



Notat

Notat om begrænsning af kommunernes muligheder for at lave vejprojekter som følge af lovforslag om ændring af færdselsloven mv.

Resumé

Dette notat giver et overblik de ændringer i lovforslag om ændring af færdselsloven mv., som medfører væsentlige begrænsninger i muligheden for fremadrettet at lave vejprojekter og hastighedsnedsættelser. Notatet oplister en række politisk besluttede projekter, der er etableret af Københavns Kommune med samtykke fra Københavns Politi. Kommunen vurderer, at disse projekter ikke ville kunne etableres i henhold til lovforslagets nye regler.

Sagsfremstilling

Ifølge Transportministeriet vil kommunen fortsat kunne lave projekter på 65 pct af vejnettet i kommunen og hastighedsnedsættelser på 75 pct. af vejnettet. Kommunen kan ikke genkende disse tal og kommunen er ikke bekendt med, at der kan laves en modelberegning, der så præcist kan fastlægge antallet af veje med en årsdøgntrafik under 1.000 eller 4.000. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at i praksis er mange af kommunens projekter placeret på veje, som har en årsdøgntrafik over 1.000, da det trafikalt set er på disse veje, der vil være behov for færdselsregulering. På samme måde vil det ofte være på veje med en årsdøgntrafik over 4.000, der vil have det største behov for at sænke hastigheden.

Københavns Kommune finder, at følgende forslag til nye regler i færdselsloven mv. medfører væsentlige begrænsninger i forhold til hidtidig lovgivning og praksis hos Københavns Kommune og Københavns Politi.

Vedr. indførelse af krav til årsdøgntrafik og trafikmodelberegninger ved ensretninger, vejspæringer, trafikøer mv.

Der er i dag ikke nogen særlige betingelser for, hvornår der kan træffes beslutning om ensretninger, vejspæringer mv. Sådanne færdselsmæssige beslutninger er komplekse og består af en skønsmæssig afvejning af de forskellige lokale trafikale og vejtekniske hensyn til fx trafikikkerhed, fremkommelighed og mobilitet i forhold til

22-01-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 1354

Dokumentnummer i F2
178459

Sagsnummer i eDoc
2025-0022150

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

alle trafikantgrupper og færdselsarter. I afvejningen kan også indgå hensyn til tryghed, støj, luftforurening og bymiljø.

Når lovforslaget indfører en regel, som udelukkende stiller krav til årstdøgntrafiktal eller krav om forbedring af trafikafvikling for biler, er dette en begrænsning af det nugældende skøn i disse sager. Når lovforslaget fokuserer ensidigt på årstdøgntrafik i forhold til at sikre mobilitet og fremkommelighed for den motorkørende færdsel, vil det betyde en begrænsning i muligheden for at træffe beslutninger begrundet i andre trafikale hensyn, som fx tryghed og trafiksikkerhed for bløde trafikanter, mobilitet for cyklister og bedre forhold for fodgængere.

Københavns Kommune kan fremvise følgende eksempler på vejprojekter, som kommunen har etableret med samtykke fra Københavns Politi, men som ikke lever op til lovforslagets nye regler om årstdøgntrafik mv.:

- **Ombygning af "Ejendomsmæglerkrydset" (5-benet kryds ved Valby Langgade, Ålholmvej og Vigerslevvej).**
 Projektets formål var at sikre skolevejen til Ålholm Skole ved at forbedre krydset uden at gå på kompromis med fremkommeligheden på Ring 2 (Vigerslevvej og Ålholmvej). Dette skete ved at afspærre krydssets ene ben på Valby Langgade, og dermed få et mere enkelt kryds med klar forbedring af fremkommeligheden på Ring 2. Valby Langgade havde en årstdøgntrafik over 4.000 og er dermed over de 1.000, som lovforslaget sætter som grænse for vejspærringer.
- **Etablering af cykelstier og ensretning på Gasværksvej**
 Projektets formål var at skabe plads til cykelsti, som en del af en sikker skolevej, og manglende cykelforbindelse. Areal til cykelstien blev fundet ved at ensrette gaden. Før ensretningen var årstdøgntrafikken på Gasværksvej over 10.000 og er dermed over de 1.000, som lovforslaget sætter som grænse for ensretninger.
- **Nørrebrogade**
 Trafikken på Nørrebrogade er blevet omlagt, så kun busser og cyklister kan køre igennem enkelte punkter på Nørrebrogade. Projektet har medført et markant fald i biltrafikken, uden en stigning på de omkringliggende gader, stigning i cyklister, færre trafikulykker, bedre busfremkommelighed og mindre støj. Projektet ville ikke kunne være gennemført, da Nørrebrogade havde en årstdøgntrafik på 15.000 for motorkøretøjer og 19.000 for cyklister ved Dronning Louises Bro. Til sammenligning er der i dag en årstdøgntrafik på ca. 4.000 motorkøretøjer og 35.000 cyklister ved Dronning Louise Bro.
- **Omdannelse af Nørrebro Stationsområde**

Ved Nørrebro Station er der etableret busgade mellem Nørrebrogade og Frederikssundsvej, så kun busser og cyklister kan køre igennem. Der er med ombygningen skabt bedre forhold for busserne og bedre forhold for cyklister og passagerer, der skal skifte mellem bus, S-tog og Metro. Før ombygningen var årsdøgntrafikken over 1.000.

- **Ny Amagerbrogade**

Amagerbrogade er blevet ombygget til strøggade. Dele af gaden blev indsnævret til ét spor i hver retning. De nedlagte spor blev anvendt til at etablere bredere fortove og cykelstier samt pladسدannelser, ophold, vareudstilling og udeservering. Der blev plantet flere træer og skabt bedre krydsningsmuligheder. For at skabe fremkommelighed i det tilbageværende spor, ensrettedes sideveje for at minimere svingbevægelser og optimere parkeringen. Flere af sidevejene havde en årsdøgntrafik over 1.000.

- **Skjolds Plads**

I forbindelse med Metrobyggeriet blev der lukket for motorkørende trafik på Haraldsgade, som en del af den nye lokalplan for Skjolds Plads. Årsdøgntrafikken var over 10.000. Det samlingspunkt og den metroforplads, der i dag er skabt, havde ikke været muligt med opretholdelse af biltrafikken.

- **Klimakvarteret Sankt Kjelds Plads og Bryggervangen**

Trafikken blev omlagt ved, at Sankt Kjelds gade og Bryggervangen blev lukket for gennemkørsel af biler ved Skt. Kjelds Plads. Begge veje havde en årsdøgntrafik på over 1.000, og mulighederne for at lave en samlet plads ville derfor ikke kunne have været gennemført med lovforslagets regler.

- **Artillerivej**

Som følge af øget byudvikling og et øget antal lastbiler med jordtransport til kommunens jorddepot på Selinevej var der et stigende antal lastbiler på Artillerivej, som er en bydelsgade med boliger. Da Artillerivej samtidig er en skolevej, blev der etableret et forbud mod lastbiler mellem kl. 7.30-17.00 som betød en stor reduktion i den tunge trafik (lastbiler mv.). Artillerivej havde en årsdøgntrafik på ca. 10.000.

- **Kildebrøndevej - gennemkørende trafik på privat fællesvej**

Grundejerforening ønskede den gennemkørende trafik begrænset. En trafiktælling på Kildebrøndevej, der er privat fællesvej, viste 56,8% gennemkørende motortrafik fra offentlig vej til offentlig vej, hvilket forpligter kommunen til enten at overtage vejen til offentlig vej eller at nedbringe mængden af gennemkørende trafik til under 50%. Kommunen har, som efterspurgt af grundejerforeningen, etableret indkørselsforbud for motorkøretøjer fra Frederikssundsvej. Det har nedbragt den gennemkørende trafik. Da

trafiktællingen viste et samlet antal kørsler på i alt 2.240, ville løsningen ikke kunne etableres efter det nye lovforslag.

- **Tryghedszone på skoleveje**

På baggrund af en bydækkende screening af skoleveje ved kommunens 130 skoler for mulig etablering af Tryghedszoner (indkørselsforbud for motorkøretøjer typisk fra 7.30-8.30) er der i Budget 2024 og Budget 2025 afsat midler til at etablere zonerne ved ca. 70 skoler.

Til dato er der indført zoner ved ca. 15 skoler. Kun ved 4 skoler omfatter zonerne alene veje med en årsdøgntrafik på under 1.000 køretøjer. På de øvrige ligger årsdøgntrafikken mellem 1.000 og 4.000. Som de resterende skoler foreløbig er screenet, vil over halvdelen af zonerne ligeledes påvirke veje med ÅDT på over 1.000.

Lovforslaget vil betyde, at kommunen vil skulle lave en trafikmodelberegning for hver af zonerne for at sikre sig, at der ikke sker en forøgelse af trafikken på de omkringliggende veje. Det vil både medføre øgede administrative udgifter og kan føre til, at projekterne ikke kan gennemføres.

Vedr. lokale hastighedsgrænser

Lovforslaget indfører nyt krav til årsdøgntrafik som betingelse for hastighedsnedsættelse.

De gældende regler i færdselsloven og hastighedsbekendtgørelsen indeholder ikke et sådant objektivi krav.

Hastighedsbekendtgørelsen angiver, at hastighedsgrænsen kan nedsættes, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor. Herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.

Reglerne har en udpræget skønsmæssig karakter, og indførelsen af en fast betingelse om årsdøgntrafik er en begrænsning i dette frie skøn og dermed en begrænsning i kommunens handlerum.

Københavns Kommune kan fremvise følgende eksempler på hastighedsprojekter på veje med en årsdøgntrafik over 4.000, hvor kommunen (uden for forsøgsordningen) med samtykke fra Københavns Politi har nedsat hastigheden til 40 km/t. Det er fx:

- Øster Allé
- Strandboulevarden
- Artillerivej
- Gasværksvej
- Nørrebrogade
- Strandøre

- Toldbodgade
- Nørre Voldgade
- Gothersgade
- Islands Brygge.

Med lovforslaget ville det ikke være muligt at sætte hastigheden ned på de oplyste veje på trods af et stort behov for hensyn til cyklister og fodgængere.

Også private bygherrers ønsker til indretning af veje i byudviklingsområder påvirkes af lovforslaget, fx:

- **Nelson Mandelas Allé - Privat fællesvej**

Nelson Mandelas Allé er i lokalplanen for Enghave Brygge udlagt som bydelsgade og etableret som privat fællesvej af private grundejere. Trafikmodelberegninger for den fremtidige trafik, når Alfred Nobels Bro er åben for almindelig færdsel, og området er fuldt udbygget, viser, at årsdøgntrafikken vil overstige 4.000. Vejen er indrettet og skiltet til en hastighed på 40 km/t, hvilket betyder smallere kørebaner, hastighedsdæmpende foranstaltninger samt lavere kurveradier. Københavns Politi har givet samtykke til grundejernes forslag til indretning og skiltning af vejen. Denne indretning samt nedskiltning af hastigheden til 40 km/t vil ikke kunne realiseres på tilsvarende måde fremadrettet.

Vedr. hastighedsnedsættelser ved institutioner for børn

Vejdirektoratets vejledning til hastighedsbekendtgørelsen har defineret "børn" som unge under 18 år og har anført, at også gymnasier, tekniske skoler og andre ungdomsuddannelser er omfattet af bestemmelsen.

Lovforslaget præciserer, at børn skal defineres som unge i den undervisningspligtige alder dvs. til og med 9. klasse. Gymnasier, tekniske skoler og andre ungdomsuddannelser vil således ikke være omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Lovforslaget vil kun give mulighed for at nedsætte hastighedsgrænsen på selve den vejstrækning, der ligger ved institutionens indgang, og ikke i et nærmere afgrænset område omkring institutionen.

Hastighedsnedsættelsen vil kun kunne ske i en afstand af 100 m til hver side af institutionens indgang. Dette er også en begrænsning i forhold til de nugældende regler.

Vedr. Hastighedsnedsættelser til 30 km/t i beboelsesområder uden gennemkørsel

Beboelsesområder skal ifølge lovforslaget forstås som områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder, og hvor gennemkørende trafik med motorkøretøj ikke er fysisk muligt.

Vejdirektoratets aktuelle vejledning til hastighedsbekendtgørelsen anfører, at beboelsesområder også kan være områder, hvor vejnettet

alene er tiltænkt benyttet af området beboere og trafikanter med ærinder i området. Når det i lovforslaget angives at der skal være tale om lukkende områder er det en indskrænkning i forhold til de nuværende regler.

Lovforslaget anfører desuden, at områder, hvor der udover beboelse også er etableret andre funktioner, som fx spise- og udsækningssteder, institutioner, idrætsfaciliteter, indkøbsmuligheder og kontorbyggeri, ikke vil kunne defineres som et beboelsesområde, idet det giver mulighed for at generere trafik fra andre end områdets beboere. Dette fremgår heller ikke af de nugældende regler og er derfor også en indskrænkning i muligheden for at indføre en hastighedsnedsættelse på 30 km/t.

Københavns Kommune har følgende eksempler på 30 km/t zoner som ikke ville kunne lade søge gøre med de nye regler:

- **Nansensgadekvarteret**

I Nansensgadekvarteret er der etableret 30 km/t hastighedszone. I zonen er der hovedsageligt beboelse, men der er også erhverv – som spise- og udsækningssteder. Med dette lovforslag ville det ikke være muligt at etablere zonen. Zonen er etableret før 2010.

- **Christianshavn**

I området mellem Christianshavns Torv og Christianshavns Vold er der etableret 30 km/t hastighedszone. I zonen er der hovedsageligt beboelse, men der er også erhverv – som spise – og udsækningssteder. Med lovforslaget ville det ikke være muligt at etablere zonen. Zonen er etableret før 2010.

Særligt vedr. Bypark Vesterbro Passage

I 2019 offentliggjorde Tivoli et visionsoplæg om at etablere en bypark i Vesterbro Passage. I Budget 2020 besluttede Københavns Kommune at udarbejde den såkaldte Metropolzoneanalyse, der skulle undersøge, om det trafikalt kunne fungere.

En af konklusionerne i analysen var, at etablering af en bypark i Vesterbro Passage trafikalt godt kunne fungere, men at det måtte undersøges nærmere, hvordan de mange busser, der i dag kører i Vesterbro Passage, kunne omlægges, og hvad de samlede trafikale effekter heraf ville være. Det var denne konklusion, der var baggrunden for beslutningen i Budget 2022 om at arbejde videre med planlægningen af en bypark i Vesterbro Passage.

Der har ikke været dialog med politiet om projektet endnu, da projektet stadig er på et meget tidligt stadie. Dialogen med de omkringliggende ejendomme er planlagt til at gå i gang senere i år med henblik på at lave et trafikforsøg. En yderligere foranalyse peger på, at udfordringer for

biltrafikken vil kunne løses med diverse tiltag som fx ændringer i signaler og svingbaner.

Peter Højer
Vicedirektør