



København den 9. oktober 2024

Kære politikere og medlemmer af Folketingets Retsudvalg

Håber at du vil tage dig tid til at læse denne bekymringskrivelse.

Skrivelsen er udfærdiget af og fremsendes på vegne af politipersonale fra landets Vejtekni-
ske afsnit, som igennem flere årtier har arbejdet med vejsager og myndighedsgodken-
delser.

Sagsbehandlerne ved landets Vejtekni-
ske afsnit i Danmarks 12 politikredse støtter op om skrivelsen.

I forbindelse med udkastet til den nye finanslov lægges der op til, at et stort antal offentlige stillinger skal nedlægges, herunder at politiet bliver trukket ud af alle beslutninger omkring vejafmærkning, vejudformning og trafikikkerhed m.v., idet der lægges op til, at vejmyndighederne ved kommunerne får enekompetence.

Denne skrivelse går på vores dybe bekymring i forhold til trafikikkerheden og trafikafviklingen på det danske vejnet - vurderet på baggrund af vores mangeårige erfaring på området. Som politifolk har vi kørt rigtig mange patruljekilometer på det danske vejnet. Vi har et indgående kendskab til færdselslovens bestemmelser. De faglige kompetencer inden for behandling af vejsager sikres ved vedligeholdelseskurser på Politiskolen. Vi har set, hvordan der køres i trafikken i forhold til afmærkningen, og vi har optaget mange rapporter i forbindelse med færdselslovsovertrædelser. Som politifolk har vi en god fornemmelse for, hvordan trafikken kører på vejene, og hvordan det kan gå galt. Vi har været sendt til mange færdselsuheld, hvoraf en del var så alvorlige, at de var med dødelig udgang. Disse iagttagelser har givet os et stort erfaringsgrundlag - en baggrundsviden, som vi nu rent fagligt kan anvende i vores sagsbehandling af vejsager og udfærdigelse af myndighedsgodkendelser.

For at der ikke skal opstå misforståelser, er det efter nugældende lovgivning politiet, som, jf. færdselslovens § 92a, stk. 1 og stk. 2, træffer afgørelser med samtykke fra vejmyndigheden om etablering af ubetinget vigepligt, etablering af ensretning og ændring af hastighedsbegrænsninger. Øvrige ændringer træffes af vejmyndighederne med samtykke fra politiet. Endvidere kræver nye vejprojekter, jf. Færdselslovens § 100, stk. 1, politiets samtykke med hensyn til trafikikkerhed og trafikafvikling.

Det skal samtidig oplyses, at vejmyndighederne ved kommunerne ikke har adgang til de færdselsmæssige forhold på private områder. Det er alene politiet, der, jf. Færdselslovens § 97, stk. 1 og 2, samt § 100, stk. 1, har bemyndigelse til at administrere og påse, at gældende vejregler vedrørende trafikikkerhed og trafikafvikling på disse veje også overhol-

des. Som eksempler kan nævnes etablering af færdselsregulerende afmærkning på private veje, samt ændrede anvendelser af overkørsler og trafikale forhold ved etablering af indkøbscentre, etablering af nye dagligvarebutikker og fastfood restauranter etc.

Det er specielt vigtigt, at der ved anvendelse af vejafmærkning udfærdiges skilte- og afmærkningsplaner, som fremsendes til politiets samtykke. Vi ved fra adskillige færdsels-overtrædelser, som er endt i retten, at der forud for domsafsigelse kræves dokumentation for afmærkningens lovlighed ved fremlæggelse af godkendte skilte- og afmærkningsplaner. Der er mange eksempler på, at når vejafmærkningen ikke er etableret i henhold til gældende bestemmelser, så frifindes tiltalte i retten. Derfor er det af procesøkonomiske årsager overordentligt vigtigt, at disse skilte- og afmærkningsplaner kvalitetssikres hos politiet forud for etableringen. Det vil altid være politiet, som skal håndhæve lovovertrædelserne og fremlægge bevismaterialet i retten.

Erfaringsmæssigt har vi bemærkninger og ændringer i en stor del af de sager, som fremsendes til politiets godkendelse/samtykke. Vi har også eksempler på vejprojekter, hvor politiet i henhold til gældende regler stiller krav om ændringer - for at imødegå en potentiel risiko for alvorlige trafikulykker. Det er vigtigt, at politiet, som er en økonomisk uafhængig myndighed, fortsat sagsbehandler disse sager som garant for trafiksikkerheden og uden hensyntagen til de økonomiske og kommunalpolitiske holdninger.

Vi modtager jævnligt sager fra vejmyndighederne ved kommunerne, hvor lokalpolitiske og økonomiske interesser vægtes højt og kan i processen være et dilemma i forhold til gældende lovgivning og vejledning inden for trafiksikkerhed. I denne proces støtter politiet ofte vejmyndighedernes trafiksikre faglige oplæg. Derfor er det overordentligt vigtigt, at dette samarbejde fortsætter af hensyn til kvaliteten i vejsagerne, trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

De Vejtekniske Afsnit er med afsæt i Færdselslovens § 100, ligeledes med til at sikre beredskabernes fremkommelighed i de større byer i forhold til brand- og redningskøretøjer.

Politiet har for nuværende et rigtig godt samarbejde med vejmyndighederne, der ofte er repræsenteret med ingeniører eller andre faggrupper. De har gode uddannelser på deres respektive områder, men de har ikke den samme færdselsmæssige erfaring og juridiske indsigt i færdselslovens bestemmelser, som politifolk har. Kombinationen af de to myndigheders faglige viden og indsigt i love og bekendtgørelser på færdselsområdet, vejregler m.v., er med til at sikre og højne trafiksikkerheden på det danske vejnet. Dette underbygges ved tværfaglige konferencer ved deltagelse af Vejdirektoratet, Vejmyndighederne ved kommunerne, Rådet for Sikker Trafik, FDM, m.v. Dette tværfaglige samarbejde har igennem årtier resulteret i en betragtelig nedbringelse af antallet af trafikulykker og dermed trafikdræbte.

Vi ser ikke samarbejdet med vejmyndighederne og politiets sagsbehandling som et bureaukrati, men som en absolut nødvendig funktion. Det vil være lettere for de 12 politikredse end for 98 kommuner at afstemme ensartetheden i landets trafikbillede og dermed fastholde en trafiksikker genkendelighed af den færdselsregulerende afmærkning for trafikanterne. Vi er endvidere her i den senere tid blevet gjort bekendt med, at medarbejdere fra vejmyndighederne har udtrykt bekymring vedrørende et reduceret eller helt manglende samarbejde med politiet.

Vil en nedlæggelse af ca. 30 politistillinger, og dermed politiets arbejde med myndighedsgodkendelser, stå i forhold til de potentielle samfundsmæssige omkostninger, der kan være forbundet med at gå på kompromis med retssikkerhed og trafiksikkerhed?

Herunder udpluk af relevant lovgivning, hvori politiets myndighedsgodkendelser indgår:

Bekendtgørelse af færdselsloven,

Bekendtgørelse om vejafmærkning,

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning,

Bekendtgørelse om afmærkning vejarbejder mv.,

Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser,

Bekendtgørelse om det vejnet m.v. hvor kørsel med modulvogntog er tilladt,

Bekendtgørelse om særlige køretøjer på havne- og terminalområder,

Vejdirektoratets "vejregler" og vejledninger,

Bekendtgørelse af lov om offentlige veje m.v.,

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje, samt

diverse cirkulærer, f.eks.: "Cirkulære om etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej", m.fl.

På vegne af politipersonale fra landets Vejtekniske afsnit.



Heino Kegel
Forbundsformand