatperson Simon Spanggaard**

Simon Spanggaard har ikke bemærkninger til de konkrete ændringer.

### **Danmarks Frie AutoCampere**

Danmarks Frie AutoCampere gør opmærksom på, at ændringen i bekendtgørelsesforslaget om at undlade placering af færdselstavler i venstre side i færdselsretningen bør laves om. Bestemmelsen bør genindføres, idet færdselstavler på motorveje skal placeres ved begge sider af kørebanen, fordi bilisterne i yderbanerne ofte ikke kan læse færdselstavlerne i højre side, hvor lastbiler og andre høje køretøjer normalt befinder sig og dermed dækker for skiltningen.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der foretages en ændring således, at det af anvendelsesbekendtgørelsens bestemmelser i § 26, stk. 1 fremgår, at færdselstavler på motorveje skal placeres ved begge sider af kørebanen. Desuden tilføjes motortrafikveje. Både for motorveje og motortrafikveje præciseres det, at færdselstavler i begge vejsider skal opsættes, når der er mere end én vognbane i samme færdselsretning.*

*Der foretages derudover konsekvensrettelser i de bestemmelser, der vedrører færdselstavler på motorveje og motortrafikveje.*



**Vejdirektoratet foretager ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Danmarks Frie AutoCampere gør opmærksom på, at det ikke længere er Erhvervsstyrelsen, der er ansvarlig for campingreglementet mht. henvisningen i anvendelsesbekendtgørelsens § 373.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i stedet henvises til Erhvervsministeriets Campingreglement.*

**Vejdirektoratet foretager ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Danmarks Frie AutoCampere mener, at strukturen for henholdsvis zoner om lokal hastighedsbegrænsning og zoner for parkering er sammenblandet i § 144 i anvendelsesbekendtgørelsen forhold til ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at der med kursiv overskrift skelnes mellem Zonetavler om parkering forbudt, standsning forbudt og parkering tilladt, §§ 137-140 og Zonetavle om lokal hastighedsbegrænsning, §§ 141-147. Derudover fremgår fælles bestemmelser om E 68-68,4 og E 68,9 samt E 69-69,4 og E 69,9 Zonetavler om standsning, parkering, lokal hastighedsbegrænsning og miljø af § 136.*

**Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Danmarks Frie AutoCampere mener generelt, at zoner med lokal hastighedsbegrænsning er vanskelige at huske uanset en længde på 1500 eller 1800 meter. Der gøres i den sammenhæng særligt opmærksom på, at for store zoner synes svært og vanskeligt at huske, og dermed kan der være risiko for, at trafikanterne har svært ved at overholde færdselsrestriktionerne. I den sammenhæng er det relevant at skelne mellem den forskel, der er, for at kunne gentage afmærkningen i forhold til en zone og ikke en zone.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at de to væsentlige forskelle på brug af områdezonetavle og ikke områdezonetavle er, at en zones start kun vises på det sted på vejen, hvor zoneskiltningen afgrænser indkørslen til et område. En zone består af mere end to veje og retsvirkningen med en zonetavle gælder kun fra det sted, den er opsat og ophører på det sted, hvor der er opsat ophør af zonetavle. Derfor vanskeliggøres en gentagelse af afmærkning for zonetavle eller anden afmærkning inde i selve zonen.*

*I modsætning til anvendelse af zonetavle kan der for en enkelt aktuel vejstrækning anvendes færdselstavle som forbudstavle for lokal hastighedsbegrænsning, hvor et sådant forbud ønskes indført. Forbudstavlen gælder på det sted, hvorfra forbuddet gælder. Forbuddet med lokal hastighedsbegrænsning kan gentages undervejs på vejstrækningen og gælder, indtil det ophæves, når vejstrækningen f.eks. igen bliver omfattet af den generelle hastighedsgrænse.*

*Der er allerede med de gældende bestemmelser mulighed for at anvende færdselstavle C 55-tavler for en aktuel vejstrækning med f.eks. en lavere lokal hastighedsbegrænsning.*

*Det bemærkes desuden, at forskellen på brugen af gentagne C 55-tavler og én zonetavle med lokal hastighedsbegrænsning er, hvorvidt et mindre zoneområde med mindst to veje ønskes vist med zonetavler ved ind- og udkørsel, eller man på én aktuel vejstrækning ønsker, at der anvendes C 55-tavler, som kan gentages. Et område med en zone er ikke det samme som én aktuel vejstrækning.*



*Zonetavler kan ikke gentages, fordi de dækker mindst 2 veje i et område, og fordi der ellers vil opstå tvivl om, hvor eller hvorfra/hvortil zonetavler gælder.*

*En zonetavle for et område ikke er nyt for trafikanten, idet der anvendes færdselstavle for tættere bebygget område i forbindelse med byer med en generel hastighedsgrænse.*

*Der vil være en forskel på områdestørrelsen i forhold til en skiltning om tættere bebygget område og f.eks. zonetavle med lokal hastighedsbegrænsning. Et tættere bebygget område med bymæssigt udtryk, krydsende trafik og forskellige færdselsarter i gadebilledet giver en understøttende færdselsoplevelse i forhold til veje i det åbne land. Zoneområder med lavere lokal hastighedsbegrænsning inde i et tættere bebygget område på to eller flere lokale veje understøttes med fartdæmpere, som medvirker til at understrege zoneskiltningen ved indkørsel til området.*

*Bestemmelserne om zonetavle om lokal hastighedsbegrænsning giver derfor kun mulighed for at begrænse et mindre område med naturligt sammenhængende veje af samme art. Der er lagt vægt på, at det er naturligt og forventeligt for borgerne, at der gælder samme restriktioner inden for et sådant ensartet område, hvorimod borgeren kan have en naturlig forventning om, at en særlig hastighedsrestriktion ophører, når det pågældende område skifter karakter, herunder afbrydes af større gennemfartsveje og lignende.*

*Forståelse af færdselstavlers udseende og betydning forudsættes ved den færdselsmæssige adfærd i trafikken. Det forudsættes således også, at kendskabet til de enkelte færdselstavlers og anden afmærkninger betydning anvendes ved kørsel i færdslen.*

#### **Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.**

Danmarks Frie AutoCampere opfordrer stærkt til, at der i afsnit IV § 430 om ikrafttræden indføres en tidsfrist til overholdelse af zonereglerne, således at disse enorme parkeringszoner, hvor bilisters retssikkerhed er helt ude af billedet, indenfor meget kort tid rettes op til at følge lovgivningen i et moderne retssamfund.

Desuden bemærker Danmarks Frie AutoCampere, at i et par kommuner findes ekstremt store parkeringszoner, der kun er markerede med zoneskiltning ved indkørslen til zonerne, som omfatter både byer og landstrækninger, og som slet ikke opfylder de krav om zoneoplysning.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at med indførelse af bestemmelser om vejafmærkning eller anvendelse af vejafmærkning, så gælder bestemmelserne med ikrafttrædelse, medmindre andet fremgår af vejafmærkningsbekendtgørelserne. Det fremhæves i den forbindelse, at ved anvendelse af afmærkning fremadrettet, så skal bestemmelserne være opfyldt. Dertil skal det særligt bemærkes, at set ud fra et samfundsmæssigt perspektiv, så foretages udskiftning af afmærkningen i takt med, at den nedslides, medmindre andet fremgår af vejafmærkningsbekendtgørelserne.*

*I forhold til parkeringszoner, så er anbefalingerne, at parkeringszoner som udgangspunkt skal begrænses til et mindre område med naturligt sammenhængende veje af samme art. Der kan imidlertid være behov for at etablere parkeringszoner, som omfatter et område med forskellige typer veje. I sådanne zoner bør risikoen for misforståelser vedrørende den pågældende parkeringsrestriktions rækkevidde dog imødegås ved, at der informeres med oplysningsstandere eller lignende, således at en bilist inden for zonen altid vil befinde sig på en vej eller gade, hvorfra det er muligt at se en*

*oplysningsstander eller lignende, hvis den pågældende orienterer sig i alle retninger eller eventuelt orienterer sig omkring et umiddelbart nærliggende gadehjørne.*

*I de tilfælde anvendes færdselstavle om zoneoplysning med henvisning til et sted, hvor information om parkeringsrestriktioner i området findes.*

***Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.***