



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

Baggrund

Borgerrepræsentationen har den 9. maj 2019 pålagt Teknik- og Miljøforvaltningen 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. Indstillingen skal præsentere én eller flere løsningsmodeller til afstemning i Borgerrepræsentationen jf. følgende motivation:

"At begrænse den tunge trafik vil øge trygheden på cykelstierne, så flere vælger cyklen, og det vil forhåbentligt medvirke til at nedsætte antallet af alvorligt tilskadede og dræbte i trafikken - særligt ulykker hvor en cyklist bliver dræbt af en højresvingende lastbil".

Borgerrepræsentationen har den 14. maj 2020 ved behandlingen af medlemsforslag stillet af Alternativet om begrænsning af tung trafik i myldretiden i byens trafikale knudepunkter besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal vende tilbage med forslag til behandling om at begrænse den tunge trafik i myldretiden efter færdiggørelsen af Mobilitetsanalyserne.

Kortlægning af uheld med involvering af tunge køretøjer og lette trafikanter

Politiet har i en 5-årig periode fra 2016 til 2020 registreret 95 uheld i Københavns Kommune, hvor der har været en let trafikant (fodgænger eller cyklist) og et tungt køretøj (lastbil, sættevogne eller bus) involveret, se tabel 1.

Tabel 1	Uheld med let trafikant og tungt køretøj involveret fra 2016-2020		
	I alt	I kryds	I myldretiden
Dræbte	12	12	2
Alvorligt tilskadede	53	34	19
Lettere tilskadede	30	25	9
I alt dræbte og tilskadede	95	71	30

Uhældenes geografiske placering fremgår af figur 1 (se side 5), og i myldretiden (kl. 7-9 og kl. 15.30-17.30) af figur 2 (se side 6). Uhældene sker primært i eller op til kryds. Uhældene er spredt ud over hele København og ikke koncentreret på nogle bestemte tidspunkter af døgnet.

Hvis uheld med busser, hvoraf de fleste er i rutekørsel, sorteres fra det samlede antal uheld med tunge køretøjer, ses at 75% af de dræbte og

29-11-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 5229

Dokumentnummer i F2
345994

Sagsnummer i eDoc
2021-0286987

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

50% af de alvorligt sårede sker i uheld, hvor en lastbil eller sættevogn er involveret, se tabel 2.

Tabel 2	Uheld med let trafikant og lastbiler/sættevogne involveret fra 2016-2020		
	I alt	I kryds	I myldretiden
Dræbte	9	9	2
Alvorligt tilskadekomne	27	21	13
Lettere tilskadekomne	11	11	2
I alt dræbte og tilskadekomne	47	41	17

64% af alle ulykker sker uden for myldretiden, mens 81% af uheldene med dræbte ligeledes sker udenfor myldretiden.

På den baggrund kan en begrænsning i form af forbud mod kørsel med tung trafik i myldretiden ikke forventes at have en markant betydning for uheldsbilledet.

Det ses, at 75% af uheldene sker i kryds. Dog ses det, at uheldsbilledet er diffust, og at der er ikke kryds, hvor politiet har registreret mere end 1 alvorligt uheld.

Kortlægning af tung trafik og trængselsramte knudepunkter

Københavns Kommune tæller tunge køretøjer i det faste tælleprogram, og seneste tælling fremgår af figur 3 (side 7). 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. 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 (side 8). Hovedparten af krydsene med flest borgerinputs ligger i Indre By på gader med både mange tunge køretøjer, biler, cyklister og fodgængere.

Af figur 5 (side 9) fremgår uheldsbilledet og antal lastbiler i nærheden af de kryds med flest borgerinputs ifm. cykelstiprioriteringsplanen. I 5 ud af de 26 kryds med flest borgerinputs er der sket et uheld mellem en lastbil og en let trafikant i perioden 2016-2020 (tre alvorligt tilskadekomne og to let tilskadekomne). Som det ses at kortet, kan der ikke peges på uheldsbelastede knudepunkter, hvor borgere har udpeget kryds med stor trængsel.

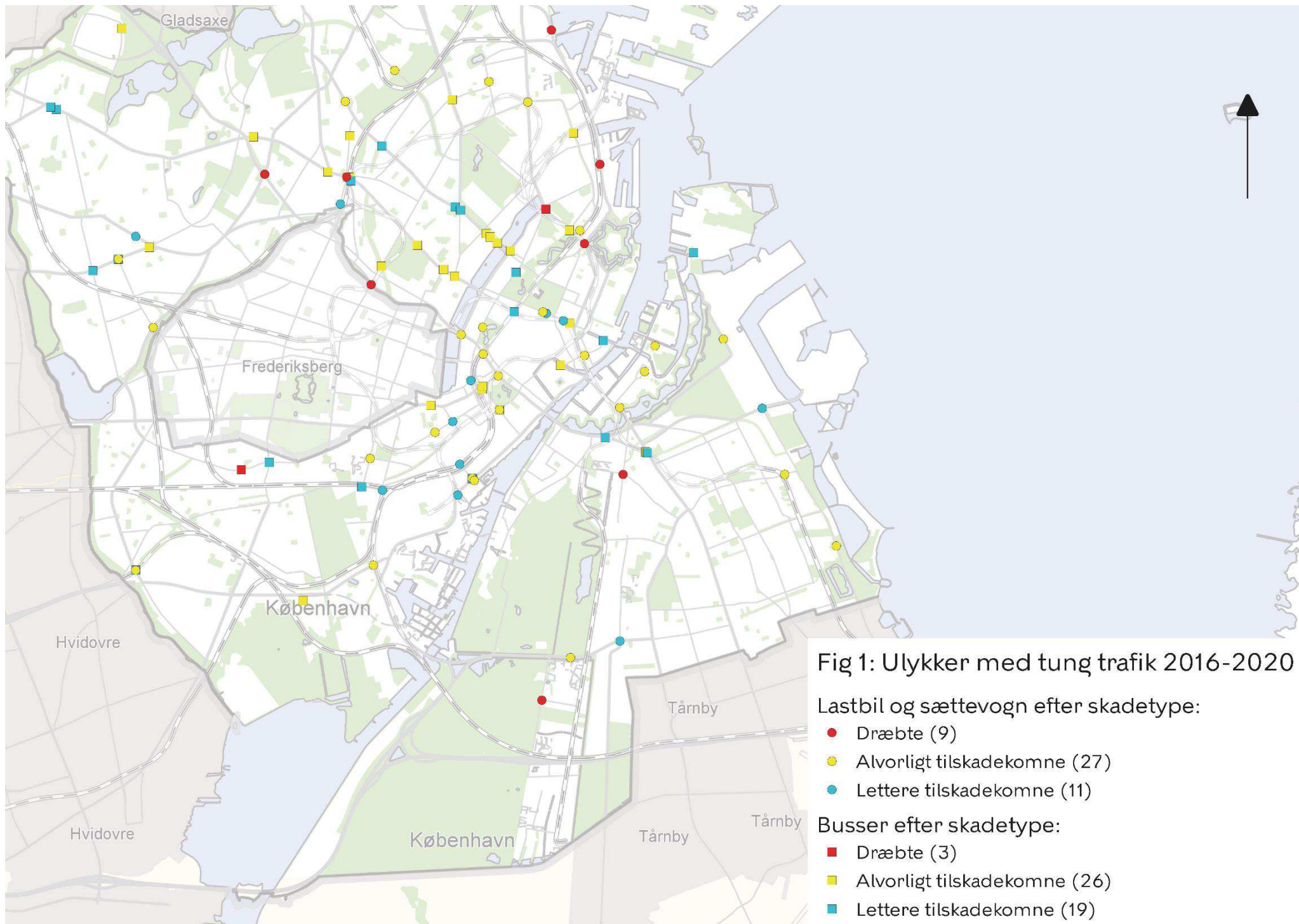
Vurdering af lovhjemmel i forhold til gennemførelse af medlemsforslaget

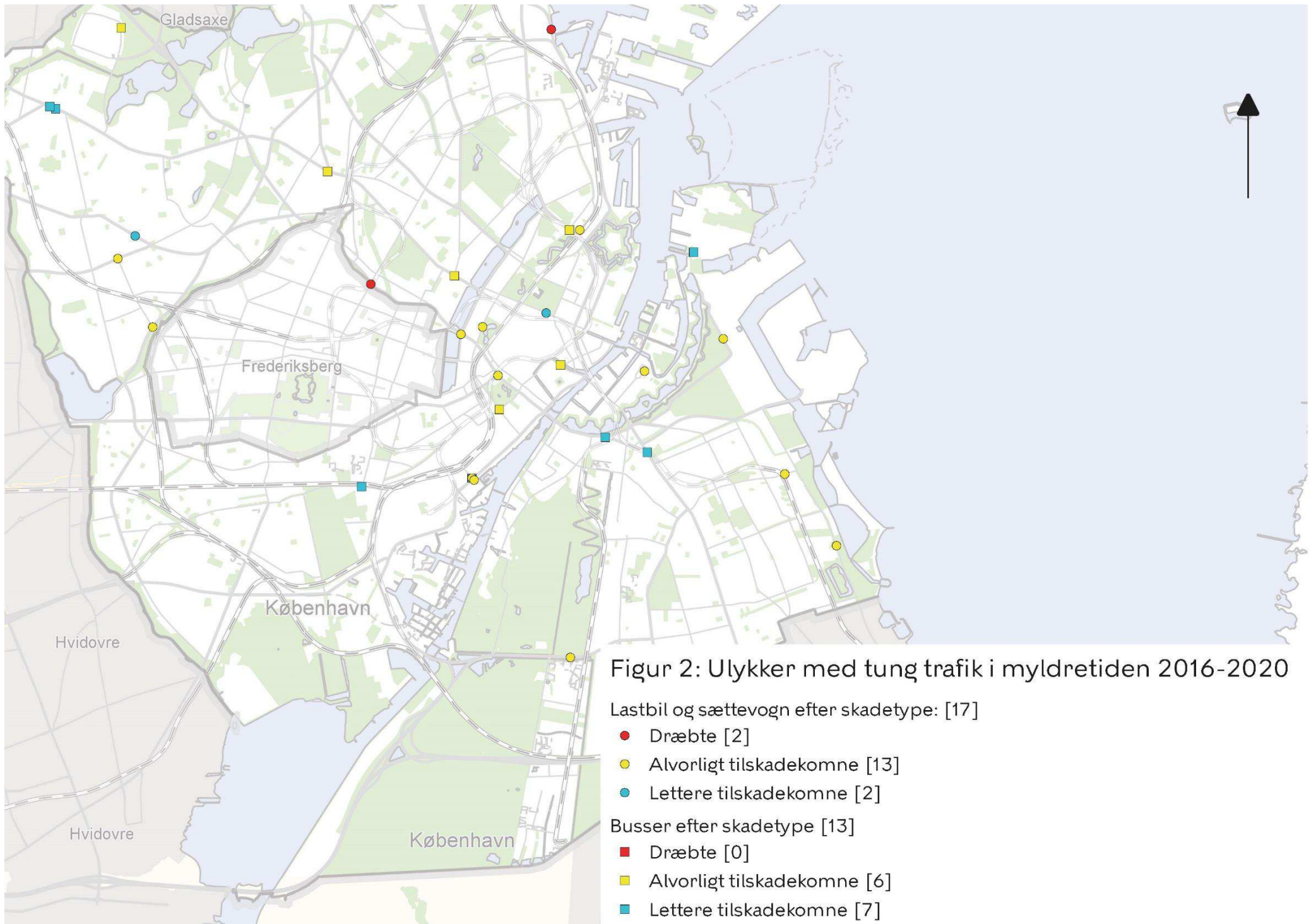
Indførelse af begrænsning ved et forbud mod tung trafik i et bestemt tidsrum er reguleret i færdslovens § 92 og kræver samtykke fra Københavns Politi. Et forbud vil skulle godkendes og gennemføres under iagttagelse af de almindelige forvaltningsretlige regler, herunder kravene om saglighed og proportionalitet. Jo mere indgribende en

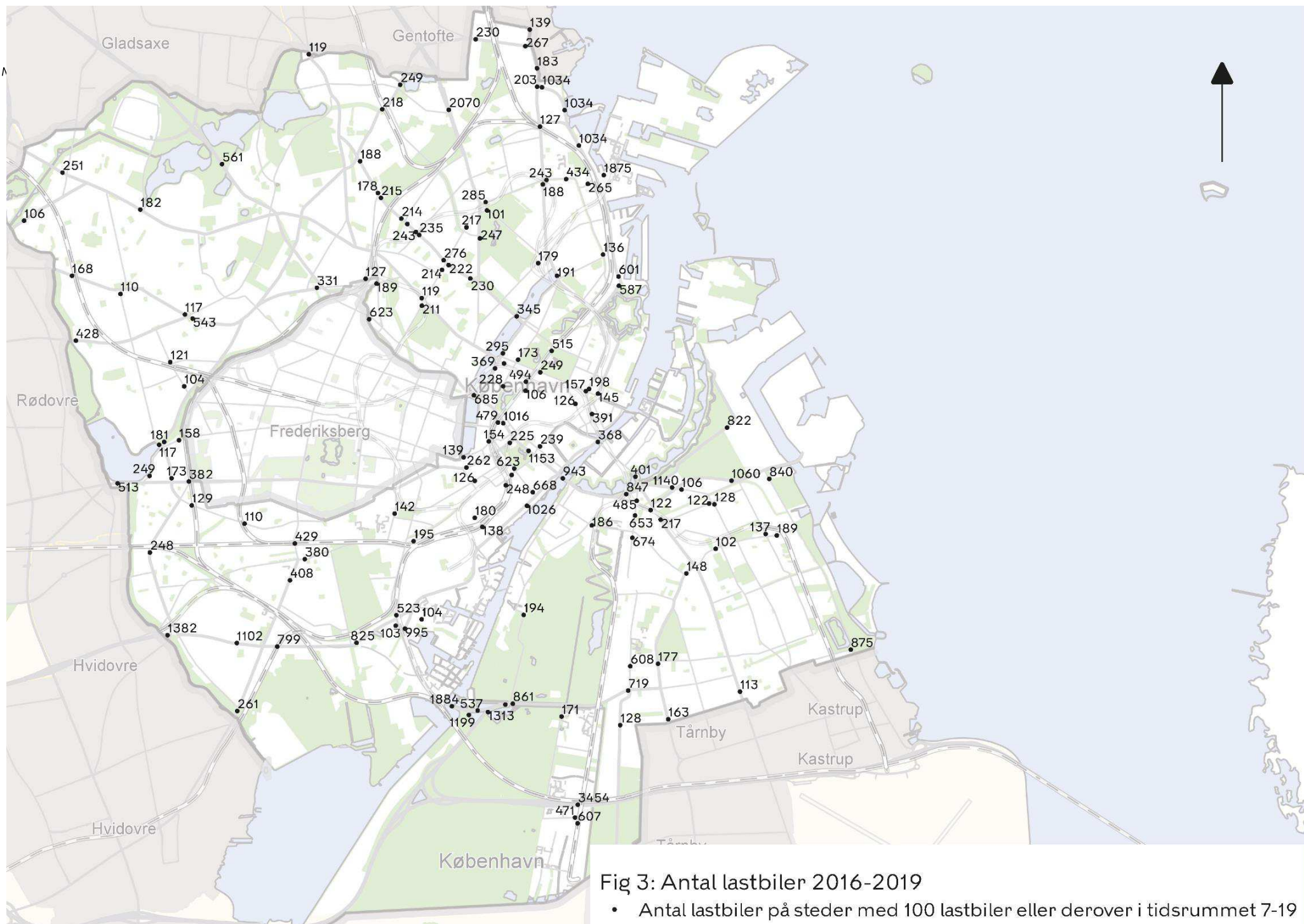
restriktion er, desto større krav stilles til de saglige hensyn, der begrundes restriktionen. Hensyn baseret på trafiksikkerhed og uheldskortlægning er stærke vurderingsgrundlag, mens oplevet utryghed er svagere. Oplevet utryghed kan ikke stå alene som en saglig begrundelse for et så relativt omfattende 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.

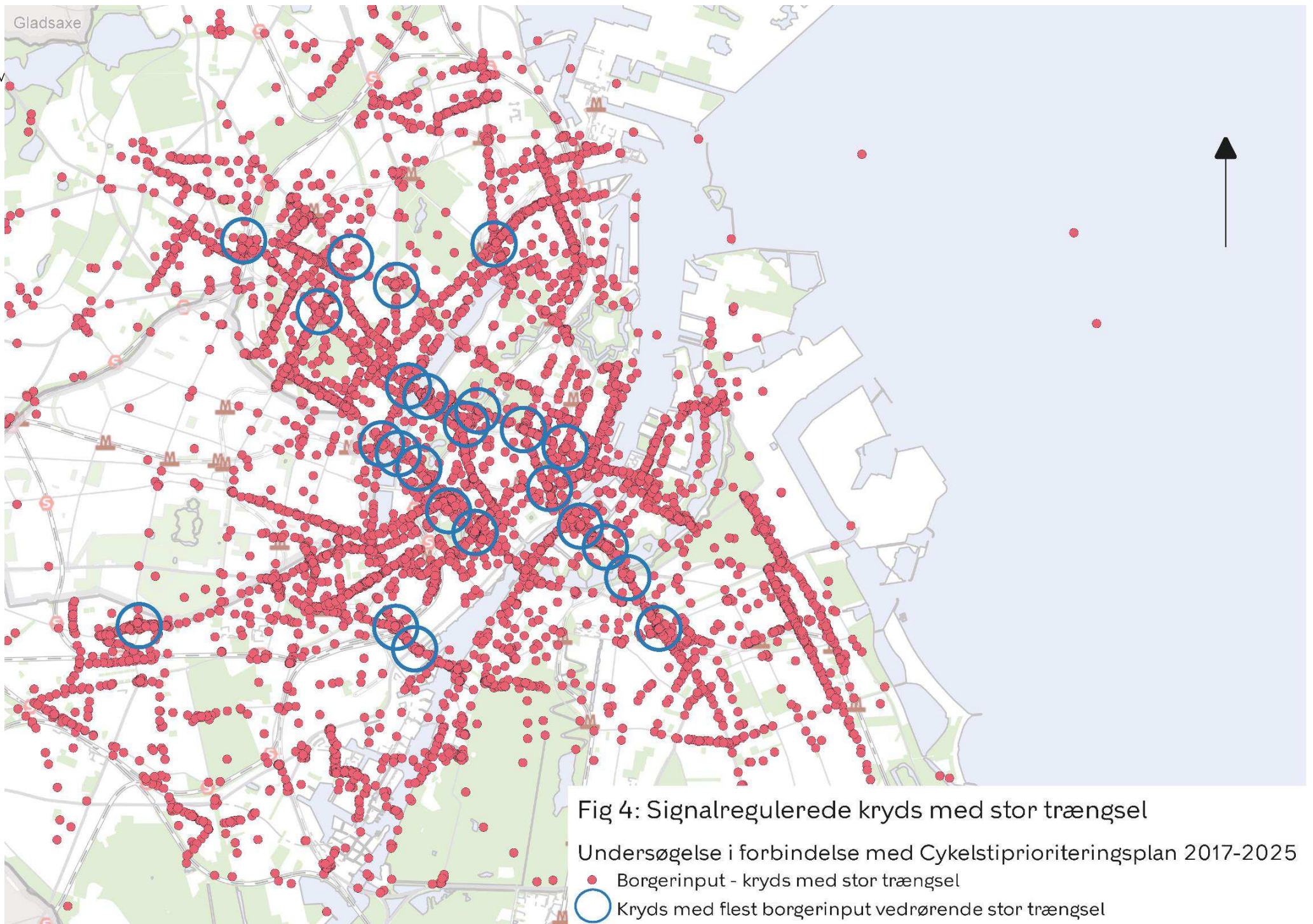
Sammenfatning af uheldskortlægningen

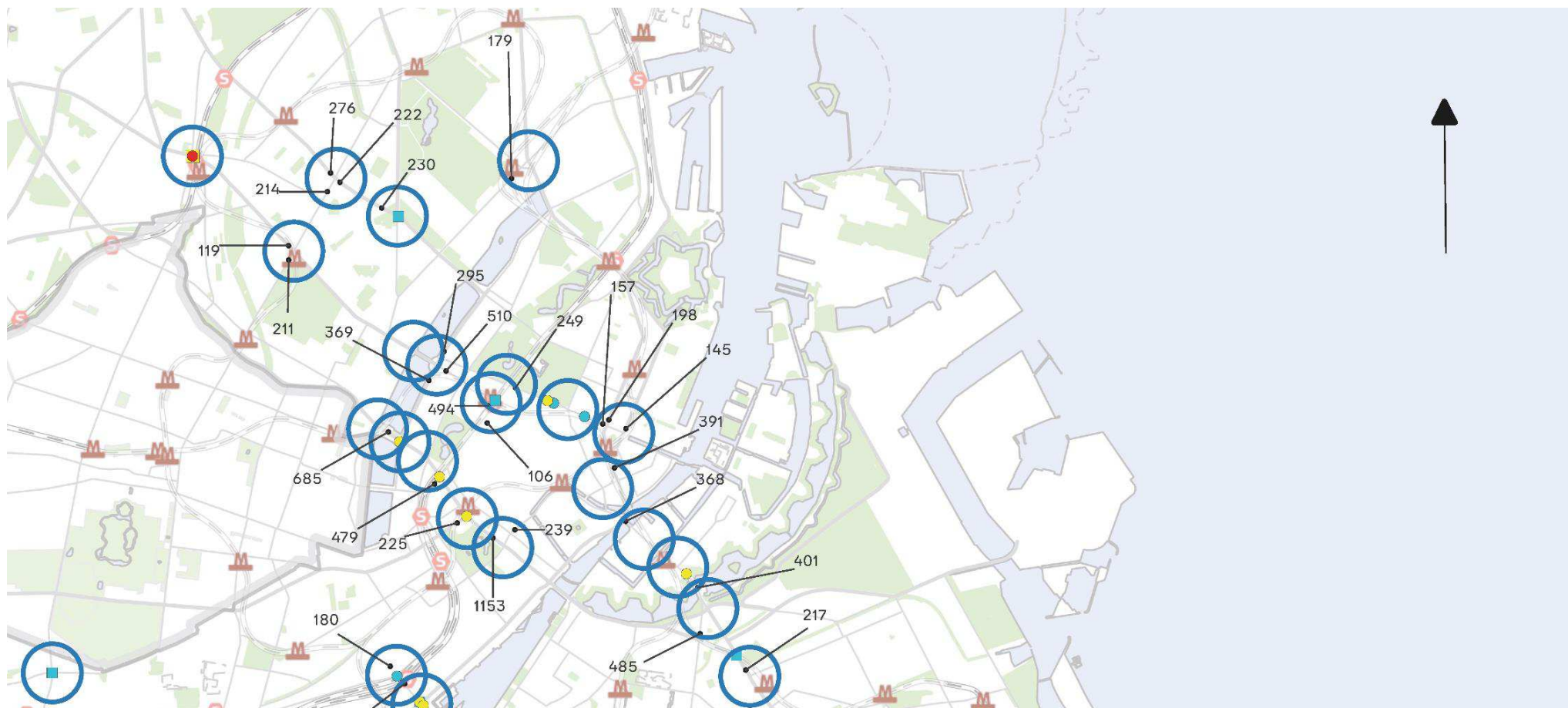
På baggrund af uheldskortlægningen kan der ikke udpeges kryds, hvor der sker mere end et uheld med dræbte eller alvorligt tilskadede cyklister eller fodgængere i myldretiden i de trafikale knudepunkter, og som derfor kan betegnes som en vægtig saglig begrundelse.











Figur 5: Uheld og antal lastbiler i og ved udpegede kryds 2016-2020

○ Kryds med flest borgerinputs vedrørende stor trængsel

—• Antal lastbiler i tidsrummet 9-17 2016-2019

Lastbil og sættevogn efter skadetype: [12]

- Dræbte [2]
- Alvorligt tilskadekomne [7]
- Lettere tilskadekomne [3]

Busser efter skadetype: [6]

- Dræbte [0]
- Alvorligt tilskadekomne [1]
- Lettere tilskadekomne [5]