

Høringsnotat

1. Indledning

Vejdirektoratet har den 5. december 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning med lavere hastighedsgrænse i Rødekro bymidte i høring hos følgende organisationer og virksomheder:

Aabenraa Kommune, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk Industri (DI), Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vejforening, Danske Regioner, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilmænd (FDL), Justitsministeriet (Rigspolitiet), Kommunernes Landsforening (KL), Sydtrafik og Syd- og Sønderjyllands Politi.

Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen. Materialet kan findes her: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk).

Høringsfristen udløb den 9. januar 2024.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra følgende organisationer og virksomheder mv.:

Justitsministeriet (Rigspolitiet)
Syd- og Sønderjyllands Politi
Aabenraa Kommune
Erhvervsministeriet
Dansk Industri (DI)
Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Arbejdsgiverforening og Erhvervsministeriet har ikke haft bemærkninger til bekendtgørelse om forsøgsordning med lavere hastighedsgrænse i Rødekro bymidte.

2. Høringssvarene

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Høringssvarene er vedlagt. Vejdirektoratets kommentarer til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

1. Om vejstrækningen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling

Syd- og Sønderjyllands Politi og Justitsministeriet (Rigspolitiet) har samstemmende anført, at Syd- og Sønderjyllands Politi ud fra trafiktal finder, at de tre vejstrækninger på det viste kort over Rødekro bymidte – Hærvejen, Vestergade og Østergade – kan have betydning for den generelle trafikafvikling og –sikkerhed.

Det fremhæves ligeledes, at det må bero på en konkret vurdering, om der er tale om vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling og –sikkerhed, hvorfor fortolkningen af udkastets § 3, stk. 1, 2. pkt., kan udfordre forsøgsordningen.

Aabenraa Kommune har under henvisning til definitionen af en vejstrækning med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling i *Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser* antaget, at de omhandlede veje i Rødekro bymidte ikke ses som at have væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Dette begrundes med, at alle vejene i bymidten er defineret som klasse 3 og 4 veje, svarende til lokalveje med begrænsede trafikmængder, som primært benyttes af køretøjer med et formål i området.

Vejdirektoratets kommentarer

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at ordlyden af bekendtgørelsens § 3, stk. 1, 2. pkt., kun vedrører vejstrækninger i Rødekro bymidte, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Bestemmelsen indeholder imidlertid ikke en henvisning til trafiksikkerhed eller anden sikkerhed i øvrigt. Derfor vil Syd- og Sønderjyllands Politi alene skulle foretage en vurdering af, om der er tale om en vejstrækning, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling eller ej.

Det følger af færdselslovens § 92 a, stk. 2, at politiet træffer afgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejmyndigheden. Kompetencen til at vurdere, om en vejstrækning har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling ligger dermed hos det stedlige politi. Vejdirektoratet er derfor ikke rette myndighed i forhold til at foretage en vurdering af, om de pågældende veje i Rødekro bymidte har betydning for den generelle trafikafvikling. Vejdirektoratet finder også, at der er et hensyn at tage til myndighedsinhabilitet, idet det følger af bekendtgørelsens § 4, stk. 1, at Vejdirektoratet skal klargøre sagen til transportministerens afgørelse, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 1, såfremt der opstår uenighed mellem Syd- og Sønderjyllands Politi og Aabenraa Kommune.

Vejdirektoratet kan dog henlede opmærksomheden på de specielle bemærkninger til § 5, nr. 2, jf. Folketings-tidende 2020-21, tillæg A, L 229, som fremsat, side 65, hvor der er indsat en definition af en væsentlig færdselsåre¹: "Med en væsentlig færdselsåre menes en vej, der er klassificeret som en gennemfartsvej eller en fordelingsvej, og som har afvikling af gennemgående trafik som det primære formål. Derimod vil man ikke anse en vej, der er klassificeret som en lokalvej, og som har til formål at sikre god tilgængelighed og betjene trafikken det sidste stykke frem til målet, for at være en væsentlig færdselsåre. Fastlæggelse af vejklassificering foretages af vejmyndigheden".

2. Udvidelse af Rødekro bymidte

Aabenraa Kommune har anført, at kommunen alene har disponeret med hastighedsgrænsen på 30 km i timen på helhedsplanniveau, hvorfor kommunen endnu ikke har udarbejdet en skitse- eller detailprojektering for indførelsen af 30 km i timen. Aabenraa Kommune ønsker derfor definitionen af Rødekro bymidte i bilag 1 i udkast til bekendtgørelse udvidet for at sikre, at kommunen har de bedste forudsætninger for at etablere skiltning og hastighedsdæmpende foranstaltninger, som tager højde for f.eks. allerede etablerede hastighedsdæmpende foranstaltninger. Aabenraa Kommune har i forlængelse heraf oplyst, at der ved Hærvejen syd og Østergade er placeret hastighedsdæmpende foranstaltninger uden for det område, som er defineret som Rødekro bymidte i bilag 1 i udkast til bekendtgørelse.

Vejdirektoratets kommentarer

Definitionen (afgrænsningen) af Rødekro bymidte i bilag 1 i udkastet til bekendtgørelse er foretaget ud fra de oplysninger, Aabenraa Kommune tidligere selv har angivet.

Vejdirektoratet har imidlertid valgt at imødekomme Aabenraa Kommunes ønske om at foretage en mindre udvidelse af definitionen af Rødekro bymidte i bekendtgørelsens bilag 1. Vejdirektoratet har særligt lagt vægt

¹ [20201 L229 som fremsat.pdf \(folketingstidende.dk\)](#)

på, at der er tale om mindre udvidelser, idet de foreslåede fire udvidelser af vejstrækninger er i størrelsesordenen 30-70 meter pr. vejstrækning.

3. Evaluering af forsøgsordningen

Aabenraa Kommune har anført, at der opleves en diskrepans mellem Transportministeriets bekendtgørelse og forslag til lov om forsøgsordning for frie bymidter, som har været sendt i offentlig høring af Plan- og Landdistriktsstyrelsen. Det fremgår ikke entydigt, om det er Aabenraa Kommune eller Transportministeriet, som skal stå for evalueringen af forsøget med lavere hastighedsgrænse, samt hvilke eller hvilket bidrag der er til evalueringen fra Transportministeriet.

Dansk Industri (DI) anbefaler, at indholdet i evalueringen udvides. Dansk Industri fremhæver i den forbindelse, at formålet, som hastighedsnedsættelsen skal understøtte, ikke er defineret i bekendtgørelsen, men at det af aftaleteksten angående forsøgsordningen for frie bymidter fremgår, at der er behov for at understøtte kommunernes arbejde med at skabe levende bymidter, da disse i mange mindre og mellemstore byer er præget af butiksdød.

Dansk Industri opfordrer derfor til, at den planlagte evaluering også forholder sig til flere aspekter end de i bekendtgørelsen nævnte, herunder at de afledte effekter af en lavere hastighed i Rødekro bymidte bør afdekkes, eksempelvis ved at evaluere på antallet af besøgende til butikkerne, butikkernes omsætning m.v. Endvidere bør evalueringen ske løbende, eksempelvis årligt, og ikke kun ved bekendtgørelsens ophævelse 31. december 2029.

Vejdirektoratets kommentarer

Bekendtgørelsens § 6, stk. 1 og 2, om evaluering skal forstås således, at Aabenraa Kommune skal forestå hele evalueringen af forsøgsordningen med lavere hastighedsgrænse i Rødekro bymidte, herunder indhentelse af udtalelse fra Syd- og Sønderjyllands Politi. Som det også fremgår af bekendtgørelsens § 6, stk. 3, skal evalueringen indsendes til Vejdirektoratet senest 2 måneder efter ophævelsen af bekendtgørelsen.

Vejdirektoratets opgave er alene via Transportministeriet at videreformidle Aabenraa Kommunes evaluering efter bekendtgørelsens § 6 til By-, Land- og Kirkeministeriet. Dette sker med henblik på, at evalueringen vedrørende nedsættelsen af hastighed til 30 km i timen i Rødekro bymidte kan indgå i By-, Land- og Kirkeministeriets evaluering efter § 11 i lovforslaget om forsøgsordning for frie bymidter, for så vidt angår den del, hvor der opnås viden om, hvorvidt forsøget har medvirket til at skabe mere liv i Rødekro bymidte. Vejdirektoratet bemærker også, at der i relation til evalueringen skal sikres sammenhæng mellem krav fastsat i medfør af henholdsvis lovforslagets § 11 og bekendtgørelsens § 6.

Vejdirektoratet bemærker endvidere, at Aabenraa Kommune skal sikre sig, at kommunen har en baseline at gå ud fra, inden forsøget igangsættes. Det skyldes, at det skal være muligt for kommunen at evaluere på ændringer i de færdselssikkerhedsmæssige og mobilitetsmæssige forhold på de konkrete vejstrækninger i Rødekro bymidte.

Vejdirektoratet kan ligeledes bemærke, at den evaluering, som nævnes i bekendtgørelsens § 6, alene vil vedrøre færdselssikkerhedsmæssige og mobilitetsmæssige aspekter, herunder ulykkesbillede, de trafikale mønstre, m.v. Den politiske aftale om 'Mere liv i bymidter og landdistrikter' er imidlertid forankret i By-, Land- og Kirkeministeriet, hvorfor By-, Land- og Kirkeministeriet også er det ansvarlige ministerium for evalueringen af, hvorvidt de gennemførte forsøg i bymidterne har medvirket til at skabe mere liv. Transportministeriet har derfor på vegne af Vejdirektoratet indhentet et bidrag fra By-, Land- og Kirkeministeriet for så vidt angår Dansk Industris ønske om, at der skal ske en evaluering af de erhvervsmæssige konsekvenser for butikkerne i Rødekro bymidte.

By-, Land- og Kirkeministeriet har hertil oplyst, at der vil blive fastsat nærmere regler i en bekendtgørelse om forsøgskommunernes evaluering af forsøgsordningen. Evalueringsdesignet vil som minimum skulle indeholde systematisk dataindsamling i starten af forsøgsordningen (baseline), midtvejs i forløbet (forventeligt i 2026) og til slut i 2029. Målingerne af byliv vil som minimum skulle foretages to gange om året i hele forsøgsperioden. By-, Land- og Kirkeministeriet vil på baggrund af forsøgskommunernes lokale evalueringer foretage en tværgående evaluering af forsøgsordningen for frie bymidter og sikre formidling af læring og resultater til alle landets kommuner og byer.

Vejdirektoratet bemærker i forlængelse heraf, at der i bekendtgørelse om forsøgsordning med lavere hastighedsgrænse i Rødekro bymidte hverken vurderes at være grundlag for at fastsætte krav om en midtvejsevaluering eller årlige evalueringer af forsøgsordningen frem mod 2030, idet der er tale om et geografisk begrænset forsøg med få strækninger.

Endelig bemærkes det, at Vejdirektoratet, for at sikre at eventuelle henvendelser fra f.eks. borgere og erhvervsdrivende bliver inddraget i evalueringen efter bekendtgørelsens § 6, har valgt at tilføjet et nyt punkt 3 i § 6, stk. 2, in fine, således at Aabenraa Kommunes evaluering også skal indeholde en opsummering af de henvendelser og reaktioner, som kommunen modtager i forbindelse med etablering af hastighedsgrænser i henhold til bekendtgørelsen.