



14. maj 2025
Side 1 af 8

Svar på 10-dages forespørgsel vedr. erhvervstrafik, citylogistik og arbejdsmiljø i Aarhus

Jakob Søgaard Clausen (DD) har d. 28. april sendt en 10-dages forespørgsel med spørgsmål vedr. erhvervstrafik, citylogistik og arbejdsmiljø i Aarhus. Nedenfor er svar fra Teknik og Miljø og Kredsløb på de stillede spørgsmål.

1. Mulighed for certificeringsordning for store kraner

Spørgsmål 1:

Hvilke nuværende regler gælder for ansøgning om standsning/parkering ifm. arbejde med store kranbiler i Aarhus Kommune?

Svar:

Det er vejmyndighedens vurdering, at store kranbiler altid skal ansøge om en §80 rådighedstilladelse til sådanne arbejder, da opstilling af store kranbiler meget ofte har store trafikale konsekvenser, som udfordrer trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

Derfor kræver det en unik afmærkningsplan for denne type arbejde, som sikrer følgende:

- Sikkerhed for forgængere og cyklister (og andre køretøjer)
- Fremkommelighed for fodgængere, cyklister og bilister
- Hensyntagen til skoler, handlende, den kollektive trafik etc.
- Der er et lovkrav om koordinering ift. andre rådigheds- og gravetilladelser, og uden ansøgninger, så kan denne koordinering ikke finde sted
- Der er lovkrav om politiets godkendelse/samtykke ved ændringer af:
 - parkering og standsning
 - etablering af fodgængerfelter
 - forbud mod visse færdselsarter
 - hel eller delvis afspærring af offentlig vej
 - påbud om ensrettet færdsel
 - lokale hastighedsbegrænsninger

Selv få centimeter kan være afgørende i de konkrete ansøgninger/tilfælde, for at sikre en tilfredsstillende trafiksikkerhed og fremkommelighed. Eksempelvis har der været tilfælde, hvor det er +/- 20 cm, der har afgjort, om en materielopstilling (stillads/lift) kunne tillades på baggrund af brandkøretøjers svingradius.

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

Sag: EMN-2025-004883



Teknik og Miljø har i dag en sagsbehandlingstid på 3,2 dage, når store kranbiler ansøger om §80 rådighedstilladelser. Det er på den baggrund Teknik og Miljø's vurdering, at det altid burde være muligt at få en rettidig tilladelse til kranarbejde.

14. maj 2025
Side 2 af 8

Spørgsmål 2:

Er det muligt at etablere en certificeringsordning, der giver kranbiler med en fast tilladelse adgang til midlertidig standsning under visse betingelser (fx brug af kegler og tidsbegrænsning)?

Svar:

Det vil det ikke være, jf. svar på spørgsmål 1.

Teknik og Miljø kan dog oplyse, at der allerede findes to særlige ordninger til erhvervsdrivende, men det omhandler meget mindre køretøjer og helt kortvarige opgaver.

A) Licens til 'køretøj som arbejdsredskab' på op til 3.500 kg

Disse kan udstedes til køretøjer, der er nødvendige for, at man kan udføre sit arbejde, så man under særlige forhold kan placere køretøjet på offentligt vejareal i forbindelse med kortvarigt arbejde.

Det kan for eksempel være et køretøj med tank til blødt vand i forbindelse med vinduespudsning, et køretøj med indbygget lift eller et køretøj som anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af ledninger i kabelskabe. Køretøjet må max veje 3.500 kg.

Når køretøjet har en licens, kan det placeres på offentligt vejareal. Licensen er dog kun gyldig, når det overholder:

- Kravene til afspærring
- Tidsreglerne i de forskellige zoner i Aarhus

Link til ordningen:

[Ansøg om licens til 'køretøj som arbejdsredskab' på op til 3.500 kg](#)

B) Licens til 'køretøj som arbejdsredskab' på over 3.500 kg

Disse kan udstedes til køretøjer, der er nødvendige for, at man kan udføre sit arbejde, så man under særlige forhold kan placere køretøjet på offentligt vejareal i forbindelse med kortvarigt arbejde.

Det kan for eksempel være en slamsuger, en lastbil med kran til levering af materialer eller en øl-tankbil. Køretøjet vejer over 3.500 kg.

Når køretøjet har en licens, kan det placeres på offentligt vejareal. Licensen er dog kun gyldig, når det overholder:

- Ufravigelige standsningsforbud



- Kravene til afspærring
- Tidsreglerne i de forskellige zoner i Aarhus

14. maj 2025
Side 3 af 8

Link til ordningen:

[Ansøg om licens til 'køretøj som arbejdsredskab' på over 3.500 kg](#)

Spørgsmål 3:

Hvilke muligheder ser kommunen for at ændre nuværende praksis, så man reducerer administrationsbyrden for både forvaltningen og virksomhederne?

Svar:

Teknik og Miljø undersøger hele tiden muligheden for at forbedre nuværende ordninger, og pt. arbejdes på en udvidelse af de to ordninger, så der kommer mere fleksible forhold mellem kl. 04-06.

Desuden har Aarhus Kommune et stort indtægtsbudget for rådighedstilladelser. Dette bunder i takster pr. m2 for brug af det offentlige vejareal. Teknik og Miljø kan derfor alene opkræve de korrekte takster for rådighedstilladelser, hvis der er modtaget afmærkningsplaner med mål og m2 mål. Taksten er omkostningsbestemt.

2. Samarbejde med p-vagter/Cityassistenter ifm. erhvervskørsel

Spørgsmål 4:

Hvilke retningslinjer eksisterer i dag for p-vagters og Cityassistenters håndtering af erhvervskøretøjer i arbejde i Aarhus Midtby?

Svar:

Erhvervskøretøjer skal overholde gældende lovgivning som private køretøjer. Erhvervskøretøjer behandles ikke anderledes end alle andre køretøjer, da det vil være en usaglig forskelsbehandling. Cityassistenterne vejleder altid alle bilister om reglerne og muligheder, og derfor også løbende erhvervsdrivende om de ovenstående licensmuligheder for "køretøj som arbejdsredskab", og mulighed for af- og pålæsning indenfor de gældende regler.

Spørgsmål 5:

Kan der skabes bedre samarbejdsmekanismer, der sikrer, at erhvervskøretøjer med synligt igangværende arbejde får en mere fleksibel behandling?

Svar:

Der findes allerede i dag ret gode lovbaserede muligheder for at erhvervskøretøjer kan foretage lovlig af- og pålæsning.

- Alle køretøjer kan helt lovligt foretage kontinuerlig (også langvarig) af- og pålæsning af omfangsrigt gods, hvis dette ikke sker på steder med standsningsforbud. Det betyder f.eks., at erhvervskøretøjer lovligt kan foretage af- og pålæsning på steder med skiltet parkeringsforbud.



14. maj 2025
Side 4 af 8

Aarhus Kommune har desuden udarbejdet (og udarbejder fortsat) en række tiltag til erhvervskøretøjer:

- Parkeringspladser reserveret til erhvervskøretøjer med gule plader
- Lastepladser til køretøjer over 3.500 kg.

Teknik og Miljø er meget aktive i dialogen med erhvervstrafik, og der afholdes løbende møder med branchen, og det tilbydes løbende erhvervsorganisationer at deltage på møder, hvor Teknik og Miljø kan fortælle om parkeringsreglerne og reglerne for rådighedstilladelser.

Spørgsmål 6:

Hvilke muligheder ser kommunen for at justere retningslinjerne for parkeringskontrol i forhold til erhvervstrafik i byen?

Svar: Aarhus Kommunes nuværende parkeringspolitik blev vedtaget af byrådet d. 18. april 2018. Der er bestilt et nyt Grønt Parkeringsoplæg til 2026. Der vil i den forbindelse kunne ændres på parkeringsforholdene for erhvervstrafik.

I 2023 besluttede byrådet, at der skulle indføres en 2-årig forsøgsperiode med særlige parkeringspladser til erhvervslivet. Efter samarbejde med Aarhus Haandværkerforening og Erhverv Aarhus blev der etableret 70 parkeringspladser til erhvervslivet på hverdage i tidsrummet kl. 7-16.00.

Ordningen står i princippet til at ophøre oktober 2025, men Teknik og Miljø forlænger ordningen, således at endelig beslutning om hvorvidt ordningen skal forlænges, sker i forbindelse med byrådets drøftelse af Grønt Parkeringsoplæg 2026.

3. Mulighed for aften- og natkørsel i erhvervsøjemed

Spørgsmål 7:

Hvad er de gældende regler og praksis for aften- og natkørsel for erhvervskøretøjer i Aarhus Kommune?

Svar:

Grundlæggende set er aften- og natkørsel tilladt for alle køretøjer (både privat og erhverv). Af hensyn til støj forsøges denne kørsel dog minimeret i et vist omfang.

Erhvervskørsel i midtbyen reguleres dog, i lighed med køretøjer til privat brug, af forskellig lovgivning, bl.a. ift. støj, miljø mv.

Tidsbegrænsninger reguleres primært af hensyn til støj jf. Miljøbeskyttelsesloven, der angiver, at kommunen ikke som udgangspunkt kan regulere varelevering på offentligt område, fx offentligt fortov, vej mv. – medmindre



kommunen har udarbejdet en forskrift, der fastsætter generelle regler for varelevering i hele kommunen eller i en del af den.

14. maj 2025
Side 5 af 8

Kommunen kan dog regulere støj fra privat areal, fx støj fra butikker, jf. miljøbeskyttelsesloven. Det vil typisk ske på baggrund af en eventuel klage fra en nabo til butikken. Er klagen berettiget, kan kommunen i en afgørelse omsætte miljøbeskyttelseslovens bestemmelser til konkrete krav ift. den pågældende butik, fx overholdelse af grænseværdier eller forbud mod varelevering i tidsrummet 22-07. Det vil ikke være frachtselskabet, der får påbuddet, men butikken.

Butikker m.fl. stiller derfor nogle gange krav til deres leverandører i forhold til, hvornår de modtager levering – det kan være pga. påbud fra kommunen, men det kan også være butikken selv, der sætter kravet, for at undgå et eventuel påbud og/eller naboklager.

De fleste gågader i Aarhus Midtby har kørsels- og parkeringsrestriktioner samt vægtbegrænsning. Formålet er at forbedre forholdene for beboere og gæster i Midtbyen og at begrænse skader på belægninger og gadeinventar. I gågaderne færdes mange fodgængere, og de fysiske forhold kan være trange, ligesom belægninger og gadeinventar er sårbare.

Vægtbegrænsning mv. gælder hele døgnet og er således ikke specifikt for kørsel i ydertimerne, mens lastepladserne er reserverede til den tunge trafik, dvs. køretøjer over 3,5 tons, i tidsrummet ca. 4-14 for at gøre det attraktivt at levere varer i det tidsrum. I de øvrige tidsrum fungerer disse lastepladser typisk som parkering for personbiler. Aarhus Kommune er i gang med at ensrette tidsrummet, hvor lastepladser er lastepladser. Det er afmærket for hver enkelt lasteplads, hvornår pladsen fungerer som lasteplads - typisk er det i (dele af) tidsrummet ml. 4-14.

Spørgsmål 8:

Er det muligt at udvide mulighederne for at flytte mere erhvervskørsel til tidsrummet 22.00-06.00?

Svar:

Det er muligt at udvide mulighederne. Det er dog vigtigt at afbalancere hensynet til erhvervslivet op imod de potentielle gener, som tiltag kan medføre for de lokale beboere.

Teknik og Miljø kører pt. to pilotforsøg baseret på Klimaneutral Logistiks anbefalingerne fra 2024. Pilotforsøgene gælder kun for nulemissionskøretøjer, idet en af anbefalingerne netop var at skabe fordele for nulemissionskøretøjer, så selskaberne bliver tilskyndet til at omstille til disse.



De to pilotforsøg:

- Et etårigt pilotforsøg, der gør det muligt for virksomheder at levere varer med nulemissionskøretøjer mellem 02-05 uden at risikere påbud. Teknik og Miljø anbefaler i forbindelse med pilotforsøget at minimere støj mest muligt, fx ved at benytte PIEK certificeret udstyr, men der stilles ikke krav.
- Øget vægtbegrænsning for nulemissionskøretøjer (gælder hele døgnet).

14. maj 2025

Side 6 af 8

Spørgsmål 9:

Vil kommunen være indstillet på at iværksætte en analyse af, hvor stor en del af den nuværende erhvervskørsel, der potentielt kunne flyttes til aften- og nattetimerne, samt hvilke tilpasninger der vil være nødvendige for at realisere dette?

Svar:

Teknik og Miljø har ikke de nødvendige data til kunne gennemføre en værdiskabende potentieleanalyse. Der er tæt samarbejde med erhvervslivet, blandt andet gennem arbejdsgrupperne i Klimaalliancen, taxa-netværket og GLEAM, et EU-projekt med fokus på SMV-segmentets transportbehov og muligheden for omstilling af transporten. Dette samarbejde vurderes mere værdiskabende end en potentieleanalyse.

4. Tømning med to-kammer systemer for affaldsindsamling

Nedenstående besvarelse er udarbejdet af Kredsløb.

Spørgsmål 10:

Hvilke krav og standarder gælder i dag for brug af to-kammer systemer ved affaldsindsamling i Aarhus Kommune?

Svar:

Sorteringskravene er på nationalt plan vedtaget i lovgivningen, og efterfølgende er det implementeret i de enkelte kommuner i affaldsregulativerne.

Der er ingen lovmæssige krav om at man skal anvende 2-kammersystemer i affaldsindsamlingen. Det er dog hensigtsmæssigt at benytte dette af pladshensyn.

Der er på nationalt plan desuden opstillet regler for hvilke fraktioner, der må indsamles sammen (fx Plast, mad- og drikkekartoner som én fraktionsblanding). Hvilke to fraktioner (eller fraktionsblandinger) man har i en 2-kammerløsning er dog ikke bestemt ved lov, men vi har i FARR¹ samarbejdet

¹ (Faurkov, Aarhus, Renodjurs, RenoSyd) Forkortelsen er fra før, vi fik navnet Kredsløb.



fastlagt dette ud fra den teknisk mest optimale løsning ift. til tømmefrekvenser og den efterfølgende omlastning og behandling. FARR samarbejdet består af samarbejde mellem Kredsløb og de omkringliggende 3 kommuner/af-faldsselskaber, hvor man samlet har udbudt diverse kontrakter i forbindelse med den nye sortering.

14. maj 2025
Side 7 af 8

Spørgsmål 11:

Hvilke muligheder eksisterer for at give større frihed til at vælge affaldsindsamlingsystemer, som kan optimere effektiviteten (eksempelvis enkelttømning uden to-kammer)?

Svar:

Uden for midtbyen har de enkelte grundejere (både en-familieboliger og fx boligforeninger) mulighed for at vælge de 1- eller 2- kammer løsninger, man ønsker. Kredsløbs gebyrblad lister alle de forskellige beholdermuligheder der understøttes.

Ift. standardløsningen valgt for en-familieboliger med tre beholdere, vil det dels give tekniske udfordringer ifm. tømningen med de nuværende 2-kammerspande, hvis der kun skulle tømmes 1 fraktionsblanding ad gangen, og i givet fald ville det give flere kørsler til hver bolig og dermed øget trafikbelastning og omkostninger. Så hvis man vil tømme hver fraktion/fraktionsblanding for sig, ville det umiddelbart kræve at man har fem beholdere ved hver bolig.

Kubeløsninger er altid 1-kammer, så her er spørgsmålet ikke relevant.

I midtbyen benyttes der i mange tilfælde 2-kammerløsninger for de nedgravede containere. Dette er for at mindske antallet af nedgravede containere, der skal findes plads til. At have 1-kammerløsninger her, ville kræve mere plads og dermed inddrage flere P-pladser og træer mv. i midtbyen.

Udgangspunktet for tømning af de nedgravede 2-kammer-containere, som blev indført for 1½ år siden, har været at tømme begge kamre, når man har containerne løftet op. Dette er for at mindske slid (omkostninger over tid), samt for at mindske den tunge trafik på vejene ved ikke at skulle køre så mange gange til samme affalds-ø.

Efter 1. års drift er vi nu i færd med at evaluere, om der kan optimeres yderligere på denne drift i de tilfælde, hvor begge kamre ikke fyldes lige hurtigt. Vi er således i gang med at afklare med transportøren, om det teknisk og systemmæssigt er muligt, at man i nogle tilfælde kun tømmer det ene kammer hver gang, at containeren er løftet, og det andet kammer fx hver anden gang eller sjældnere. Formålet vil være at reducere antal kørsler til omlastningsanlægget, reducere den gennemsnitlige opholdstid på vejen ved tømning og samtidig nedbringe tømmeomkostningerne.

**Spørgsmål 12:**

Er Kredsløb eller Aarhus Kommune villige til at igangsætte et forsøgsprojekt i et afgrænset område, hvor affaldsindsamlingen kan ske uden krav om to-kammer, for at evaluere effektivitet, kvalitet og miljøeffekter?

14. maj 2025

Side 8 af 8

Svar:

Kredsløb antager, at der her tænkes på nedgravede affaldsløsninger i midtbyen, da alle anvendte kuber allerede er 1-kammerløsninger og grundejere uden for midtbyen allerede i dag har frihed til at vælge 1-kammerløsninger.

Som nævnt ovenfor er Kredsløb netop nu i færd med at afdække, om der kan differentieres på tømningerne af hvert kammer ved nedgravede 2-kammerløsninger, for at optimere effektiviteten og trafikbelastningen. Dette vil forventeligt blive implementeret for relevante fraktioner i hele midtbyen, og ikke kun for udvalgte områder.

En løsning, hvor der i midtbyen kun anvendes 1-kammerløsninger ved nedgravede beholdere, er fysisk umuligt med den plads, der er tilgængeligt p.t. I de fleste affaldsøer er kun plads til 3 eller 4 nedgravede containere, og dermed ikke plads til at indsamle de 5 fraktionsblandinger (Plast, mad- og drikkekartoner, Glas/Metal, Madaffald, Pap-/Papir-/Tekstilaffald og Restaffald) i hver sin container.

Kredsløb vil fortsat løbende arbejde med at optimere driften med henblik på at mindske miljøpåvirkningen og den trafikale belastning i Aarhus samt højne kvalitet og effektivitet.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør