



Til Lene Priess og Ulla Østergaard
Transportministeriet

[Mail: lpr@trm.dk](mailto:lpr@trm.dk) og uo@trm.dk

27. januar 2025

Trafiksekskabernes svar på høring om forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v.

Trafiksekskaberne i Danmark, TID, er blevet gjort opmærksom på ovenstående høring, som vi har nedenstående bemærkninger til.

Generelle bemærkninger

Trafiksekskaberne i Danmark ser positivt på lovforslagets grundlæggende ønske om regelforenkling og politisk prioriteret opgavebortfald på vejområdet, men vi er bekymrede for, at lovforslaget – i mod intentionen - vil føre til mere komplekse arbejdsgange. Samtidig ser vi med bekymring på, at lovforslaget fjerner eller kraftigt begrænser flere af de værktøjer, som trafiksekskaberne sammen med kommunerne bruger til at styrke bussernes fremkommelighed, understøtte den grønne omstilling af transportsektoren og til at skabe gode velfungerende byer.

Vi anbefaler derfor at ændre lovforslaget, så kommunerne selv varetager prioritering af indretningen af vejrummene uden fastsatte grænseværdier for årsdøgnstrafik, samt at kommunerne får mandat til at benytte hastighedsnedsættelse og ensretning og indkørselsforbud for nogle trafikarter som værktøjer i by- og trafikplanlægningen.

Specifikke bemærkninger

Lovforslaget vil give vejmyndighederne enebeføjelse til at træffe beslutninger om færdselsmæssige bestemmelser. Det betyder, at godkendelsen af et busbaneprojekt i højere grad vil afhænge af den enkelte vejmyndigheds prioriteringer frem for politiets samtykke. De nye krav i lovforslaget vil medføre større udgifter til kommunerne i form af trafiktællinger og trafikmodelberegninger mv., som vil vanskeliggøre projektmodningsfasen ifbm projekter om busfremkommelighed. Trafiksekskaberne kan derfor være bekymrede for, at færre kommuner vil igangsætte busprojekter.

Lovforslaget giver vejmyndighederne mulighed for at træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter. Det kan bruges til at etablere busbaner ved at forbyde andre køretøjer at køre i den pågældende bane. Men etablering af busbaner kan også være en indgribende foranstaltning, som kan have en negativ indvirkning på mobilitet og fremkommelighed for biler m.fl. Lovforslaget lægger vægt på hensynet til mobilitet, færdselssikkerhed og miljø skal balanceres. Det fremgår, at beslutninger om færdselsregulering, herunder fastsættelse af hastighedsgrænser og indførelse af forbud mod visse færdselsarter, skal tage hensyn til alle tre aspekter.



Konsekvensen af dette vil være, at tiltag, der har som formål at forbedre færdselssikkerheden, ikke må gå for meget ud over mobiliteten eller skade miljøet - og omvendt. Det kan få negativ indvirkning på fremtidige busprojekter, fordi det kan blive svært at opfylde alle tre parametre.

Trafikselskaberne er ikke selv vejmyndighed, men deltager ofte sammen med kommunerne i arbejdet med at udpege og prioritere strækninger for bedre busfremkommelighed. For trafikselskaberne er dette arbejde en vigtig forudsætning for at kunne tilbyde mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik og dermed understøtte den grønne omstilling.

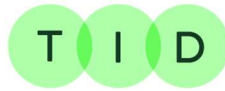
En række større danske byer har udarbejdet ambitiøse grønne mobilitetsplaner, som skal sikre god effektiv mobilitet, understøtte udviklingen mod en mere bæredygtig mobilitetssammensætning til gavn for den grønne omstilling samt bidrage til at skabe bedre bymiljøer. De grønne mobilitetsplaner er ambitiøse og komplekse politiske aftaler, som indeholder en lang række virkemidler til at påvirke transportvanerne. Blandt disse er ændring af vejstatus, herunder hastighedsbegrænsninger, ensretning og lukning af veje blandt de virkemidler, der kan være med til at fremme udviklingen og fremkommeligheden af den kollektive trafik, fredeliggøre byområder og gøre det mere attraktivt at vælge grønne transportformer. Planerne bygger bl.a. på solide erfaringer fra både dansk og international sammenhæng, hvor virkemidlerne i høj grad har bidraget til bedre byer.

Efter at have læst udkastet er det vores opfattelse, at muligheden for brug af disse værktøjer vil blive kraftigt begrænset, hvilket fjerner vigtige virkemidler fra værktøjsskassen. Vi er særlig bekymrede over, at der fastsættes en tærskel baseret på årsdøgnstrafik for, hvilke veje der må gennemføres lokale hastighedsgrænser, ensretning, indkørselsforbud m.m. Dette reducerer kraftigt råderummet for handlinger der prioriterer gang, cykel og kollektiv trafik og det forhindrer, at nogle af de store udfordringer i byernes trafiksystemer håndteres løses. Kravene kan gøre det svært fremadrettet at igangsætte busoptimeringsprojekter på de mest trafikerede strækninger.

Forslaget giver Transportministeren beføjelse til at pålægge vejmyndighederne at ophæve beslutninger, der ikke er i overensstemmelse med de materielle betingelser i loven. Det er uklart hvilken betydning det vil få for de eksisterende busfremkommelighedsprojekter på veje, herunder busbaner, busprioritering og fremrykkede stoppesteder hvor årsdøgnstrafikken er højere end 4.000?

Det er positivt, at lovændringerne muliggør en mere fleksibel etablering af sideanlæg langs veje. Det giver mulighed for at etablere faciliteter som stoppesteder, læskure og parkeringspladser til busser. Det er også positivt, at udkastet vil give mulighed for etablering af ladeinfrastruktur til elbusser som en del af sideanlæggene, hvilket understøtter den grønne omstilling.

Trafikafvikling på det kommunale vejnet er en kompleks størrelse der kræver forståelse for en række lokale forhold, herunder rejsestrømmene for de forskellige trafikarter, trafiksikkerhed samt byens opbygning og funktion både i dag og i fremtiden. Ved at indføre firkantede nationalt fastsatte krav på området alene med afsæt i antallet af biler på vejen i dag, hindres kommunerne i at prioritere hensigtsmæssigt i forhold til den samlede transportafvikling i byen.



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

Trafikselskaberne anbefaler derfor at ændre lovforslaget, så kommunerne selv varetager prioritering af indretningen af vejrummene uden fastsatte grænseværdier for årsdøgnstrafik, samt at de herunder gives mandat til at benytte hastighedsnedsættelse, ensretning og indkørselsforbud for nogle trafikarter som værktøjer i by- og trafikplanlægningen.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen

Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39

lra@moviatrafik.dk

Trafikselskaberne i Danmark



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK