



## Notat

### Bilag 6: Udtalelse fra Københavns Politi

Teknik- og Miljøforvaltningen har inddraget Center for Færdsel og Trafik, Københavns Politi i projektet "CO2-reduktion fra vejtrafikken, bydækkende." Politiet har fremsendt en udtalelse den 28. april 2022

Udtalelsen er vedlagt denne forside.

29-04-2022

Sagsnummer i F2  
2021 - 8081

Dokumentnummer i F2  
1280096

Sagsnummer i eDoc  
2021-0358256

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452



**Til**                    **Københavns Kommune**  
**Teknik- og Miljøforvaltningen**

**Emne**                **Vejdirektoratets forsøgsordning om lokale hastighedsgrænser**

I forbindelse med Vejdirektoratets forsøgsordning om større selvbestemmelse for vejmyndighederne vedrørende strækninger og zoner med 40 km/t (Bekendtgørelse nr. 3 af 3/1/22 om lokale hastighedsgrænser § 7), har Københavns Kommune fremsendt en foreløbig plan for hvilke zoner og strækninger, hvor de gerne vil anlægge 40 km/t.

Københavns Kommune anmoder i følgeskrivelsen om, at Københavns Politi forholder sig til de foreslåede zoneafgrænsninger, hastigheder og vej kategorier.

*§ 7. I kommuner, der efter ansøgning er godkendt af Vejdirektoratet, kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle i tættere bebygget område fastsættes til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.*

*Stk. 2. På vejstrækninger, der er omfattet af stk. 1, 2. pkt., kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 40 km i timen, 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. Hastighedsgrænsen kan endvidere nedsættes til 40 km i timen i medfør af 1. pkt. af hensyn til at nedbringe støjniveauet.*

*Stk. 3. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle i medfør af stk. 1-2 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.*

Der arbejdes med to scenarier, nr. 1 og 2. Scenarierne adskiller sig ved forskelle i de planlagte udstrækninger af de forskellige hastighedszoner.

Kommunen anfører, at forvaltningen indstiller til, at det er scenarie 2, der arbejdes videre med.

I de fremsendte dokumenter, ses det ligeledes, at kommunen foreløbigt selv friholder de regionale veje.

Ved gennemsyn af scenarie 2, ses det, at Nordhavn, Østerbro, Nørrebro, Vanløse og Brønshøj på ”ydtersiden” af Jagtvej indrettes med 40 km/t både på de gennemgående veje og i sidevejskvartererne.

Nørre Allé, Nordhavnsvej, Rovsinggade, Ring 2, Frederikssundsvej, Hillerød motorvejslinjen, Jyllingevej og Slotsherrensvej fastholdes dog på de nuværende hastighedsgrænser.

Ligeledes planlægges der 40 km/t ”syd” for Frederiksberg Kommune i området mellem Enghavevej og kommunegrænsen.

På Amager er det planen, at Refshaleøen, arealet ved Amagerværket og stort set hele resten af Amager i Københavns Kommune, indrettes med 40 km/t.



Det er Sektionen for Vejsager og ATKs vurdering, at de foreslåede strækninger og områder kan indgå i forsøgsordningens § 7 og at de ikke er i konflikt med Vejdirektoratets tilhørende vejledning til bekendtgørelsen. Kommunen har selv, som tidligere beskrevet, foreløbigt friholdt de regionale veje fra ansøgningen.

Det er vores umiddelbare tanke at give samtykke til disse strækninger og zoner, når de endelige ansøgninger modtages i sektionen.

På det medsendte kortmateriale ses der ligeledes større områder (markeret med lys grøn), hvor kommunen ønsker at anlægge zoner med 30 km/t. Fordelingsvejene i områderne er stort set alle planlagt til 40 km/t.

Områderne er Christianshavn, Indre By, Begge sider af Søerne, Østerbro og Nørrebro på ”indersiden” af Jagtvej samt på Vesterbro.

Undertegnede har ved flere indledende møder og i mails, redegjort over for Københavns Kommune, at det er Københavns Politis vurdering, at forsøgsordningen ikke åbner op for den samme selvbestemmelse for vejmyndighederne, når der ansøges om zoner eller strækninger med 30 km/t. I førnævnte § 7 nævnes kun 40 km/t.

Kommunens projektledere er enige i denne vurdering.

Ansøgninger om 30 km/t vil derfor blive sagsbehandlet efter bekendtgørelsens § 6, stk. 3:

*Stk. 3. I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 30 km i timen eller derunder på opholds- og legeområder samt på veje i beboelsesområder uden gennemkørende trafik. Hastighedsgrænsen kan endvidere fastsættes til 30 km i timen eller derunder på veje, hvor ganske særlige vejforløb med særligt dårlige oversigtsforhold, snævre kurver eller smalle vognbaner gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.*

I den tilhørende vejledning til bekendtgørelsen beskrives det hvilke strækninger, hvorpå der kan anlægges 30 km/t:

*5.4. Hastighedsgrænse på 30 km i timen eller derunder kan ske på opholds- og legeområder samt på veje i beboelsesområder uden gennemkørende trafik. En nedsættelse af hastighedsgrænsen i de § 6, stk. 3, nævnte tilfælde kræver ikke en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af f.eks. risikoen for ulykker i det pågældende område. Alene den omstændighed, at der er tale om et opholds- eller legeområde, eller beboelsesområder uden gennemkørende trafik, gør, at hastighedsgrænsen kan sættes ned.*

*Beboelsesområder uden gennemkørende trafik vil være områder med beboelse, der alene betjenes af lukkede vejområder, eller hvor vejnettet alene er tiltænkt benyttet af områdets beboere og trafikanter med ærinder i området. Endvidere følger det af § 6, stk. 3, 2. pkt., at hastighedsgrænsen kan fastsættes til 30 km i timen eller derunder, på veje hvor ganske særlige vejforløb med særligt dårlige oversigtsforhold, snævre kurver eller smalle vognbaner gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister. For så vidt angår oversigtsforhold henvises der til vejledningens pkt. 2.1. Vejforløb, der er omfattet af bekendtgørelsens § 6, stk. 3, 2. pkt., kan f.eks. være vejforløb i landsbyer, hvor vejens tracé mellem ældre ejendomme er snoet og meget smalt, f.eks. strækninger uden plads til etablering af fortov.*

Det er vores vurdering, at det ikke er hensigten i § 6, stk. 3, at større byområder generelt indrettes med strækninger eller zoner med 30 km/t og at de fleste af vejene i de planlagte zoner med 30 km/t ikke er indrettet som lege- eller opholdsområde og at mange af vejstrækningerne i boligområderne har gennemkørende trafik. Kravene i § 6, stk. 3 vurderes dermed ikke opfyldt.



Modsat har Københavns Kommune i processen givet udtryk for, at I mener, at vejledningens pkt. 5. 4 åbner for en mere lempelig tolkning af bekendtgørelsens § 6, stk. 3.

Vi foreslår derfor, at I arbejder videre med 40 km/t-zonerne og at Københavns Kommune og Københavns Politi mødes for at få en afklaring af både hensigten og mulighederne i bekendtgørelsens § 6, stk. 3 (og særligt vejledningens pkt. 5. 4). Eventuelt i samarbejde med Vejdirektoratet.

**Jørn Linné**

fagkoordinator

**Center for Færdsel og Trafik**

Afsnit Øvrige Færdselsopgaver,

Sektionen for Vejsager