

Høringssvar

Vejdirektoratets forslag til ændring af bekendtgørelse nr. 2297 af 2. december 2021 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (inkl. bilag) har været i offentlig høring i perioden fra 23. april til 21. maj 2025 (fire uger).

Vejdirektoratet modtog i alt fire høringssvar. Følgende indsendte høringssvar:

- 1) Erhvervsstyrelsen
- 2) KL
- 3) Lyngby-Taarbæk Kommune
- 4) Aalborg Kommune

De indsendte fire høringssvar gengives nedenfor.

1) Høringssvar fra Erhvervsstyrelsen

Hermed Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. nedenstående høring.

Fasttrack svar vedrørende bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring. OBR vurderer, at udkastet ikke er erhvervsrettet og derfor ikke skal forelægges OBR, jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger.

OBR har på den baggrund ingen bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet.

Såfremt Vejdirektoratet ikke er enig i denne vurdering, bedes I vende tilbage med henblik på, at OBR vurderer de administrative konsekvenser af national erhvervsrettet regulering.

2) Høringssvar fra KL

Høringssvar til ændring af bekendtgørelse nr. 2297 af 2. december 2021 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

KL takker for muligheden for at komme med bemærkninger til ændring af bekendtgørelse nr. 2297 af 2. december 2021 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

Generelle bemærkninger

KL finder det positivt, at der skal foretages trafiksikkerhedsrevisioner, der fremadrettet skal inkludere lette trafikanter. Dette kan dog umiddelbart stå i kontrast til, at det under §1 og i bilag 5 fremgår, at det som udgangspunkt omhandler veje uden lette trafikanter. På den baggrund formodes det, at det primært vedrører vejtilslutninger, rampeanlæg og tilstødende kryds med øvrige veje, som beskrevet i bilag 1.



Der er tilslutning til vigtigheden af, at der følges op på øvrige (tilstødende) veje, hvor der sker væsentlige ændringer i trafikmængden. Dette gælder både i forhold til øgning eller fald i trafikintensitet og inkluderer nedklassificeret vejnet.

Dette er vigtigt, da både motorveje og motortrafikveje skaber ændrede køremønstre på tilstødende veje og mindsker bevægelsesfriheden for krydsning – ikke mindst for lette trafikanter, hvor omveje giver væsentligt større gener end for den motoriserede trafik.

Specifikke bemærkninger

Når rampetilslutninger med signalanlæg og rundkørsler sker til kommuneveje med både gående og cyklende trafik, er det særligt vigtigt, at begge disse trafikantgrupper indgår i anlægsløsningen med cykelstier, fodgængerfelter m.m. Såfremt der ændres på primærveje nævnt under §1, stk. 3, og i bilag 5, forventes der en revideret og ny mulighed for at komme med høringssvar, da det vil have flere konsekvenser og betydning, hvis listen udvides til yderligere statsveje eller med kommuneveje på listen.

Eksemplerne nedenfor er konkretiseret og vurderes som særligt vigtige i forhold til trafiksikkerheden og lette trafikanter:

- Sikring af lette trafikanters krydsninger, for eksempel via stibro over eller tunnel under den overordnede vej – for at mindske den barriere, som anlæg af motorvej og motortrafikvej udgør.
- Sikring af kryds eller strækninger langs tilstødende kommuneveje, hvor trafikbilledet ændres efter etablering af motorvej/motortrafikveje – f.eks. ved cykelstier, sikrede krydsningsmuligheder m.v. på strækninger, hvor trafikintensiteten og hastigheden forventes øget i henhold til trafikmodeller.
- Sikring af både gående og cyklister ved tilslutninger som rampeanlæg (rundkørsler og signalanlæg) – ikke mindst hvor disse forekommer tæt på by- og skoleveje.
- Vurdering af nødvendige ombygninger på nedklassificerede veje, når trafikintensiteten forventes at falde, så hastigheden ikke øges ved fald i ÅDT, og så f.eks. signalkryds ombygges til forsatte kryds, hvor de trafikale betingelser ændres efter nedklassificering.

3) Høringssvar fra Lyngby-Taarbæk Kommune

Jeg fremsender hermed bemærkninger til ændring af bekendtgørelse nr. 2297 af 2. december 2021 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

For §2

Der opstår usikkerhed i forhold til, hvor "grænsen" går i forhold til, hvornår en ændring er en væsentlig ændring, der indvirker på trafikafviklingen. Der ønskes derfor enten i lovteksten eller som bilag, en ikke udtømmende liste med eksempler på væsentlige ændringer af det eksisterende vejnet, der indvirker på trafikafviklingen.

For Lyngby-Taarbæk Kommunes vedkommende har vi implementeret hastighedsbegrænsning på 70 km/t grundet udfordringer med trafikstøj. Vil dette være klassificeret som en væsentlig ændring eller menes der at §2 kun træder i kraft, hvis der er tale om større ombygninger som fx etablering af nye til- og frakørselsramper mv. – hertil ligeledes en sondering af, hvad der kendetegnes for en større ombygning.

4) Høringssvar fra Aalborg Kommune

Vi har fra Aalborg Kommune ikke ændringsforslag til det fremsendte. Det eneste vi lige faldt over (hvilket sådan set ikke er en konkret ændring) var de utrolig bløde formuleringer omkring "periodiske trafiksikkerhedsinspektioner", hvilket måske godt kunne strammes lidt op.