

## **Besvarelse vedrørende lovens begrænsninger af kommunens muligheder for at sikre bedre cykelforhold**

Medlem af Teknik- og Miljøudvalget Astrid Aller (F) har den 19. december 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

### **Spørgsmål**

Hvilke lovgivningsmæssige begrænsninger, der aktuelt er ift. kommunens muligheder for at sikre bedre forhold for cyklister i København.

### **Svar**

Det er forvaltningens vurdering, at det er svært at pege på konkrete lovgivningsmæssige begrænsninger i forhold til at sikre bedre forhold for cyklister, da reglerne er skønsmæssige og består af en afvejning af en lang række hensyn, hvor hensynene til den motorkørende trafik historisk set har været tungtvejende. Lovforslaget om ændring af bl.a. færdselsloven, som var i høring i januar 2025, lægger op til, at kommunen selv skal kunne beslutte vejes indretning og udnyttelse, men indeholder en række objektive krav til vejenes årsdøgntrafik, som vil begrænse mulighederne for at tage hensyn til cykeltrafik.

Forvaltningens muligheder for at ændre på cykelforhold er aktuelt reguleret i færdselsloven, vejlovene og en række bekendtgørelser. Lovene indeholder de generelle rammer, mens bekendtgørelserne typisk indeholder de mere detaljerede bindende regler, fx vedr. udformningen af færdselsarealer og anvendelse af skilte og afmærkning.

På vejområdet er der desuden en række vejregler udarbejdet af repræsentanter fra vejsektoren, som indeholder vejledninger og eksempler på "best practice" for udformning af veje og færdselsarealer fx i forhold til tilgængelighed og bredder på kørebaner, cykelsti og fortove.

Færdselsloven bestemmer desuden, at alle ændringer af vejenes indretning og udnyttelse, kræver samtykke fra politiet. Der er således i dag dobbelt myndighed, hvor både politiet som færdselsmyndighed

**27-02-2025**

Sagsnummer i F2  
2024 - 26314

Dokumentnummer i F2  
175385

Sagsnummer i eDoc  
2024-0440484

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold

og kommunen som vejmyndighed skal være enige om beslutninger om indretning af veje.

Vejenes primære opgave er at sikre, at alle ejendomme har den nødvendige adgang til offentlig vej - som oftest en kørende vejadgang. Det betyder, at byen er indrettet med henblik på at sikre, at der er kørende adgang til alle ejendomme, og alle bekendtgørelser og vejregler har som følge heraf fokus på sikre, at den motorkørende trafik kan afvikles forsvarligt. Det kan derfor være vanskeligt for forvaltningen at tillægge cykeltrafik en afgørende vægt i konkrete sager, særligt da politiet, som færdselsmyndighed også er forpligtet til at varetage hensyn til den motorkørende trafik.

Som eksempler på dette kan forvaltningen nævne:

#### *Kørebanebredder*

Der er bindende regler for kørebaners bredde. De skal sikre, at køretøjer ikke rammer hinanden, når de passerer hinanden på vejen. Det betyder, at cykler og forgængere nødvendigvis må deles om det tilbageværende vejareal. Reglerne om kørebredde gør det fx vanskeligt at etablere cykling mod ensretning i smalle gader.

#### *Hastighedsgrænser*

Kørebanebredderne er også knyttet op på hastigheden. Højere hastighed kræver bredere kørebaner. Hastighedsbekendtgørelsen indeholder kun begrænsede muligheder for at sænke hastigheden. En bedre mulighed for at sænke hastighedsgrænsen ville kunne give bedre muligheder for smallere kørebaner, som derved kan frigive plads til cykelstier. En lavere hastighed er trafiksikkerhedsmæssigt også bedre for cyklisterne.

#### *Cykelgader*

Hensigten med en cykelgade er, at cykling skal ske på cyklisternes præmisser, det vil blandt andet sige, at hastigheden er 30 km/t, og at cyklisterne må køre ved siden af hinanden.

Reglerne for cykelgader er imidlertid uklare, og det gør det svært for politiet at sikre, at de bliver overholdt, det gælder fx reglerne om hastighed. Selvom hensigten med reglerne er, at der højst må køres 30 km/t i en cykelgade, kan politiet ikke give bøder, hvis nogen kører hurtigere. Det betyder, at fartgrænsen kun er en anbefaling, og derfor gælder i praksis den almindelige hastighedsgrænse på 50 km/t. Et andet eksempel er, at det ikke fremgår tydeligt nok, hvor biler og cykler skal placere sig på vejen, og derfor anvendes de almindelige færdselsregler, hvor cyklister skal holde til højre.

#### *Bod på gravetilladelser*

Et andet eksempel på reglernes fokus på den motorkørende trafik er vejlovens bestemmelser om bod ved forsinkede gravearbejder. Det følger af reglerne, at der alene kan fastsættes vilkår om bod på

gravearbejder, som påvirker den motorkørende trafik. Vejloven giver ikke mulighed for at fastsætte vilkår om bod på gravetilladelser med udgangspunkt i cykeltrafik. Det er heller ikke muligt at fastsætte en bod baseret på den gene, som et gravearbejde måtte medføre for erhvervslivet i nærområdet.

#### *Lovforslag om ændring af færdselsloven*

Det lovforslag om ændring af bl.a. færdselsloven, som har været i høring i januar 2025, lægger op til, at kommunen som vejmyndighed fremadrettet selv vil kunne træffe beslutninger vedr. vejes indretning og udnyttelse. Forvaltningen får dermed enekompetence til at træffe beslutninger om vejes indretning, men skal fortsat sikre, at der er den fornødne kørende adgang til alle ejendomme i kommunen.

Lovforslaget indeholder imidlertid en række nye objektive krav til vejenes årsdøgntrafik, som vil begrænse mulighederne for at tage hensyn til cykeltrafik.

Peter Højer  
Vicedirektør