

Kitt Nielsen

Emne: VS: Svar: Politikerspørgsmål fra Klaus Mygind om mulige trafikale ændringer omkring Kongens Nytorv. eDoc sag 2018-0103181

Vedhæftede filer: Kgs_Nytorv_ÅDT.XLSX

Fra: Jeanne Ditte Jensen **På vegne af** Anne-Sofie Degn

Sendt: 16. april 2018 13:49

Til: Klaus Mygind (Borgerrepræsentationen)

Emne: Svar: Politikerspørgsmål fra Klaus Mygind om mulige trafikale ændringer omkring Kongens Nytorv. eDoc sag 2018-0103181

Kære Klaus Mygind

Tak for din henvendelse af 4. april 2018 til Teknik- og Miljøforvaltningen om mulige trafikale ændringer omkring Kgs. Nytorv. Jeg svarer, da spørgsmålene vedrører mit ansvarsområde i forvaltningen.

Helt overordnet er det nødvendigt at analysere hele trafikafviklingen i Indre by, såfremt der er et ønske om at fredeliggøre Kongens Nytorv.

I relation til de spørgsmål, du stiller i din henvendelse, kan jeg oplyse følgende:

I henhold til bekendtgørelse for parkering på offentlig vej, kan den kommunale myndighed give en miljørabat på 5.000 kr. årligt til alle biler, der defineres som værende miljørigtige. Definitionen af, hvad der er miljørigtigt, fortolkes ligeledes af den kommunale myndighed, men skal være teknologi-neutralt (ikke kun el-biler). Et eksempel kan være, at køretøjet ikke udleder lokale emissioner, eller kører langt på literen. Københavns Kommune giver i dag miljørabat på beboerlicenser.

I forhold til parkering er forvaltningen myndighed, men underlagt bekendtgørelsen om parkering på offentlig vej. Jeg kan i forlængelse heraf oplyse, at det i forbindelse med vedtagelse af kommunens budget for 2016 blev besluttet at miljødifferentiere beboerlicenser på baggrund af bilens energiklasse, og dette trådte i kraft 1. januar 2017. Beslutningen omfatter ikke erhvervslicenser og erhvervslicens plus. Det vil være muligt også at miljødifferentiere erhvervslicenser, hvis der træffes politisk beslutning om det.

Kommunen kan foretage miljødifferentiering med udgangspunkt i Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje § 7, stk. 1, som specificerer: "For hver type af parkeringslicens, som er omfattet af bekendtgørelsen, jf. §§ 8-11, kan vejmyndigheden ved udstedelsen differentiere betalingen under hensyn til miljøet. Differentieringen kan højst udgøre 5000 kr. pr. parkeringslicens pr. år."

En miljødifferentieret erhvervslicens for parkering forventes dog ikke at have en markant effekt på trafikafviklingen på Kongens Nytorv. Der findes kun et meget begrænset antal parkeringspladser omkring Kongens Nytorv, som er taxaholdepladser eller korttidsparkering. Selve Kongens Nytorv samt de fleste omkringliggende gader er desuden i dag omfattet af prikgade ordningen, som betyder at beboere ikke kan anvende deres licens til at betale for parkering på hverdage 10-17.

I forhold til miljøzonen er forvaltningen underlagt regler, der administreres af Miljøstyrelsen, som har det overordnede ansvar for luftkvaliteten i København.

Jeg henviser til vedhæftede Excel-ark, der viser trafiktællinger for de fire indfaldsveje til Kgs. Nytorv. Trafikken rundt om Kgs. Nytorv har ligget meget konstant siden 2010, med en svag faldende tendens, jf. vedhæftede graf, der viser de trafiktællinger, forvaltningen har foretaget på de fire omkringliggende veje.

Der findes i dag flere teknologier, som kan anvendes til at tillade visse køretøjer i et område, fx trådløse teknologier (dette kunne være en Brobizz-lignede løsning, som kendes fra Øresundsbroen) samt Automatisk Nummerpladegenkendelse. I udgangspunktet vil sådanne teknologier skulle kombineres med andre løsninger for at håndhæve adgangen til et område, fx fysisk ved hjælp af pullerter eller bomme. Alternativ et betalingssystem, hvor adgangen til et område medfører en betaling.

Med venlig hilsen

Anne-Sofie Degn

Vicedirektør

Byens Anvendelse

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Fra: Marlene Langbo-Friis

Sendt: 4. april 2018 09:27

Til: Jacob Christensen

Emne: Politikerspørgsmål fra Klaus Mygind (SF) om mulige trafikale ændringer omkring Kgs. Nytorv

Kære forvaltning,

I bedes på vegne af Klaus Mygind (SF) besvare nedenstående politikerspørgsmål.

Baggrunden er et ønske om at afsøge, om det er muligt at gøre området omkring Kgs. Nytorv mindre trafikeret end i dag – og evt. at skabe en mere selekteret trafik, hvor visse grupper af køretøjer har adgang og andre ikke.

1. Kan man juridisk give særlige tilladelser til biler med særlig ikke forurenende teknologi eller særlig kategori fx erhvervskørsel (altså de facto skabe en slags "miljøzone" eller skabe særlige fordele på samme måde som elbiler fx har afsat særlig parkering).
2. Hvilken myndighed har juridisk bemyndigelse på området?
3. Trafiktal for Kongens Nytorv: Hvor mange biler kører gennem dagligt? Ved vi noget om, hvilke typer, det er (privatbilister/erhverv, lokale/gennemkørende)?
4. Findes der i dag teknologi, som gør det muligt at lade nogle biler færdes på Kongens Nytorv og udelukke andre (fx privatbiler/erhverv + kollektiv trafik)? Kan man fx fotografere biler, som kører ind i en særlig zone?

Kontakt mig endelig med spørgsmål eller andet.

Med venlig hilsen

Marlene Langbo-Friis

Fuldmægtig

Borgerrepræsentationens Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

ÅDT køretøjer	2010	2011	2012	2013	2014	2016
Bredgade	12.400	13.400	13.100	13.000	12.500	11.500
Store Kongensgade	13.100	12.500	13.200	13.300	11.400	11.700
Gothersgade	6.700			5.700		5.200
Holmens Kanal	24.900					24.800

Trafikken rundt om Kgs. Nytorv - ÅDT (årsdøgnstrafik)

