

Notat, vejafmærkningsbekendtgørelser, høringssvar

Indkomne høringssvar og Vejdirektoratets bemærkninger.

Generelt

Overordnet er der indkommet høringssvar fra knap 1/5 del af de høringssparter, der er udsendt mails til om selve høringen på høringssportalen. Der er desuden indkommet høringssvar fra 2 privatpersoner.

9 høringssvar er modtaget.

I høringssvarene fra Dansk Kørelærer-Union, Banedanmark, Rigsadvokaten på anmodning fra Justitsministeriet samt Erhvervsstyrelsen, er der ingen bemærkninger til forslagene til nye vejafmærkningsbekendtgørelser.

Rigspolitiet vurderer, at der generelt er tale om fornuftige rettelser og tilføjelser. De bemærker dog, at en øget skiltning kan påvirke færdselssikkerheden negativt, idet opmærksomheden flyttes fra den øvrige trafik til skiltningen.

Økonomi

Erhvervsstyrelsen oplyser, at de til begge bekendtgørelser vurderer, at udkastene medfører administrative konsekvenser på under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Rigspolitiet bemærker, at det ikke vurderes at ville medføre et øget ressourcemæssigt forbrug eller give anledning til IT-mæssige ændringer af politiets IT-systemer.

Kapitel 2 Færdselstavler, ny undertavle UC 57 i forslag til vejafmærkningsbekendtgørelse og anvendelsesbekendtgørelse

FDM er meget positive og bakker op om indførelsen af undertavlen UC 57 til brug ved ophør af lokal hastighedsbegrænsning højere end den generelle hastighedsgrænse.

Henrik Ludvigsen, privat person mener ikke, at den foreslåede undertavle er særlig god. Den røde baggrundsfarve strider mod det grundprincip, at en undertavle skal have samme farve som baggrundsfarven i hovedtavlen. Samtidigt er tavlen firkantet. Et tal i en firkantet ramme er normalt en anbefaling, og det er jo ikke tilfældet. En anden og måske den bedste løsning kunne være slet ikke at bruge en tavle.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er foreslået indført en ny undertavle UC 57, fordi ved en større udbredelse af veje med en højere lokal hastighedsgrænse end den i øvrigt fastsatte generelle hastighedsgrænse, øges risikoen for, at bilisterne ved ophør af en sådan strækning bliver i tvivl om, hvilken hastighedsgrænse, der er gældende. Ved indførelsen af UC 57 gives der mulighed for, at trafikanterne bliver mindet om, hvad den generelle hastighedsgrænse er.

Der foretages ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Kapitel 3 Vejvisningstavler og turistoplysningstavler i forslag til vejafmærkningsbekendtgørelse

Henrik Ludvigsen, privat person bemærker, at der i bestemmelsen i § 38 for K 30-tavlen i andet afsnit, er nævnt en begrænsning i forhold til hvornår, der må bruges navn.

Simon Wrisberg, privat person har ingen bemærkninger til forslagene i vejafmærkningsbekendtgørelsen. Der gøres dog opmærksom på, at der godt kunne bruges flere symboler til servicetavler. Det drejer sig konkret om udsigtspunkt, cykelrastepads, skov, naturreservat og lystbådehavn. Desuden efterspørges en nyere liste over nationale seværdigheder mv. på Vejdirektoratets hjemmeside.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er indsat to enslydende tekster hhv. i andet og tredje afsnit. Teksten i andet afsnit fjernes, da det er indsat ved en fejl. Der foretages en justering i bekendtgørelsesforslaget.

For så vidt angår forslagene om flere kommercielle servicesymboler, så er det meningen med den ny bestemmelse i anvendelsesbekendtgørelsens § 366, at der mod betaling kan udvikles og godkendes nye symboler af Vejdirektoratet.

Der foretages ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Vejdirektoratet skal i øvrigt bemærke, at der i den gældende vejafmærkningsbekendtgørelse findes et symbol henholdsvis for udsigtstårn ved større naturområder (kan også bruges til udsigtspunkt) og rastepads. Begge symboler og alle øvrige kommercielle symboler kan også bruges i vejvisningen for cyklister.

Som supplement til de nye vejafmærkningsbekendtgørelser vil Vejdirektoratet lejlighedsvis ajourføre en liste over godkendte symboler til den kommercielle servicevejvisning. Listen vil være tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside.

Kapitel 5 Afmærkning på kørebanen, mindre præcisering ved brug af V 33 Parkeringssymbol i forslag til vejafmærkningsbekendtgørelse

FDM gør opmærksom på, at flere parkeringsbaner i dag er udført med en bredde, så selv smalle køretøjer ikke kan parkere i parkeringsbanen uden, at mindst to hjul er placeret på den brede kantlinje. Sådanne steder vil med den foreslåede mindre præcisering ulovliggøre et antal parkeringsbaner og umuliggøre lovlig parkering på steder, hvor der er så smal en parkeringsbane. Hvis den foreslåede tekst ønskes indsat, bør den som minimum suppleres af en bestemmelse om, at parkeringsbaner som minimum skal være 2,55 meter brede og/eller, at en parkering i en parkeringsbane, hvor en del af køretøjet placeres på eller over den brede kantlinje, ikke er ulovlig, hvis køretøjet ikke fysisk kan være inden for parkeringsbanens afgrænsning.

Rigspolitiet oplyser, at der er tale om konkrete præciseringer, ændringer eller tilføjelser i bekendtgørelse om vejafmærkning, men ingen af disse ændringer vil umiddelbart medføre ændringer i politiets mulighed for håndhævelse af reglerne.

Henrik Ludvigsen, privat person foreslår omhandlede præcisering ændret til: Parkering i parkeringsbaner skal ske inden for striben.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at bestemmelsen, om at der ikke må parkeres på afmærkningen, allerede fremgår af den gældende bestemmelse i vejafmærkningsbekendtgørelsens § 51 under kantlinje, som er den linje, der afgrænser en parkeringsbane. Den mindre præcisering af bestemmelsen om V 33 Parkeringssymbol, er således indsat for at fremhæve, at parkering i afmærkede parkeringsbaner skal ske på den del af arealet, hvor der ikke er markering af bred kantlinje. Det er særligt vigtigt, at køretøjet holdes indenfor den afmærkede del, så sidespejle ikke rager ud over cykelbanen, hvor cyklister bruger hele arealet inden for den hvide markering. Tilsvarende glæder i princippet også ud mod kørebanen, men cyklister er, som de bløde trafikanter, mere udsat for udragende genstande som spejle.

Med hensyn til at lave krav om minimumsafstand på bredden af parkeringsbaner, så er der med vejledning på området lagt op til, at det er den enkelte vejmyndighed, der foretager vurderingen af bredden på parkeringsbanen. I vejledningen til parkeringsbåse langs med vejen er anbefalingen en bredde på 2,50 meter. Parkering skal på samme måde ske indenfor båsen jf. gældende bestemmelse i vejafmærkningsbekendtgørelsen.

Der foretages ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Kapitel 5 Afmærkning på kørebanen, mindre præcisering ved brug af Q 44 Spærrelinje, Q 45 Spærreflade og Q 46 Ubrudt kantlinje i forslag til vejafmærkningsbekendtgørelse

Rigspolitiet bemærker i forhold til ændringsforslagene vedrørende Q 44 Spærrelinje og Q 46 Ubrudt kantlinje, at modulvogntog kun må køre på et godkendt vejnet. Før en strækning kan bruges til modulvogntog, skal den være godkendt af Vejdirektoratet, idet modulvogntog kræver ekstra plads til svingmanøvrer. En strækning kan først godkendes, hvis modulvogntoget kan komme sikkert frem under overholdelse af færdselsloven. Rigspolitiet skal derfor anbefale, at der sker ombygninger af kryds og rundkørsler, så de er dimensioneret, så modulvogntog kan komme sikkert frem under overholdelse af færdselsloven.

Henrik Ludvigsen, privat person bemærker med hensyn til Q 46 Ubrudt kantlinje, at særtransporter kan undlades i bestemmelsen, fordi de i forvejen kommer til at overtræde en del af færdselslovgivningen. For så vidt angår ordet "sløjferampe", så foreslås i stedet anvendt *snævre kurver*. Der gøres dog opmærksom på, at det udvider selvfølgelig muligheden til også at overskride linjen andre steder end på ramper. For så vidt angår Q 45, så foreslås en justering af ordene.

Vejdirektoratets bemærkninger

Rigspolitiets bemærkning giver anledning til at tilføje følgende i vejafmærkningsbekendtgørelses § 51 henholdsvis i bestemmelsen om Q 44 og Q 46 med kursiv.

Q 44 sidste afsnit: "Dette gælder også ved venstresving med modulvogntog, *der har godkendelse til kørsel på veje*, hvis vejgeometrien betinger det."

Q 46 sidste afsnit: "Særtransport og modulvogntog, *der har godkendelse til kørsel på veje*, kan ved kørsel i sløjferampe eller ved svingning overskride kantlinje, såfremt banen afgrænset af kantlinjen ikke er en svingbane, busbane eller cykelbane."

Der foretages ikke yderligere ændringer af bekendtgørelsesforslaget, da det vurderes, at de øvrige høringsvar ikke vil give anledning til at fremme formålet med præciseringen i bestemmelsen.

Kapitel 12 Servicevejvisning på almindelige veje

Henrik Ludvigsen, privat person foreslår, at definitioner for trafikalt begrundet servicevejvisning og servicevejvisning til kommercielle servicemål slås sammen i én bestemmelse. Desuden foreslås et par af de kommercielle mål fx servicetavle M 16 Parker og Rejs til at være et trafikalt begrundet mål.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er vurderet, at der er behov for at have en klar definition henholdsvis af servicevejvisning til trafikalt begrundet terminalmål og den kommercielle servicevejvisning. Det er det, fordi der er fokus på at understøtte den kommercielle skiltning i langt højere grad end hidtil med nye muligheder for skiltning. Og det kræver en adskillelse fra den trafikalt begrundet servicevejvisning, som er terminalmål.

Der foretages ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Øvrige justeringer i forslag til vejafmærkningsbekendtgørelse og anvendelsesbekendtgørelse

Henrik Ludvigsen, privat person har bemærket en forkert rækkefølge på bestemmelserne i anvendelsesbekendtgørelsens §§ 153 og 154. Der er desuden opfordret til, at det lille mærke om nødtelefon på kantpæle, figur 1 omtalt under § 153, fjernes, efter nødtelefoner er taget ud af drift.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der skal byttes om på §§ 153 og 154 i anvendelsesbekendtgørelsen, da de står i en uhensigtsmæssig rækkefølge. Der foretages en justering i bekendtgørelsesforslaget.

For så vidt angår mærket om nødtelefon, så skal det fortsat være omfattet af bestemmelsen, fordi der er krav om nødtelefon i tunneler og på visse broer.

Der foretages ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Internt svar fra Vejdirektoratet, der bemærker, at i § 153, stk. 1 er mulighed for kun at henvise til dansk standard og europisk norm. I § 153, stk. 2 er der ligeledes behov for at lave en mindre tilpasning. Derfor er bestemmelsen justeret i bekendtgørelsesforslaget.

Internt svar fra Vejdirektoratet, der stilles forslag om diverse justeringer bl.a. om ens brug af begrebet M 21 Førstehjælp. Desuden efterspørges bestemmelser for, hvornår fx de eksisterende pilvejvisere med farven sort/hvid skal udskiftes.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der foretages en justering i bekendtgørelsesforslaget i § 403, punkt 7, så der bruges begrebet førstehjælp. Der foretages ikke yderligere ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Det fremgår af forslaget til anvendelsesbekendtgørelsens § 358, hvordan en tilpasning af eksisterende servicevejvisning skal ske.