

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Dato 4. november 2020  
J. nr. 2020-2606

Transport- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

## **Afgørelse i tvistsag mellem Københavns Kommune og Københavns Politi om hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i Holmbladsgade Kvarteret**

Bank Danske Bank  
reg. 0216 kt. 4069 065880  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

Københavns Kommune har den 1. juli 2019 i medfør af færdselslovens<sup>1</sup> § 92 a, stk. 2, jf. § 92 a, stk. 3, ansøgt Københavns Politi om samtykke til at etablere en række områder med en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i to af Københavns bydele, Ydre Nørrebro og Holmbladsgade Kvarteret.

Københavns Politi har den 6. september 2019 afvist at give samtykke til projektet, idet Københavns Politi ikke har fundet, at betingelserne i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser<sup>2</sup> er opfyldt.

Københavns Kommune har den 11. oktober 2019 i medfør af færdselslovens § 92 c, stk. 1, indbragt sagen for Transport- og Boligministeriet til afgørelse.

### **Afgørelse**

Transport- og Boligministeriet finder, at betingelserne for etablering af nærmere afgrænsede områder med en hastighedsgrænse på 40 km i timen i § 6, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser er opfyldt for så vidt angår de to hastighedszoner i Holmbladsgade Kvarteret.

Der kan derfor etableres to zoner med en hastighedsgrænse på 40 km i timen i Holmbladsgade Kvarteret i den udstrækning, der fremgår af Københavns Kommunes kortlægningsnotat af 11. juli 2019.

Sagens baggrund og en nærmere begrundelse for Transport- og Boligministeriets afgørelse fremgår nedenfor.

<sup>1</sup> Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 om færdselsloven med senere ændringer.

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser

## Sagens baggrund

Københavns Kommune ansøgte den 1. juli 2019 Københavns Politi om samtykke til at etablere fire områder med en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i to af Københavns bydele, Ydre Nørrebro og Holmbladsgade Kvarteret, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2, jf. § 92 a, stk. 3.

Argumentationen for de to projektforslag og planlægningen af skiltningen er tæt på identisk. Københavns Politi har på den baggrund alene valgt at afgive et afslag på, at Københavns Kommune kan etablere to zoner med hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i Holmbladsgade Kvarteret og ikke forholdt sig til det andet projekt.

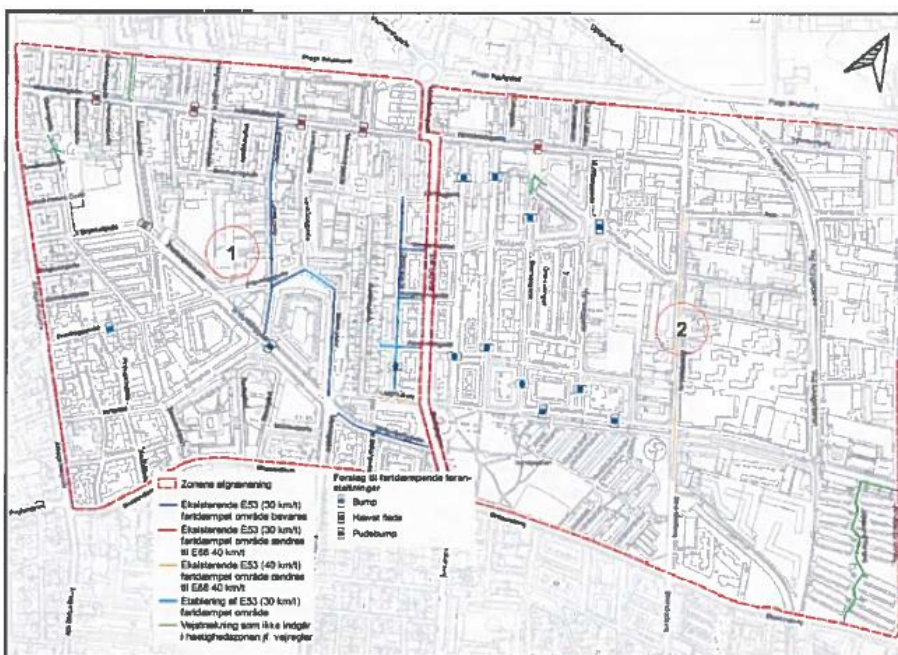
Københavns Kommune foreslår, at Holmbladsgade Kvarteret udformes i to mindre områder med en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen.

Den tiltænkte hastighedszone afgrænses af Amagerbrogade, Øresundsvej, Amager Strandvej og Prags Boulevard og inkluderer alle veje inden for dette område på nær private veje<sup>3</sup>. Afgrænsningsvejene indgår ikke i hastighedszonen.

Hastighedszonen foreslås endvidere opdelt i to områder adskilt af fordelingsvejen Vermlandsgade/Østrigsgade, der heller ikke er omfattet af hastighedszonen. De to områder betegnes som område 1, vest for Østrigsgade og område 2, øst for Østrigsgade. De to nedenstående kort viser afgrænsningen af hastighedszonen og områdeinddelingen.



<sup>3</sup> For så vidt angår de private fællesveje inden for områderne anfører Københavns Kommune, at der skal gennemføres en partshøring, inden der kan træffes beslutning om en hastighedsnedsættelse på disse veje.



## Københavns Politis bemærkninger

Københavns Politi har begrundet afslaget med, at der ikke er tale om en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver eller lignende institutioner for børn. Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser<sup>4</sup> § 6, stk. 1, 1. pkt., kan derfor ikke anvendes til at etablere en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i Holmbladgade Kvarteret.

Københavns Politi har endvidere anført, at tætheden til institutioner i området ikke overstiger tætheden i mange andre områder i København, og at Københavns Kommunes fortolkning af § 6, stk. 1, 1. pkt., vil betyde, at der i næsten hele København kan anlægges strækninger eller zoner med 40 km i timen. Københavns Politi finder, at dette vil stride mod bestemmelsens formål.

<sup>4</sup> Bekendtgørelse nr. 1486 af 13. december 2017 om lokale hastighedsgrænser



Københavns Politi vurderer endvidere, at hastighedsgrænsen ikke kan sættes ned efter bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 1, 2. pkt. Københavns Politi har ud fra trafikmålinger af årsdøgnstrafikken på Holmbladsgade, Strandlodsvej og Wittenberggade vurderet, at vejene har væsentlig betydning for trafikafviklingen i området. Politiet finder derfor, at en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen på de nævnte veje og på andre større veje i området vil have en negativ indflydelse på fremkommeligheden for bilister og for den generelle afvikling af trafikken, herunder rutetrafikken for buslinje 31, der kører ad Holmbladsgade med op til 8 busser i timen i hver retning.

Københavns Politi har anført, at politiet er af den opfattelse, at de fleste veje i København må vurderes at have en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, idet der på de fleste veje er en stor trafikmængde og mange busser i fast rutefart.

Københavns Politi har derudover vurderet, at bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 2, heller ikke kan anvendes til etablering af en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen for et nærmere afgrænset område i Holmbladsgade Kvarteret, da der ikke er væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn, der taler for at nedsætte hastighedsgrænsen. Københavns Politi har ved begrundelsen lagt vægt på, at en opgørelse af politiregistreret ulykker i perioden 1. oktober 2014 til 1. oktober 2019 på Holmbladsgade, Strandlodsvej, Wittenberggade og Lergravsvej har vist, at der kun har været fire uheld, hvor for høj hastighed har haft en indvirkning.

Københavns Politi vurderer derfor, at området omkring Holmbladsgade Kvarteret ikke i særlig grad er belastet af uheld, hvor for høj hastighed er en væsentlig ulykkesfaktor. Efter politiets opfattelse er oversigtsforholdene for bilister og bløde trafikanter heller ikke begrænsede på en måde, der gør en lavere hastighedsgrænse nødvendig.

### **Københavns Kommunes bemærkninger**

Københavns Kommune har ved indbringelse af tvisten anført, at Københavns Politis fortolkning af nærhedskravet til institutioner i om lokale hastighedsgrænsers § 6, stk. 1, 1. pkt., er væsentligt skrappere end, hvad der er lagt op til i vejledningen til bekendtgørelsen<sup>5</sup>. Efter kommunens opfattelse er der en høj koncentration af skoler, børneinstitutioner, ældrecenter m.v. i området. Nedenstående kort viser institutionerne i området.

---

<sup>5</sup> Vejdirektoratets vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser, foråret 2019



Københavns Kommunes er endvidere uenig i Københavns Politis fortolkning af bekendtgørelsens § 6, stk. 1, 2. pkt., da vejene i det udpegede område ikke vurderes at have væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Vejene udgør alene lokalveje eller bydelsgader.

Københavns Kommune bemærker derudover, at tidligere erfaringer med etablering af hastighedszoner og studier viser, at lavere hastighed har haft en positiv påvirkning på antallet af ulykker, selvom hastigheden inden indførelsen af zonerne ikke kunne aflæses direkte som ulykkesparameter i politiets rapporter. Oversigtsforholdene i de ønskede zoner er derudover ofte dårlige for bilisterne, da der er en høj grad af parkering, meget inventar, butiksliv med skiltning og vareudstillinger.

## Lovgrundlag

### *Færdselsloven*

Ifølge færdselslovens § 42, stk. 1, nr. 1, er den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område fastsat til 50 km i timen.

For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der efter færdselslovens § 42, stk. 5, fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område(zone).

Ifølge færdselslovens § 92 a, stk. 2, træffer politiet afgørelse efter færdselslovens § 42, stk. 5, om lokale hastighedsbegrænsninger efter forhandling med vejmyndigheden.

I forbindelse med trafiksaneringer og lokale hastighedsplaner for trafikken i tættere bebygget område kan vejmyndigheden over for politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelser efter stk. 2, jf. 92 a, stk. 3.



Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i §§ 92 og 92 a (vejmyndighed og politi) fremgår det af færdselslovens § 92 c, at sagen afgøres af transportministeren, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

### *Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser*

De nærmere regler for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser er fastsat i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser. Det fremgår af bekendtgørelsens § 6, stk. 1, at der i tættere bebygget område kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn, når de omhandlede vejstrækninger ikke har en væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

Ifølge bekendtgørelsens § 6, stk. 2, kan der på vejstrækninger og nærmere afgrænsede områder, der ikke er omfattet af stk. 1, fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle 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 vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

### *Vejledning til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser*

Til brug for fortolkningen af bestemmelserne i bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser har Vejdirektoratet i 2019 udarbejdet en vejledning.

Under vejledningens punkt 5.2 fremgår det vedrørende bekendtgørelsens § 6, stk. 1, 2. pkt., at: *"Vejstækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling vil være veje med en større trafikmængde og overvejende gennemkørende trafik. Det kan f.eks. være højt prioriterede kommuneveje eller veje, der fungerer som prioriteret rute for tung trafik."*

Under vejledningens punkt 5.3 fremgår det vedrørende bekendtgørelsens § 6, stk. 2, at: *"Selvom der ikke har været en forekomst af ulykker, så kan vejens udformning og anvendelse udgøre en øget ulykkesrisiko, der kan begrunde en fastsættelse af en lavere hastighedsgrænse. Dette kan bl.a. gøre sig gældende på strækninger, hvor oversigtsforhold for bilister og bløde trafikanter er særligt begrænsede som f.eks. ved større busholdepladser med mange krydsende fodgængere eller smalle handegader med et begrænset oversigtsforhold for eksempel på grund af parkerede biler."*

Det fremgår endvidere af punkt 5.3, at: *"Det er ikke hensigten med § 6, stk. 2, at skabe mulighed for, at hele byer og større afgrænsede områder i byer bliver underlagt en lavere lokal hastighedsgrænse end den generelle. Der henvises til de begrænsninger i zonernes størrelse, der ligger i anvendelsesbekendtgørelsens regler om hastighedszoner."*



### *Bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning*

Bestemmelserne om anvendelse af zonetavlerne *E68,4* og *E69,4* med angivelse af en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen findes i anvendelsesbekendtgørelsens<sup>6</sup> §§ 136 til 147.

Det fremgår af anvendelsesbekendtgørelsens § 140, stk. 4, om den maksimale størrelse på en hastighedszone, at en hastighedszone ikke må etableres, hvis den maksimale kørelængde ved direkte gennemkørsel af zonen overstiger 1.500 m fra passage af *E68,4* til *E69,4*, og hvis gennemkørsel af zonen overstiger 1.500 m fra passage af *E68,4* til målet for køreturen.

### **Transport- og Boligministeriets vurdering og begrundelse for afgørelsen**

Transport- og Boligministeriet bemærker indledningsvist, at der ved nærværende afgørelse alene tages stilling til den tvist, der er indbragt på baggrund af Københavns Politis afslag på samtykke til etablering af en hastighedsbegrænsning i Holmbladsgade Kvarteret. Da Københavns Politi ikke har behandlet København Kommunes ansøgning om etablering af en hastighedsbegrænsning i området på Ydre Nørrebro, omfatter Transport- og Boligministeriets afgørelse ikke denne del af København Kommunes ansøgning.

Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at da Vermlandsgade/Østrigsgade ikke er omfattet af Københavns Kommunes ansøgningen om etablering af en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i Holmbladsgadekvarteret, er der med de to områder benævnt område 1, vest for Østrigsgade, og område 2, øst for Østrigsgade, reelt tale om to selvstændige hastighedszoner. De to hastighedszoner vil derfor blive behandlet særskilt i det følgende.

#### *Område 1, vest for Østrigsgade*

For så vidt angår område 1, vest for Østrigsgade, bemærker Transport- og Boligministeriet, at der ifølge bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 1, 1. pkt., kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle til 40 km i timen i tættere bebygget område for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Hvis betingelserne i bekendtgørelsens § 6, stk. 1, 1. pkt., er opfyldte, kan hastighedsgrænsen umiddelbart nedsættes, uden at der skal foretages en nærmere konkret vurdering af færdselsforholdene.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at område 1, vest for Østrigsgade, har en høj koncentration af ældre- og børneinstitutioner. Hvorvidt der i øvrigt måtte findes andre områder i nærheden med samme høje koncentration

---

<sup>6</sup> Bekendtgørelse nr. 1633 af 20. december 2017 om anvendelse af vejafmærkning med senere ændringer



af ældre- og børneinstitutioner har ikke betydning for vurderingen af, hvorvidt en konkret strækning eller område opfylder betingelserne i bekendtgørelsens § 6, stk. 1, 1. pkt. Det er således Transport- og Boligministeriets opfattelse, at betingelser i bekendtgørelsens § 6, stk. 1, 1. pkt. er opfyldt for område 1, vest for Østrigsgade.

Ifølge bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 1, 2. pkt., gælder 1. pkt., dog ikke for vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at ingen af de vejstrækninger, der er omfattet af område 1, vest for Østrigsgade, kan karakteriseres som vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Transport- og Boligministeriets har herved lagt vægt på, at vejstrækninger med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling er veje med større trafikmængder og overvejende gennemkørende trafik. Det kan f.eks. være højt prioriterede kommuneveje eller veje, der fungerer som prioriteret rute for tung trafik.

I Holmbladgade Kvarteret er det kun fordelingsgaden Vermlandsgade/Østrigsgade, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. De resterende gader i område 1, vest for Østrigsgade, har karakter af lokalveje eller bydelsgader. Vermlandsgade/Østrigsgade er ikke omfattet af Københavns Kommunes ansøgningen om etablering af en hastighedsbegrænsning på 40 km i timen i Holmbladgade Kvarteret.

For så vidt angår udstrækningen af område 1, vest for Østrigsgade, bemærker Transport- og Boligministeriet, at det i medfør af færdselslovens § 42, stk. 5, er muligt for kommuner at etablere zoner med lokale hastighedsgrænser. Hvor stor udstrækning de enkelte zoner må have afgøres som udgangspunkt i henhold til bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 140, stk. 4, om den maksimale størrelse på en hastighedszone. Zonen i område 1, vest for Østrigsgade, overskrider ikke de størrelses- og afstandsmæssige krav i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 140, stk. 4.

Det er herefter Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der i medfør af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 1, 1. pkt., kan etableres en hastighedszone, hvor hastighedsgrænsen nedsættes til 40 km i timen i område 1, vest for Østrigsgade.

#### *Område 2, øst for Østrigsgade.*

For så vidt angår område 2, øst for Østrigsgade, er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at koncentrationen af ældre- og børneinstitutioner ikke er tilstrækkelig til at etablere en hastighedsbegrænsning for området med hjem-





mel i bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 1, 1. pkt. Etablering af en hastighedsbegrænsning i område 2, øst for Østrigsgade, vil derfor alene kunne ske med hjemmel i bekendtgørelsens § 6, stk. 2.

Efter bekendtgørelsens § 6, stk. 2, kan der fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle 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 vejenes funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at der i forhold til bekendtgørelsens § 6, stk. 2, skal foretages en konkret vurdering af, om der for en strækning eller område foreligger væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn, der taler for en nedsættelse af hastighedsgrænsen. Det er i den forbindelse ikke afgørende, om strækningen eller området i særlig grad er belastet af uheld, hvor for høj hastighed har været en væsentlig ulykkesfaktor. Dette forhold kan naturligvis indgå som et moment i den konkrete vurdering, men der er i henhold til bekendtgørelsens § 6, stk. 2, ikke tale om et moment, der skal indgå med en mere tungtvejende vægt i forhold til andre relevante momenter. Der vil således skulle foretages en mere helhedsorienteret vurdering af den trafiksikkerhedsmæssige og trafikale situation for den pågældende strækning eller område.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der er væsentlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn, der taler for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km i timen i område 2, øst for Østrigsgade. Transport- og Boligministeriet har herved lagt vægt på, at vejenes udformning og anvendelse ofte medfører dårlige oversigtsforhold for trafikanterne på grund af mange parkerede biler og inventar.

For så vidt angår udstrækningen af område 2, øst for Østrigsgade, bemærker Transport- og Boligministeriet, at zonen i område 2, øst for Østrigsgade, ikke overskrider de størrelses- og afstandsmæssige krav i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 140, stk. 4.

Det er herefter Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der i medfør af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser § 6, stk. 2, kan etableres en hastighedszone, hvor hastighedsgrænsen nedsættes til 40 km i timen i område 2, øst for Østrigsgade,

Transport- og Boligministeriets afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Enslydende brev er sendt til Københavns Politi med kopi til orientering til Rigspolitiet.



Transport- og Boligministeriet skal beklage, at behandlingen af sagen har trukket ud.

Med venlig hilsen

Lisa Pontoppidan Chahil  
Kontorchef