



## **Bilag 2**

### **Udvidelsen af miljøzonen til kommunegrænsen - baggrundsnotat til indstilling på Teknik- og Miljøudvalget den 20. februar 2008**

#### **Baggrund**

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets vedtagelse af miljøzonen geografiske afgrænsning d. 23. maj 2007 blev det besluttet at forvaltningen skulle undersøge mulighederne for en eventuel udvidelse af miljøzonen fra Ring 2 - Vejlands Allé til kommunegrænsen.

#### **Indhold**

Dette notat beskriver:

- Resultatet af høringen i nabokommunerne
- Skiltning
- Omvejskørsel
- Transitruter
- Miljøeffektvurdering
- Økonomi

#### **Høring af udvidelsen af miljøzonen til kommunegrænsen i nabokommunerne**

Center for Trafik har i slutningen af september måned udsendt høringsmateriale til de 6 direkte berørte nabokommuner Tårnby, Hvidovre, Rødovre, Herlev, Gladsaxe og Gentofte kommuner med høringsfrist d. 1. december 2007.

Hvidovre, Herlev, Gladsaxe og Gentofte kommuner har givet positivt tilsagn til en udvidelse af miljøzonen til kommunegrænsen under forudsætning af at den enkelte kommune godkender skilteplaner for eventuel opsætning af forvarslingskilte i egen kommune. Det er endvidere aftalt med nabokommunerne, at Københavns Kommune betaler for opsætning og vedligehold af forvarslingskiltene som opsættes i kommunerne.

Tårnby og Rødovre har begge i deres høringsbreve udtrykt skepsis ved en udvidelse af miljøzonen til kommunegrænsen.

Tårnby Kommunes bemærkninger går på en eventuel ændring i det trafikale mønster for de tunge køretøjer både i Tårnby Kommune og ved kommunegrænsen. Tårnby Kommune er heller ikke begejstrede

**Center for Trafik**  
Plansekretariatet

Njalsgade 13  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3500

Direkte  
3366 3759

Telefax  
3366 7131

E-mail  
tanpro@tmf.kk.dk

for at skulle have københavnske forvarslingsskilte stående. Tårnby Kommune ser gerne at miljøzonens grænse forbliver ved Vejlands Allé.

Rødovre Kommunes betænkninger går ligeledes på en eventuel ændring i det trafikale mønster for de tunge køretøjer, og er bange for at der bliver ledt flere tunge køretøjer ad henholdsvis Tårnvej eller Rødovrevej. Efter en del kommunikation med Center for trafik sender Rødovre Kommune miljøzonen til politisk behandling i februar 2008.

### **Skiltning**

Københavns Kommune samarbejder i øjeblikket med de øvrige 4 kommuner (Aalborg, Århus, Odense og Frederiksberg), der har mulighed for at indføre miljøzoner, med at udarbejde et skilt som er bedst egnet til at skilte miljøzonen. Der bliver tale om en zonetavle, som skal endelig godkendes af Vejdirektoratet.

Hvis miljøzonen udvides til kommunegrænsen skal skiltene flyttes fra Ring 2 ud til kommunegrænsen.

Miljøzonen er tænkt forvarslet ved de større veje inden kommunegrænsen. Formålet med denne forvarsling er at sikre, at lastbiler og busser bliver gjort opmærksom på miljøzonen før kommunegrænsen således at chaufførerne kan nå at dreje af ved en større trafikvej såfremt køretøjet ikke lever op til regler i miljøzonen. Københavns Kommune vil gerne i samarbejde med omegnskommunerne udarbejde en løsning til hvorledes og ved hvilke veje miljøzonen kunne tænkes forvarslet. Københavns Kommune afholder udgiften til skiltene såvel som vedligeholdelsen af disse.

### **Omvejskørsel**

Danmarks Miljøundersøgelses (DMU's) arbejdsrapport nr. 222 fra 2005 har bl.a. undersøgt de virksomhedsøkonomiske konsekvenser af en miljøzone. Her er antallet af berørte tunge køretøjer, som ikke vil få hverken monteret partikelfiltre eller bliver udskiftet beregnet til ca. 8 % (ca. 640 køretøjer). Det forventes, at disse køretøjer vil blive brugt til transportopgaver uden mål i miljøzonen. Antallet af køretøjer, der vil søge at køre udenom miljøzonen er vurderet til værende marginal og vil ikke give en mærkbar effekt på trafikmængden i den nuværende zone på Ring 2 og Vejlands Allé. En udvidelse af miljøzonen til kommunegrænsen vil ikke ændre ved denne vurdering og den trafikale effekt på ringveje eller større veje udenfor kommunen vurderes derfor at være marginal.

### **Transitruiter**

Ifølge bekendtgørelsen om miljøzoner: *"kan veje, der regelmæssigt anvendes som led i internationalt transit af varer, herunder transit via havne- eller lufthavnsfaciliteter, kun inddrages i en miljøzone, hvis der findes rimelige alternative transitveje uden for miljøzonen"*. Københavns Kommune har i samråd med Justitsministeriet og Miljøsty-

relsen kortlagt denne betydning for havneområdet, og derfor er der etableret en transitroute fra færgeterminalen i Nordhavnen til Lyngbyvejen for den nuværende miljøzone.

Der vil ikke være behov for at udpege yderligere transitruter ved den foreslåede udvidelse af miljøzonen.

### **Miljøeffektvurderingen**

Miljøstyrelsens miljøeffektvurdering viser en reduktion i trafikens udslip af de ultrafine partikler ved indførelse af miljøzonen på følgende:

1. Filtre på køretøjer i hovedstadsområdet vil medføre et fald i partikeludslip i 2008 på op til 16 % og i 2010 op til 24 %.
2. Filtre på køretøjer indenfor Ring 2 vil medføre et fald i partikeludslip i 2008 på op til 11 % og i 2010 op til 16 %.
3. Den reelle effekt af en miljøzone indenfor Ring 2 er af Miljøstyrelsen vurderet at ligge midt imellem de to ovenstående beregninger. Det vil sige et fald i partikeludslip i 2008 på 13 % og i 2010 på op til 20 %.

Miljøstyrelsens beregninger viser, at forskellen mellem den nuværende zone og en miljøzone, der omfatter hele hovedstadsområdet er et fald i partikeludslip i 2010 4 %. Ved at udvide miljøzonen til kommunegrænsen vil der således være en lille reduktion i partikeludslippet.

Se endvidere bilag 3 vedr. miljøeffektvurdering af en miljøzone for hele København.

### **Økonomi**

En udvidelse af miljøzonen til kommunegrænsen vil medføre en merudgift på ca. 2,2 mio. kr. fordelt på følgende poster:

- Nedtagning og flytning af skilte 700.000 kr.
- Forvarslingsskilte 500.000 kr.
- Kommunikation, info i dagblade m.m. 1.000.000 kr.