



## Notat

### Bilag 3, Trafikal og juridisk vurdering af mulighederne for at begrænse tung trafik i knudepunkter i myldretiden

16. december 2019

Sagsnummer  
2019-0222832

Dokumentnummer  
2019-0331753-5

#### Baggrund

Borgerrepræsentationen har pålagt Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af andre relevante forvaltninger at forberede en indstilling til politisk behandling, der redegør for mulighederne for at indføre en begrænsning af tung trafik i myldretiden i byens trafikale knudepunkter, og præsenterer én eller flere løsningsmodeller til afstemning i Borgerrepræsentationen jf. motivering. Indstillingen forelægges Borgerrepræsentationen inden udgangen af 2019.

Motivationen bag forslaget er "at begrænse den tunge trafik vil øge trygheden på cykelstierne, så flere vælger cyklen og det vil forhåbentligt med virke til at nedsætte antallet af alvorligt tilskadede og dræbte i trafikken – særligt ulykker hvor en cyklist bliver dræbt af en højresvingende lastbil".

#### Kortlægning af uheld med involvering af tunge køretøjer og lette trafikanter

Politiet har i en 5-årig periode fra 2014 til 2018 registreret 48 uheld i Københavns kommune, hvor der har været en let trafikant (både fodgængere og cyklister) og et tungt køretøj involveret, se tabel 1.

Tabel 1	Uheld med let trafikant og tungt køretøj involveret fra 2014-2018		
	I alt	I kryds	I myldretiden
Dræbte	9	7	2
Alvorligt tilskadede	27	20	10
Lettere tilskadede	12	10	2
I alt dræbte og tilskadede	48	37	14

Uheldenes geografiske placering fremgår af figur 1, og i myldretiden (kl. 7-9 og kl. 15.30-17.30) af figur 2. Uheldene sker primært i eller op til kryds, men uheldene er spredt ud over hele København og er ikke koncentreret på nogle bestemte tidspunkter af døgnet. Hovedparten, to tredjedele, af de alvorlige ulykker sker uden for myldretiden. Der er således ikke et entydigt billede af, at en meget stedspecifik indsats rettet mod tunge køretøjer på udvalgte steder i byen vil have en markant betydning for uheldsbilledet. En stedspecifik indsats kan derimod forventes at have stor betydning for de lette trafikanters tryghed.

Byens Udvikling  
Mobilitet  
Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

[www.tmf.kk.dk](http://www.tmf.kk.dk)

### **Kortlægning af tung trafik og trængselsramte knudepunkter**

Københavns Kommune tæller tunge køretøjer i det faste tælleprogram, og seneste tælling fremgår af figur 3. Det er imidlertid vanskeligt ud fra tællinger at fastslå, hvor de mest trængselsramte knudepunkter er, da trængsel er en kombination af antal trafikanter, vejareal til rådighed og geometri i krydsene. Tællingerne er gennemført på strækninger eller op til kryds. Dvs. et samlet antal tunge køretøjer i de forskellige knudepunkter er ikke opgjort.

I forbindelse med udarbejdelsen af Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 gennemførte Teknik- og Miljøforvaltningen en større undersøgelse blandt borgerne, som bl.a. udpegede kryds med stor trængsel. Dette kort fremgår af figur 4. Hovedparten af krydsene med flest borgerinputs ligger i Indre By på gader med både mange tunge køretøjer, biler, cyklister og fodgængere.

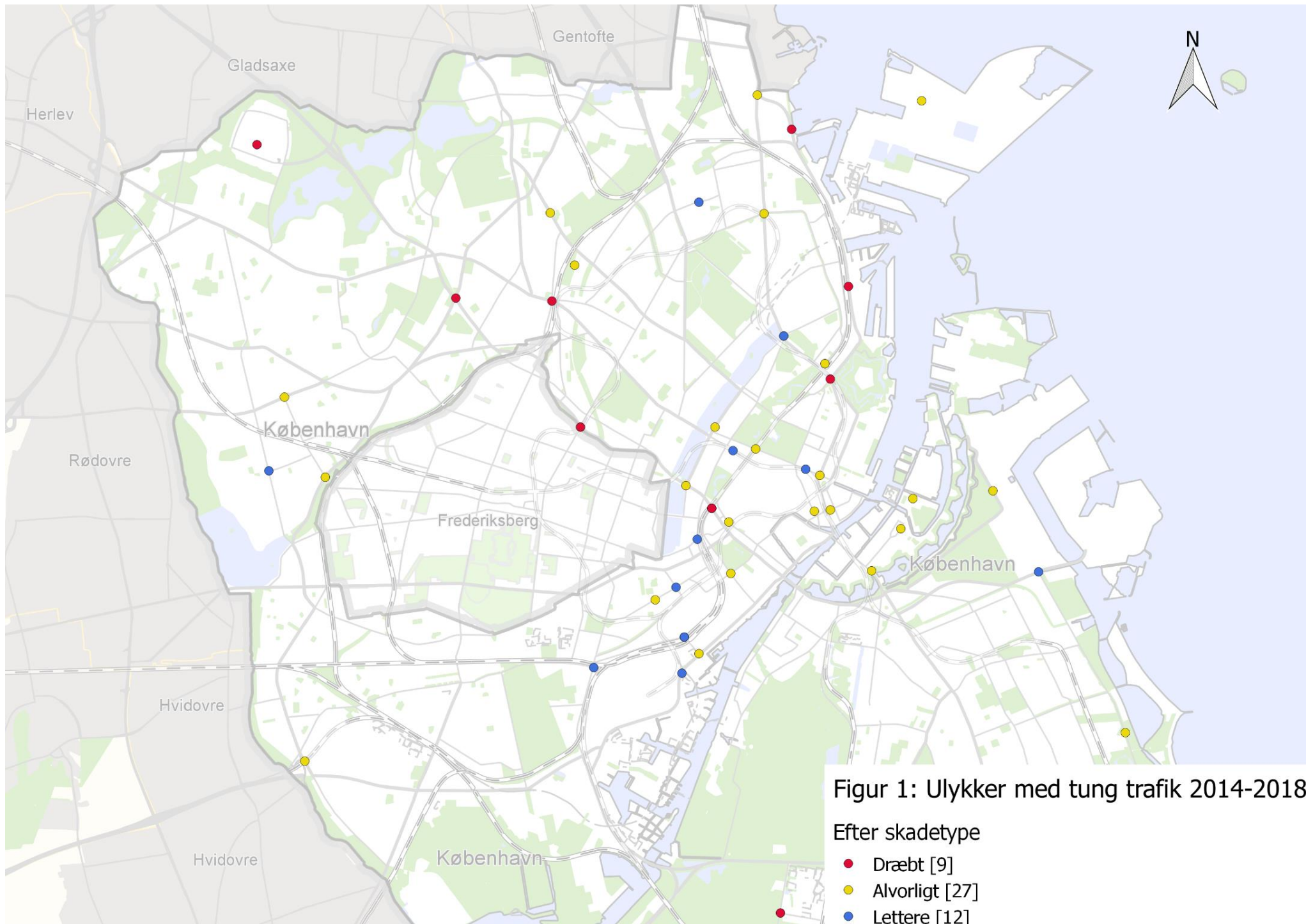
Af figur 5 fremgår uheldsbilledet og antal lastbiler i nærheden af de kryds med flest borgerinputs ifm. cykelstiprioriteringsplanen. I eller i nærheden af 12 ud af de 26 kryds med flest borgerinputs er der sket et uheld mellem en lastbil og en let trafikant i perioden 2014-2018 (to dræbte, otte alvorligt tilskadede og to let tilskadede).

### **Vurdering af lovhjemmel i forhold til gennemførelse af medlemsforslaget**

Indførelse af et forbud mod tung trafik i et bestemt tidsrum er reguleret i færdslovens § 92 og kræver samtykke fra Københavns Politi. Et forbud vil skulle godkendes og gennemføres under iagttagelse af de almindelige forvaltningsretlige regler, herunder kravene om saglighed og proportionalitet. Jo mere indgribende en restriktion er - desto større krav stilles til de saglige hensyn, der begrundes restriktionen. Hensyn baseret på *trafiksikkerhed og uheldskortlægning* et stærke vurderingsgrundlag, mens *oplevet utryghed* er svagere. *Oplevet utryghed* kan ikke stå alene som en saglig begrundelse for et så relativt omfattende indgreb, som et forbud mod tung trafik i Københavns trafikknudepunkter vil være. Dette baseres på tidligere juridiske vurderinger af hjemmelspørgsmålet i lignende sager vedrørende begrænsninger for tung trafik. Kortlægning af uheld, antal lastbiler og kryds udpeget af københavnere som særligt trængselsramte fremgår af bilag 3.

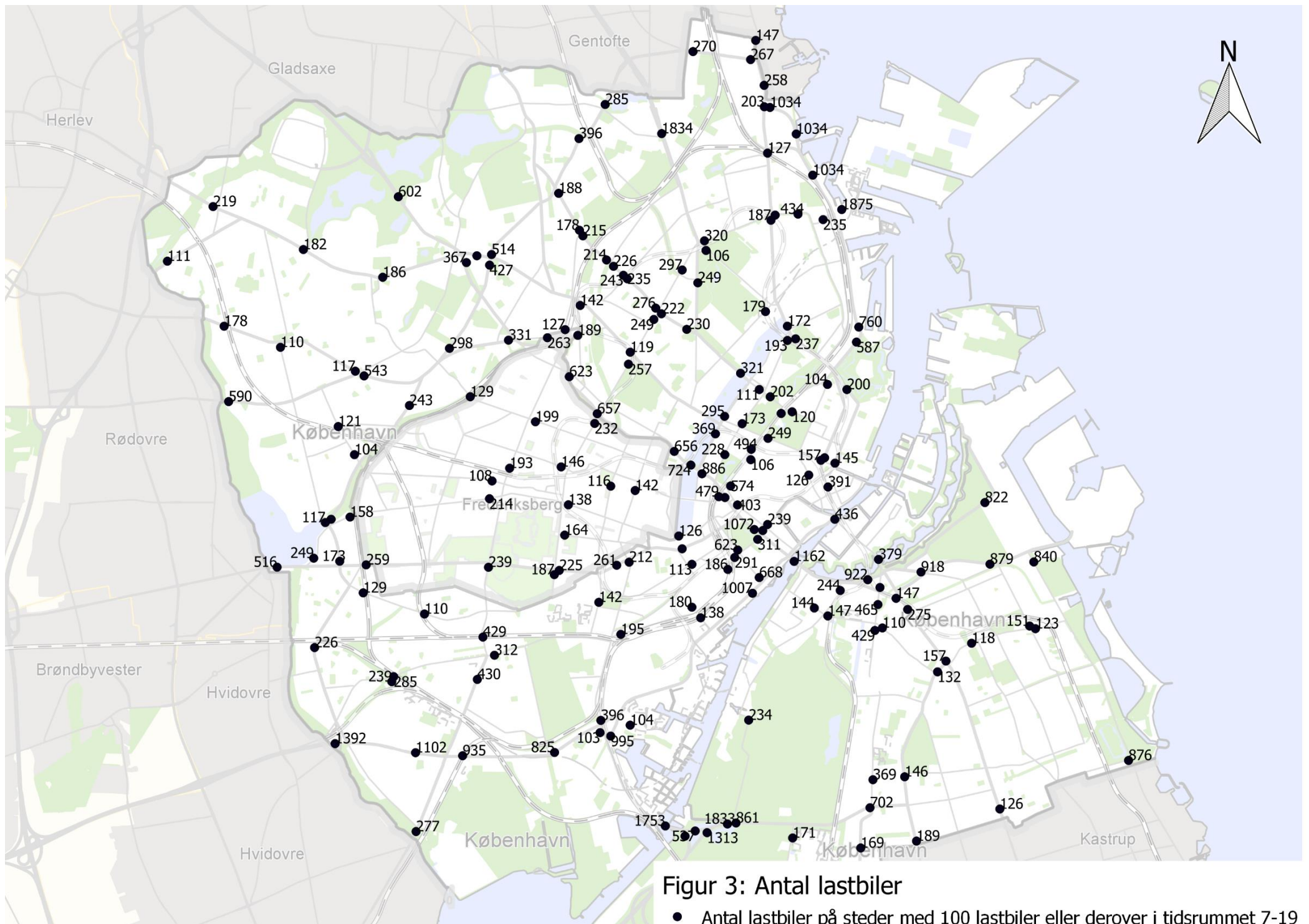
Forvaltningen vurderer på den baggrund, at en så indgribende ændring i kørslen med tung trafik nødvendiggør, at der laves en helhedsorienteret trafikanalyse, så man sikrer, at de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser mv ved et forbud mod tung trafik belyses og dokumenteres yderligere. På den måde sikres, at de saglige grunde og trafiksikkerhedsmæssige fordele er tilstede, og man kan afveje fordele og ulemper ved restriktionen. Hvis forslaget fx medfører meget store ulemper for transportbranchen, så skal kommunens og almenhedens fordele ved ordningen med vægt overstige disse ulemper. Det også nødvendigt at undersøge, at den

tunge trafik ikke blot flyttes til andre mindre egnede veje og kryds og derved forringer trafiksikkerheden og øger utrygheden på disse steder. På den baggrund vurderer forvaltningen, at medlemsforslaget bør indgå i de mobilitetsanalyser, der er igangsat med Budget 2020. Mobilitetsanalyserne vil omfatte initiativer til en generel omprioritering af trafikken og vejnettet, herunder også initiativer til begrænsning af tung trafik.





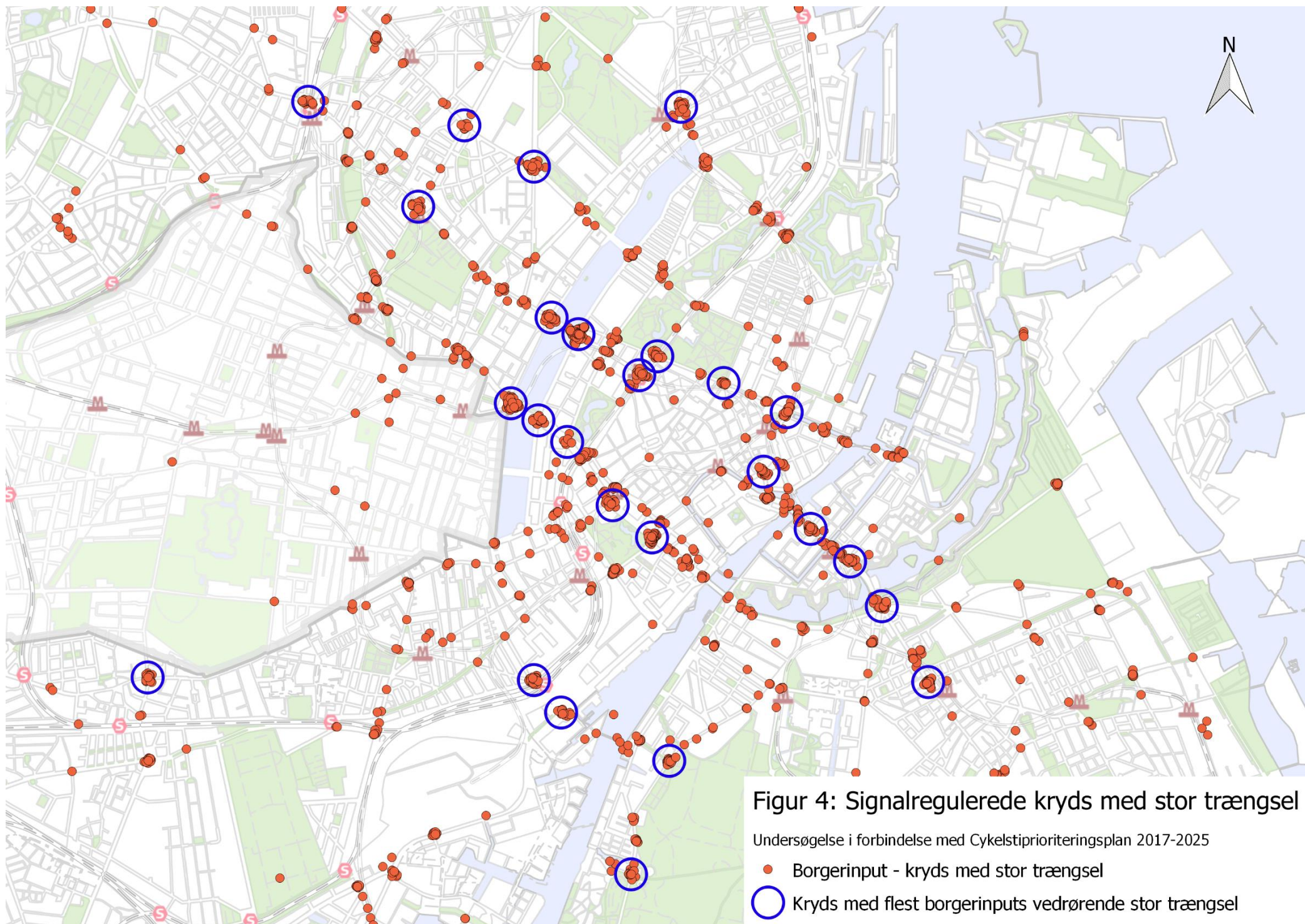




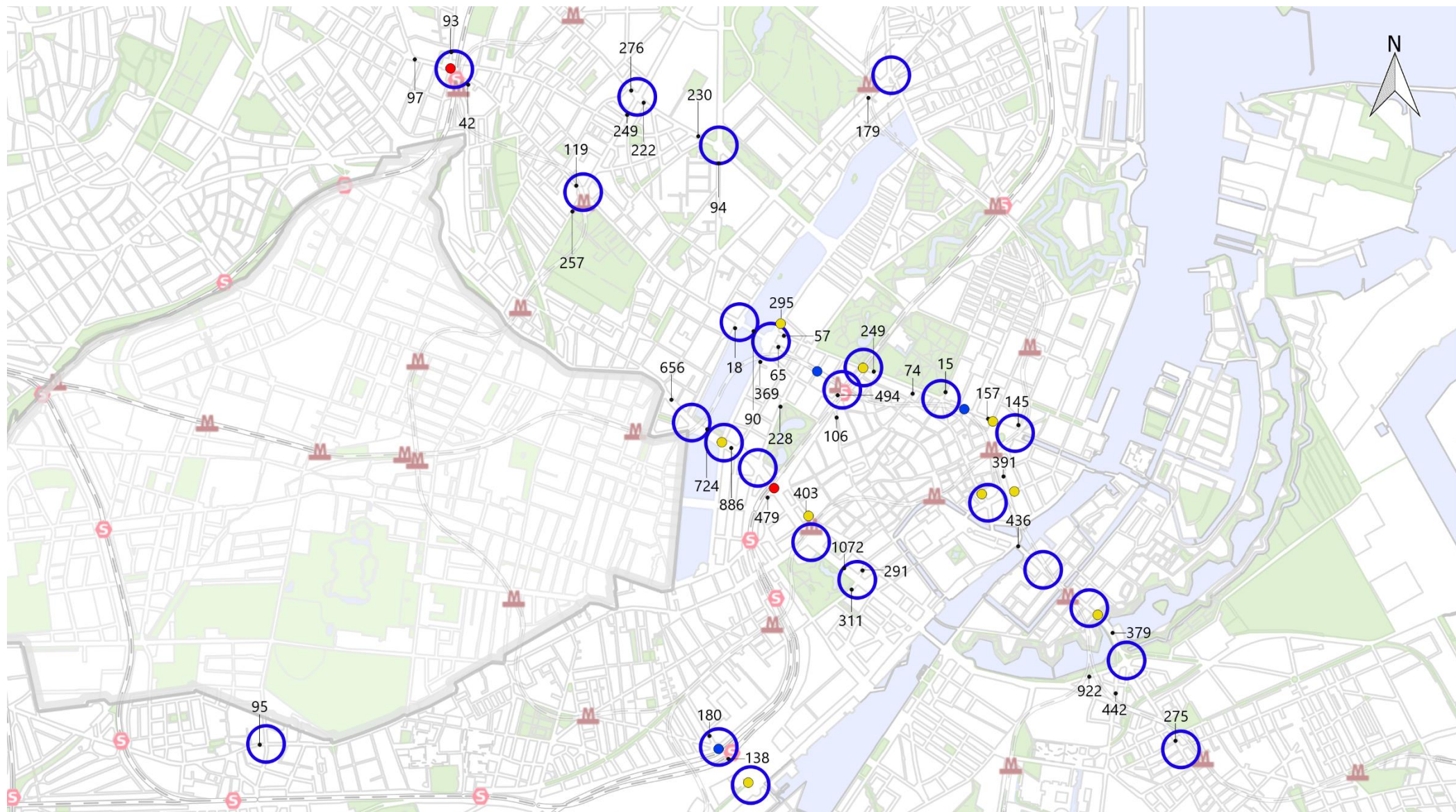
Figur 3: Antal lastbiler

• Antal lastbiler på steder med 100 lastbiler eller derover i tidsrummet 7-19









Figur 5: Uheld og antal lastbiler i og ved udpegede kryds med stor trængsel

- Kryds med flest borgerinputs vedrørende stor trængsel
- ←180 Antal lastbiler i tidsrummet 9-17
- Dræbte [2]
- Alvorligt tilskadekomne [9]
- Lettere tilskadekomne [3]