Høringsnotat

Overordnet har flere bemærket, at sommerferieperioden er en uhensigtsmæssig periode at sende bekendtgørelser i ekstern høring i.

**Bemærkninger til forslaget til ændring af bekendtgørelse om vejafmærkning**

***Vedrørende § 9, stk. 3. Tavle U7 - Højresving for rødt tilladt for cyklister***

**Mogens Busk Sørensen – Privatperson**

Mogens Busk Sørensen mener, at Folketinget bør være meget tilbageholdende med at give cyklister flere rettigheder på andre trafikanters bekostning, når det i forvejen er så svært for mange cyklende at overholde gældende lovgivning.

Han finder det grundlæggende forkert, at rødt lys nu ikke længere betyder "stop", da cykler kan opnå en fart, der i lighed med motorcykler og biler, gør cyklen til en potentiel dødsmaskine.

Mogens Busk Sørensen bemærker, at såfremt forslaget om cyklisters højresving for rødt vedtages, så bør det fremgå ved skiltning, at fodgængere gøres opmærksom på, at de ikke går over et sikkert fodgængerfelt, da cyklister må køre over fodgængerfeltet, på trods af rødt.

**Cyklistforbundet**

Cyklistforbundet er overordnet tilfreds med, at det nu bliver muligt at foretage lovligt højresving ved rødt, men mener, at de krav der stilles til infrastrukturen fokuserer ensidigt på de færdselsmæssige bekymringer, der kan opstå ved større lyskryds i mere trafikerede byer.

Cyklistforbundet opfordrer kraftigt til, at man under hensyn til sikkerheden, overvejer tilføjelsen af et mindre rigidt regelsæt i forhold til lyskryds, hvor der ikke er meget trafik.

**Reno Gosvig - Privatperson**

Reno Gosvig finder det skræmmende, at man ikke kan påregne, at cyklister skal holde tilbage for rødt. Han finder, at bilen er det eneste sikre transportmiddel, hvis højresving for rødt bliver tilladt. Forslaget gavner således ikke miljøet, da flere vil tage bilen i stedet.

**Dansk Blindesamfund**

Dansk Blindesamfund finder, at den foreslåede ændring i afmærkningsbekendtgørelsen, yderligere vil forringe vilkårene for deres medlemmer, når det gælder færdsel til fods. Som blind eller stærkt svagsynet er det meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at vide, om et gadekryds er omfattet af tilladelsen til at køre over for rødt, eller ej. Fodgængere med et synshandicap kan ikke se de særlige tavler, som kræves opsat, og er derfor ikke på forhånd advaret om de særlige trafikale forhold ved de kryds, der opfylder de stillede betingelser.

Personer med et alvorligt synshandicap oplever også, at en ikke ubetydelig andel af cyklisterne tager store chancer i bestræbelserne på at komme frem samt ofte undlader at udvise omhu og agtpågivenhed, fordi de er optaget af at betjene musik- og smartphoneapparatur under cyklingen.

Er man som fodgænger på vej over gaden, så vil man i højere grad end nu være genstand for cykelisters mere eller mindre kvalificerede skøn, når det gælder muligheden for lige at slippe forbi, inden fodgængeren er "i land" på den modsatte side af gaden.

Dansk Blindesamfund vil med ovenstående tage skarpt afstand fra princippet om, at rødt ikke altid er stop, og i stedet opfordre til, at man tænker i andre løsninger, som i højere grad tilgodeser fodgængere herunder meget svage trafikanter.

**Rådet for Sikker Trafik**

Rådet for Sikker Trafik fremhæver, at der ved at tillade højresving for rødt vil opstå flere konflikter mellem såvel cyklister og fodgængere, som mellem cyklister indbyrdes. Ikke blot i forhold til den tværgående trafik, men også i forholdet mellem ligeudkørende og højresvingende cyklister.

Rådet for Sikker Trafik er derfor – på det foreliggende vidensgrundlag – betænkelig ved mere generelt at give øget adgang til at lade cyklister svinge til højre for rødt.

Det er samtidig Rådet for Sikker Trafiks vurdering, at det efter de nye regler, kun vil være et ret begrænset antal kryds, som vil kunne opfylde de kriterier, som der lægges op til i bekendtgørelsen. Ud fra diverse tilkendegivelser og mediernes dækning af forslaget om at ændre reglerne, synes der imidlertid at være stor risiko for, at cyklister har fået anledning til at tro, at det helt generelt skulle være – eller bliver - lovligt for cyklister at svinge til højre for rødt i alle kryds. Dette er ikke blot trafiksikkerhedsmæssigt, men også rent retshåndhævelsesmæssigt et betydeligt problem.

Rådet vil derfor anbefale, at der op til en eventuel ikrafttrædelse af de nye regler gennemføres en målrettet kommunikationsindsats, som sikrer og kan dokumentere, at cyklister har en klar forståelse af, at det kun er i specielt afmærkede kryds, at det er tilladt at svinge til højre under rødt signal. Og at cyklisterne kan genkende og forstå afmærkningen i disse kryds.

I kommunikationen er det ligeledes vigtigt at understrege, hvorledes vigepligtsreglerne er mellem eksempelvis fodgængere, som har grønt og cyklister, der principielt har rødt. Allerede i dag er der på en række områder blandt trafikanter misforståelser og ukendskab til gældende regler på færdselslovens område. At bryde det helt fundamentale princip, at rødt lys betyder, at der ikke må køres frem, vil utvivlsomt ikke bidrage til klarheden, hvilket så meget desto mere tilsiger, at der iværksættes en massiv og målrettet kommunikationsindsats.

**Dansk Fodgænger Forbund**

Dansk Fodgænger Forbund hævder, at en tilladelse til at køre over for rødt – indledningsvis i udvalgte kryds – vil både være et brud med færdselslovens bestemmelser om trafiklys i § 4 og et bidrag til at skabe øget usikkerhed om færdselsregler i al almindelighed.

Dansk Fodgænger Forbund har på den baggrund følgende bemærkninger til forslaget om højresving for rødt for cyklister:

1. Fodgængere får øget usikkerhed i fodgængerfelter.

2. Samme usikkerhed vil være gældende for blinde og øvrige handicappede.

3. Usikkerheden kan medføre mindre mobilitet især for ældre fodgængere.

4. Uddannelse af børn og unge i trafiksikkerhed bliver udvandet, når

 rødt lys ikke betyder stop.

5. Den frie adfærd herunder cykling på fortove og i fodgængerfelter må

forventes at få yderligere udbredelse og skabe indtryk af legalisering, når rødt lys ikke betyder stop for cyklister.

6. Flere bløde trafikanter end bilister kommer alvorligt til skade i trafikken. Tilladelsen til højresving for rødt lys indebærer en alvorlig risiko for at endnu flere bløde trafikanter (cyklister og fodgængere) kommer til skade i trafikken.

Dansk Fodgænger Forbund skal på den baggrund opfordre Vejdirektoratet til at igangsætte en undersøgelse af højresving for rødt, hvor ovenstående punkter indgår i undersøgelsen inden der træffes beslutning om en tilladelse til højresving for rødt for cyklister.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet vurderer på baggrund af de forskellige undersøgelser og observationer, at højresving for rødt for cyklister ikke behøver at medføre øget antal konflikter eller ulykker. Derfor gives der mulighed for ved skiltning og afmærkning at tillade, at cyklister kan svinge til højre ved rødt.

Bag denne vurdering indgår konklusionen på trafikkonfliktundersøgelser. Konklusionen er bl.a., at der ikke blev registreret en stigning i antallet af konflikter på forsøgshjørnerne, selv om antallet af højresvingende cyklister for rødt var steget med ca. 30 % i efterperioden i de krydshjørner, hvor dette var tilladt.

Færdselsloven foreskriver forpligtigelserne over for gående. Det betyder bl.a., at kørende skal standse for fodgængere. Så cyklister skal også standse for fodgængere i et fodgængerfelt selvom undertavlen U 7 med cyklistsymbol til højre og teksten undtaget, er opsat for cyklisten.

Vejdirektoratet har dog forståelse for de bekymringer for fodgængerne, som der rejses. Vejdirektoratet foreslår derfor, at der laves en informationskampagne, så det står klart for fodgængerne, at der er tale om få konkrete kryds, at der tages kontakt til Dansk Blindesamfund om, hvordan problemerne afhjælpes for de svagtseende. Endelig foreslås det, at der sættes grundigt ind for at forklare cyklisterne, at der ikke er tale om en generel tilladelse, men konkret tilladelse i få afmærkede kryds. Uanset om det er et kryds med højresving tilladt for cyklister eller ej, skal der fortsat tages hensyn til krydsende fodgængere.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 9, stk. 4. Tavle US 6 -*** Campingvogn

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Kommunen er enig med Vejdirektoratet i, at ændringen givetvis vil give anledning til færre forståelsesproblemer. Men på trods heraf opfordrer de til, at bestemmelsen bevares, som den er, da det vil betyde, at strækninger skiltet med E 33 og US 6 således vil indeholde et forbud mod parkering af biler. Campisten vil herefter være nødsaget til at parkere et andet sted eller risikere en parkeringsafgift.

Samlet set finder kommunen forslaget uhensigtsmæssigt, og opfordrer til ikke at ændre bestemmelsen.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er efter dialog med Rigspolitiet konkret vurderet, at ændringen vil give færre forståelsesproblemer ved afmærkning for parkering. E 33 og US 6 giver en klar visning om, at parkering er tilladt for campingvogn uden trækkende køretøj. E 33 med US 1 og US 6 giver en ligeså klar visning om, at parkering er tilladt for personbil inkl. evt. campingvogn.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 12. Tavle A 22 Børn.***

**Frederiksberg Kommune**

Kommunen vurderer, at der er tale om en god ændring, som indebærer, at fodgængerfelt er nok til, at man ikke behøver skolepatruljeblink. Tidligere krævede det signalanlæg.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Denne tavle anvendes i visse situationer i forbindelse med afmærkning for skolepatrulje. Det har vist sig, at bestemmelserne blev tolket forskelligt i de enkelte politikredse til ulempe for kommunerne. Derfor er der, i samarbejde med Rigspolitiet, foretaget en præcisering af bestemmelserne. Indholdet i bestemmelserne er uændret, men det forventes, at der opnås større ensartethed i den lokale udmøntning af bestemmelserne.

***§ 12. Tavle UA 43,1 -* Undertavle i.f.m. 2 minus 1 vej**

**FDM**

FDM bifalder indførelsen af særlig undertavle til 2 minus 1 veje. FDM er dog bekymret for om en undertavle med teksten ”smal vej” er tilstrækkelig til at gøre bilisten opmærksom på vejtypen. Der opfordres derfor til, at Vejdirektoratet genovervejer en mere informativ undertavle.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

I forlængelse af bestemmelserne om 2 minus 1 veje er vejreglen om advarselstavler, kørebaneafmærkning og eksempelhæftet blevet udbygget væsentligt med vejledninger om brugen af den nævnte undertavle. Vejregler er ikke lovstof men et udtryk for ”best practice” i Vejdirektoratets vejregelsystem, som findes på vejregler.dk. Det er desuden præciseret, at 2 minus 1 veje ikke bør etableres på veje med stort parkeringsbehov langs vejen.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 17. Tavle C 63 Parkering forbudt for cykler og lille knallert.***

**Frederiksberg Kommune**

Kommunen vurderer, at det er en interessant tavle, der åbner nogle muligheder for at rydde op i ulovligt parkerede cykler. Tavlen bør være en zonetavle og have blå baggrundsudfyldning og hvide piktogrammer, så den gælder ligesom fx E68.1, så det er lovligt at parkere sin cykel i et stativ, men ulovligt udenfor stativet.

**Københavns Kommune**

Formuleringen ”Det kan angives på undertavle:” bør nok, jf. færdselsloven § 92 e, stk. 2, ændres til ”Det skal angives på undertavle:”

Bør det præciseres at den kun må bruges i forbindelse med forsøg?

**Vejdirektoratets bemærkninger**

C 63 med eller uden undertavle skal anvendes som enkeltstående tavle, så den er så synlig som muligt i gadebilledet. Der bør opstilles et passende antal tavler, så forbuddet er tydeligt for cyklisterne. En zonetavle er ikke egnet i denne sammenhæng. Cyklisten vil have vanskeligt ved at se og opfatte informationen på en zonetavle. Ligesom en synlig placering af en zonetavle vil være vanskelig.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 17. Tavle UC 60,7 og 60,8* - *Standsning og parkering på rabat tilladt og Standsning og parkering med en del af køretøj på fortov tilladt***

**FDM**

FDM opfordrer til, at forskellen på de to tavler tydeliggøres bedre. Bilisten skal relativt tæt på for at se, hvorvidt der er tale om den ene eller anden variant.

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Tavle UC 60,7.

Forståelsesmæssigt opfordrer kommunen til, at E33 flyttes helt ud over rabatten.

De opfatter tillige brugen af US 1, som et eksempel og kan efter behov og de konkrete forhold erstattes af US 2- US 12. Vejdirektoratet bedes bekræfte dette.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Den omtalte undertavle er taget i brug ved dispensationer, men udformningen af symbolerne på undertavlerne UC 60,7 og UC 60,8 vil inden næste ændringsbekendtgørelse blive forsøgt tydeliggjort.

Der er ved udformningen af symbolet på undertavle UC 60,7 taget højde for, at tilladt standsning og parkering på rabat i størstedelen af tilfældene rent praktisk kun vil kunne lade sig gøre med halvdelen af køretøjet i rabatten. Derfor er P-symbolet placeret halvt over rabat og halvt over vej.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Tavle UC 60,8 - Standsning og parkering med en del af køretøj på fortov tilladt

Kommunen beder Vejdirektoratet uddybe, hvorfor der indføres skiltning, som kun tillader parkering delvist på fortov – og ikke helt på fortov?

Kommunen opfatter brugen af US 1 (bil til og med 3.500 kg) på tavlen, som et eksempel, der kan erstattes af US 2 - US 12 (undertavle symboler – eks. lastbil, lille knallert mm.). Da tavlen kan anvendes som hovedtavle, forudsætter kommunen, at tavlen tillige kan suppleres med undertavle, eksempelvis UC 33 (begrænset parkeringstilladelse), således parkeringspladserne kan tidsbegrænses mv.

Vejdirektoratet bedes bekræfte dette.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Baggrunden for, at der kun indføres delvis parkering på fortov er, at undertavlerne UC 60,7 Standsning og parkering på rabat tilladt og UC 60,8 Standsning og parkering med en del af køretøj på fortov tilladt er en udløber af ændringerne til færdselsloven § 28. De nye regler trådte i kraft 1. marts 2014.

Ændringerne i færdselsloven er,

”I § 28, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »gangsti«: », yderrabat«.

§ 28, stk. 3, 3. pkt., affattes således:

»Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller med en del af køretøjet på fortov.«”

Indenfor de med byzonetavler afmærkede områder er det forbudt at parkere med nogen del af køretøjet på fortovet. Inden for byzonen er det også forbudt at standse eller parkere i yderrabatten.

Det er fortsat tilladt for køretøjer under 3.500 kg at standse eller parkere hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller med en del af køretøjet på fortov udenfor tættere bebygget område. Det er grunden til, at US 1 bil til og med 3.500 kg er vist.

Der kan angives tidsbegrænsning på en særskilt undertavle, hvilket allerede fremgår af de generelle bestemmelser.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 23. Tavle E 16 - vognbaneforløb***

**Aarhus Kommune**

Aarhus Kommune ser gerne, at den særlige tavle for 2-1 vej, som er blevet benyttet ved forsøg, inkorporeres i bekendtgørelsen. Hvad er baggrunden for, at den ikke benyttes?



**Vejdirektoratets bemærkninger**

En advarselstavle bruges, når vejforholdene er særlige og trafikanten har brug for at blive advaret om risiko for unormale vejforhold. Det er tilfældet for 2 minus 1 veje. Derfor bruges advarselstavle med undertavle med teksten smal vej til at advare trafikanten om, at vejen bliver markant smallere ved 2 minus 1 veje. Den viste oplysningstavle er ikke godkendt, da den blev overset i vigtige situationer og dels svarer signaturen med rabat ikke til alle de faktiske vejforhold. De godkendte varianter af oplysningstavle *E 16 Vognbaneforløb* vedrører forsætninger med eller uden bump. Der kan på tavlen bl.a. vises rabatter, forhindringer og lignende.

Advarselstavlen er valgt, da den bruges til at advare om særlige situationer, såsom forholdene ved en 2 minus 1 vej.

***Vedrørende § 23. Tavle UE33,4 – Definition af elbil***

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Kommunen er overordnet tilfreds med, at der indføres en definition.

Udviklingen inden for elbiler og ikke mindst hybridbiler er i disse år meget stor, hvilket den omhandlede sag fra Københavns Kommune også viser. Der findes hybridbiler, hvor det alene er elmotorer, der driver bilen fremad, men hvor det for at rækkeviddeforlænge eller tilføje yderligere kræfter er muligt at slå en benzindrevet motor til, der ikke direkte driver bilen, men som leverer energi til elmotoren.

Kommunen læser definitionen således, at plug-in hybridbiler herefter ikke længere lovligt kan parkere på disse pladser, hvilket de er meget tilfreds med. Ikke desto mindre foreslår de en mindre præcisering.

Ordet ”drivkraftsystem” forstås umiddelbart som det system, som driver køretøjet fremad.

En del hybridbiler – herunder den hybridbil, som sagen fra København handlede om – fremdrives udelukkende ved batteri-kraft, og energien fra forbrændingsmotoren anvendes til at oplade batterierne også under kørsel. Dette skal ses i forskel til de hybridbiler, hvor både batterier og forbrændingsmotor leverer kraft direkte til hjulene.

For at undgå en potentiel situation, hvor ”drivkraftsystem” forstås som angivet ovenfor, opfordrer kommunen Vejdirektoratet til, at det yderligere præciseres, at køretøjet ikke må være forsynet med forbrændingsmotor. Alternativt kunne man tillige definere en plug-in hybridbil og således direkte sondre mellem disse køretøjstyper.

Herudover ønsker kommunen – igen for fremtidssikringens skyld – at opfordre Vejdirektoratet til også at vurdere om ordet ”elbil” skal erstattes af ”elkøretøjer” og derved tillade parkering af eksempelvis elmotorcykler på disse pladser.

Københavns Kommune vil gerne have et skilt, som er særskilt for hybridbiler, således at der kan skelnes mellem de to køretøjstyper.

**Frederiksberg Kommune**

Kommunen finder definitionen af el-bil uklar, idet det ikke er tydeligt om fx plug-in hybrider lovligt kan parkere, hvor der er skiltet med UE33,4 eller ikke. Brugerne af plug-in hybrider vil jo også have brug for at lade deres bil, ligesom rene el-biler og da ladepladser til el-biler også skiltes med UE33,4, og ikke kun p-pladser til el-biler, så er dette problematisk. Ligeledes vil brugerne og p-vagterne have problemer med definitionen, da de for at overholde/håndhæve loven skal vide om en el-bil er den ene eller anden type og det kan være umuligt i praksis.

**Dansk Elbil Alliance / Dansk Energi**

I dag findes der overordnet set to former for elbiler:

a) Elbiler, der kører 100 % på elektricitet.

b) Plug-in hybridbiler (ikke at forveksle med hybridbiler), der som hovedregel lades op via en ladestander og bruges som rene elbiler til de daglige korte ture i og omkring byerne. Skal disse køre meget langt, har de dog en lille benzinmotor, der forøger rækkeviden, så plug-in hybridbilerne kan anvendes til alle de samme formål som benzin- og dieselbiler.

Dansk Elbil Alliance finder det meget uhensigtsmæssigt for samfundet, at udkastet til bekendtgørelsen indeholder en definition af elbiler, der som altovervejende hovedregel vil umuliggøre opladning af plug-in hybrid-elbiler ved offentlige ladestandere.

En af de største barrierer for udbredelsen af elbiler er en begrænset rækkevidde, sammenlignet med konventionelle biler. Denne problematik har man ikke med en plug-in hybridbil. Der er derfor i markedet en forventning om, at plug-in hybridbiler vil fungere som en overgangsløsning i de kommende år, og med stor sandsynlighed vil være med til at drive markedet over mod rene elbiler, fordi forbrugerne i plug-in hybridbiler får erfaringen med elbil og opladning uden ”rækkeviddeangsten” på de længere ture. Plug-in hybridbiler kan derfor være en essentiel ambassadør for elbiler i almindelighed – men det kræver, at der er mulighed for at lade dem op.

Ændringsforslag:

*UE 33,4* angiver, at parkeringsarealet kun må benyttes til standsning og parkering af elbiler. Elbiler defineres som biler med elektricitetslagering til direkte brug for en eller flere elektriske driv-kraftsystemer, der kan oplades fra en ekstern elektrisk kilde.

**CLEVER**

CLEVER foreslår ligeledes at inkludere plug-in hybridbiler som tilladte under *UE 33,4*.

Ændringsforslag:

*UE 33,4* angiver, at parkeringsarealet kun må benyttes til standsning og parkering af elbiler og plug-in hybridbiler.

**FDM**

FDM påpeger, at den snævre definition vil modarbejde de politiske målsætninger om at mindske transportsektorens klimabelastning, herunder Danmarks forpligtelser i forhold til at bidrage til EU’s klimaplan 2030.

FDM opponerer derfor kraftigt imod, at opladningshybrider fratages muligheden for opladning på parkeringspladser forbeholdt elbiler.

**Merete Ahner – Privatperson**

Merete Ahner pointerer, at der med den foreslåede ændring ikke vil være mulighed for at oplade hendes hybridbil i København. Dette betyder, at hendes investeringer i en hybridbil vil være ligegyldige, da bilen udelukkende vil kunne fungere som almindelig benzinbil.

**Peter Bjørn Alsing - Privatperson**

Peter Bjørn Alsing pointerer, at der med den foreslåede ændring ikke vil være mulighed for at oplade hans hybridbil i København. Dette betyder, at bilen udelukkende vil kunne fungere som almindelig benzinbil.

Det vil være et stort økonomisk tab for ham, hvilket han ikke har nogen forhåbninger om at få dækket. Han finder derfor den foreslåede ændring dybt beklagelig og foreslår i stedet en mærkeordning for hybridbiler, så der kan ses forskel på hybridbiler og almindelige biler.

**Forenede Danske Elbiler (FDEL)**

FDEL anbefaler, at P-pladser med ladestander ved tydelig skiltning skal reserveres for elbiler, som er eller lige har været under opladning. For at kunne benytte pladserne lovligt, skal elbiler altså være tilsluttet med ladekabel, og opladning skal være eller netop have været aktiveret.

I praksis kan det - afhængig af ladestanderens og bilens type - være svært at kontrollere, om der rent faktisk foregår opladning, eller om en opladning er afsluttet. Ud fra en række tekniske og praktiske forhold, samt pladsens tidsbegrænsning mener FDEL, at risikoen for misbrug er begrænset.

Mange elbilister oplever, at det i praksis er svært at foretage ønsket og nødvendig opladning. Pladserne er ofte blokeret af benzin/diesel biler eller af elbiler, der ikke er under opladning, der er derfor et behov for yderligere parkeringspladser reserveret til el- og hybridbiler.

Problemerne med tilgængelighed betyder, at en del elbilister har opgivet at benytte deres elbil i byområder til skade for miljøet.

FDEL anbefaler, at opladningsbare hybridbiler ved AC-ladestandere betragtes på lige fod med egentlige elbiler, selv om de ikke er afhængige af opladning for viderekørsel. Hybridbiler har de samme miljøfordele som egentlige elbiler.

FDEL foreslår følgende:

*UE 33,4 angiver, at parkeringsarealet kun må benyttes til standsning og parkering af elbiler under opladning.*

*Elbiler defineres som biler med elektricitetslagring til direkte brug for en eller flere elektriske drivkraftsystemer, og som kan oplades fra en ekstern elektrisk kilde.*

*Parkering er altså kun lovlig såfremt bilen er tilsluttet opladeren med det formål at oplade bilens fremdriftsbatteri.*

**Stefan Willumsen - Privatperson**

Stefan Willumsen skriver, at han det sidste halve år har bemærket, at bilerne placeret på specielle p-båse til el biler, ikke anvendte ladefaciliteterne ved pladsen. Den blev kun brugt til parkering. Stefan Willumsen foreslår, at det i bekendtgørelsen fremgår, at pladsen kun anvendes ved opladning af el-bilen.

**De Danske Bilimportører**

De Danske Bilimportører (DDB) finder det meget uheldigt at indføre en definition af elbiler i tilknytning til UE 33,4 skiltningen med den foreslåede formulering:

*”****UE 33,4*** *angiver, at parkeringsarealet kun må benyttes til standsning og parkering af elbiler.*

*Elbiler defineres som biler med drivkraftssystem, der udelukkende består af elmotorer.”*

Med denne definition udelukkes de såkaldte plug-in hybridbiler fra at anvende P-pladser med lade-standere beregnet til elbiler. En sådan udelukkelse tjener ingen saglige formål og vil tværtimod have en negativ miljømæssig effekt. Ved at udelukke plug-in hybridbiler fra at parkere og oplade på disse pladser, tvinger man disse biler til at anvende forbrændingsmotoren fremfor elmotoren netop der, hvor elmotoren ville kunne gøre mest miljømæssig nytte – nemlig i byerne.

DDB finder det derfor meningsløst at udelukke biler med ekstern opladningsmulighed til brug for el-drift fra at benytte de eksisterende muligheder for at lade bilerne op. Netop plug-in hybridbiler rummer et stort potentiale for især el-drift i bytrafik, og det vurdereres, at disse biler fremover kan bidrage væsentligt til at nedbringe emissionerne fra især personbilerne.

En udelukkelse af disse biler fra P-pladser med lade-standere til elbiler vil betyde, at det samlede antal kørte personkilometer på el i personbiler vil blive mindre end det kunne være, hvis plug-in hybridbilerne fortsat gives mulighed for at benytte parkerings- / opladningsmulighederne på P-pladser markeret med UE 33,4 skiltningen. Det vil samlet set give en negativ miljøeffekt.

DDB finder heller ingen andre saglige eller praktiske begrundelser for at indføre denne afgrænsning / definition af elbiler i vejafmærkningsbekendtgørelsen. Definitionen er såedes heller ikke nødvendig eller blot hensigtsmæssigt for at lette P-vagternes mulighed for at afgøre, om en konkret bil er berettiget til at benytte en UE 33,4 markeret P-plads. En sådan tvivl opstår alene, fordi der ikke er krav om, at bilen faktisk er tilsluttet det tilstedeværende lade-stik. Enhver tvivl i den henseende kan jo ganske enkelt fjernes ved i stedet at gøre det til en betingelse for benyttelsen af disse P-pladser, at bilen er tilsluttet lade-stikket.

DDB vil derfor anbefale, at den ovennævnte ændring til UE 33,4 udelades eller, alternativt, at den erstattes af denne formulering:

*”UE 33,4 angiver, at parkeringsarealet kun må benyttes til standsning og parkering af biler med mulighed for opladning via ekstern opladningskilde, og som kan fremdrives alene ved brug af elmotor – samt at bilen er tilsluttet en ekstern opladningskilde til brug herfor, så længe bilen er parkeret.”*

Dermed sikres desuden en bedre grafisk overensstemmelse med UE 33,4 skiltet, der netop viser en stikkontakt, ligesom det er let at kontrollere, at bilen er tilsluttet lade-standeren. I den forbindelse finder vi det i øvrigt irrelevant, at der har været rygter fremme i pressen om, at nogle bilister har forsøgt at snyde ved at montere falske opladningsstik på deres biler. Det må under alle omstændigheder være meget få tilfælde, som ikke bør begrænse muligheden for at oplade plug-in hybridbiler generelt.

Formuleringen vil desuden fjerne evt. fortsat tvivl om, hvorvidt visse typer af plug-in hybridbiler er berettigede til at benytte UE 33,4 pladserne. Nogle plug-in hybridbiler drives således udelukkende af en elmotor, selvom de er udstyret med en lille benzingenerator, der kan lade batteriet op.

**Jacob Steen Møller – Campusdirektør DTU Lyngby**

En indskrænkning i definitionen af elbiler vil ifølge Jacob Steen Møller i praksis gøre det umuligt at indfase plug-in hybridbiler i dan danske bilpark, og da udbredelsen af plug-in hybrider vil være et vigtigt skridt i retning hen imod en reduktion af CO2 udslippet fra transportsektoren, vurderer DTU Campus Service, at bestemmelsen vil være i strid med regeringens klimapolitik, hvorfor den ikke bør indføres. Tværtimod bør det gøres klart, at plug-in hybridbiler gerne må anvende offentlige ladestandere.

Begrundelsen for forslaget er i øvrigt vanskeligt forståelig, da samme problem jo også gælder for f.eks. handicappladser, hvor selve bilens udseende heller ikke fortæller, at det er en handicapbil. Om fornødent kan der kræves et el-bil/plug-in-hybrid mærke i forruden.

**Søren Jæger Hansen**

Med den foreslåede definition vil visse bilejere vil kunne komme i den situation, at de ikke kan bruge deres bil mere. Ejere af en ”BMW i3 Rex” eller tilsvarende, som måske bor i lejlighed, og derfor kun har oplademulighed ved offentlige standere, vil få et problem med brugen af deres bil. Denne bil er primært en elbil, og har samme rækkevidde som den tilsvarende rene elbil.

Søren Jæger Hansen foreslår derfor, at formuleringen til elbilundertavlen ændres til: ”… defineres som biler med elektricitetslagering til direkte brug for en eller flere elektriske drivkraftsystemer, der kan oplades fra en ekstern elektrisk kilde. ”.

For at optimere brugen af ladestandere i bybilledet ville det desuden være ideelt, hvis man tilføjede en formulering i stil med: ”Såfremt en oplademulighed forefindes ved parkeringsbåsen med den opsatte tavle, er parkeringen kun lovlig, såfremt bilen er tilsluttet opladeren med det formål at oplade af bilens fremdriftsbatteri”.

**Vejdirektoratets til bemærkninger**

Vejdirektoratet har overvejet de mange bemærkninger til dette forslag, og foreslår, at definitionen udvides til også at omfatte hybridbiler, da det ellers kan være praktisk vanskeligt at få opladt en hybridbil, hvis ejeren er afhængig af offentlige ladestandere.

Håndhævelsesproblematikken ift. at kontrollere, hvorvidt et køretøj er elbil, hybridbil eller benzin- eller dieselbil kan løses via opslag i det centrale register for motorkøretøjer. Vejdirektoratet har vurderet, at vejmyndigheder kan kontrollere køretøjerne via en online adgang, der ikke kræver særlig adgang. Den primære årsag til Vejdirektoratets oprindelige forslag, som var at parkeringsvagter kun kunne se om en bil var elbil ved at se den manglende udstødning, kan således løses via opslag i det centrale register for motorkøretøjer.

*Vejdirektoratet foreslår følgende ændrede formulering:*

|  |  |
| --- | --- |
| *7045837801460774543 Size: (87 X 37)* | ***UE 33,4*** *angiver, at parkeringsarealet kun må benyttes til standsning og parkering af elkøretøjer. Elkøretøjer defineres som køretøjer med elektricitetslagring til direkte brug for et eller flere elektriske drivkraftsystemer, der kan oplades fra en ekstern elektrisk kilde.*  |

*Derved imødekommes muligheden for at også plug-in hybridbiler og el-/hybrid motorcykler kan oplades ved standerne.*

*Hvis der opstår problemer med adgang til ladepladserne, kan der angives tidsbegrænsning på en særskilt undertavle, hvilket allerede fremgår af de generelle bestemmelser.*

***§ 23. Tavle E70 Zoneoplysning.***

**Frederiksberg Kommune**

Kommunen finder det problematisk, at det præciseres, at undertavlen skal opsættes parallelt med vejen i kørselsretningen, da man så ikke kan læse undertavlen, når man kommer kørende, men skal standse/køre ind til siden og helt hen til tavlen for at læse undertavlen. Kravet til undertavlens placering bør udgå.

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Det er nu et krav, at oplysninger fremgår på en selvstændig undertavle. Vejdirektoratet bedes oplyse hvilken betydning dette måtte have for eksisterende zoneoplysningstavler, hvor oplysninger fremgår af hovedtavlen?

Kommunen bemærker, at det tidligere var det lovligt at opsætte yderligere information om trafikforhold til service for trafikanterne. Kommunen anmoder Vejdirektoratet om at uddybe, hvorfor dette er udgået?

Det fremgår, at hovedtavlen skal opsættes vinkelret på kørerretningen og at undertavlen skal placeres parallelt med vejen i kørerretningen. Det virker særdeles særpræget med den opdeling af skiltets retning og det minimerer aflæsningsmulighederne. Kommunen opfordrer derfor kraftigt til, at undertavle orienteres i samme retning som hovedtavlen. De bemærker hertil at det typisk er meget simple restriktioner på undertavlerne og de er ikke anderledes end hvad der ellers skiltes i byrummet.

Endelig er muligheden for at anvende infostandere udgået. Hvilken betydning har det for kommunernes allerede eksisterende infostandere?

Det har særdeles stor betydning for Københavns Kommune, at der fortsat kan anvendes infostandere, da der ellers ville skulle skiltes meget intensivt med E 70, særligt i indre by, hvor der er mange snoede gader. Den massive skiltning vil enten dække for andre skilte eller forstyrre bilisterne i et sådan omfang, at det efter al sandsynlighed vil påvirke færdselssikkerheden negativt.

Herudover anser forvaltningen infotavler som særdeles gavnlige, da det her er muligt at give mere uddybende forklaringer og illustrationer end det er muligt på et E 70-skilt.

Endelig henvises der til rapport om bedre forbrugerbeskyttelse afsnit 2.6.2.1, som oprindeligt foreslog zone-gentagelsestavler.

**FDM**

FDM har samme bemærkninger som Frederiksberg Kommune, og finder således, at det er problematisk med en skiltetype, hvor hovedtavlen placeres vinkelret, mens undertavlen placeres parallelt. FDM opfordrer til, at bestemmelsen ikke indføres.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ideen med at indføre en zoneoplysningstavle om parkering er primært begrundet i, at et par kommuner har udformet deres zoneområder om parkering for store. Zonerne er så store, at trafikanterne har svært ved at finde ud, hvad der er gældende i områderne.

Trafikanterne har bl.a. i København og på Frederiksberg haft svært ved at se informationsoplysningerne, som fremgår af hhv. skiltning på en søjle eller lignende, der er opstillet inde ved bygninger på langs af vejen.

Derfor blev der indført en mulighed for at lave en mulighed for at opsætte en *E 70 Zoneoplysning*, som en solo tavle. Tavlen er udelukkende tænkt yderligere information om betalingsbestemmelser, gratis parkering mv.

Informationerne kan være mange linjer, som ikke vil kunne læses i fart. Derfor er hovedtavlen lavet som P-info.

På en E 70-tavle er udfordringen, at det kun er med E 33,1 parkering eller E 68 zonetavle om parkering, med de herpå angivne begrænsninger eller lempelser, der vil kunne håndhæves. Oplysningerne på zoneoplysningstavlen kan ikke håndhæves uden selvstændig afmærkning.

Baggrunden for denne nye tavle er, at trafikanten ikke kan orientere sig om parkeringsrestriktioner opsat som zonetavler. Zoneoplysning er derfor tænkt som en tavle, hvor alle oplysninger om områdets parkering findes.

*E 70 Zoneoplysning tavlen i vejafmærkningsbekendtgørelsen ændres til:*

*”Tavlen viser et sted, hvor information om parkeringsrestriktioner for en zone er oplyst. Eventuel information om begrænsning eller lempelse i adgangen til at parkere indenfor zoneområdet afmærket med E 68 kan vises. Øvrig information kan vises på en separat skiltning, som opsættes parallelt med vejen i kørselsretningen.”*

*På baggrund af ovenstående justering, ændres anvendelsesbekendtgørelsens § 143 a til:*

*E 70 Zoneoplysning*

***§ 143 a.*** *E 70 Zoneoplysning må kun opsættes i et område, hvor der er etableret standsnings- og parkeringsrestriktioner med tavle E 68 Zonetavle. 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 indenfor 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.*

*Stk. 2. E 70 -hovedtavle placeres vinkelret på køreretningen, og undertavlen placeres parallelt med vejen i køreretningen.*

***Vedrørende § 23. Tavle E 33 / § 56. Tavle T 33 – Standsning og parkering, parkeringsbås.***

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Kommunen opfordrer til, at der sker en konsekvensrettelse af enten E 33 eller T 33, idet der er forskel i restriktionerne afhængigt af om parkeringsrestriktionen er afmærket ved skiltning eller på asfalt.

Eksempelvis vil et E 33-skilt med undertavle US 10 (motorcykel) betyde, at parkering godt nok er forbudt for andre køretøjstyper, men standsning er tilladt, hvorfor blandt andet af- og pålæsning er tilladt.

Er restriktionen derimod angivet på asfalten jf. § 56, E 33, så er standsning tillige forbudt.

Behovet for denne forskel er vanskelig at forstå. Kommune opfordrer derfor Vejdirektoratet til at ensarte disse bestemmelser, så restriktionerne er ens uanset, hvorledes de måtte være angivet. Det kan gøres ved at tilføje ”standsning” i E 33 eller fjerne det fra T 33.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Baggrunden for forskellen mellem de to typer af standsnings- og parkeringsforbud er, at parkeringsbåse udelukkende skal være beregnet til parkering og standsning for den angivne trafikant, mens der ved parkering langs vejen er en større fleksibilitet for standsning til af- og pålæsning, selvom der udelukkende er angivet parkering for en anden færdselsart.

Ved parkering efter E 33 med undertavle US 10 motorcykel, så der er stadig en mulighed for, at biler kan standse kortvarigt efter færdselslovens regler om standsning. Denne mulighed eksisterer ikke ved afmærkning af båse, da man, også gennem reglerne om at blive indenfor båsen, ønsker at sikre sig, at eksempelvis lastbiler ikke standser tværs indover en afmærkning af parkeringsbås.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 23. Tavle E 47 - Cykelgade***

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Tidligere var betingelser for dispensation for anvendelse af tavlen, at der skulle være pkt. 8 ”Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra cykelgade”. Kommunen spørger om det er bevidst, at dette er udeladt?

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har bevidst undladt punkt 8, da denne bestemmelse ikke er relevant. Kørende har i forvejen ubetinget vigepligt jf. færdselslovens § 26. Der sker således ingen ændring i retspraksis.

Punkt 8 har fejlagtigt været angivet i forbindelse med dispensation.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 40. Tavle L 46 – Ruteidentifikation for supercykelsti***

**Cyklistforbundet**

Cyklistforbundet er positivt indstillede overfor tavlen. De vil dog gerne understrege betydningen af, at de stier, som afmærkes er af høj kvalitet. Det er vigtigt, at cyklisten kan stole på, at han/hun kan færdes på stien med relativt høj fart.

**Københavns Kommune – Sekretariat for Supercykelstier**

På baggrund af et forsøg med afmærkning af Supercykelstier, så ønsker sekretariatet, at Supercykelstier anerkendes på lige vilkår med andre vejtyper, som motortrafikveje, motorveje, etc., og derfor bør det visuelle univers også være ensartet nationalt. Sekretariatet opfordrer til, at Supercykelstiafmærkningen medtages i afmærkningsbekendtgørelsen således, at det bliver muligt at lægge afmærkning på kørebaneareal såvel som stiareal. Derudover ser sekretariatet gerne, at der indføres pileafmærkning i samme logo som L 46.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har indarbejdet symbol *L 46 Ruteidentifikation for supercykelsti* for vejvisningstavler på samme måde, som øvrige ruteidentifikationer fx Eurovelocykelrute og Margueritruten.

En anvendelse af de forskellige symboler, som kørebaneafmærkning på de smalle cykelarealer, kan blive omfattende og forvirrende. Det samme kan gøres sig gældende for andre trafikanter, hvis et sådan symbol ses på kørebanearealet. Derfor medtages dette ikke i ændringsbekendtgørelsen.

For så vidt angår pilafmærkning, så henvises der til de gældende muligheder pilafmærkning for cyklister. Der henvises til anvendelsesbekendtgørelsens bilag 5.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 42. Tavle M 24 - Tankanlæg***

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Vejdirektoratet opfordres til at præcisere hvilket symbol, der påtænkes at skulle anvendes for opladning af elbiler.

Kommunen bemærker i den forbindelse at UE 33, 4 alene vedrører parkering af elbiler, og der ikke tillige er krav om at opladning tillige kan finde sted. At anvende UE 33, 4 kan derfor blive misvisende, hvorfor forvaltningen opfordrer til at der anvendes et andet piktogram.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

*Ordlyden af M 24 Tankanlæg ændres, således:*

*”Symbol for lademulighed for elkøretøjer alene eller en kombination af symbolerne for tankanlæg og lademulighed for elkøretøjer kan anvendes til at angive lademulighed for elkøretøjer.”*

***Vedrørende § 50 – Afmærkning på kørebanen***

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Københavns kommune oplever afslag fra politiet på projekter på stier med anden afmærkning en termoplast i hvid, jf. § 50 i bekendtgørelse om vejafmærkning med begrundelse, at afmærkningen ikke er hvid nok. Yderligere med henvisning til bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 176, stk. 4. Hvid farve bør præciseres eller angivelse af eksempler på andet materiale ønskes – eksempelvis klinker mm.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Kørebaneafmærkning skal fremstå tydelig. Derfor er afmærkning på kørebanen, cykelsti mv. angivet til hvid i bekendtgørelsens § 50, stk. 1, når der ikke er tale om midlertidig regulering. I samme paragraf i stk. 2 fremgår det bl.a., at hvid afmærkning kan suppleres med eller erstattes af færdselssøm eller lignede, men i samme farve som afmærkningen (hvid).

***Vedrørende § 59, stk. 2. Placering af lyssignal på cykelsti.***

**Københavns Kommune**

Københavns Kommune ønsker at vide, om ændringen i § 59, stk. 2 betyder, at det også gælder for T-kryds? (Se tegning nedenfor). Kommunen bemærker, at denne ændring i så fald fjerner muligheden for at fritage cyklisterne fra signalet – en løsning kommunen sætter stor pris på at kunne anvende på udvalgte steder hvor dette giver mening.



**Vejdirektoratets bemærkninger**

Bestemmelsen gælder også for T-kryds. Såfremt signalets visning ikke skal gælde for cyklisten, så skal undertavle U 5 anvendes.

Den korrekte afmærkning er omtalt og vist herunder.

Såfremt U 5,1 opsættes på signalstanderen for den gennemgående cykelsti i signalregulerede T-kryds, bør der samtidig etableres vigelinje, som vist på figur 2.1. Vigelinjen placeres efter fodgængerfeltet, men før det sted hvor krydsende cyklister fra sidevejen kører ind på den gennemgående cykelsti. Vigelinjen placeres, så der er plads til mindst én cykellængde.

Cyklisten skal jf. færdselslovens § 26, stk. 6 altid holde tilbage for eventuelt gående i fodgængerfeltet.

Når U 5,1 bruges, er den viste vejafmærkning den, som giver cyklisterne det tydeligste budskab om vigepligt samt afvikling af cykeltrafikken i krydset. Løsningen bør derfor anvendes, hvor cyklister undtages for det røde signal i T-kryds. Cyklister bør ikke undtages for det røde signal, hvis den på figur 2.1 viste vejafmærkning ikke kan udføres.



**Bemærkninger til forslaget til ændring af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning**

***Vedrørende § 102, om vejafmærkningsbekendtgørelsen § 17, C 61-62, UC 33, UC 60,5, UC 60,6 og UC 61-62.***

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

I anvendelsesbekendtgørelsen fremgår det, at ved opsætning af C 61 og C 62 skal der på forsiden altid anvendes UC 60, 1-3 eller tilsvarende pile på anden undertavle.

Derimod fremgår det af vejafmærkningsbekendtgørelsen, at bestemmelserne gælder i kørselsretningen i den vejside, hvor tavlen er opsat frem til næste vejkryds, medmindre der før krydset er opsat anden tavle for standsning eller parkering, eller andet er angivet med pil på undertavle.

Kommunen spørger, om dette kan konsekvensrettes, således det også af vejafmærkningsbekendtgørelsen fremgår, at der altid skal anvendes pile?

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er Vejdirektoratets vurdering, at der ikke er et behov for den foreslåede rettelse, da de to bekendtgørelser supplerer hinanden.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 115. Tavle E19 Ensrettet færdsel.***

**Frederiksberg Kommune**

Ændring i forhold til letbanekøretøjer er ok. Der ønskes én ændring i stk. 3, således at ordet ”undtagelsesvis” udgår.

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

På anmodning fra Københavns Politi, ønskes der en præcisering af udformning af cykling mod ensretning.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Undtagelsesvis i § 115, stk. 3 indikerer, at den dobbelte spærrelinje skal tilstræbes benyttet hver gang. Vejdirektoratet fastholder behovet for spærrelinjen ved ensrettet færdsel og ønsker ikke at ændre i stk. 3.

Vejafmærkning vedrørende færdselsarter fx cyklister, der er undtaget ensrettet kørsel fremgår af § 115.

Bestemmelsen understøtter færdselslovens bestemmelser om særlige regler for cyklister.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 143 a, stk. 2. Tavle E70 Zoneoplysning.***

**FDM**

I den foreslåede bestemmelse er anført, at E 70 Zoneoplysning anvendes, hvor parkeringszonen ikke består af et mindre område med naturligt sammenhængende veje af samme art. Dette fremgår allerede af stk. 1, 3. pkt., hvorfor den foreslåede stk. 2 synes overflødig. Har man med stk. 2 søgt at tilføje andet indhold end, det som fremgår af stk. 1, 3. pkt., er det problematisk, at samme paragraf indeholder modstridende bestemmelser.

**Frederiksberg Kommune**

Kommunen finder det problematisk, at det præciseres, at undertavlen skal opsættes parallelt med vejen i kørselsretningen, da man så ikke kan læse undertavlen, når man kommer kørende, men skal standse/køre ind til siden og helt hen til tavlen for at læse undertavlen. Kravet til undertavlens placering bør udgå.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet deler FDM’s vurdering.

*§ 143a, stk. 2., udgår derfor.*

***Vedrørende § 168, stk. 5. Q 44/Q45 Udførelse af midtlinje – ændring vedr. modulvogntog.***

**DTL Danske Vognmænd**

DTL Danske Vognmænd er meget tilfredse med at det er indarbejdet.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 188, stk. 3. T33 standsning og parkering.***

**Frederiksberg Kommune**

Kommunen fremhæver, at præcisering af afmærkning af handicapparkeringspladser er en god ændring, som betyder, at VD ikke skal søges om dispensation hver gang kommunerne ønsker at anlægge en dedikeret handicapparkeringsplads med en bredde på under 3,5 meter. Ændringen bør også omfatte offentlige handicappladser i bymæssig bebyggelse, da det kan være særdeles vanskeligt at finde plads til offentlige handicappladser med en bredde på 3,5 m.

**Københavns Kommune**

Kommunen sætter stor pris på, at deres udfordringer omkring bredden af handicapparkeringspladser imødekommes, når der er tale om en plads, der er reserveret til ét køretøj.

De vil dog fortsat have store udfordringer med at indpasse besøgspladser med minimumsbredde på 3,5 m på mange af deres veje, særligt som del af en længdeparkering. Det betyder i praksis at de i dag er nødt til ikke at anlægge besøgspladser på gader med længdeparkering, og i nogle tilfælde, at de er nødt til at fjerne eksisterende besøgspladser, når de bygger om i vejen, fordi der ikke er plads til at udvide dem til den krævede bredde.

En løsning kunne være at give mulighed for længere parkeringsbåse, når handicappladsen indgår i en længdeparkering. På denne måde imødekommes behovet fra de, der bruger minibus og kører ind med deres kørestol bag i køretøjet.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Bestemmelserne i bekendtgørelserne om vejafmærkning omfatter offentlige veje, jf. bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 1, stk. 3. Derfor gælder bestemmelser også for den type veje i bymæssig bebyggelse.

Derfor er der mulighed for, at vejmyndighederne kan foretage de nævnte konkrete vurderinger, som fremgår af § 188, stk. 3.

Der gives kommunen mulighed efter § 188, stk. 2, at lave parkeringsbåsen så lang, at relevante køretøjer kan holde inden for båsen.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 324 a. Turistoplysningstavler***

**HORESTA**

HORESTA støtter den permanente ordning for turistoplysningstavler samt muligheden for at udvide det eksisterende antal tavler. I Danmark har vi mange seværdigheder, som vi med fordel for bilister, som turisme- og erhvervsliv, bør øge skiltningen til.

Der foreslås følgende ændringer af anvendelsesbekendtgørelsen:

§ 324a, stk.6, nr. 1 bestemmer, at den udpegede seværdighed skal opfylde en række krav. Der tilføjes et krav om en attraktion eller seværdighed af en vis kvalitet og betydning med relevans for flest mulige. Der eksisterer pt. ikke en kvalitetsordning, der er fælles for de forskellige attraktioner og seværdigheder, og hvorfor besøgstallet er det mest relevante og sammenlignelige kriterium. Der bør som udgangspunkt fastsættes en grænse på 80.000 årlige gæster for at få mulighed for opsætning af et turistskilt. Det bør derfor tilføjes ”… attraktion eller være en seværdighed eller attraktion, som er udpeget af det regionale udvalg og som har mindst 80.000 årlige gæster”.

§324a, stk. 6, nr. 2 bestemmer, at den udpegede seværdighed eller attraktion skal være indenfor en afstand på 15 km fra motorvejen. Det er i mange tilfælde en alt for kort afstand. Afstanden bør enten forlænges til 40 km, eller der bør udvikles en vejledende afstandsangivelse, der afhænger af områdets befolkningstæthed. Der er således store forskelle på afstande til en seværdighed eller attraktion i forskellige egne af Danmark. Og det er særligt i de tyndt befolkede områder, hvor der kan være langt til en seværdighed/ attraktion, at skiltningen vil have stor betydning. Der bør tillige tilføjes, at ”De regionale udvalg kan i særlige tilfælde indstille, at afstanden til en seværdighed eller attraktion er længere end angivet i § 324a, stk. 6, 2)”.

§ 324a, stk. 8, 1. punktum bestemmer, at der kun kan skiltes med et turistskilt til samme seværdighed/ attraktion fra ét tilslutningsanlæg på motorvejsnettet, og i 3. punktum, at for hver seværdighed eller attraktion må der højst opstilles to tavler på hele motorvejsnettet. Men der er attraktioner/ seværdigheder, der ligger tæt på to motorveje, og hvor det giver god mening, at der er mulighed for tilsvarende at opstille flere skilte til samme attraktion/ seværdighed. Det vil give bilister den ønskede og relevante information.

§ 324a, stk. 8, 1. punktum bestemmer, at der må opstilles én tavle pr. frakørsel i hver kørselsretning. Dette bør ændres til to tavler pr. frakørsel. Turistoplysningstavlerne er med til at fortælle en flot historie om Danmark og trække gæster fra motorvejen til de enkelte seværdigheder/ attraktioner til gavn for lokalsamfundet og turismen. I mange områder er der flere end en seværdighed, som turister og andre bilister bør informeres om. Tavler skal naturligvis opstilles med behørig afstand af hensyn til trafiksikkerhed m.v. Alternativt bør Vejafmærkningsbekendtgørelsen § 38, stk. 3, der bestemmer, hvordan turistoplysningstavlerne skal se ud, udvikles og redesignes med en tavle med to eller flere seværdigheder/ attraktioner.

Vedrørende de regionale udvalg, der i henhold til § 324a, stk. 4 skal udpeges af Transport- og Bygningsministeren, så opfordrer HORESTA til at sikre regional repræsentation fra attraktionserhvervet såvel som det øvrige hotel-, restaurant- og turismeerhverv.

De regionale udvalg bør have mulighed for at revurdere de eksisterende turistskilte i forbindelse med forslag til nye turistskilte. Lige som de – som beskrevet i indledningen – bør vurdere sammenhæng mellem skiltning på motorvej og øvrige veje for at sikre, at bilisterne kommer helt frem til attraktionen eller seværdigheden. Der skal derigennem sikres en sammenhæng i skiltningen til attraktioner og seværdigheder.

**Vejdirektoratets bemærkninger til Horestas bemærkninger til § 324 a.**

Bag bestemmelserne i ændringsbekendtgørelsen er der lagt stor vægt på ønsket om, at det er fem regionale udvalg, der ikke på forhånd vil være bundet af faste kriterier for, hvilke seværdigheder eller attraktioner, der kan komme i betragtning til en brun turistoplysningstavle.

Udvalgenes medlemmer vil dække de lokale og nære interesser, der måtte være for erhverv og turisme.

Det er besluttet, at der ved ikrafttræden af bekendtgørelserne bliver tale om andre seværdigheder eller attraktioner, der vurderes i de omtalte fem regionale udvalg, ud over dem der er opsat i forbindelse med forsøgsordningen.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 356, stk. 3, nr. 3. National seværdighed.***

**HORESTA**

HORESTA støtter lempelsen i kvalitetskravene for godkendelse som en national seværdighed, således at der fremover stilles krav om, at seværdigheden skal være åben fra 1. maj til 30. september i stedet for den tidligere bestemmelse om åbent hel årigt. HORESTA foreslår helt at fjerne bestemmelsen, således der ikke er noget åbningskrav. Det kan ikke afvises, at nationale seværdigheder optimalt bør være åbent i andre perioder end den angivne.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har vurderet, at det af hensyn til trafikantens forventninger om åbningsperiode sammenholdt med troværdigheden i skiltningen er vigtigt med bestemmelsen, hvor minimumsperioden er fra 1. maj til 30. september. Det er den normale sæson for de fleste seværdigheder.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

***Vedrørende § 398 og 401. M 42 Hotel.***

**HORESTA**

Som følge af at henvisningen til Lov om restaurations- og hotelvirksomhed er bortfaldet, foreslås følgende ændringer af anvendelsesbekendtgørelsen:

§398, stk. 1, nr. 2 og § 401, stk. 1, nr. 2 fastsætter en bestemmelse om døgnåbent hele året. Formuleringen bør i lighed med bestemmelserne for vandrerhjem lyde ”kan modtage gæster” døgnet rundt. Det gør bestemmelsen tidssvarende og muliggør, at der kan udvikles og bruges nye teknologiske løsninger.

§398, stk. 1, nr. 1 fastsætter en bestemmelse om, at overnatningsmålet skal ligge nærmere end 1,5 km fra motorvejen. Denne bestemmelse bør lempes. Afstanden foreslås at være 5 km. Urbaniseringen præger også hotelbranchen. Der er sket en koncentration af hotelkapaciteten i de store byer. Afstandsbestemmelsen bør derfor tilsvarende lempes, sådan at de kørende på motorvejen kan få den nødvendige information om overnatningsmuligheder.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har vurderet, at bestemmelserne i §§ 398 og 401 er dækkende for behovet, ligesom vi har vurderet, at afstandskriteriet er passende. En udvidelse af afstandskravet vil betyde øget mulighed for skiltning langs motorveje. Der pågår pt. et eftersyn af skiltereglerne med henblik på en revidering af disse, jf. regeringsgrundlaget. Eventuel udvidelse vil derfor vurderes der.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

**Øvrige forslag**

**Metroselskabet og Hovedstadens Letbane**

§12. Tavle UA73.

Nummeret indikerer, at der alene er tale om en undertavle tavle A73. Det burde være og er måske også tilladt at anvende den i kombination med tavle A72 og alene som advarsel om lavthængende køreledninger på letbaner integreret i gadeanlæg. En henvisning til bestemmelser om samme emne, der gælder i medfør af stærkstrømslovgivningen, ville også være hensigtsmæssig, herunder en indikation af den laveste køretrådshøjde, hvor der overhovedet bør advares. Hvis køretrådshøjden er 5,5 m (hvilket er typisk) er der så overhovedet behov for en advarsel?

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Bestemmelserne for anvendelse af *UA 73 Varsling af elektrificeret bane* fremgår hhv. af bekendtgørelse af vejafmærkning § 12 samt i anvendelsesbekendtgørelsen om samme § 55. Der fremgår klare bestemmelser om brugen af undertavlen.

UA 73 kan bruges selvstændigt over kørebanen umiddelbart før en jernbaneoverkørsel. UA 73 skal anvendes ved jernbaneoverkørsler, hvor togdriften er elektrificeret. Tavlen skal angive den sikre frie højde under strømførende ledninger. Højden fastsættes til 1 meter under ledningernes højde. UA 73 skal placeres under alle A 72 eller A 73 advarselstavler, der er opsat ved den pågældende overkørsel.

Der er således krav om, at afstanden på 4,5 meter skal vises og bruges på en UA 73.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Skiltning og afmærkning for handicappede er stadig i særskilt dokumentation. Afmærkning og skiltning findes i vejreglerne og bør indarbejdes i bekendtgørelsen.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejafmærkning for handicappede eller invalide er bekendtgjort og er således allerede vist eller omtalt i de omtalte bekendtgørelser. Det gælder eksempelvis symbol *US 12 Invalid*, som bruges i sammenhæng med fx parkering både som skiltning og kørebaneafmærkning. Symbolet kan tilsvarende bruges sammen med servicetavler.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

**Københavns Kommune**

E 18 blind vej.

Københavns Kommune får projekter til godkendelse med angivelse af 18.1 (sti) og 18.1.1 tavler (sti og cykel – se nedenfor). Kommunen savnes en angivelse af disse tavler, såfremt de er officielle. E18 tavle mangler beskrivelse i bekendtgørelse om anvendelse af Vejafmærkning.



**Vejdirektoratets bemærkninger**

Det fremgår allerede af bekendtgørelsen om vejafmærkning i § 23, at der med en tynd hvid streg kan angives, at vejen fortsætter i en sti. Kombinationsmulighederne er desuden vist i en vejledning over varianter af færdselstavler. Der er også vist en kombinationsmulighed med et cykelsymbol, der fortsætter i en sti. Vejledningen findes på [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk)

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

**HORESTA**

§ 394, stk. 2 i anvendelsesbekendtgørelsen.

Vedr. servicevejvisning på motorveje bør undtagelsen i anvendelsesbekendtgørelsen § 394, stk. 2 udvides til også at omfatte restauranter tæt på motorvejen. Skiltning til restauranter foreslås at være på betingelse af, at restauranten ligger indenfor en afstand på 0,5 km fra motorvejen, har åbent hele året og med henvisning til § 366.

HORESTA mener, at det er vigtigt at informere om bespisningsmuligheder langs det danske motorvejsnet både for at servicere bilisterne og for at øge antallet af besøg og omsætning i restauranter i landdistrikterne.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har vurderet, at bestemmelserne er passende afgrænset i ændringsbekendtgørelsen.

**Janik Frithioff – Privatperson og grafisk designer**

Janik Frithioff har pointeret visse grafiske uregelmæssigheder. De grafiske forslag er vedlagt som bilag 1.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har lavet det grafiske design på de omtalte to symboler hhv. om S-tog og jernbanestation efter den skabelon, der bruges på danske færdselstavler.

*Forslaget om et nyt design for A 72 - A 73 vil indgå i en vurdering ved den næste ændringsbekendtgørelse.*

**Københavns Kommune - Byliv**

*Slipseløsning/ E19 Ensrette færdsel*

Københavns Kommune har desuden en kommentar til en paragraf, der ikke ændres i dette høringsforslag.

Kommunen oplever, at politiet ofte ikke vil give samtykke til det, de omtaler som en slipseløsning. Løsningen er beskrevet i anvendelsesbekendtgørelsen § 115, stk. 3, E19 ensrettet færdsel, altså en modstrømscykelbane, hvor den dobbelte spærrelinje kun er ved vejkrydset. Kommunen oplyser, at politiet tolker på ordet ”undtagelsesvist”.

I Københavns kommune arbejdes der mod at blive CO2-neutrale i 2025 og derfor arbejder kommunen meget med at styrke de grønne transportformer, som eksempelvis cyklismen. For at kunne cykle i mange af gaderne i Indre By, og generelt i smalle gader i brokvarterene, og samtidig opretholde biladgang, benytter de ofte slipseløsningen. Hastighederne er naturligt lave pga. vejenes udformning og antallet af bløde trafikanter, og det er derfor en løsning der fungerer rigtig godt i praksis. De oplever dog modstand fra politiet pga. ordet ”undtagelsesvist”.

Københavns Kommune anmoder Vejdirektoratet om en præcisering.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet vil drøfte forslaget med Rigspolitiet. Forslaget vil blive vurderet i forbindelse med fremtidige ændringer af bekendtgørelsen.

**Generelle bemærkninger**

**HORESTA**

HORESTA mener, at der er brug for en mere bilist- og erhvervsvenlig skiltning i Danmark.

En øget erhvervsskiltning vil imødekomme bilisternes behov for at finde og benytte sig af servicetilbud langs motorvejen hvad enten der er restauranter, overnatningsmuligheder, oplevelser og attraktioner. Og der er ingen tvivl om, at skilte på motorvejen er med at kanalisere trafik og gæster til virksomhederne langs motorvejen. Skiltning har stor erhvervsmæssig betydning, særlig i landdistrikterne.

I vores nabolande Sverige og Tyskland, såvel som sammenlignelige lande som England og Holland, er den traditionelle skiltning suppleret med virksomhedslogoer. Der er brug for, at vi også i Danmark åbner for skiltning med logo på motorvejsskilte. En skiltning med logoer vil øge servicen overfor bilisterne ved at give dem endnu mere detaljeret viden.

Det er afgørende at en forbedret skiltning langs motorvejen følges op af en tilsvarende skiltning, når bilisten har forladt motorvejen. HORESTA ser gerne en langt større sammenhæng i turistskiltningen, således at de kørende turister reelt har mulighed for at komme frem.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Regeringen muligheden i øjeblikket mulighederne for forandringer i reglerne om skiltning til erhverv og turisme i de lokale områder. Emnet vil derfor blive berørt senere.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

**FDEL**

FDEL har i høringssvaret vedhæftet en anbefaling ”vedr. elbilsparkering på kommunale P-pladser”, som tidligere er sendt til KL og landets største kommuner med bemærkninger vedrørende den kommunale administration af parkeringspladser og ladeinfrastruktur.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Den kommunale administration af parkering og ladeinfrastruktur er udenfor Vejdirektoratets ansvarsområde, men Vejdirektoratet har medtaget de bemærkninger, der omhandler skiltning i høringsnotat under bemærkninger til § 12 i vejafmærkningsbekendtgørelsen.

*Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesforslaget.*

**Københavns Kommune – Teknik og Miljø**

Københavns Kommune vil gerne give et positivt høringssvar til Vejdirektoratets ændring i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning og bekendtgørelse om vejafmærkning om at tillade højresving for rødt for cyklister ved lyssignalerne markeret med X 11 Hovedsignal og X 12 Pilsignal.

I dag cykles 1,3 mio. km om dagen i Københavns Kommune og et stigende indbyggertal sætter trafiksystemet under pres. Følgelig giver den begrænsede plads udfordringer med at opnå den nødvendige kapacitet og fremkommelighed på kommunens cykelstier. Derfor ser Københavns Kommune et stort behov for løsninger, der forbedrer fremkommeligheden, og som samtidig er pladsbesparende. Tilladelse til højresving for rødt for cyklister vil være til stor gavn for Københavns Kommune til at imødekomme mange af de udfordringer kommunen oplever i takt med det stigende antal cyklister.

Københavns Kommune igangsatte i marts 2016 selv i et forsøg om at tillade højresving for rødt i tre udvalgte krydshjørner for cyklister. Københavns Politi har givet samtykke til forsøget, og de har været med til at udpege de tre valgte kryds. Vejdirektoratet har givet dispensation til undertavlerne på signalstanderen. Forsøget afsluttes ved udgangen af 2016 og evalueres efterfølgende. Evalueringen vil blandt andet analysere effekten af forsøget ud fra mængden af konfliktende adfærd, forsøgets indvirkning på cykelkapaciteten og på cyklisters og fodgængeres oplevelse af tryghed og fremkommelighed. Københavns Kommune forventer forsøget vil vise, at højresving for rødt for cyklister vil forbedre fremkommeligheden for cykeltrafikken og at evalueringen vil vise, at der ikke er flere uheld/konflikter end før forsøgets implementering ligesom Vejdirektoratets evaluering af deres eget forsøg også viser.

Derfor kan Københavns Kommune kun tilslutte sig ændringen i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning og bekendtgørelsen om vejafmærkning om at tillade højresving for rødt for cyklister.

**Vejdirektoratets egne ændringer**

Klagevejledningen i § 393 a om, at afgørelser vedrørende almindelig og særlig servicevejvisning på motorveje kan påklages Transport- og Bygningsministeriet, foreslås ændret til udelukkende at omhandle almindelig servicevejvisning, da det ikke er muligt at opsætte særlig servicevejvisning på motorvejen.