

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om trafiksikkerhedsrevision af nationalparker og andre områder

Vejdirektoratet hørte den 26-05-2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringssliste i bilag 1, om udkast til bekendtgørelse om trafiksikkerhedsrevision af nationalparker og andre områder.

Høringsfristen udløb den 16-06-2023.

Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til forslaget til bekendtgørelse: Aarhus Kommune, Cowi, Danmarks Cykle Union, Dansk Land- & Strandjagt, Erhvervsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet TÆNK, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Politiforbundet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Ringkøbing-Skjern Kommune, Transporterhvervets Uddannelser, Vestre Landsret, Østre Landsret.

Af disse myndigheder og organisationer havde følgende ingen bemærkninger til forslaget: Transporterhvervets Uddannelser, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet TÆNK, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Politiforbundet, Rigspolitiet, Rigsadvokaten, Vestre Landsret, Østre Landsret.

Generelle bemærkninger

Dansk Land- & Strandjagt er generelt modstander af, at der laves lempede særregler for nationalparker, her refereres der til færdselslovens § 88, stk. 3, men anfører at det må anses som positivt, at der laves tiltag til at tage hånd om problemerne med trafikikkerheden i nationalparkerne i form af en trafikrevision, selvom det stadig vil være en lempelse ift. Færdselslovens § 88, stk. 1, som gælder for den menige mand.

Vejdirektoratet: Da der her er tale om bemærkninger til selve lovforslaget L 54 af 1. marts 2023, nu lov nr. 491 af 15. maj 2023 om ændring af færdselsloven, kommenteres bemærkningerne ikke særskilt.

Erhvervsstyrelsens "Område for bedre regulering" vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Dertil minder Erhvervsstyrelsen om, at udkast til erhvervsrettet regulering, jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger bør sendes i høring hos OBR så vidt muligt 6 uger før den offentlige høring. OBR skal således vurdere de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Vejdirektoratet tager Erhvervsstyrelsens bemærkninger til efterretning. Grundet den sene vedtagelse af ændringsloven til færdselsloven har bekendtgørelsesudkastet ikke kunne færdiggøres i så god tid, at den ovennævnte screening har været tidsmæssigt mulig, sammenholdt med det stærke ønske om, at ændringerne i

bekendtgørelsen om trafikikkerhedsrevision af naturnationalparker med løsgående dyr kan træde i kraft den 1. juli 2023.

Bemærkninger til forslaget til bekendtgørelse

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings svar til udkastet til bekendtgørelse samt Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

Aarhus Kommune foreslår, at bekendtgørelsen omdøbes til "Bekendtgørelse om trafikikkerhedsrevision ved udsættelse af dyr i naturnationalparker og andre områder", da det er væsentligt at det ikke bare er "bek. Om trafikikkerhedsrevision af andre områder", for at fremhæve at det ikke er "....trafikikkerhedsrevision afalle områder".

Vejdirektoratet har ikke tidligere fået henvendelser vedr. bekendtgørelsens titel og er ikke bekendt med, at den eksisterende overskrift har givet anledning til tvivl omkring bekendtgørelsens anvendelsesområde. For at sikre genkendeligheden i forhold til "Bekendtgørelse om trafikikkerhedsrevision af naturnationalparker" bibeholdes bekendtgørelsens titel.

Aarhus Kommune foreslår endvidere, at "væsentlig færdselsåre" i § 1 omformuleres til: ".... Én eller flere vejstrækninger, der fungerer som en gennemfartsvej eller en fordelingsvej, og som har afvikling af gennemgående trafik som det primære formål".

På baggrund af Aarhus Kommunes bemærkninger ændrer Vejdirektoratet affattelsen af § 1 i overensstemmelse med kommunens forslag.

Dansk Cykle Union (DCU) finder det bekymrende, at man i bekendtgørelsen har valgt at se bort fra trafikikkerhedsrevision for cyklende færdsel jf. forslaget § 2, og at kravet om trafikikkerhedsrevision kun gælder for motordrevne køretøjer.

DCU anfører at, den foreslåede udeladelse af trafikikkerhedsrevision for cyklende færdsel, kan føre til forringet sikkerhed og forringet trafikafvikling for cyklende, samt reducere den oplevede og reelle adgang for cyklende der i dag færdes på de stier og cykelruter, hvor der indføres forvaltning af naturen med store græssende dyr.

Det er DCU's anbefaling at lovforslaget ændres, så cyklende færdsel også omfattes af kravet om trafikikkerhedsrevision, så der forud for udsætning af store græssende dyr i områder med grusveje, cykelstier og cykelruter foretages en grundig analyse af de sikkerhedsmæssige forhold for den cyklende færdsel og at lodsejer forpligtiges til at etablere erstatningsfaciliteter uden for græsningsområderne, såfremt der ikke allerede eksisterer fuldgyldige alternativer i nærområdet.

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at bestemmelserne i forslaget § 2 skal angive et kriterium for, hvornår der skal gennemføres en trafikikkerhedsrevision. Såfremt der gennemføres en trafikikkerhedsrevision, vil denne altid vurdere trafikikkerheden for cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter. En trafikikkerhedsrevision vil dog altid respektere den overordnede ramme for projektet, herunder at Færdselsloven giver mulighed for at udsætte store græssende dyr, og det falder uden for en trafikikkerhedsrevisors beføjelser at kræve erstatningsfaciliteter mv.

Det er ligeledes DCU's anbefaling, at der i lovforslaget indføres krav om registrering af ulykker, samt at der ved ulykker i områder med veje og stier til cykling, hvor der etableres græsning, gennemføres en løbende vurdering af sikkerheden i området og hvorvidt der findes anledning til en opdatering af revisionsrapporten.

Iflg. Vejdirektoratets ulykkesstatistik er der ikke mange ulykker mellem fritgående dyr og cyklister. Vejdirektoratet skal bemærke, at hvis der sker en ulykke ved sammenstød mellem en cyklist og et fritgående dyr, vil ulykken ifølge de allerede gældende regler blive registreret, såfremt den anmeldes til politiet. Yderligere bestemmelser om registrering af denne type ulykker synes således ikke nødvendige.

Aarhus Kommune spørger i forbindelse med § 7, om der er en øvre grænse for, hvor stor en ÅDT, der kan køre på en vej gennem en nationalpark eller andre områder, hvor der udsættes dyr.

Aarhus Kommune spørger i forbindelse med § 8, hvorfor der skelnes mellem hhv. over og under en ÅDT på 500. Aarhus kommune foreslår, at der ikke skelnes.

Ringkøbing-Skjern Kommune bemærker, at der er forskel på revisionskrav til veje med en ÅDT på over og under 500. Kommune anfører, at den trafikikkerhedsmæssige vurdering af små veje med ÅDT under 500 burde kunne udføres af kommune el. lignende med godkendelse fra politiet.

Vejdirektoratet kan oplyse, at på alle veje med ÅDT på over 500 køretøjer, hvor det er tilladt at have løsgående dyr, skal der udføres en trafikikkerhedsrevision. Hvis ÅDT er under 500, kan der gennemføres en forenklet trafikikkerhedsrevision.

Der er ingen øvre grænse for ÅDT, men høj ÅDT forekommer normalt kun på vejstrækninger med væsentlig trafik betydnig, dvs. strækninger der fungerer som gennemfartsveje eller lokale fordelingsveje.

Kriteriet ÅDT 500 er valgt ud fra en betragtning om, at der skal være et rimeligt forhold mellem det forventede resultat af en trafikikkerhedsrevision og den udgift, som trafikikkerhedsrevisionen påfører den pågældende grundejer.

En gennemførelse af en trafikikkerhedsrevision ved kommunen eller politiet for veje med en lavere ÅDT end 500 køretøjer er ikke mulig efter loven.

CowI foreslår, at der evt. tilføjes et punkt § 9, stk. 3, om at ejeren af de områder, der er blevet trafikikkerhedsrevideret, meddeler revisoren sin stillingtagen skriftligt til hver enkelt af de identificerede problemer og bemærkninger.

Vejdirektoratet skal bemærke, at det ligger i trafikikkerhedsrevisionen, at rapporten skal afhandles med den berørte grundejer, inden trafikikkerhedsrevisionen kan betragtes som endelig færdig. Væsentlige bemærkninger vil efter Vejdirektoratets vurdering også kunne håndteres i forbindelse med etablering af den autoriserede vejafmærkning.