



## Notat

### Bilag 5: Notat om muligheder for regulering af biltrafikken i Middelalderbyen med skiltning og licens

18. marts 2020

Sagsnummer  
2020-0028693

Dokumentnummer  
2020-0028693-1

#### Indhold

Formålet med dette notat er at belyse de grundlæggende bestemmelser for skiltning og mulig brug af licenser til regulering af biltrafikken i Middelalderbyen. Ud fra borgersamlingens anbefalinger til reduktion af biltrafikken i Middelalderbyen beskrives de overordnede muligheder for regulering, herunder evt. udfordringer i forhold til de ønskede begrænsninger og hvad der er i fokus i den videre proces.

#### Fælles myndighed med politiet

På vejområdet deler Københavns Kommune myndighed med Københavns Politi. Kommunen er vejmyndighed og politiet er færdselsmyndighed. Færdselsmæssige ændringer kræver samtykke fra begge myndigheder. Dvs. at politiet skal godkende kommunale projekter, der ændrer på eller regulerer færdslen på kommunens vejnet. Enhver vejændring og/eller regulering af trafikken i middelalderbyen skal således godkendes af Københavns Politi. Dette notat forholder sig alene til spørgsmålet om de gældende bestemmelser i vej- og færdselsloven i forhold til regulering med skiltning og brug af licensordninger til trafikregulering. Det betyder ikke, at det nødvendigvis kan godkendes af politiet, hvilket vil skulle afklares inden regulering kan indføres. Det forudsættes, at de nødvendige trafikale og vejtekniske hensyn er tilstede og kan lægges til grund for løsningen.

#### Håndhævelse

Københavns Kommune har bemyndigelse til at håndhæve parkeringsbestemmelserne. Dvs. forhold der vedrører ulovlig standsning og parkering, samt overtrædelser af kommunens bestemmelser om f.eks. tidsbegrænsning og betaling.

Færdselsbestemmelser håndhæves af politiet. Forbud/restriktioner for færdsel i området håndhæves af politiet. Effektiv håndhævelse hænger sammen med, hvilken type skiltning og restriktioner der anvendes. Så snart et generelt forbud mod indkørsel suppleres med undtagelser for bestemte kørselsformål, bliver kontrolopgaven sværere og det bliver nemmere at omgå restriktionerne. Fx er kørselsformålet »Ærindekørsel tilladt« meget svært at håndhæve, når der tale om kørsel til en hel bydel.

Plan, Analyse, Ressourcer og  
CO<sub>2</sub>-reduktion  
Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Effektiv reduktion af biltrafik og håndhævelse opnås bedst ved en kombination af færdsel- og parkeringsregulering. I det videre arbejde vil det derfor være relevant at have en diskussion af, hvilke restriktioner der anvendes, og hvordan vi sikrer, at reguleringen håndhæves, så vi opnår den ønskede effekt. Der vil være behov for løbende dialog med vejdirektoratet og politiet om regulering og håndhævelse.

### **Rammer for regulering med skiltning og licens**

Trafikken er i dag primært reguleret ud fra køretøjstyper/færdselsarter fremfor kørselsformål.

Nogle få kørselsformål er blevet defineret i bekendtgørelse om vejafmærkning (§ 16 stk. 3) og kan lovligt anvendes på undertavle i henhold til afmærkningsbekendtgørelserne:

- 1) »Gælder kun gennemkørsel«. Dette indebærer, at passage af vejen uden ærinde er ulovligt.
- 2) »Ærindekørsel tilladt«. Ved ærindekørsel forstås kørsel på egne eller andres vegne i forbindelse med aflevering, afhentning, arbejde, indkøb, gæstebud og lignende samt parkering i denne forbindelse. Kørsel til og fra egen bolig og egen erhvervsvirksomhed anses også for ærindekørsel.
- 3) »Varekørsel tilladt«. Ved varekørsel forstås kørsel med det formål at aflevere eller afhente varer (herunder materialer), som det vil være forbundet med urimeligt stort besvær at transportere uden brug af det aktuelle transportmiddel.
- 4) »Arbejds-kørsel tilladt«. Ved arbejds-kørsel forstås ærindekørsel i forbindelse med udførelse af et erhverv.
- 5) »Beboerkørsel tilladt«. Ved beboerkørsel forstås kørsel, hvor køretøjet føres af en person eller medbringer en person, der har egen bolig eller egen virksomhed på den aktuelle vejstrækning.

Politiet kan håndhæve ovenstående kørselsformål. Forbydes kørsler, der er en delmængde af eller som går på tværs af ovenstående definitioner vil det være vanskeligt at håndhæve bestemmelserne

### **Regulering med skilte**

Med de gældende bestemmelser i vej- og færdselsloven er det muligt at begrænse adgangen til Middelalderbyen med et skiltet indkørselsforbud ved alle indkørsler til området. En undertavle kan undtage licenser til området fra indkørselsforbuddet.

### **Licens til indkørsel i Middelalderbyen**

Borgersamlingen anbefaler op til 75% reduktion i biltrafikken. Når der tages højde for de kørselsformål, som borgersamlingen anbefaler, vurderer rådgiver, at anbefalingen svarer til 60-65% reduktion. På den

baggrund ville behovet for parkeringspladser reduceres til 100-400 parkeringspladser. De tilbageværende pladser i Middelalderbyen ville blive tilgængelige for alle med licens til indkørsel. Ordningen med reserverede parkeringspladser til gulpladebiler ville således ophøre og blive erstattet af bestemmelser om færdsel i Middelalderbyen.

Nedenfor ses oversigt over de kørselsformål, som ville få licens til indkørsel med udgangspunkt i borgersamlingens anbefalinger.

Kørselsformål	I dag	Borgersamling	Kommentar
Drift <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brand, redning og renovation</li> <li>• Kommunal drift, gartnere, renhold mm.)</li> </ul>	+	+	Der vil være behov for løbende dialog med Vejdirektoratet og Politiet omkring spørgsmål vedr. adgangen for særligt driftskøretøjer, gartnere mv. Brand/redning og renovation har lovpligtige formål med at køre ind og den umiddelbare vurdering er, at der ikke vil være nogen udfordring for disse.
	+	+	
Beboere <ul style="list-style-type: none"> <li>• Privat gårdparkering og ambassade</li> <li>• Beboere med folkeregisteradresse i middelalderbyen</li> </ul>	+	+	Et skiltet forbud mod indkørsel i Middelalderbyen med beboerkørsel tilladt vil kunne omfatte denne gruppe. Ifølge definitionen vil også kørsel til egen virksomhed være tilladt.
	+	+	
Arbejdskørsel <ul style="list-style-type: none"> <li>• Håndværkere</li> <li>• Varelevering til butikker og specialkørsler (flyttebiler, byggematerialer o.l.)</li> <li>• Ansatte (pers. med arbejdsplads i middelalderbyen)</li> </ul>	+	÷	Håndværkernes biler kan ikke udskilles som en selvstændig køretøjstype og kan derved ikke reguleres alene med skiltning. Parkering reguleres i dag med reserverede pladser til gulpladebiler. Disse kan erstattes af regler/begrænsninger der er for færdsel i Middelalderbyen og en generel tidsbegrænsning på parkeringspladserne.  Et generelt forbud mod indkørsel, med en undertavle "varekørsel tilladt" vil være dækkende for levering o.l.
	+	+	
	+	÷	
Personbefordring <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invalidekort og sygetransport</li> <li>• Taxa, delebiler, bus, limousinekørsel mv.</li> </ul>	+	+	Invalidekort undtager ikke i sig selv for et indkørselsforbud, så det vil kræve en licensordning, hvis generel handikapkørsel skal tillades.  Man kan tillade arbejds- og/eller varekørsel med tavler men så vil delebiler o.l. ikke have adgang. Kan evt. løses med licens, hvis det stadig er ønsket at give delebiler adgang.
	+	+	
Øvrig kørsel <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fx gæster, møder, handlende, kultur- og fritidskørsel mv.</li> </ul>	+	÷	Et generelt forbud mod indkørsel kan regulere dette. Håndhævelse kan være en udfordring, da det er politiets resort.

### Mulige løsninger indenfor gældende rammer?

Forvaltningens indledende vurdering er, at der indenfor gældende lovgivning kan findes løsninger på regulering med skiltning og/eller licens, der nærmer sig det scenarie som borgersamlingen peger på. I næste fase, hvor der eventuelt kan udvikles en byrums- og trafikplan skal det konkretiseres mere præcist, hvordan dette skal løses. Konkretisering af planerne for regulering skal ske i løbende dialog med politiet og vejdirektoratet for at sikre, at det kan godkendes og håndhæves, når projektet eventuelt går videre til implementering.