

HØRINGSSVAR

Til: Transportministeriet

Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje (Forenkling af sagsgange ved vejmyndighedens dispositioner over offentlige veje og private fællesveje m.v.)

I Region Hovedstaden arbejder vi for, at det skal være nemt for borgerne at komme rundt i regionen uden bil ved at styrke et stærkt kollektivt transportnet, der sammen med fx supercykelstier og nye mobilitetsløsninger skabe et attraktivt alternativ til alene kørsel i bilen. I den forbindelse arbejder Region Hovedstaden tæt sammen med kommunerne om det regionale busnet og udbygning af Supercykelstinet.

Derfor er det også med stor interesse, at vi har læst det aktuelle udkast til lovforslag vedrørende blandt andet indskrænkning af politiets vetoret overfor kommunale vejsager.

Vi forstår, at det har længe været et ønske fra kommunernes side, og således vil vi også gerne kvittere for initiativet.

Det vækker derfor stor bekymring, at lovforslaget reelt indskrænker det kommunale råderum på de større kommunale veje, hvor trafikmængden overstiger 4000 motor-køretøjer i døgnet, og hvor de regionale busser typisk kører. Regionen bakker generelt op om kommunernes arbejde for at sikre mobilitet og fremkommelighed, skabe trygge og fredelige byrum, begrænse støj og luftforurening og ikke mindst sikre trafik-sikkerheden.

Men lovændringen vil betyde, at flere større vejprojekter, hvor kommunen ønsker at prioritere aktiv transport eller kollektiv trafik med hastighedsnedsættelser til under 50 km i timen, trafikøer/trafikal fredeliggørelse og ensretninger ikke kan gennemføres. Prioriteringer af busser, hvor der indrettes kørselsforbud for øvrig motorkørende trafik via bussluser eller anlægges sikre buslommer og busperroner med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km i timen vil ligeledes ikke kunne gennemføres.

Et eksempel på vejprojekter, som ikke vil kunne lade sig gøre inden for den nye lov er omdannelse af Nørrebrogade og Amagerbrogade i Københavns Kommune, som i

dag er indrettet med høj prioritering af cyklende, gående og af busser. Disse omdannelser har også betydet en markant passagervækst for de regionale busruter, som kører på strækningen.

Region Hovedstaden finder det vanskeligt at kunne gennemføre fremtidige busprioriteringer herunder det såkaldte BRT-net og udbygningen af et trafiksikkert supercykelstinet med udgangspunkt i nationale målsætninger, herunder Deklaration om øget samarbejde for at fremme cykling i Danmark (2022).

Region Hovedstaden finder det kritisk, at de nye objektive betingelser i lovforslaget baseres på årsdøgnstrafiktal, hvor der udelukkende er tænkt på mobilitet og fremkommelighed for motorkørende trafik (biler, varebiler og lastbiler). Der tages således ikke højde for antal busser i rute og antallet af passagerer eller antallet af cyklister, som kører over døgnet på en vejstrækning.

Når der i forslaget udelukkende sættes kriterier, som omhandler trafikmængder for motorkørende trafik, negligeres behovet for at kunne arbejde med at indrette vejene og brugen af den ud fra kriterier, som handler om at øge trafiksikkerheden, skabe bedre forhold for busdrift og reducere støjpåvirkningen. Dette er et væsentligt tilbageskridt i forhold til gældende regler.

Region Hovedstaden opfordrer Transportministeriet til at sikre de nødvendige rammer for en mere grundig inddragelsesproces i et meget omfattende lovforslag, hvor høringsprocessen med den korte frist, har gjort det svært tilrettelægge en grundig administrativ og politisk proces.

Region Hovedstaden ser gerne, at der kommer ændringerne i lovforslaget, som forsat giver kommunerne medbestemmelse, når det gælder indretning af veje og gader med mere end 4000 motorkøretøjer i døgnet, og at trafikken også bliver vurderet ud fra tællinger af cyklister, fodgængere og buspassagerer.

På vegne af Regionsrådet

Lars Gaardhøj, Regionsrådsformand