

A blurred photograph of a multi-lane highway. A large red semi-truck is prominent in the right lane, moving towards the viewer. In the middle lane, a white sedan is also moving towards the viewer. The background shows a concrete wall and other vehicles in motion, creating a sense of speed and traffic flow.

Færre biler – hvad må man?

v/Advokat Louise Heilberg

Vejforum 2023

Præsentation



Managing associate i Bech-Bruun



Specialist i vejlovgivning– over 25 års erfaring



Medforfatter på ”*Vejloven med kommentarer*” og ”*Privatvejsloven med kommentarer*” samt redaktør på Karnovs kommentarer til vejloven og privatvejsloven



Rådgiver for bl.a.

- Kommuner
- Regioner
- Havne
- Energiselskaber
- Private udviklingselskaber
- Infrastrukturselskaber





Muligheder for at begrænse uønsket trafik

Vil indføre flere bilfrie søndage: Én bydel er allerede begyndt at lægge planer

SF i Københavns Kommune vil gøre det lettere for lokaludvalg og foreninger at afholde bilfrie søndage. En glimrende idé, lyder det fra en bydel.

Kilde: TV2 Kosmopol. "Vil indføre flere bilfrie søndage: Én bydel er allerede begyndt at lægge planer" af Kristian Koed Hansen
Link: <https://www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/vil-indfoere-flere-bilfrie-soendage-en-bydel-er-allerede-begyndt-at-laegge-planer>

Endnu en vej i København laves om til cykelgade



Kilde: TV2 Kosmopol. "Endnu en vej i København laves om til cykelgade" af Kamille Agerley.
Link: <https://www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/endnu-en-vej-i-koebenhavn-laves-om-til-cykelgade>

Miljøzone: Ældre dieselbiler skal blive væk fra bymidten

Dieseldrevne busser, lastbiler og varebiler uden partikelfiltre må fra 1. juli ikke længere køre i bymidten i Odense.

Kilde: TV2 Fyn. "Miljøzone: Ældre dieselbiler skal blive væk fra bymidten" af Martin Christian Dreyer.
Link: <https://www.tv2fyn.dk/odense/miljoezone-aeldre-dieselbiler-skal-blive-vaek-fra-bymidten>

Parti vil omdanne central gade i København til cykelgade: »Vi giver ikke længere bilerne førsteret«

Der findes flere cykler end indbyggere i Københavns Kommune, og nu skal de have førsteret, foreslår Københavns største parti, der i et forsøg vil gøre en central gade i København til cykelgade.

Kilde: Berlingske. "Parti vil omdanne central gade i København til cykelgade:» Vi giver ikke længere bilerne førsteret«" af Malthe Håkonsson.
Link: <https://www.berlingske.dk/metropol/parti-vil-omdanne-central-gade-i-koebenhavn-til-cykelgade-vi-giver-ikke>

Nedlæg vej

Nedlæggelse af veje, jf. vejlovens § 15

"Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, hvilke bestående kommuneveje der skal flyttes, nedklassificeres eller nedlægges, jf. § 124, og hvilke private fællesveje der skal optages som kommuneveje. Beslutninger herom skal træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering og må ikke kun være begrundet i økonomiske forhold."



Nedlæggelser (fortsat)

Nedlæggelse af offentlige veje, jf. vejlovens § 124, stk. 1

”Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til arealets fremtidige status, når den efter § 15 har bestemt, at en kommunevej skal nedlægges.”

| Reaktionsmuligheder | Bemærkninger |
|---|---|
| Vejen <u>opretholdes</u> helt eller delvist, jf. vejlovens § 124, stk. 2 | Det <u>skal</u> ske, hvis: <ul style="list-style-type: none">• vejen er den eneste adgangs vej til ejendommen eller ejendommens lodder, og der etableres ikke en anden adgangsvej.• vejen er vigtig for en ejendommen. |
| Vejen opretholdes som <u>privat vej for en enkelt ejendom</u> , jf. vejlovens § 124, stk. 4 | I et sådant tilfælde <u>pålægger</u> kommunalbestyrelsen ejeren af vejen at overtage vejarealet. |
| Vejen opretholdes som <u>privat fællesvej</u> , jf. vejlovens § 124, stk. 5 | Kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om, hvem der fremover skal være ejer af vejarealet, og hvilke ejendomme der skal have vejret til vejen. |

Spær vejen helt eller for nogle færdselsarter

Forbud af forskellige kørselsarter, jf. færdselslovens § 92

”Vejmyndigheden for en offentlig vej kan med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om

- 1) parkering og standsning,*
- 2) etablering af fodgængerfelter og*
- 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.*

Stk. 2. Vejmyndigheden kan endvidere efter stk. 1 træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

Stk. 3. Når særlig tungtvejende hensyn taler herfor, kan vejmyndigheden efter stk. 1 træffe bestemmelse om, at en parkeringsplads skal reserveres til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne.”



Foto: Colourbox

Færdselsmæssige indskrænkninger (fortsat)

Strengt miljøkrav?

Eventuelle krav om el-biler, partikelfiltre mv.

Fra den 1. oktober 2023 er det ikke længere lovligt at anvende dieselpersonbiler uden partikelfiltre i miljøzonen i København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg



Forsøgsordninger, jf. færdselslovens § 92 d, stk. 1

”Transportministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade vejmyndigheder at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

Transportministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 7, 9 og 13-15, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.”



Hastighedsindskrænkelser

Begrænsning af hastighedsgrænsen, jf. bl.a. § 7 i bekendtgørelse nr. 3 af 3. januar 2022 om lokale hastighedsgrænser (hastighedsbekendtgørelsen)

"I kommuner, der efter ansøgning er godkendt af Vejdirektoratet, kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle i tættere bebygget område fastsættes til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

Stk. 2. På vejstrækninger, der er omfattet af stk. 1, 2. pkt., kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes 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 hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold. Hastighedsgrænsen kan endvidere nedsættes til 40 km i timen i medfør af 1. pkt. af hensyn til at nedbringe støjniveauet.

Stk. 3. Fastsættelse af lavere hastighedsgrænser end den generelle i medfør af stk. 1-2 kan kun undtagelsesvist ske uden hastighedsdæmpende foranstaltninger."



Foto: Colourbox

Tilskyndelser til ikke at køre i byen – parkering – vejlovens § 90

Nedlæggelse af parkeringsområder

Fastlæggelse af P-zoner (og pris):

”Vejmyndigheden kan kræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer til dækning af udgifterne ved indretningen og driften af sådanne pladser og anlæg samt til tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan med politiets samtykke bestemme, at der på parkeringspladser, parkeringsanlæg eller andre arealer på offentlige veje, hvor der ønskes en begrænsning af adgangen til at parkere motorkøretøjer, opkræves en betaling for parkering, der kan sættes i forhold til det tidsrum, motorkøretøjerne holder parkeret.





Udfordringer forbundet med begrænsninger af trafikken

Udfordringer forbundet med begrænsninger af trafikken

Problematikker med fremkommelighed i byen

- Generel fremkommelighed for privatpersoner
- Levering af varer
- Skraldeopsamling

Øget trafik på øvrige veje

Eventuelle konsekvenser for nabokommuner



Foto: Colourbox

Borgere med handicap

For så vidt angår borgere med handicap, bør kommunerne overveje følgende:

- Parkeringsmuligheder?
- Fremkommelighed til egen bolig?
- Kørselsmuligheder til og fra uddannelsesinstitutioner?



Foto: Colourbox

Erhvervslivet

- Hvordan sikres virksomheders mulighed for fortsat at drive forretning i de påvirkede områder?
- Fravælger kunder virksomheder i områder med trafikbegrænsninger?
- Hvad gør det ved bylivet, hvis butikkerne ikke overlever?

Planlægning af nye byområder

Planloven

- Byudvikling – planlægning for bymidten
- Nye regler for parkeringsforhold, jf. den foreslåede ændring af planlovens § 15, stk. 2
- Lovforslag L 62 - forslået ikrafttrædelse 1. januar 2024.

Vejplanlægning efter vejlovens § 18

- Evt. anlægning af omfartsveje



Nye regler om parkeringsforhold

Planloven

Som nye bestemmelser i lokalplankataloget (planlovens § 15) indsættes følgende:

”10) parkeringsforhold, herunder om antal, beliggenhed og udformning af parkeringspladser til forskellige anvendelser i området og om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler til transport i tilknytning til parkeringspladser.

(...)

14) tilvejebringelse af fællesanlæg, herunder grønne arealer og parkeringspladser eventuelt med tilhørende infrastruktur for alternative drivmidler til transport, i det af planen omfattede område eller tilslutning til fællesanlæg i eller uden for området som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse.

15) tilvejebringelse af infrastruktur for alternative drivmidler til transport som betingelse for ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse med tilhørende parkeringspladser.”



Nye regler om parkeringsforhold (fortsat)

Forarbejderne til L 65

”Det fremgår af den politiske aftale om opfølgning på evaluering af planloven m.v. af 15. juni 2022, at aftaleparterne er enige om, at kommunerne i deres planlægning for parkering skal have mulighed for at understøtte den grønne omstilling ved at reservere parkeringspladser til bæredygtige mobilitetsformer som el- og delebiler, at stille krav om opsætning af ladeinfrastruktur i tilknytning til grønne parkeringspladser, og at bestemme, at der i et lokalplanområde ikke skal etableres parkeringspladser, idet der dog skal sikres parkeringspladser til mennesker med handicap.

(...)

*Det foreslås derfor at ændre planlovens § 15, stk. 2, nr. 10, så det **udtrykkeligt fremgår, at kommunerne i en lokalplan kan fastsætte bestemmelser om parkeringsforhold, herunder om antal, beliggenhed og udformning af parkeringspladser til forskellige anvendelser og om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler til transport i tilknytning hertil.***

(...)

*Der vil i henhold til den foreslåede bestemmelse – som efter gældende ret, jf. pkt. 3.1.3.1 – kunne fastsættes lokalplanbestemmelser om beliggenhed og udformning af parkeringsareal på den enkelte ejendom, både på ubebyggede arealer og i bebyggelse som f.eks. parkeringskælder, parkeringslommer ved vejside og om at parkering skal samles på parkeringspladser, der er fælles for området. **Bestemmelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte antallet af parkeringspladser i lokalplanområdet til nul – såkaldt nulparkering.** Det vil sige, at der i området ikke må etableres parkeringspladser eller udlægges arealer til parkering, hverken på ubebyggede arealer eller i bebyggelse som f.eks. parkeringskælder. **Det forudsættes dog, at kommunen sikrer, at der er tilstrækkelig mulighed for handicapparkering i eller i tilknytning til området, f.eks. i form af parkeringspladser reserveret til køretøjer med invalideskilt (parkeringskort) i henhold til færdselslovens § 92, stk. 1 og 3 (...).** **Bestemmelser om nulparkering kan anvendes som led i kommunernes planlægning for bilfri byområder med grøn mobilitet og mindre luftforurening.”***

Din kontakt hos **Bech-Bruun**



Louise Heilberg
Managing associate

T +45 72 27 36 49
M +45 25 26 36 49
E lhe@bechbruun.com

København

Langelinie Allé 35
2100 København Ø

Aarhus

Værkmestergade 2
8000 Aarhus C

+45 72 27 00 00

www.bechbruun.com

info@bechbruun.com

Advokatpartnerselskab

Hold dig opdateret



*Bech-Bruun er jeres moderne rådgiver
med stærke værdier og højt kvalificeret
juridisk ekspertise.*

*I får ekspertrådgivning inden for
alle juridiske områder.*