



Notat

Transportministeriets afgørelse i tvist om ensretning af Toldbodgade

16-05-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 10115

Dokumentnummer i F2
197704

Resume

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om, at Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget Transportministeriets afgørelse i en tvist om ensretning af Toldbodgade mellem Københavns Kommune og Københavns Politi. Transportministeriet vurderer, at Toldbodgade ikke kan ensrettes af fremkommelighedshensyn. Forvaltningen vil nu revidere projektet og fremlægge en ny løsning til november.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen modtog den 2. maj 2025 Transportministeriets afgørelse i tvistsag mellem Københavns Kommune og Københavns Politi om ensretning af Toldbodgade ifm. projektet 'Fredeliggørelse af Toldbodgade', se bilag 1.

Afgørelsens konklusioner:

"Transportministeriet er enig med Københavns Politi i, at hensynet til fremkommelighed i indre by vægter højere i denne sag, hvorfor ministeriet er enig med politiet i, at Toldbodgade ikke skal ensrettes for køretøjer."

Transportministeriet vurderer, at en ensretning af Toldbodgade vil fremme både trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter. Men de positive effekter vurderes ikke at opveje de konsekvenser, ensretningen vil have for køretøjers fremkommelighed i indre by, især i myldretiden om morgenen og om eftermiddagen.

På baggrund af afgørelsen vil Teknik- og Miljøforvaltningen revidere det projekt, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 22. juni 2023. Forvaltningen vil undersøge andre løsningsmuligheder for etablering af cykelstier, der ligger inden for rammerne af Transportministeriets afgørelse og den oprindelige bevilling fra Budget 2022 (BR 7. oktober 2021) (A, B, F, O, V, Ø, Å, Frie Grønne og Kaare Traberg Smidt).

Videre proces

Når Teknik- og Miljøudvalget er orienteret, igangsætter Teknik- og Miljøforvaltningen opgaven og forventer at indstille et revideret forslag for Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2025.

Peter Højer
Vicedirektør

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

2. maj 2025
2024-4547

Transportministeriet

Sendt til:

Afgørelse i tvistsag mellem Københavns Kommune og Københavns Politi om ensretning af Toldbodgade

Københavns Kommune har den 12. oktober 2023 taget initiativ til, at Københavns Politi skal bestemme at ensrette Toldbodgade på strækningen fra Amaliegade til Nyhavnsbroen i henhold til færdselslovens¹ § 92 a, stk. 1, nr. 2.

Københavns Politi har senest den 21. marts 2024 afvist at træffe afgørelse om ensretning af Toldbodgade.

Københavns Kommune har den 16. april 2024 indbragt tvisten for Transportministeriet til afgørelse i medfør af færdselslovens § 92 c, stk. 1.

Vejdirektoratet har forberedt tvisten til Transportministeriets afgørelse, jf. § 11, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser².

Afgørelse

Transportministeriet er enig med Københavns Politi i, at hensynet til fremkommeligheden i indre by vægter højere i denne sag, hvorfor ministeriet er enig med politiet i, at Toldbodgade ikke skal ensrettes for køretøjer.

Sagens baggrund og en nærmere begrundelse for Transportministeriets afgørelse fremgår nedenfor.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, som senest ændret ved lov nr. 661 af 11. juni 2024.

² Transportministeriets bekendtgørelse nr. 469 af 4. maj 2023 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser, som ændret ved bek. nr. 408 af 17. april 2024



Sagens baggrund

Københavns Kommune har i forbindelse med projektet 'Fredeliggørelse af Toldbodgade' taget initiativ til, at Københavns Politi skal bestemme at ensrette Toldbodgade på strækningen fra Amaliegade til Nyhavnsbroen i henhold til færdselslovens³ § 92 a, stk. 1, nr. 2.

Toldbodgade er en 2-sporet vej uden cykelfaciliteter. Københavns Kommunes optællinger⁴ fra 2016 viser, at på et hverdagsdøgn kører 10.600 motorkøretøjer og 5.400 cyklister nord for Sankt Annæ Plads. Årsdøgnstrafikken⁵ i 2016 er 9.500 motorkøretøjer samt 4.600 cyklister nord for Sankt Annæ Plads.

Toldbodgade har siden maj 2023 været midlertidigt ensrettet i sydgående retning fra Amaliegade til Sankt Annæ Plads i forbindelse med et større byggeri på hjørnet af Amaliegade og Toldbodgade. Dette byggeri er planlagt til at slutte i løbet af 2027.

Politiet har den 22. november 2023, 7. december 2023 og 21. marts 2024 meddelt afslag på ensretning af Toldbodgade.

Københavns Kommune indbragte sagen den 16. april 2024 for Transportministeriet.

København Politis bemærkninger

Københavns Politi har ved deres afslag af den 22. november 2023 bemærket, at Københavns Politi har en stor bekymring for den trafikale afvikling i området, både for den almindelige færdsel, men også for beredskabets fremkommelighed. Ligeledes ser politiet en trafikal sikkerhedsudfordring.

Københavns Politi hæfter sig særligt ved, at der ses en forventet ekstrabelastning af Bredgade på + 19 pct. Politiets vurdering er, at området omkring Kongens Nytorv, herunder Store Kongensgade, Bredgade og Toldbodgade, i mange år har været meget trafikalt belastet med en generel tung trafikafvikling. I spidsperioderne har denne trafikale belastning betydet, at trafikken næsten har været gået i stå. Dette har medført opstuvning af trafik på disse gader og ligeledes

³ Lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, som senest ændret ved lov nr. 661 af 11. juni 2024.

⁴ Kbhkort.dk

⁵ Ved årsdøgntrafikken forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året.



medført, at der i periferien af området er opstået trafikale udfordringer. Dette har kunnet ses på f.eks. Christians Brygge, Kalvebod Brygge og området omkring Oslo Plads.

Københavns Politi anfører, at der er en stor pendlertrafik sydfra, der benytter området omkring Kongens Nytorv til at komme til deres arbejdspladser i indre by samt videre til de nye, store erhvervsejendomme i Nordhavnen. Trafikanternes mulighed for at vælge Toldbodgade som alternativ rute til Bredgade har særligt om morgenen givet god mening. I forbindelse med den nuværende ensretning af Toldbodgade, hvor trafikken har været spærret i nordgående retning, er det den politimæssige vurdering, at trafikafviklingen – særligt nordgående – har været endnu mere belastet.

Københavns Politi bemærker, at kommunen foreslår trafikken afviklet via f.eks. Farimagsgade og Søgaderne. Dette vil medføre, at trafikken, der kommer sydfra, allerede skal forlade Kalvebod Brygge ved Bernstorffsgade og herefter finde ud på H. C. Andersens Boulevard. En kørselsrute, der allerede nu er svært fremkommelig.

I materialet fremsendt af Københavns Kommune beskrives, at krydset Kongens Nytorv/Bredgade vil blive yderligere belastet. Politiet vurderer, at dette kan medføre en øget trafikal usikkerhed for særligt cyklister, der skal til og fra Nyhavn fra Kongens Nytorv. Lyssignalet, der fører trafikken mod Bredgade, er opbygget med et "depot" imellem to lyssignaler. Dette depot er ofte fyldt op, hvilket gør det problematisk, dels at afvikle biltrafik, der kommer fra den sydlige del af Nyhavn mod Kongens Nytorv, men ligeledes gør cykelkrydsningen i begge retninger besværlig, og politiet oplever, at cyklister "krydser" imellem de holdende biler.

Københavns Politi vurderer, særligt når der er megen aktivitet i Nyhavn, at fodgængere, der skal krydse for at komme til og fra Kongens Nytorv, må bevæge sig imellem biler, der har blokeret krydset, fordi de ikke kan fortsætte ad Bredgade, hvilket er trafikalt usikkert.

Københavns Politi fremsendte den 19. maj 2024 bemærkninger til sagen. Politiet anfører indledningsvis, at det er politikredsens vurdering, at der i forhold til det konkrete projekt vedrørende ensretning af Toldbodgade skal tages højde for de trafikale udfordringer, som denne ensretning eventuelt kan medføre i området. Det er Københavns Politis politifaglige vurdering, at de trafikale udfordringer vil være for belastende for fremkommeligheden i resten af området.



Københavns Kommunes bemærkninger

Københavns Kommune har i deres klage af 16. april 2024 anført, at trafikberegninger og -analyser af de trafikale konsekvenser ved den permanente ensretning har bl.a. identificeret følgende forventede overordnede konsekvenser:

- Toldbodgade vil få et fald i trafikken af biler på mellem 50 - 57 pct.
- Trafikken på Bredgade vil stige mellem 13 - 19 pct.

Københavns Kommune oplyser, at kommunen er opmærksom på, at projektet vil ændre den trafikale afvikling i hele området omkring Toldbodgade. Københavns Kommune accepterer de ændringer i den trafikale afvikling omkring Toldbodgade, der fremgår af projektbeskrivelsen, da kommunens kortlægning viser, at der er et stort behov for at forbedre forholdene i Toldbodgade.

Formålet med projektet er at skabe trafikal sikkerhed og fremkommelighed for alle trafikanter i Toldbodgade. Beregninger for trafikken i krydset ved Kongens Nytorv og Bredgade i myldretid om morgenen viser, at den forventelig vil ændre sig fra "begyndende forsinkelse" til "nogen forsinkelse". I myldretid om eftermiddagen vil den ændre sig fra "næsten ingen forsinkelse" til "begyndende forsinkelse". Konklusionen er dermed, at projektet kun forventeligt vil medføre mindre forsinkelse i dette kryds.

I forhold til pendlertrafikken sydfra, der skal videre til Nordhavn, er Toldbodgade i praksis ingen genvej. Trafikken på Bredgade og Toldbodgade mødes igen på Grønningen. Herfra vil belastningen være den samme som før opsplitting.

Københavns Kommune anslår, at når byggeriet i den nordlige ende er afsluttet, forventes en væsentlig belastning af cyklister på Toldbodgade i begge retninger. Bygherre estimerer, at op til 1.000 medarbejdere vil cykle til og fra arbejde hver dag. Det er væsentligt flere end i dag. Indkørsel til den nye bygnings cykelparkering vil foregå fra Toldbodgade. Med den nuværende indretning af Toldbodgade vil trafiksikkerheden for cyklisterne og bilisterne derfor blive væsentligt forringet.

Derudover har kommunen oplyst, at lysreguleringen i hele området vil blive tilpasset projektet. Dette vil give en bedre trafikafvikling end den beregnede og sikre den grønne bølge i trafikken.



Københavns Kommune ønsker med projektet at fredeliggøre Toldbodgade og derved skabe en højere grad af sikkerhed og fremkommelighed for alle trafikanter i gaden. Analyse af uheldsstatistikken viser, at der sker forholdsvist mange uheld i gaden, og at det især er personbiler, busser og cyklister, der er involveret. Ved at adskille biltrafik og cykeltrafik med cykelstier, ved at minimere bustrafikken i gaden, og ved at minimere parkering i gaden, vil både sikkerheden og fremkommeligheden blive væsentlig forbedret for begge parter.

Lovgrundlag

Det fremgår af færdselslovens § 92 a, stk. 1, at politiet med samtykke fra vejmyndigheden, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, kan træffe bestemmelse om 1) indførelse af ubetinget vigepligt og 2) påbud om ensrettet færdsel.

Det følger af § 92 a, stk. 3, at i forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område kan vejmyndigheden over for politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelser efter stk. 1, nr. 2, og stk. 2.

Færdselslovens § 92 a blev indsat ved lov nr. 292 af 28. april 2000 om ændring af færdselsloven, lov om private fællesveje og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje.

I de specielle bemærkninger til loven fra 2000 (Lovforslag nr. 156 fremsat den 15. december 1999 af trafikministeren) står der bl.a. følgende:

"I den forbindelse foreslås ved § 1, nr. 11, en ny affattelse af § 92 ved de foreslåede bestemmelser §§ 92, 92 a, 92 b og 92 c.

[...]

Den foreslåede § 92 a, stk. 1, omfatter afgørelser om indførelse af ubetinget vigepligt og påbud om ensrettet færdsel. Disse afgørelser træffes af politiet som hidtil med samtykke fra vejbestyrelsen/vejmyndigheden, jf. den nugældende § 92, stk. 1, nr. 2 og 3."

En lignende bestemmelse fandtes også i de tidligere hovedlove fra 1976, 1955 og 1932. I forarbejderne til hovedloven fra 1976 (Forslag til Færdselslov fremsat den 9. oktober 1975 af justitsministeren) står der, at der ikke vil være noget til hinder for, at der ved beslutning



om foranstaltninger også tages hensyn til andet end de færdselsmæssige forhold, f.eks. miljømæssige hensyn. Forarbejderne til hovedloven fra 1955 (Forslag til Færdselslov fremsat den 19. november 1954 af justitsministeren) giver ikke fortolkningsbidrag.

I lovforslaget til 1932 loven (Forslag til Færdselslov fremsat den 11. november 1931 af justitsministeren) er bestemmelsen i § 2, stk. 1. I de almindelige bemærkninger til lovforslaget omtales det, at lovforslaget beror på en betænkning udarbejdet af et udvalg nedsat af Justitsministeriet i 1927. Den omtalte betænkning er bilag til lovforslaget, og til § 2, stk. 1, står der bl.a. følgende:

"I 2. Punktum er der givet Regler herom. De kommunale Myndigheders Samtykke hæves herefter for det første til Anvisning af Parkeringspladser. Oprettelsen og den rette Anbringelse af Parkeringspladser er paa den ene Side af indgribende færdselsmæssig Betydning, paa den anden Side maa der ved herhen hørende Afgørelser ogsaa tages Hensyn til Gadeanlægget som Helhed, næringsdrivendes Interesser, æstetiske Hensyn o. s. v. Bestemmelsesretten bør derfor paa dette Omraade henlægges til Politiet og de kommunale Myndigheder i Forening. Noget lignende gælder, hvor Talen er om helt eller delvis at forbyde offentlig Færdsel paa en Gade eller Vej eller om at paabyde ensrettet Færdsel for alle eller visse Færdselsarter, idet ogsaa her foruden færdselsmæssige Hensyn tillige de næringsdrivendes Interesser maa tages i Betragtning."

(Transportministeriets understregning)

Man må udlede af forarbejderne til 1932 loven, at samtykket fra kommunen skulle sikre, at andre hensyn end færdselsmæssige også blev taget i betragtning, og det har været kommunens rolle at sikre dette. De næringsdrivendes interesser nævnes specifikt.

Transportministeriets vurdering og begrundelse for afgørelsen

Transportministeriet vurderer, at en ensretning af Toldbodgade utvivlsomt vil fremme både trafiksikkerheden og trygheden for de lette trafikanter. Desuden reduceres omfanget af motoriseret trafik i Toldbodgade og gøres mere forudsigelig.

Det følger af trafikberegningerne udført af Københavns Kommune, at en række gader (bl.a. Holbergsgade, Amaliegade og Fredericiagade) ligeledes vil opleve mindre trafik som følge af ensretningen af



Toldbodgade ifølge Københavns Kommunes analyse, hvilket også vil være til stor gavn for de lette trafikanter.

Det følger dog også af trafikberegningerne udført af Københavns Kommune, at en ensretning for køretøjer i sydgående retning i Toldbodgade vil medføre, at antallet af køretøjer i Nyhavn vil stige med 1822 køretøjer eller en ændring på 172 procent. På Bredgade vil det fra Kongens Nytorv og til Sankt Annæ Plads medføre en forøgelse på 2563 køretøjer, hvilket svarer til en ændring på 19 procent. Resten af vejen i nordgående retning vil stigningen på Bredgade være et sted mellem 9-13 procent.

Ligeledes følger det af sagens oplysninger, at serviceniveauet i krydset mellem Kongens Nytorv og Nyhavn samt krydset mellem Bredgade og Sankt Annæ Plads vil blive forværret i både morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen, hvis Toldbodgade ensrettes.

Selvom det følger af sagens oplysninger, at der siden maj 2023 har været en midlertidig ensretning i sydgående retning på strækningen fra Amaliegade og Sankt Annæ Plads, bemærker Transportministeriet samtidig, at denne ikke går hele vejen fra Amaliegade i nord og til Nyhavn i syd, som er den strækning, som Københavns Kommune ønsker skal gøres ensrettet.

På trods af de positive effekter det vil have for trafiksikkerheden for ikke mindst cyklisterne på Toldbodgade, så er det Transportministeriets samlede vurdering på baggrund af sagens oplysninger, at Københavns Politi beslutning om ikke at indføre ensretning på Toldbodgade for køretøjer i sydgående retning er korrekt.

Samlet set er det Transportministeriets vurdering, at den konkret foreslåede løsning med bedre sikkerhed for særligt cyklisterne i Toldbodgade ved en ensretning for køretøjer i sydgående retninger ikke er forenelig med de konsekvenser det må vurderes at have for fremkommeligheden i midtbyen i særligt spidsbelastningstidspunkterne om morgenen og eftermiddagen.

Transportministeriet er på den baggrund enig med Københavns Politi i, at hensynet til fremkommeligheden i indre by vægter højere i denne sag, hvorfor ministeriet er enig med politiet i, at Toldbodgade ikke skal ensrettes for køretøjer.



Side 8/8

Afslutningsvis skal Transportministeriet beklage den lange sagsbehandlingstid.

Med venlig hilsen