



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Teknik- og Miljøforvaltningen

Trafikplanlægning

**NOTAT**

**Til TMU/ØU/BR**

**Bilag 2, hvidbog - Strategi for tung trafik**

**Hvidbøger**

1. høring: den 1. juli 2009 til 26. august 2009
2. høring: den 4. januar 2010 til 1. marts 2010

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37  
2.sal vær. 226  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3759

Telefax  
3366 7131

E-mail  
tanpro@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

**Hvidbog 1 - Strategi for tung trafik i København**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning .....	4
2. Opsummering .....	4
3. Gennemgang .....	5
3.1. Høringsproces/borgerinddragelse.....	3
3.2. Krav til køretøjer.....	4
3.3. Det røde rutenet.....	5
3.4. Ombygning og sikring af kryds.....	6
3.5. Luftforurening/sundhed.....	7
3.6. Støj.....	8
3.7. Fart.....	9
3.8. Zoner.....	9
a. Tidsrestriktioner	
b. 18 tons forbudszone	
3.9. Natlevering.....	10
3.10. Bløde/hårde trafikanter.....	10
3.11. Modulvogntog.....	11
3.12. Grøn varetransport.....	11
3.13. Udvalg/råd.....	12
3.14. Klager.....	12
4. Afsenderne af høringssvarene .....	15
5. Gennemgang af høringssvarene.....	17

## **1. Indledning**

Københavns Kommune har udarbejdet et forslag til en strategi for tung trafik. Dette forslag har været i høring i perioden 1. juli 2009 til 26. august 2009. I alt er der kommet 66 høringssvar til strategien, som vil blive gennemgået i det følgende.

## **2. Opsummering**

Der er kommet i alt 66 høringssvar, hvoraf hovedparten kommer fra byens lokaludvalg og borgere.

Overordnet set er afsenderne af høringssvarene overvejende positive over for strategien for tung trafik, men ønsker nogle få justeringer i strategien.

Gentofte Kommune skiller sig dog ud ved at være imod strategien og har af samme årsag indgivet klage til flere instanser - herunder blandt andet Transportministeriet og Rigspolitiet.

Også en stor gruppe borgere, der bor på eller i nærheden af Nørre Søgade og Øster Søgade er utilfreds med, at den tunge trafik skal ledes af førnævnte gader, idet de mener, at Søerne er et rekreativt område, der ikke skal belastes af tung trafik. Flere gør også opmærksom på de sundhedsmæssige, miljømæssige og trafikale konsekvenser, der kan komme som følge af det anbefalede, røde rutenet.

Byens lokaludvalg er umiddelbart positivt indstillet over for strategien, men har dog nogle lokale indvendinger, hvad angår det anbefalede, røde rutenet, blandt andet fordi trafiksikkerheden vil blive forringet i områder med mange institutioner og/eller tætte beboelsesområder - og dermed mange børn og andre bløde trafikanter.

Movia er positivt indstillet over for strategien, men mener, at Movias egne busser ikke bør være en del af strategiplanen om tung trafik.

Flere har bifaldet pilotprojektet omhandlende en cityvareterminal på Nordre Fasanvej, der bruges til grøn varelevering. Dog foreslår enkelte en anden placering end på Nordre Fasanvej, idet der i forvejen er meget trafikeret. Forvaltningen indstiller, at området screenes for andre egnede bygninger på og omkring Nørrebro.

### **3. Gennemgang**

#### **3.1. Høringsproces/borgerinddragelse**

En del borgere, herunder særligt beboere i området omkring Søerne, der bliver berørt af strategien (det anbefalede rutenet), er uforstående over for, at de ikke er blevet inddraget eller direkte hørt i forbindelse med strategien. Derfor har en del udtrykt ønske om, at høringsfristen bliver udsat, så de har mulighed for at sætte sig ordentlig ind i strategien. Der bliver efterspurgt en juridisk vurdering af, om høringsprocessen er foregået korrekt samt en politisk vurdering af, om høringsprocessen er foregået i overensstemmelse med Københavns Kommunes etiske rammer for borgerinddragelse.

I flere høringssvar gives der udtryk for, at kommunen har misligholdt sin høringsforpligtelse, og at høringsperioden derfor bør forlænges. Denne opfattelse bunder øjensynlig i bl.a. Lokaludvalget for Indre Bys høringssvar, som der bl.a. henvises direkte til i høringssvaret fra Mie Petersen.

Lokaludvalget for Indre by skriver i sit høringssvar: "På grund af sommerferie har lokaludvalget ikke haft mulighed for at foretage borgerinddragelse om sagen".

#### *Vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at dette forhold ikke kan tilskrives en misligholdelse af høringsforpligtelsen fra kommunens side. Strategien for tung trafik er ikke omfattet af et formelt krav om offentlig høring, som det fx er tilfældet med kommuneplantillæg og lokalplaner. Kommunen har dog prioriteret at give branchens organisationer, relevante myndigheder, interesseorganisationer og alle andre interesserede og berørte organisationer og borgere mulighed for at kommentere forslaget. Høringsfasen blev derfor besluttet som en del af Teknik- og Miljøudvalgets behandling af forslag til strategi for tung trafik i København den 27. maj 2009.

Ved at fastsætte en høringsperiode på otte en halv uge (den 1. juli 2009 til den 26. august 2009) har forvaltningen søgt at give alle tilstrækkelig tid til at afgive høringssvar.

I kommissoriet for Lokaludvalg (behandlet i Borgerrepræsentationen 13. oktober 2005) hedder det, at: "Frister for høringssvar bør fastsættes, således at der er tid for lokaludvalget til at gå i dialog med borgerne, inden lokaludvalget behandler høringen i et møde." Den almindelige praksis i Københavns Kommune vedrørende høringsperioder tilskrives en høringsfrist på fire til seks uger.

Forvaltningen mener derfor, at der i forbindelse med høringen af strategi for Tung Trafik, er taget højde for netop problematikken

vedrørende sommerferie - ved at forlænge høringsperioden frem til slutningen af august".

På den baggrund vurderes det ikke, at indsigelserne giver anledning til ændringer i høringsproceduren.

### **3.2. Krav til køretøjer**

Flere i transportbranchen ønsker ikke, at der stilles specifikke krav til et køretøjs indretning. Det skyldes blandt andet, at afskrivningsperioden på køretøjet bliver kortere. Mange lastbiler bevæger sig primært uden for byen, hvor det vil være en ulempe for føreren med eksempelvis et lavt førerhus at køre. Der peges i øvrigt på, at det ville kræve en lovændring, hvis kravene skulle indføres, ligesom det ville være en økonomisk byrde for vognmændene, såfremt der bliver stillet krav til køretøjers indretning.

#### *Vurdering*

Borgerrepræsentationen har vedtaget, at Københavns Kommune skal iværksætte informations- og lobbyaktiviteter over for regeringen og EU blandt andet med henblik på at muliggøre zoneordninger med krav om lavt førerhus. Københavns Kommune har fået udarbejdet et notat af Advokatfirmaet HORTEN om, hvilke lovændringer nationalt såvel som i EU-regi det kræves, før der stilles krav til køretøjernes udformning og indretning i Københavns Kommune. Notatet ligger på [www.kk.dk/tungtrafik](http://www.kk.dk/tungtrafik).

Problemstillingen vil således være en væsentlig del af det videre arbejde med strategien, og indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.3 Det anbefalede rutenet**

I flere høringssvar er det blevet påpeget, at der bør laves ændringer på det anbefalede, røde rutenet. Særligt udtrykker en del borgere utilfredshed med, at den tunge trafik ledes ad Nørre Søgade og Øster Søgade - tæt på Søerne - da det vil ødelægge det rekreative miljø, der er i området. De nævner endvidere, at lukningen af Nørrebrogade har medført en del mertrafik på Søgaderne - herunder også flere tunge køretøjer. De efterlyser også yderligere undersøgelser af de trafikale, sundhedsmæssige og miljømæssige effekter af strategien (se endvidere punkt 5 + 6).

Flere af de forskellige lokaludvalg så gerne, at den anbefalede rute i netop deres bydel blev ændret en smule. De vurderer, at ruten enten lægger for tæt op af skoler/institutioner eller boligkvarterer, og at trafikikkerheden derfor mindskes for de bløde trafikanter.

I et enkelt høringssvar bliver der udtrykt skepsis over for, at det anbefalede, røde rutenet skal afvikles på de mindst miljøfølsomme veje, eftersom der også i fremtiden vil være behov for, at tunge køretøjer kan betjene alle adresser i København.

Flere foreslår, at udfordringen med den tunge trafik bedst løses ved at bygge en havnetunnel, om end det er en lidt mere langsigtet plan.

I en række høringssvar giver flere udtryk for, at de ikke ønsker tvangsruter, da det vil være til skade for både trafiksikkerheden og fleksibiliteten i afviklingen af trafikken samt fremkommelighed i øvrigt, mens andre ønsker at gøre det anbefalede, røde rutenet lovpligtigt for tunge køretøjer at benytte.

Det pointeres flere gange, at det er positivt, at fremkommeligheden for de tunge køretøjer prioriteres højt på det anbefalede, røde rutenet, da også det vil gøre rutenettet mere attraktivt at benytte. Der bør også etableres et sort rutenet, som kommunen anbefaler vognmændene *ikke* at bruge.

#### *Vurdering*

Formålet med at etablere det anbefalede rutenet er at samle den tunge trafik på et udvalgt vejnet, hvor der er særlig fokus på trafiksikkerheden i form af krydsombygninger m.m., og hvor både fremkommeligheden og serviceniveauet er højt. Resultatet er, at den tunge trafik på det øvrige vejnet vil falde. Udpegningen af det røde rutenet er sket på baggrund af, hvor de tunge køretøjer i forvejen kører, som allerede i dag udgør en del af det overordnede vejnet. Det anbefalede rutenet skal ikke forveksles med tvangsruter.

For at imødekomme en del af indsigelserne har forvaltningen fået lavet en analyse af den nuværende og fremtidige trafik på Nørre og Øster Søgade. Resultatet viser, at trafikken - heriblandt den tunge trafik - er faldet efter omlægningen af Nørrebrogade. Hovedformålet med det røde rutenet er tillige at få den gennemkørende trafik til og fra Nordhavn til at benytte motorvejnettet og Ring 2 mod nord, hvilket vil betyde et fald i den tunge trafik i København. Undersøgelsen viser, at andelen af den tunge trafik langs Søerne med etableringen af det anbefalede vejnet ikke vil overstige situationen fra før omlægningen af Nørrebrogade.

Københavns Kommune har etableret og vil løbende etablere forbud mod lastbilkørsel på udvalgte vejstrækninger, hvor det ikke er hensigtsmæssigt af sikkerhedsmæssige og tryghedsmæssige årsager, at der kører tunge køretøjer.

Når 1. etape af det anbefalede rutenet er etableret i efteråret 2009, vil forvaltningen gennemføre en evaluering, herunder også trafik-tællinger, som kan belyse stigning eller fald på udvalgte strækninger.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.4. Ombygning og sikring af kryds**

Flere peger på, at den største trafikikkerhedsmæssige effekt opnås ved at ombygge og sikre kryds - særligt på det anbefalede, røde rutenet.

#### *Vurdering*

Teknik- og Miljøforvaltningen udfører i dag systematisk uheldsbekæmpelse på kommunens vejnet. Det betyder, at vi udpeger de mest uheldsbelastede kryds og strækninger, analyserer uheldene og trafikken og udarbejder løsningsforslag med henblik på at forbedre trafikikkerheden. Derefter udføres forbedringer, hvor det skønnes, at man kan opnå den største besparelse af uheld for de midler, der er til rådighed.

En meget stor del af de politiregistrerede uheld sker i kryds. I kommunens trafikikkerhedsplan for 2007-2012 er øget trafikikkerhed i kryds et af de fire indsatsområder. De øvrige er øget sikkerhed for cyklister, for fodgængere og fokus på uheld med unge risikobilister.

En stor del af uheldene sker, hvor der er meget trafik - herunder de store veje, der vil indgå i det røde vejnet. De kryds, som ligger på det røde vejnet, er ofte udført med separat regulering af trafikken og er derfor relativt sikre. Der vil derfor ikke være behov for at bygge alle kryds om på det røde vejnet, men alle kryds der vurderes at indeholde trafikikkerhedsmæssige eller afviklingsmæssige problemer prioriteres til ombygning hurtigst muligt. Med udgangspunkt i de registrerede uheld vil forvaltningen undersøge, om der er behov for yderligere forbedringer af sikkerheden - set i lyset af de ændringer, som det røde vejnet vil have på trafikmønstret.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.5. Luftforurening/sundhed**

Københavns Kommune opfordres til at undersøge, hvilke konsekvenser det røde rutenet vil få for folk, der bor i området omkring Søerne eller færdes der. Dette gælder både luftforurening og eventuelle støjgener, der vil opstå som følge af implementeringen af det anbefalede, røde rutenet. Der efterlyses også økonomiske beregninger for udvidet sundhedsudgifter ved gennemførelsen af strategien. Desuden forlanges det, at tidligere luftforureningsundersøgelser (der viser, at forureningsniveauet er 70 procent over det tilladte med den nuværende trafik) tages med i



beslutningsgrundlaget, og at der gives en uvildig ekspertvurdering af den forventede luftforurening som følge af strategien.

#### *Vurdering*

Ifølge EU's rammedirektiver om luftkvalitet er landene forpligtede til at træffe foranstaltninger for at sikre, at grænseværdier overholdes inden for den fastsatte tidsfrist. Det betyder, at Miljøstyrelsen har ansvar for at udarbejde en handlingsplan og udpege konkrete tiltag, der nedbringer PM10 og NO2 i København og derved sikre københavnere en god luftkvalitet. Handlingsplanen forventes ifølge Miljøstyrelsen fremlagt for Folketinget i løbet af efteråret efter at have været udskudt flere gange siden starten af året.

Reduktion af luftforurening med partikler og kvælstofdioxid kræver både begrænsning af biltrafikken og skærpede miljøkrav til biler. Kommunen har ikke i tilstrækkeligt omfang rådighed over de virkemidler, som fx stiller miljøkrav til emissioner fra biler eller opkræver grønne afgifter. Men vi kan presse regeringen til at gennemføre miljøforbedringer eller sige ja til vores miljøforslag såsom trængselsafgifter, oprettelse af miljøzonen, forbedring af kollektiv trafik m.m.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.6. Støj**

Der gøres opmærksom på, at støjniveauet omkring Strandvejen/Tuborgvej er meget højt i morgentimerne (04.00 - 07.30), da der kører mange lastbiler. Derfor bør kommunen gøre noget ved det. En del borgere i området omkring Søerne frygter også, at støjniveauet vil blive intensiveret som følge af det røde rutenet og vil af samme årsag gerne have støjdæmpende asfalt på en stor del af strækningen. En enkelt foreslår også, at Københavns Kommune yder tilskud til støjisolering af vinduer for beboerne langs det anbefalede, røde rutenet.

#### *Vurdering*

Borgerrepræsentationen har afsat to millioner kroner til etablering af støjdæmpende asfalt på Strandvejen i 2009. Midlerne rækker til at etablere ny støjdæmpende belægning på Strandvejen på stykket mellem Strandøre og Strandvænget. Arbejdet udføres dette efterår.

Derudover er Center for Miljø i gang med at udarbejde en støjhandlingsplan for reduktion af vejstøjbelastning i København. Handlingsplanen kommer til at indeholde en række støjdæmpende initiativer, heriblandt et forslag om etablering af en pulje for støjpartnerskaber, trafikplanlægning og udlægning af støjreducerende asfalt. Alle disse initiativer skal ud fra en række kriterier prioriteres, og en færdig handlingsplan forventes fremlagt Teknik- og Miljøudvalget i januar 2010.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.7. Fart**

Flere finder forslaget om en hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t for en god idé. Dog peges der på, at en hastighedsnedsættelse ikke vil reducere risikoen for højresvingsulykker, og at størekasser i den sammenhæng også vil være ubetydelige. Det bliver endvidere påpeget, at det aldrig må blive mere attraktivt for tunge køretøjer at benytte de lokale veje til fordel for trafikveje. Enkelte mener dog, at en hastighedsforøgelse til 60 km/t på det anbefalede, røde rutenet vil være positivt i forhold til afviklingen af trafikken samt gøre det røde rutenet mere attraktivt at benytte for den tunge trafik.

Der bliver gjort opmærksom på, at fartnedsættende tiltag såsom vejbumper og lignende kan være til gene for store køretøjer og bidrage til et dårligere arbejdsmiljø for chaufførerne.

#### *Vurdering*

Et af de vigtigste forslag i strategien er at nedsætte den generelle hastighed fra 50 til 40 km/t. Det er rigtigt, at en hastighedsbegrænsning eller øget hastighedskontrol ikke i sig selv vil mindske risikoen for uheld mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister. Men hastighedsbegrænsningen vil bidrage til en generel forbedring af sikkerhed og tryghed i kommunen. Forebyggelsen af højresvingsuheld foretages med andre midler såsom kampagner og ombygning af kryds.

I den kommende tid vil kommunen sammen med politiet søge at finde ud af, hvordan en hastighedsbegrænsning konkret kan gennemføres, og hvilke løsninger, der vil være nødvendige for at få trafikanterne til at overholde hastighedsbegrænsningen. Et af målene er, at gøre det meget lidt attraktivt for den tunge trafik at bruge det sekundære vejnet. Differentierede hastighedsgrænser er en mulig løsning for dette, og fysiske tiltag som bump vil evt. også blive anvendt på de veje, hvor kommunen ønsker at reducere lastbiltrafikkens gener mest muligt.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.8. Zone**

#### *a. Tidsrestriktioner*

Særligt i transportbranchen ønsker man ikke at indføre zoner med tidsrestriktioner. Der er heller ikke den store opbakning til, hvis varetransporten skal foregå uden for myldretiden. Det skyldes, at begge dele vil gå ud over fleksibiliteten samt afviklingen af trafikken.

### *Vurdering*

Særligt transportorganisationerne gør indsigelse mod strategipunktet omkring tidsrestriktioner, idet de mener, at det går ud over fleksibiliteten for leverandørerne. Tiltaget med tidsrestriktioner skal ses som supplement til indførelsen af det anbefalede røde rutenet og efter en nærmere analyse af de bløde trafikanters færden i lokalområdet - herunder også uheldsbilledet. Moe og Brødsgaards rapport af den 15. maj 2009 fremhæver tiltaget til at have en gavnlig effekt på trafiksikkerheden. Og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at trafiksikkerheden bør vægtes højere end fleksibiliteten for leverandørerne, men vil gå i nærmere dialog med detailhandlen og leverandørerne i lokalområdet i planlægningsprocessen for at finde de bedste løsninger.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### *b. 18 tons forbud*

Det bliver flere gange påpeget, at et 18 tons forbud vil være uhensigtsmæssigt at indføre. Det skyldes, at tunge køretøjer over 18 tons stadig har ærinder i byen, hvilket ikke ændres ved et forbud. Samtidig kan det ramme vognmændene eller distributørerne økonomisk, da de så må omlaste til mindre køretøjer for følge forbuddet. En enkelt peger på, at busser bør fritages for dette krav, idet kollektiv transport med bus er en meget sikker og miljørigtig måde at blive fragtet på. Desuden er en stor del af den københavnske busflåde køretøjer over 18 tons.

### *Vurdering*

Med denne indstilling lægges det op til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen, at kommuneplanforslaget om en forbudszone for 18 tons ikke fremmes. Således er en forbudszone for køretøjer over 18 tons heller ikke en del af strategien.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

## **3.9. Natlevering**

Natlevering skal ikke være et krav, men derimod en mulighed, der gives distributørerne (DI/DI Transport). ITD mener, at man både bør undersøge og overveje natlevering.

### *Vurdering*

Natlevering til butikkerne skal foretages i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder. Det betyder, at varelevering godt må finde sted inde på virksomhedens område i tidsrummet mellem 22:00-07:00, så længe Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier bliver overholdt.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.10. Bløde/hårde trafikanter**

Der bliver flere gange efterlyst, at man i strategien tager mere højde for bløde trafikanter, og hvordan man kan adskille de bløde trafikanter fra de hårde for at opnå bedre trafiksikkerhed. Det gælder også uddannelsen af bløde trafikanter, hvad enten det er børn eller voksne (med børn).

#### *Vurdering*

København ønsker at være verdens cykelby nummer 1, og der er derfor stor fokus på cyklisters sikkerhed og tryghed. Dette er gennemgående i kommunens nuværende prioritering af indsatser. Kommunen har også fokus på fodgængeres sikkerhed og tryghed.

Kommunen har udarbejdet indsatsplaner for henholdsvis cyklisters sikkerhed og fodgængeres sikkerhed. Begge planer indeholder en række forslag til forbedringer for de to grupper. I kommunens fysiske planlægning er der også fokus på at sikre de bløde trafikanter, f. eks. ved planlægning af nye områder, som udviklingen af Nordhavnen.

I efteråret gennemfører København og Frederiksberg kommune kampagner, der dels retter sig mod højresvingsuheld med cyklister, dels uheld med fodgængere, der går over for rødt. Kampagnerne organiseres af Københavns og Frederiksbergs eget kampagneorgan Byens Trafikråd. I samarbejde med andre kommuner i Vejcenter Hovedstaden fokuseres desuden på uheld med ældre fodgængere. Københavns kommune har også planlagt at opdatere skolernes cyklistundervisning, som et led i en stor satsning på at forbedre tryghed og sikkerhed på skoleveje. Sidste år blev der gennemført øvelser på flere skoler, hvor eleverne fik mulighed for at sidde bag rattet i en lastbil og dermed opleve chaufførens blinde vinkler.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.11. Modulvogntog**

Flere i transportbranchen mener, at det bør være tilladt med modulvogntog i København. Ikke alene vil det skabe mindre forurening, men det vil også skabe mindre støj og en øget trafiksikkerhed, vurderes det. DI/DI/Transport er en af de aktører, der er imod forbuddet og mener, forslaget bør opgives og i stedet lade modulvogntog køre ad bestemte tvangsruiter, hvilket der allerede i dag findes hjemmel for i lovgivningen.

### *Vurdering*

Teknik- og Miljøudvalget behandlede spørgsmålet om modulvogntog i København på deres møde den 3. oktober 2007 i forbindelse med igangsættelse af det nationale treårige forsøg med modulvogntog. Københavns Kommune ønsker ikke at deltage i modulvogntogsforsøget, før Nordhavnsvej er etableret, da man især er bekymret over trafiksikkerheden og trafikafviklingen på Ydre Østerbro.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.12. Grøn varetransport**

Forslaget om grøn varetransport er blevet taget rigtig godt imod i en del høringsvar, så længe ordningen giver distributørerne mulighed for at få afleveret deres varer til tiden og til en rimelig pris. Dog så Frederiksberg Kommune gerne en anden placering af terminalen, da de mener, at vejnettet vil blive belastet yderligere af tung trafik; særligt på Hillerødgade, Borups Allé og Nordre Fasanvej.

Nørrebro Lokaludvalg er også skeptisk over for placeringen af den grønne cityvareterminal på Nordre Fasanvej. De foreslår, at terminalen i stedet placeres ved Bellahøj, da der er bedre tilkørselsforhold.

### *Vurdering*

Pilotprojektet "Grøn varelevering" på Nørrebro skal først gennemgå en konceptudvikling inden det kan realiseres. Men for at projektet skal blive en succes, skal alle - både leverandører, detailhandlen, distributører m.fl. - inddrages i hele processen. Der er således ikke tale om, at hverken leverandører eller distributører skal betale en merudgift for aflevering af varer i en terminal. Tværtimod kan der være tale om en eventuel besparelse i form af færre ture for disse, eftersom leverandørerne og distributørerne kan aflevere flere varer af gangen, som herefter kan opbevares i terminalen, indtil de køres ud til de enkelte detailbutikker.

Selve placeringen af en cityvareterminal i forbindelse med pilotprojektet på Nørrebro indstilles genovervejet efter diverse indsigelser mod placeringen i den gamle brandstation ved Nordre Fasanvej.

### **3.13. Udvalg/råd**

Flere ytrer ønske om at være repræsenteret i et eventuelt udvalg, der skal arbejde videre med strategien, hvad enten det er at blive taget

med på råd i specifikke sager eller som part i et Råd for Tung Trafik i København. Flere lokaludvalg, organisationer samt transportbranchen har ytret ønske om at deltage i det videre arbejde.

#### *Vurdering*

Det er positivt, at så mange lokaludvalg gerne vil i dialog om tiltag i deres lokalområde. Ligeledes er det positivt, at transportorganisationerne også gerne vil fortsætte det gode samarbejde og indgå i yderligere dialog/samarbejde i et eventuelt partnerskab eller i et råd for tung trafik i København.

### **3.14. Klager**

Svanemøllegruppen spørger, om der kan fremsendes noget til høring i en verserende sag, som ikke er afsluttet hos Naturklagenævnet om strategien for tung trafik.

#### *Vurdering*

Økonomiforvaltningen har ved mail af 12. juni 2009 til Naturklagenævnet oplyst, at en del af ”initiativerne nævnt i indstillingen i juni 2009 skal til politisk behandling i efteråret 2009. I den forbindelse forventer Økonomiforvaltningen, at kommuneplan-tillægget indgår. På den baggrund finder Økonomiforvaltningen det fortsat hensigtsmæssigt, jf. kommunens brev af 27. marts 2009, at en egentlig udtalelse fra kommunen om klagepunktet afventer, hvorvidt den påklagede zone agtes gennemført, eller der findes alternative løsninger.”.

Gentofte Kommune har indgivet klage til flere instanser over Borgerrepræsentationens beslutning om at iværksætte 1. fase af strategien for tung trafik. Disse instanser tæller Rigspolitiet, Transportministeriet og Statsforvaltningen Hovedstaden.

#### *Vurdering*

Det er kommunens vurdering, at høringssvaret fra Gentofte Kommune ikke giver anledning til at foreslå den af Borgerrepræsentationen truffne beslutning ændret. Nedenfor følger en kortfattet foreløbig begrundelse herfor.

Københavns Kommune har en ret til at bestemme over sine egne offentlige veje efter vejlovens § 10. I den forbindelse træffer kommunen en række beslutninger, der ikke har karakter af afgørelser, men derimod har karakter af såkaldt faktisk forvaltningsvirksomhed. Det har f.eks. karakter af faktisk forvaltningsvirksomhed, når kommunen anbefaler en særlig rute for den tunge trafik. Her går kommunen netop ikke ind og fastsætter, hvad der skal være ret, men vejleder alene om, hvad der kunne være en hensigtsmæssig adfærd. Derfor er det kommunens vurdering, at færdselslovens § 92 ikke - som

hævdet af Gentofte Kommune - finder anvendelse i en situation, hvor kommunen blot vejleder de tunge trafikanter.

Gentofte Kommune henviser endvidere til lokalitetsprincippet i kommunalfuldmagtsreglerne. Hertil bemærkes, at dette princip normalt alene indeholder et krav om, at en beslutning skal have betydning for den kommune, der træffer beslutningen. En kommune kan således ikke kaste sig ud i at bedrive udenrigspolitik, da det strider mod lokalitetsprincippet. Modsat kan en kommune godt have kolonihaver i Sverige eller have en grusgrav i en anden kommune, hvis grunden til, at kommunen engagerer sig i denne aktivitet, er, at kommunen ønsker at stille kolonihaverne til rådighed for sine egne borgere, eller at kommunen skal bruge gruset selv. Gentofte Kommunes bemærkninger vedrørende lokalitetsprincippet kan derfor imødegås med gode argumenter.

#### **4. Afsenderne af høringsvarene**

Der er indkommet i alt 66 høringsvar. De er blevet delt op i følgende grupper:

- Borgere
- Lokaludvalg
- Transportsektoren
- Kommuner
- Københavns Kommune
- Foreninger/organisationer

#### **Borgere**

Allan Seelk  
Amanda Maria Ramona Theilsgaard  
Anne Hansen  
Anouska Sinding  
Bjarne Jacobsen  
Connie Hundrup  
Felicia Bergqvist  
Gertrud McNair Hüffeldt  
Gitte Edel Nielsen  
Hans Jørgen Brøndum

Helle B. Martinussen  
Helle Rørbech  
Ingeborg Okkels  
Inger Kuch Poulsen  
Iselin C. Hermann  
James McBride  
Jens Christensen  
Kaj Jensen  
Kenneth Wallin  
Kinne Hermann  
Klaus Holsting  
Lise Uhrup Jensen  
Lizbeth Stelzig  
Marie Have  
Mie Petersen  
Nicolas E. Fischer  
Ole Munk  
Oscar Cosman  
Peter Bildt  
Pia Zeidler  
Rasmus Emil Moth  
Rasmus Smith Nielsen  
Robert Vilhelm Nellemann  
Søren Thorborg  
Theodor Brøndum  
Thomas Damgaard Pedersen  
Tove Lind Iversen  
Vibeke Bunch

### **Lokaludvalg**

Amager Vest Lokaludvalg  
Amager Øst Lokaludvalg  
Bispebjerg Lokaludvalg  
Brønshøj-Husum Lokaludvalg  
Christianshavns Lokaludvalg  
Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Nørrebro Lokaludvalg  
Poul T. Cohrt (Christianshavn Lokaludvalg)  
Valby Lokaludvalg  
Vanløse Lokaludvalg  
Vesterbro Lokaludvalg  
Østerbro Lokaludvalg

### **Transportsektoren**

DI/DI Transport



DTL  
ITD (International Transport Danmark)  
Movia

### **Kommuner**

Frederiksberg Kommune  
Gentofte Kommune  
Gladsaxe Kommune  
Rødovre Kommune

Københavns Kommune  
Kultur- og Fritidsforvaltningen  
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen  
Økonomiforvaltningen

### **Foreninger/organisationer**

Dansk Erhverv  
Børnehjælpsforeningen Pinocchio (Kai Bo Rasmussen)  
Dansk Erhverv  
Svanemøllegruppen  
Søren Brunak, Ryvangs Kvarterets Grundejerlag

## **5. Gennemgang af høringssvarene**

De 66 høringssvar vil nu blive gennemgået hver for sig i alfabetisk rækkefølge.

### **Allan Seelk**

Er imod rødt rutenet langs Søerne.

### **Amager Vest Lokaludvalg**

På grund af de skærpede krav i forbindelse med udbud tror Amager Vest Lokaludvalg, at det vil gå op i bureaukrati, hvis Københavns Kommune skal til at udstede licenser til leverandører, særligt hvis det er et enkelt kontor, der skal stå for opgaven. Lokaludvalget forholder sig tvivlende over for tidsbegrænsninger på visse strækninger, da det er deres erfaring, at tidsbegrænsningerne ikke overholdes. Derfor må denne indsats suppleres af en kontrolindsats. Det glæder Amager Vest Lokaludvalg, at der i strategien er fokus på cyklister samt bedre undervisning af disse, hvilket gælder både børn og voksne.

### **Amager Øst Lokaludvalg**

Såfremt Amager Strandvej skal bruges som anbefalet rute, kræves det, at der bliver lavet flere kørebaner samt sikre passager for bløde trafikanter. Amager Øst Lokaludvalg foreslår derfor, at trafikken bliver dirigeres nord og syd om Kløvermarken, så den ledes ud til Ørestadsboulevarden i stedet for at lede den tunge trafik af Amager Strandvej. Dog mener lokaludvalget, at en udbygning af Amager Strandvej vil være ødelæggende for det rekreative miljø, der er skabt ved stranden.

### **Amanda Maria Ramona Theilsgaard**

Ønsker ikke øget og tungere trafik (af Øster/Nørre Søgade).

### **Anne Hansen**

Opponerer mod Københavns Kommunes planer om at lede tung trafik ad Nørre/Øster Søgade. I øvrigt mener Anne Hansen, at det er foruroligende, at Københavns Rådhus ikke er kommet med en mere langsigtet strategi for tung trafik - herunder hvordan vi skal nedbringe CO2-udslippet.

### **Anouska Sinding**

Er imod, at tung trafik skal ledes ad Søgaderne og foreslår i stedet, at man i første omgang leder trafikken gennem Nørre Farimagsgade og Øster Farimagsgade. Desuden gør hun opmærksom på, at der er kommet mere trafik efter lukningen af Nørrebrogade.

### **Bispebjerg Lokaludvalg**

Bispebjerg Lokaludvalg finder strategien gennemtænkt. Som led i strategien ønsker Bispebjerg Lokaludvalg dog, at de farlige vejkryds i bydelen sikres, og at der sker en udvikling af ledelsen af trafikafviklingen på alle relevante strækninger i bydelen. Lokaludvalget gør også opmærksom på, at de gerne vil indgå i et samarbejde med Københavns Kommune om strategien.

### **Brønshøj-Husum Lokaludvalg**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg er generelt positivt indstillet over for strategien for tung trafik. Dog gør de opmærksom på, at en del af forslagene i strategien ikke kan realiseres med den nuværende lovgivning i Danmark og EU. Samtidig påpeges det i høringssvaret, at de anbefalede, røde ruter ikke må gøres alt for attraktive at benytte, da det i værste fald vil øge antallet af lastbiler i byen. Derudover efterlyser lokaludvalget en større adskillelse af motoriseret trafik og cyklister/gående. Brønshøj-Husum Lokaludvalg mener i øvrigt også, at det ville være en god idé med en generel hastighedsnedsættelse til 40 km/t, og at der bliver stillet krav til tunge køretøjer, således at de bliver mere sikre.

### **Bjarke Jacobsen**

Bjarne Jacobsen opponerer mod, at den tunge trafik intensiveres langs søerne, da det vil ødelægge et rekreativt område. Derimod mener han, at der bør anlægges en havnetunnel for at løse udfordringen med den tunge trafik eller lade trafikken blive på Voldgade-strækningen.

### **Connie Hundrup**

Connie Hundrup mener, at behandlingsforløbet har været kritisabelt; herunder at borgere/organisationer ikke er blevet direkte orienteret og inddraget i en vigtig beslutning, og at det har været svært at få fat på Forslag til strategi for tung trafik. Hun er yderligere imod, at den tunge trafik skal ledes af Søgaderne og mener, at man i stedet bør lade Voldgaderne tage mere af trafikken for så at gøre Søerne til rekreativt område.

### **Christianshavns Lokaludvalg**

Christianshavns Lokaludvalg støtter op om strategien for tung trafik, men har et par enkelte bemærkninger. Lokaludvalget ser gerne, at der er et særligt fokus på den tunge trafik på Christianshavn. Der bør være flere minibusser til at køre på de smalle veje. Strategien bør også indeholde et overvågningsprogram, som kan give viden om stederne og tidspunkterne for ulykker med tung trafik. I strategien bør der også være et sort rutenet, som kommunen anbefaler lastbilbranchen *ikke* at benytte. De krav, der stilles til køretøjer, skal også gøre sig gældende for kommunens køretøjer samt øvrige køretøjer, som kommunen helt eller delvist er medejer af. Slutteligt skal kommunen overveje at iværksætte en kampagne, der er målrettet skolebørn og forældre med børn i institutioner og mødegrupper.

### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv stiller sig tvivlende over for, at tung trafik skal afvikles på de mindst miljøfølsomme veje, eftersom der også fremover vil være behov for, at tunge køretøjer kan betjene alle adresser i København. Derfor er Dansk Erhverv også glad for, at der ikke lægges op til tvangsruter i strategien. For at løse udfordringen med den gennemkørende trafik foreslår Dansk Erhverv, at der bliver lavet en havnetunnel. Hvad angår det anbefalede, røde rutenet, mener Dansk Erhverv, at det bør samtænkes med nabokommunerne for at få et ensartet og forståeligt vejnet. Ydermere mener de, at Københavns Kommune bør revurdere sin holdning til modulvogntog, da en indførelse vil skabe mindre forurening, mindre trafik, mindre støj og øget trafiksikkerhed.

Dansk Erhverv støtter ikke op om stærekasser til fartkontrol, da de mener, det vil have en ubetydelig effekt på højresvingsulykker med lastbiler, hvilket en hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t næppe heller vil reducere risikoen for højresvingsulykker. Dansk

Erhverv støtter heller ikke op om de foreslåede zoner med tidsrestriktioner. Slutteligt mener Dansk Erhverv, at lastbilkørsel i strøggaderne bør forbydes. Dog er argumentationen herfor lidt tvetydig. Dansk Erhverv er positiv over for forslaget om en citylogistik-central, forudsat at virksomhederne får leveret de rette varer til den rette tid og pris. Slutteligt ser Dansk Erhverv frem til et øget samarbejde i et eventuelt partnerskab.

### **DI/DI Transport**

DI/DI Transport påpeger, at der skal tages hensyn til erhvervslivets mobilitet i strategien, da der ellers er chance for, at en del arbejdspladser vil flyttes fra Københavns Kommune. Ydermere mener de, at natlevering ikke skal være et krav, men en mulighed. DI/DI Transport er imod lavt førerhus i visse zoner, da det vil indskrænke det indre marked samt mobiliteten for erhvervslivet. De ønsker endvidere, at kommunen opgiver sit forbud mod modulvogntog, da der i lovgivningen allerede er mulighed for, at modulvogntogene kan køre ad bestemte tvangsruiter. DI/DI Transport er imod forslaget om hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t. Slutteligt mener de, at den største trafiksikkerhedsmæssige effekt opnås ved at ombygge og sikre kryds. DI/DI Transport vil gerne støtte op om et øget partnerskab med kommunen, ligesom de også udtrykker interesse for at være med i Rådet for Tung Trafik.

### **DTL**

DTL støtter op om, at der skal stilles krav til udbyderne (miljømæssigt og sikkerhedsmæssigt). Dog skal kravene være klare og teknisk/praktisk mulige og dermed ikke kun medføre en ”mindre ekstraomkostning”. DTL udtrykker bekymring for, hvordan fremkommeligheden vil blive særligt på Sundkrogsgade og krydset ved Ring 2. DTL er imod forslaget om specifikke krav til et køretøjs indretning, da det vil forkorte den normale afskrivningsperiode. DTL er glad for, at der ikke er tale om tvangsruiter i forbindelse med det røde rutenet, da de vil være til skade for trafiksikkerheden og fleksibiliteten i afviklingen af lastbiltrafikken. Derudover mener DTL, at det røde rutenet synes noget begrænset. Ifølge DTL skal hastighedsgrænsen for lastbiler sættes op til 60 km/t i byområder, og så skal der tillades modulvogntog til og fra Københavns Havn af hensyn til miljøet. Ydermere udtrykker DTL betænkelighed ved zoner med tidsrestriktioner, og hvis varetransporten skal udføres uden for myldretiden. DTL ser endvidere positivt på, at der indføres højresvingsforbud.

Hos DTL har man i flere år tilbudt medlemsvirksomhederne en certificering i trafiksikkerhed i virksomheden. Slutteligt har DTL visse reservationer over for at indgå i et partnerskab med kommunen. DTL støtter citylogistik-projektet, men finder ikke brandstationen på Nordre Fasanvej egnet som vareterminal. Endvidere støtter DTL de øvrige initiativer og opfordrer kommunen til at indgå i Transportens

Innovationsnetværk, ligesom DTL også støtter nedsættelsen af et chaufførpanel.

### **Felicia Bergquist**

Mener, det vil være umuligt at cykle langs strækningen Nørre Søgade, hvis det anbefalede, røde rutenet indføres, eftersom der i forvejen er meget trafikeret.

### **Frederiksberg Kommune**

Frederiksberg Kommune finder ikke forslaget om grøn varelevering for hensigtsmæssigt, i og med at en del af vejnettet vil blive belastet yderligere af tung trafik. Det drejer sig specifikt om dele af Hillerødgade, Borups Allé samt Nordre Fasanvej. Frederiksberg Kommune forholder sig skeptisk til initiativet om fartnedsættelse, da de mener, at det i nogle tilfælde vil være lige så attraktivt at benytte de lokale veje som trafikvejene. Frederiksberg Kommune foreslår, at de sammen med Københavns Kommune samarbejder for at få ændret lovgivningen, så der kan etableres en zone med krav om lavt førerhus på alle lastbiler. Frederiksberg Kommune ønsker først at tage stilling til deltagelsen i et råd for tung trafik, når der foreligger noget mere præcist om rådets opgaver og arbejdsform.

### **Gentofte Kommune**

Gentofte Kommune er særligt imod det anbefalede, røde rutenet i strategien for tung trafik, som efter kommunens opfattelse har en sådan karakter og trafikmæssig konsekvens, at der er tale om færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning og dermed kræver politiets samtykke efter § 92 i færdselsloven. Gentofte Kommune gør også indsigelser mod strategien, fordi de vurderer, at det vil medføre mere trafik i Gentofte Kommune, som vil gå ud over trafiksikkerheden i de områder, der berøres. Gentofte Kommune har indgivet klage til flere instanser over Borgerrepræsentationens beslutning om at iværksætte 1. fase af strategien for tung trafik. Disse instanser tæller Rigspolitiet, Transportministeriet og Statsforvaltningen Hovedstaden.

Gentofte Kommune gør opmærksom på, at generne ved den tunge trafik kan afhjælpes ved at gennemføre de igangværende projekter for udførelsen af Nordhavnsvejen, der vil forbinde Nordhavns-området med Lyngbyvejen og en direkte forbindelse mellem Helsingørmotorvejen/Lyngby Omfartsvej og Motorring 3.

### **Gertrud McNair Hüffeldt**

Gertrud McNair Hüffeldt ønsker ikke, at Øster og Nørre Søgade bliver en del af det røde rutenet. Ydermere ønskes hun gjort opmærksom på, hvorledes hun skulle være blevet informeret om den offentlige høring.

### **Gitte Edel Nielsen**

Er imod, at Nørre Søgade og Øster Søgade kommer til at fungere som anbefalet rute for tung trafik, særligt efter at Søgaderne er blevet yderligere belastet i forbindelse med afspærringen af Nørrebrogade. Hun gør desuden opmærksom på, at Søerne er fredede.

### **Gladsaxe Kommune**

Gladsaxe Kommune har ingen bemærkninger til strategien.

### **Hans Jørgen Brøndum**

Ønsker ikke, at den tunge trafik skal køre ad Nørre Søgade og Øster Søgade, da området i forvejen er overtrafikeret og luften alt for foruren.

### **Helle B. Martinussen**

Gennemkørsel af tung trafik bør ikke være tilladt, og der bør derfor etableres en stor zone for ærindekørsel. Der skal ikke være et rødt rutenet langs rekreative områder, og så bør der laves en strategi for reduktion af CO2. Derudover bør borgere tilbydes tiltag til reduktion af støj og luftgener langs det røde rutenet. Slutteligt burde høringsprocessen have været længere, og der burde have været indkaldt til borgermøde.

### **Helle Rørbech**

Gør indsigelse mod trafik ad Søgaderne.

### **Indre By Lokaludvalg**

Indre By Lokaludvalg er skeptisk over for store dele af det anbefalede, røde rutenet, som de ikke ønsker kører igennem en stor del af Indre By - herunder Nørre Søgade, den sydlige del af Øster Søgade, Vester Voldgade samt Bernstorffsgade - Hammerichsgade. Derudover gør lokaludvalget opmærksom på, at etableringen af det røde rutenet skal ske, inden anlægsarbejdet med metrocityringen begynder, og at markeringen af det anbefalede, røde rutenet skal ske i god tid, så lastbilerne har mulighed for at placere sig rigtigt i trafikken, ligesom de også foreslår, at busdriften i Indre By skal varetages af citybusser, og at der bør være et sort net af ruter, som kommunen anbefaler lastbilerne *ikke* at bruge.

### **Ingeborg Okkels**

Ønsker ingen tung trafik på Nørre Søgade. Gulvet og væggene ryster i forvejen, hver gang en lastbil kører forbi.

### **Inger Kuch Poulsen**

Er imod, at det anbefalede, røde rutenet skal løbe langs Søgaderne. Hun gør opmærksom på, at mængden af trafik på Søgaderne er intensiveret, efter Nørrebrogade er blevet lukket af for trafik. Hun ønsker derudover et forbud mod tung trafik over 18 tons i brokvarterer

og Indre By, en cityvareterminal til omfordeling af varer, støjdæmpende asfalt på Søgaderne samt tilskud til lyddæmpende vinduer til beboerne på strækningen, hastighedsnedsættelse til 40 km/t, stærekasser langs Søgaderne, partikelfilterpåbud og bompunge indført.

### **Iselin C. Hermann**

Iselin C. Hermann mener, at kommunen tilsidesætter beboerne i og omkring Søgaderne samt brugere af Søerne til fordel for tung trafik. Hun mener, at Københavns Kommunes strategi ikke er særlig visionær og bæredygtig og efterlyser derfor en langsigtet og visionær prioritering af trafikudviklingen. Derudover gør hun opmærksom på, at Søerne er fredede.

### **ITD (International Transport Danmark)**

ITD er generelt positivt indstillet over for strategien. Dog påpeges det, at det vil være u hensigtsmæssigt, hvis der etableres vej bump eller andre fartdæmpende foranstaltninger på ruter med tung trafik af hensyn til chaufførernes arbejdsmiljø, men støtter op om en generel hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t. ITD mener, at natlevering bør undersøges og overvejes. ITD er imod kravet om et lavt førerhus, hvilket også vil kræve en lovændring samt være en økonomisk byrde for vognmændene.

### **James McBride**

Er imod rødt rutenet på Søgaderne og mener, at der bør være en omfordelingscentral uden for byen, ligesom det er tilfældet andre steder i Europa.

### **Jens Christensen**

Mener, at forslaget om det anbefalede, røde rutenet vil ødelægge et af byens få åndehuller. Han peger i øvrigt på, at Søgaderne ikke kan tåle den vægtmæssige belastning fra den tunge trafik på grund af en blød undergrund, hvilket han formoder, at kommunen har undersøgt.

### **Kai Bo Rasmussen**

Er imod, at tung trafik ledes langs Søerne; både på grund af de miljømæssige og sundhedsmæssige konsekvenser. Han opfordrer Københavns Kommune til at finde en bedre løsning på problemet og foreslår selv, at man kunne åbne Nørrebrogade op igen i stedet for at afspærre den halve by og lede trafikken ad snævre færdselsårer.

### **Kaj Jensen**

Er imod tung trafik på Nørre Søgade.

### **Kenneth Wallin**

Er imod tung trafik.

### **Kinne Hermann**

Er imod forslaget om, at Sørerne (Søgaderne) laves til en rute anbefalet til tung trafik. Hun fremhæver, at der er kommet mere trafik på Søgaderne, efter at Nørrebrogade er blevet lukket af for trafik.

### **Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Kgs. Enghave Lokaludvalg sætter pris på Københavns Kommunes strategi for tung trafik, men ønsker ikke, at strækningen Ellebjergvej - P. Knudsensgade er en del af det anbefalede, røde rutenet. Det skyldes, at de tæt bebyggede boligkvarterer i området i forvejen er belastet af gennemkørende trafik, og at der er flere skoler/institutioner på og omkring P. Knudsensgade. Trafikken bør derimod ledes over Kalvebodbroen og via motorvejen på Amager op til Sjællandsbroen. Derudover anbefaler lokaludvalget, at der kun tillades færdsels af tunge køretøjer og busser i boligkvarterernes 40 km/t-zoner, såfremt de har et ærinde. Kgs. Enghave Lokaludvalg vil også meget gerne høres om placeringerne af "din fart"-skiltene.

### **Klaus Holsting (AB Nørre Søgade 45)**

Gør indsigelser mod kommunens planer om at lede tung trafik langs Sørerne

### **Kultur- og Fritidsforvaltningen**

Kultur- og Fritidsforvaltningen har ingen bemærkninger til høringen.

### **Lise Uhrup Jensen**

Er imod, at trafikken dirigeres gennem Søgaderne.

### **Lisbeth Stelzig**

Er imod den anbefalede rute langs Sørerne og foreslår i stedet en tunnel fra Åboulevarden til Amager.

### **Marie Have**

Er imod tung trafik i byen og mener, at den tunge trafik bør føres uden om byerne, og at der bør oprettes en vareterminal, hvor varerne omlastes og køres ud i mindre, mere miljørigtige biler. Marie Have mener i øvrigt, at hele strategien bør revurderes.

### **Mie Petersen**

Skriver på vegne af foreløbig 14 ejendomme i netværket Red Sørerne. Hun ønsker, at høringsfristen bliver udsat, da hun ikke finder det rimeligt, at de berørte borgere ikke har fået mulighed for at blive hørt i sagen. Endvidere søger hun aktindsigt i det materiale, der ligger til grund for strategien samt undersøgelser om forurening etc.

### **Movia**

Movia er generelt positivt indstillet over for strategien, men har nogle få kommentarer til dele af den. Blandt andet mener Movia, at busser



til kollektiv transport bør ekskluderes i planen, men ikke turistbusser. Movia gør opmærksom på, at der i strategien ikke kun bør fokuseres på lastbilers fremkommelighed, men også på bussers. Der gøres særligt opmærksom på, at Ring 2 (som er en del af det anbefalede, røde rutenet) i forvejen volder problemer for Movia (linje 21). Derudover udtrykker Movia et stort ønske om at indgå i det videre arbejde med planen samt indgå i tæt dialog med Københavns Kommune. Movia er ikke enig i, at hastigheden skal sættes ned. Det skyldes, at tiltaget i sidste ende vil have indflydelse på køretiden og dermed også økonomien.

#### **Nicolas E. Fischer**

Er imod, at tung trafik-ruten lægges langs Søgaderne og gør opmærksom på, at ambulance og politi bruger gaderne. Han mener også, at et hensyn til Rigshospitalet bør undersøges, og at information om strategien burde have været sendt til hans ejendom.

#### **Nørrebro Lokaludvalg**

Nørrebro Lokaludvalg er positiv over for strategien, men ikke helt enig, hvad angår placeringen af cityvareterminalen på Nordre Fasanvej på grund af mængden af trafik, der i forvejen er på gaden. De foreslår i stedet, at terminalen placeres ved Bellahøj på grund af bedre tilkørselsforhold.

#### **Ole Munk**

Ole Munk er imod tung trafik ad Nørre Søgade, da den i forvejen er meget trafikeret.

#### **Oscar Cosman**

Er imod rødt rutenet på Søgaderne, og at fartgrænsen hæves til 60 km/t på strækningen.

#### **Peter Bildt**

Ønsker ikke, at den tunge trafik skal ledes ad Nørre Søgade - blandt andet af hensyn til sundheden.

#### **Pia Zeidler**

Er imod Københavns Kommunes strategi for tung trafik, blandt andet fordi hun er bekymret for sine børns helbred og for hvilke sundhedsmæssige konsekvenser, strategien for tung trafik (det røde rutenet) medfører.

#### **Poul T. Cohrt (Christianshavn Lokaludvalg)**

Poul T. Cohrt fra Christianshavn Lokaludvalg efterlyser borgerinddragelse, dialog eller høring i lokaludvalgene.

#### **Rasmus Emil Moth**

Anmoder om, at høringsfristen bliver udsat. Rasmus Emil Moth ønsker også følgende undersøgt:

- 1) De miljømæssige påvirkninger af området ved søerne for beboerne på begge sider
- 2) De sundhedsmæssige effekter af forureningen i forhold til de trafikmæssige forbedringer i strategien (område i og omkring søerne)
- 3) Støjniveauet, som i dag allerede er over de anbefalede normer (område i og omkring søerne)
- 4) Undersøgelse af virkning af øget trafikmængde, som bør foretages af uafhængige eksperter

### **Rasmus Smith Nielsen (på vegne af bestyrelsen i Ejerforeningen Peblingegaarden)**

Anmoder om en udsættelse af høringsfristen. Rasmus Smith Nielsen ønsker, at der foretages yderligere undersøgelser af de trafikale, miljømæssige og sundhedsmæssige konsekvenser, som forslaget kan have. Han efterlyser også muligheden for at komme med alternative forslag. Rasmus Smith Nielsen beder derudover om aktindsigt i de undersøgelser, kommunen har om trafikintensiteten, CO2-koncentrationen, trafiksikkerheden og støjniveauet i de påvirkede områder - herunder særligt for Nørre Søgade og Øster Søgade.

### **Robert Nellemann**

Opponerer mod planen om at etablere en rød rute ved Søerne

### **Rødovre Kommune**

Rødovre Kommune anmoder Københavns Kommune om en beregning af, hvor meget den tunge trafik vil stige på Roskildevej og Jyllingevej, når det anbefales den tunge trafik at benytte det røde rutenet. Rødovre Kommune undrer sig endvidere over, hvorfor Slotsherrensvej ikke er medtaget i det røde rutenet, da det kan føre til en belastning af Roskildevej og Jyllingevej. Rødovre Kommune har på nuværende tidspunkt planer om at neddrose trafikken på Roskildevej.

### **Sundheds- og Omsorgsforvaltningen**

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen er positivt indstillet over for forslaget, som går godt i spænd med målsætningerne fra Metropolen for mennesker og Miljømetropolen København. Dog mener de, at det bør undersøges, hvordan personer tæt på det røde rutenet bliver påvirket af trafikken. Også pilotprojektet om grøn varelevering er Sundheds- og Omsorgsforvaltningen positiv over for.

### **Svanemøllegruppen**

Svanemøllegruppen mener ikke, at strategien er juridisk holdbart af flere grunde – bl.a. verserende klage, ændringer i grundlaget, i strid med EU-regler. De sundhedsmæssige aspekter er ikke belyst i et tilstrækkeligt omfang – og de oplysninger og konklusioner, der er, er forkerte og dårligt underbyggede. Der vil blive flere dødsfald som følge af omlægningen. Det er ikke dokumenteret, at forslaget får en

positiv effekt på trafiksikkerheden, og så vil der blive brugt langt flere fossile brændstoffer, hvilket vil øge mængden af forurening. Der vil skulle foretages flere højre- og venstresving; særlig med øget statistisk sikkerhed for dødsfald i krydset Strandvejen/Strandvænget. Svanemøllegruppen mener også, at der mangler beregninger i kroner for udvidet sundhedsudgifter; herunder for medicin, sygdom og død ved gennemførelse af *Strategi for tung trafik*.

### **Søren Brunak, Ryvangs Kvarterets Grundejerlag**

Er imod, at Københavns Kommune øger mængden af trafik i tætbefolkede områder. Han gør indsigelse i forbindelse med Forslaget til strategi for tung trafik, da det vil få negative konsekvenser for deres kvarter. Blandt andet er han uforstående over for, at Københavns Kommune ønsker at øge mængden af trafik i et tætbeholdt område. Københavns Kommune bedes også om at gøre noget ved støjniveauet omkring Strandvejen og Tuborgvej, da der kører mange lastbiler i morgentimerne mellem 05.00-7.30. Søren Brunak så gerne, at der var en 40 km/t-grænse i hele byen, da det vil medføre mindre støj, mindre forurening, færre dræbte og færre tilskadekomne.

### **Søren Thorborg**

Søren Thorborg vil gerne have en redegørelse for, hvordan Københavns Kommune aktivt har valgt at informere borgere/institutioner etc. samt indhente de berørte borgeres holdninger, da borgerinddragelse er en af Københavns Kommunes målsætninger. Søren Thorborg ønsker endvidere en juridisk vurdering af, om høringsprocessen er foregået korrekt samt en politisk vurdering af, om høringsprocessen er foregået i overensstemmelse med Københavns Kommunes etiske rammer for borgerinddragelse. Derudover forlanger Søren Thorborg:

- 1) At luftforureningsundersøgelser indgår i beslutningsgrundlaget (jævnfør de undersøgelser, der tidligere har været fremme i pressen om, at Københavns forureningsniveau er 70 procent over det tilladte)
- 2) En uvildig ekspertvurdering af den forventede mængde luftforurening som følge af strategien for tung trafik
- 3) En undersøgelse af, hvordan en øget trafikbelastning vil påvirke fritidslivet og langs søerne samt folkesundheden.
- 4) En vurdering af, om trafikmængden på søgaderne kan afvikles tilfredsstillende i forhold til trafiksikkerhed.
- 5) En vurdering af, om udrykningskøretøjer stadig har mulighed for at benytte søgaderne som rute efter en mulig implementering af det røde rutenet
- 6) At der etableres en debat, der ser på alternative ruter til det røde rutenet
- 7) Dokumentation for, at en rute langs søerne er bedst egnet til tung trafik

### **Theodor Brøndum**

Er imod forslaget om et rutenet langs Nørre Søgade.

### **Thomas Damgaard Pedersen**

Mener ikke, at trafikken bør ledes af Søgaderne, og at man i stedet bør arbejde for at gøre Søerne til et rekreativt område.

### **Tove Lind Iversen**

Tove Lind Iversen protesterer mod det røde rutenet og særligt, at trafiklinjen føres lang Søerne. Derudover gør hun opmærksom på, at trafikken omkring Søerne er steget, efter Nørrebrogade er lukket af for trafik.

### **Valby Lokaludvalg**

Valby Lokaludvalg har indsigelser mod det røde rutenet, som passerer fire skoler, at ruten går gennem tætte boligområder (Vigerslevvej - Ålholmvej), og at strækningen ikke er indrettet til tung trafik (tospolet vej). Derfor efterlyser de en sikring af trafiksikkerheden for skolebørn ved eksempelvis at opsætte elektroniske advarselsskilte og sikring af overgangsforholdene. Valby Lokaludvalg synes derudover, at det er uhensigtsmæssigt, at der ikke straks afsættes midler til krydsombygninger på det røde rutenet. Valby Lokaludvalg mener også, at der er behov for en omlægning af krydset ved Ålholmvej/Valby Langgade/Peter Bangs Vej på grund af dårlige oversigtsforhold for fodgængere. Også krydset ved Peter Bangs Vej/Ålholmvej/ Grøndals Parkvej vil de have omlagt, så det tilgodeser cyklisterne.

### **Vanløse Lokaludvalg**

Såfremt det anbefalede, røde rutenet bliver vedtaget, foreslår Vanløse Lokaludvalg en omlægning af krydset omkring Grøndals Parkvej/Rebilsvej/Sallingvej/Hulgårdsvej (Ring 2), og at den tunge trafik bliver på Ring 3 for at få et bedre flow i trafikken. Derudover mener de, at forbudszonen for køretøjer over 18 tons også bør gælde på Jernbane Allé. På det anbefalede rutenet ønsker de, at der kommer parkeringspladser ved supermarkeder med et standsningsforbud mellem 10 - 12 med ret til aflæsning af varer. Dette ønskes også indført på Jydeholmen. Vanløse Lokaludvalg er også interesseret i at deltage i arbejdsgrupper.

### **Vesterbro Lokaludvalg**

Vesterbro Lokaludvalg mener, at Københavns Kommune bør arbejde for, at det anbefalede rutenet bliver nationalt lovpligtigt at bruge. De ønsker, at punktet om trafikledelse omstruktureres og kombineres med det lovpligtige rutenet, så det tilgodeser de bløde trafikanter samt kollektiv trafik frem for chauffører og distributører. Idéen med lavere hastighed bør kombineres med ændringer af gadeudformningen og vejstrukturen for at sikre, at hastighedsgrænsen bliver overholdt. Derudover ønsker Vesterbro Lokaludvalg, at der stilles krav til de

køretøjer, der skal distribuere varer til butikkerne, så de er mere miljøvenlige. Vesterbro Lokaludvalg er ydermere meget positiv over for citylogistik-projektet og ser gerne, at det udvides til at omfatte flere bydele. Det er også en god idé at opstille flere stærekasser, så farten kan blive reduceret. Også vejbumper, snoninger, chikaner og indsnævring af kørebaner er tiltag, der er nødvendige, hvis hastigheden skal overholdes.

### **Vibeke Bunch**

Mener, at det røde rutenet vil medføre endnu flere rystelser, end der er i forvejen på Nørre Søgade, da husene er bygget på gyngende grund. Hun ønsker, at kommunen laver en bindende aftale med beboerne om, husenes mure og gulve genoprettes på kommunens regning, hvis de bliver ødelagt som konsekvens af det anbefalede, røde rutenet. Derudover nævner hun de helbredsrisici, strategien kan medføre, og hun kan ikke forstå, hvordan en kommune bevidst kan udsætte folk for en betydelig risiko med øget morbiditet og mortalitet.

### **Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune**

Økonomiforvaltningen ønsker, at der laves en evaluering af 1. etape af rutenettet, før der træffes beslutninger om at udrulle tiltaget.

### **Østerbro Lokaludvalg**

Østerbro Lokaludvalg er positivt indstillet over for strategien. De har ingen indvendinger, men opfordrer til, at lyssignalerne (hvor det er muligt) rettes til for at fremme den lavere hastighed på 40 km/t.

## **NOTAT**

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Sagsnr.

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Dokumentnr.

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

**Hvidbog 2 - Strategi for tung trafik**

## Indholdsfortegnelse

Hvidbog - Strategi for tung trafik .....	30
Indholdsfortegnelse .....	31
1. Indledning .....	33
2. Opsummering .....	33
3. Gennemgang .....	35
3.1. Stigning i antallet af tunge køretøjer .....	35
3.2. Krav til køretøjer .....	35
3.3. Det anbefalede rutenet .....	36
3.4. Ombygning og sikring af kryds .....	39
3.5. Luftforurening/sundhed .....	39
3.6. Støj.....	43
3.7. Fart.....	44
3.8. Bløde/hårde trafikanter .....	45
3.9. Modulvogntog/godstransport .....	46
3.10. Grøn varetransport/citylogistik.....	47
3.11. Udvalg/råd .....	48
3.12. Manglende dokumentation/data .....	48
4. Afsenderne af høringssvarene .....	49
Borgere .....	49
Lokaludvalg .....	49
Transportsektoren .....	50
Foreninger/organisationer/øvrige .....	50
5. Gennemgang af høringssvarene.....	50
Østerbro Lokaludvalg .....	50
Østerbro Lokalforsamling.....	50
Borgerinitiativet Red Sørerne .....	50
Trafikforeningen Webersgade .....	51
Rådet for Bæredygtig Trafik.....	51
Valby Lokaludvalg .....	52
Atelier Lendorff.....	52
Nørrebro Lokaludvalg .....	53
Svanemøllegruppen .....	53
Søren Bald .....	53
Vesterbro Lokaludvalg .....	54
Kgs. Enghave Lokaludvalg .....	54

Henning V. Jensen.....	54
Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvarter .....	54
Brønshøj-Husum Lokaludvalg .....	55
Vanløse Lokaludvalg .....	55
E/F Nørre Søgade 19 .....	56
Vibeke Bunch .....	56
Christianshavns Lokaludvalg .....	56
Amager Øst Lokaludvalg.....	57
DI/DI Transport .....	57
Indre By Lokaludvalg.....	58
Connie Hundrup .....	58
Andelsboligforeningen Gammeltoftsgade 22 og 24.....	59
Tove Lind Iversen.....	59
Amager Vest Lokaludvalg.....	59
Anja Christensen .....	59
Bonnie R. Mürsch.....	60
Bispebjerg Lokaludvalg.....	60
Ejerforeningen Peblingegården .....	60
Miljøpunkt Indre By/ Christianshavn .....	60
Allan Lohmann-Olsen .....	61
Kjell Nilsson .....	61



## 1. Indledning

Københavns Kommune har udarbejdet 'Forslag til Strategi for tung trafik' for at mindske generne fra de tunge køretøjer. Hovedoverskriften i strategien er at sikre, at den uvedkommende tunge trafik kommer ud af byen, og at den tunge trafik, der betjener byen, fordeles på det overordnede vejnet og afvikles på en trafiksikker, tryk og miljørigtig måde.

Forslag til Strategi for tung trafik har været i offentlig høring i perioden 1. juli til 26. august 2009. I alt kom der 66 høringsvar, hvoraf hovedparten kom fra byens lokaludvalg og borgere. Høringsvarene gav dengang anledning til bemærkning/ændring af punkter i strategien:

1. Placering af en citylogistikterminal (initiativ 6 i strategien):  
*"Cityvareterminalen var foreslået etableret i Falcks gamle bygninger på Nordre Fasanvej, men Frederiksberg Kommune modsætter sig placeringen, hvorfor placeringen genovervejes".*
2. Bemærkning til det anbefalede rutenet (initiativ 2 i strategien)  
*"Forvaltningen har fået udarbejdet en konsekvensanalyse af de trafikale effekter på Nørre Søgade og Øster Søgade".*

I forbindelse med høringen i sommeren 2009 samt efterfølgende har der vist sig et særligt behov for information og dialog omkring strategiens initiativer. Særligt det anbefalede rutenet har været genstand for stor debat, hvilket af forvaltningen blev tolket som udtryk for et ønske om yderligere information og dialog herom. Samtidig blev det påpeget ved sidste høring, at høringsperioden lå hen over sommerferien, hvorfor flere borgere ikke havde mulighed for at indgive høringsvar. Blandt andet på den baggrund blev det besluttet at sende Strategi for tung trafik i fornyet høring, så alle havde mulighed for at give deres mening til kende. Den 24. november 2009 besluttede Borgerrepræsentationen derfor, at Strategi for tung trafik skulle i fornyet høring i starten af 2010.

Strategi for tung trafik blev sendt i anden høring i perioden 4. januar 2010 til 1. marts 2010.

## 2. Opsummering

Der er kommet i alt 34 høringsvar fra anden høringsrunde fra borgere, organisationer, lokaludvalg og boligforeninger etc. Forvaltningen har samlet disse under følgende hovedoverskrifter:

1. Stigning i antallet af tunge køretøjer
2. Krav til køretøjer
3. Det anbefalede rutenet
4. Ombygning og sikring af kryds
5. Luftforurening/sundhed
6. Støj
7. Fart
8. Bløde/hårde trafikanter
9. Modulvogntogt/godstransport
10. Grøn varetransport/citylogistik
11. Udvalg/råd
12. Manglende dokumentation/data

I en del af høringssvarene gives der udtryk for det positive i, at Københavns Kommune har valgt at udarbejde en samlet strategi for den tunge trafik i byen.

Et af de initiativer i Strategi for tung trafik, der har fået mest positiv opmærksomhed, er pilotprojektet om grøn varelevering, som går ud på at åbne en cityvareterminal, hvor butikker både tilbydes lagerplads, og som skal fungere som en omlastningscentral, hvor varer bliver flyttet fra store lastbiler til mindre distributionskøretøjer. I mange af høringssvarene bliver Københavns Kommune opfordret til at udvide pilotprojektet til at omfatte flere bydele end den ene (Nørrebro), som der lægges op til i strategien.

Luftforurening, støjforurening og miljøpåvirkning fra de tunge køretøjer er alle emner, der går igen i mange af høringssvarene. Især bliver det påpeget flere gange, at der er strækninger på det anbefalede rutenet med en meget høj koncentration af forurening og trafikbelastning, hvorfor det for nogle borgere ikke giver mening at tilføre strækningerne mere forurening ved at flytte en del af den tunge trafik over på de pågældende strækninger. Her nævnes specifikt Nørre Søgade og Øster Søgade, hvor koncentrationen af NO<sub>2</sub> er meget høj samt Søernes karakter som rekreativt område. Derfor foreslås det også, at der på strækninger på det anbefalede rutenet bliver lagt støjdæmpende asfalt, og at der iværksættes andre tiltag, der skal sikre, at eventuelle gener fra den tunge trafik bliver reduceret.

Byens 12 lokaludvalg er umiddelbart positivt indstillet over for strategien, men har nogle forslag til lokale ændringer, hvad angår det anbefalede rutenet. En del af forslagene går på at sikre og ombygge kryds, inden den anbefalede rute skiltes, og at der bliver sat ekstra skilte op ved skoler og institutioner for at gøre chaufførerne opmærksom på, at de skal være agtpågivende i forhold til bløde trafikanter. Et par lokaludvalg ser gerne, at visse strækninger på det anbefalede rutenet ikke bliver inkluderet. Det gælder specifikt Nørre Søgade, Øster Søgade og Amager Strandvej. På visse andre

strækninger opfordres der til, at trafiksikkerheden bliver optimeret blandt andet ved hjælp af nedsættelse af hastigheden, om bygning og sikring af kryds samt ”stærekasse-overvågning” af hastigheden.

### **3. Gennemgang**

#### **3.1. Stigning i antallet af tunge køretøjer**

I en del hørings svar fremgår det, at antallet af tunge køretøjer er steget. Der udtrykkes bekymring for, om denne vil stige yderligere grundet det anbefalede vejnet. Særligt udtrykker en del borgere utilfredshed med, at den tunge trafik ledes ad Nørre Søgade og Øster Søgade - tæt på Søerne - da det vil ødelægge det rekreative miljø, der er i området. De nævner endvidere, at lukningen af Nørrebrogade har medført en del mertrafik på Søgaderne - herunder også flere tunge køretøjer. De efterlyser også yderligere undersøgelser af de trafikale, sundhedsmæssige og miljømæssige effekter af strategien.

#### *Vurdering*

Antallet af tunge køretøjer er faldet stødt i København siden 2001. De seneste trafiktællinger fra 2009 (kl. 7-19) viser et fald fra 2001 til 2009 fra 33.000 til 24.000 tunge køretøjer i kommunegrænsen og et fald i sønittet fra 26.300 til 15.700 køretøjer i samme periode.

For at imødekomme en del af indsigelserne har forvaltningen i forbindelse med den forrige høring fået udarbejdet en uvildig teknisk analyse af den nuværende og fremtidige trafik på Nørre Søgade og Øster Søgade. Resultatet viser, at trafikken - heriblandt den tunge trafik - er faldet efter omlægningen af Nørrebrogade. Hovedformålet med det anbefalede rutenet er tillige at få den gennemkørende trafik til og fra Nordhavn til at benytte motorvejnettet og Ring 2 mod nord, hvilket vil betyde et yderligere fald i den tunge trafik i København. Undersøgelsen viser, at andelen af den tunge trafik langs Søerne med etableringen af det anbefalede vejnet ikke vil overstige situationen fra før omlægningen af Nørrebrogade.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

#### **3.2. Krav til køretøjer**

Som det også er beskrevet i Strategi for tung trafik, kræver det en lovændring på EU-niveau, at stille krav til tunge køretøjer om et lavt førerhus, hvorfor Københavns Kommune heller ikke har muligheden for dette, med mindre der sker en lovændring på området. I flere hørings svar bliver det dog fremhævet, at idéen med at stille krav til køretøjer er rigtig god, da den er med til at fremme trafiksikkerheden for de bløde trafikanter, når lastbilchaufføren har et bedre udsyn.

### *Vurdering*

Københavns Kommune har gjort meget for at realisere anbefalingerne fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykkers dybdestudie af højresvingsulykker fra 2006. Heri anbefales det bl.a. at etablere tilbagetrukne stopstreger, så cyklisterne bliver trukket frem og dermed bliver synlige for chaufføren. Samtidig kører kommunen i dag et forsøg med at synliggøre cyklister for chaufføren ved at etablere blinkende LED-lygter bagud i cykelstien, så de er synlige i lastbilchaufførens spejle.

Der er dog ingen tvivl om, at lastbiler med lavt førerhus og lav siderude i højre side giver et helt andet og bedre direkte overblik over trafikken. Det kendes f.eks. fra samtlige MOVIA-busser i København. Populært sagt vil en chauffør have langt større mulighed for at ænse en konfliktsituation, hvis han opfatter en bevægelse ud af øjenkrogen, end hvis han først skal til at tjekke spejle, kamera eller radar.

Derfor anbefales det i Strategi for tung trafik, at kommunen ved indkøb af egne transportydelser og indkøb af egne køretøjer prioriterer at anskaffe lastbiler med lavt førerhus, så vidt det overhovedet er muligt i forhold til den opgave, køretøjet skal løse.

Det første udbud af indsamling af husholdningsaffald (Vanløse, Brønshøj-Husum og Østerbro) i kommunen er netop overstået og igangsat 1. marts 2010. I dag kører entreprenøren CityRenovation med det eksisterende materiel, men omkring sommer vil der blive indsat cirka 22 renovationslastbiler med lavt førerhus til at løse opgaven. Dette vil både være en gevinst for trafiksikkerheden pga. det markant bedre udsyn fra disse biler, såvel som arbejdsmiljøet, da chaufførerne har mere direkte adgang til køretøjet.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.3. Det anbefalede rutenet**

I mange høringsvar er det blevet påpeget, at der bør laves ændringer på det anbefalede rutenet, så visse strækninger udgår.

Flere af de forskellige lokaludvalg så gerne, at den anbefalede rute i netop deres bydel blev ændret en smule. De vurderer, at ruten enten lægger for tæt op af skoler/institutioner eller boligkvarterer, og at trafiksikkerheden derfor mindskes for de bløde trafikanter.

Det påpeges endvidere, at det ikke er nok at lave en plan for, hvor de tunge køretøjer skal køre, men at en strategi for tung trafik også bør indeholde en plan for, hvordan man afvikler trafikken eller får de tunge køretøjer ud af byen.

En gruppe af mennesker bosat ved Søerne nævner i deres høringssvar, at det anbefalede rutenet vil bidrage til yderligere forværring af den forurening, der i forvejen er på Søgaderne. Samtidig påpeges det, at Søgaderne ikke har kapacitet til at bære flere biler, end der er i forvejen, hvilket vil føre til kødannelser og trafikstop og dermed øget forurening.

Der er indkommet en del indsigelser om det i strategien anbefalede rutenet (det røde rutenet). Heriblandt en indsigelse fra foreningen "Red Søerne", bilagt et notat fra advokatfirmaet Bruun&Hjejle. I notatet gøres det gældende, at NO<sub>2</sub>-værdierne (særlig type partikelforurening) på Nørre Søgade og Øster Søgade allerede ligger over den bindende grænseværdi på 40 mikrogram/m<sup>3</sup>, og at det derfor vil stride mod EU's luftkvalitetsdirektiv (2008/50/EF) at lede mere tung trafik ad søgaderne. Det første er givetvis korrekt, det andet er efter forvaltningens vurdering et spørgsmål om fortolkning af direktivet. Bruun&Hjejles notat må forventes at blive brugt som grundlag for en klage til Europa-Kommissionen. Det er forvaltningens vurdering, at klagen på det foreliggende grundlag vil kunne give Københavns Kommune væsentlige problemer. Det vurderes at EU-Kommissionen givetvis vil involvere sig, også fordi Miljøstyrelsen har forsømt at udarbejde den 5-årige luftkvalitetsplan for København, som skal udarbejdes i henhold til direktivets art. 23.

Samme gruppe som ovenstående nævner også, at der mangler en analyse af, hvordan ombygningen af Nørreport Station vil påvirke trafikken, når den skal flyttes fra Nørre Voldgade.

Flere foreslår, at udfordringen med den tunge trafik bedst løses ved at bygge en havnetunnel eller en søpark som foreslået af Arkitekterne Christensen og Co. ved et borgermøde i Indre By i februar om tung trafik.

I et par høringssvar gives der udtryk for, at man ikke ønsker tvangsruiter, da det vil være til skade for både trafiksikkerheden og fleksibiliteten i afviklingen af trafikken samt fremkommelighed i øvrigt, mens andre ønsker at gøre det anbefalede rutenet lovpligtigt for tunge køretøjer at benytte.

Det pointeres også, at det er positivt, at fremkommeligheden for de tunge køretøjer prioriteres højt på det anbefalede rutenet, da også det vil gøre rutenettet mere attraktivt at benytte. Dog må det anbefalede rutenet ikke blive *for* attraktivt at benytte for chaufførerne, da lastbiler uden ærinde i byen helst skal køre helt uden om København og ikke benytte byen som en smutvej. Københavns Kommune opfordres i et par høringssvar også til at etablere et *sort rutenet*, som kommunen anbefaler vognmændene *ikke* at benytte.

### *Vurdering*

Formålet med at etablere det anbefalede rutenet er at samle den tunge trafik på et udvalgt vejnet, hvor der er særlig fokus på trafiksikkerheden i form af krydsombygninger m.m., og hvor både fremkommeligheden og serviceniveauet er højt. Resultatet er, at den tunge trafik på det øvrige vejnet vil falde. Det anbefalede rutenet udgør de allermest nødvendige veje, som forbinder trafikmål og bydele med motorvejsnettet. De regionale veje er medtaget i det anbefalede rutenet, og rutenettet fremstår derfor som et stormasket net. Københavns Kommune ønsker ikke at prioritere den tunge, gennemkørende trafik til og fra Nordhavn. Der er dog en væsentlig undtagelse. Kørslen fra Kalvebod Brygge til Nordhavn sker i dag ad Voldgade-linjen forbi Nørreport Station. Nørreport Station står over for en større ombygning. Banestyrelsen skal skifte membranen over stationen, og i den forbindelse ønsker Københavns Kommune at gøre stationsområdet landfast med gågadesystemet. Kørearealet indsnævres fra fire til to spor, et spor i hver retning, hvorved kapaciteten nedsættes betragteligt. I anlægsfasen vil det i perioder ikke være hensigtsmæssigt med gennemkørende tung trafik til/fra Nordhavn på denne strækning.

Det anbefalede rutenet skal ikke forveksles med tvangsruiter. Forvaltningen har i dag kun hjemmel til at udpege tvangsruiter for køretøjer der kører med farligt gods.

Forvaltningen påtænker ikke som sådan at lancere et sort rutenet; dog ønskes der etableret zoner med tidsrestriktioner, som skal ses som supplement til indførelsen af det anbefalede rutenet og efter en nærmere analyse af de bløde trafikanters færden i lokalområdet - herunder også uheldsbilledet. Moe og Brødsgaards rapport af den 15. maj 2009 fremhæver tiltaget til at have en gavnlig effekt på trafiksikkerheden. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at trafiksikkerheden bør vægtes højere end fleksibiliteten for leverandørerne, men vil gå i nærmere dialog med detailhandlen og leverandørerne i lokalområdet i planlægningsprocessen for at finde de bedste løsninger.

På baggrund af den indkomne indsigelse fra Red Sørerne mener forvaltningen at det vil være hensigtsmæssigt, at der foretages en frivillig miljøvurdering af Strategi for Tung Trafik. Derved kan kommunen demonstrere, at forholdet til EU's luftkvalitetskrav er gennemtænkt og analyseret, og at Københavns Kommune for sit vedkommende har en plan for udviklingen af luftkvaliteten, således at man ikke kan bedømme kommunens indsats ud fra udviklingen på et par enkelte målepunkter. Den frivillige miljøvurdering skal – fordi den er frivillig - ikke i høring, men bør foreligge ved den politiske vedtagelse af det anbefalede rutenet i Strategi for Tung Trafik og

offentliggøres sammen med denne. Den vil dermed udgøre et kvalificeret svar på indsigelsen.”

Indsigelserne giver derfor anledning til at det anbefalede rutenet først vedtages når der foreligger en miljøvurdering.

### **3.4. Ombygning og sikring af kryds**

Flere peger på, at den største trafiksikkerhedsmæssige effekt opnås ved at ombygge og sikre kryds - særligt på det anbefalede rutenet. Det påpeges dog, at det ikke giver mening at skilte 1. etape af det anbefalede rutenet (Østerbro + Nørrebro), før disse sikkerhedstiltag er på plads. Derfor foreslås det også, at denne øvelse bliver gjort i omvendt rækkefølge, så krydsene sikres (hvis nødvendigt) på den anbefalede rute, før man anbefaler tunge køretøjer at køre på rutenettet.

#### *Vurdering*

Teknik- og Miljøforvaltningen udfører i dag systematisk uheldsbekæmpelse på kommunens vejnet. Det betyder, at vi udpeger de mest uheldsbelastede kryds og strækninger, analyserer uheldene og trafikken og udarbejder løsningsforslag med henblik på at forbedre trafiksikkerheden. Derefter udføres forbedringer, hvor det skønnes, at man kan opnå den største besparelse af uheld for de midler, der er til rådighed. En meget stor del af de politiregistrerede uheld sker i kryds. Derudover prioriterer vi de kryds højere, hvor der er mange uheld med bløde trafikanter.

Størsteparten af det anbefalede rutenet udgør kommunens regionale vejnet og hvor der i forvejen er meget trafik. De kryds, som ligger på det anbefalede rutenet, er ofte udført med separat regulering af trafikken og er derfor allerede sikret. Andre kryds på rutenettet er ombygget. Der vil derfor ikke være behov for at ombygge alle kryds på det anbefalede rutenet. Men såfremt det anbefalede rutenet bliver etableret, vil kryds på dette net også blive prioriteret i fremtiden, således at forvaltningen inden for en årrække har sikret, at de farligste kryds er blevet forbedret.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.5. Luftforurening/sundhed**

Københavns Kommune opfordres til at undersøge, hvilke konsekvenser det anbefalede rutenet vil få for folk, der bor i området omkring Søerne eller færdes der. Dette gælder både luftforurening og eventuelle støjgener, der vil opstå som følge af implementeringen af det anbefalede rutenet.

En meget stor del af hørings svarene behandler den problematik, der er på Nørre Søgade, hvor der i dag er en meget stor koncentration af luftforurening, og som gør, at EU's grænseværdier for NO<sub>2</sub> er overtrådt på denne strækning. Flere opponerer derfor mod, at der flyttes mere trafik over på denne strækning, da der i forvejen er et stort forureningsproblem.

Det anføres endvidere, at der dør over 500 personer årligt alene i København som følge af luftforurening, at luftforurening ændrer dna hos borgerne og øger risikoen for følgesygdomme og andre sundhedsrisici. Derfor opfattes det heller ikke som ansvarligt af Københavns Kommune at ville koncentrere trafikken på et anbefalet rutenet, da det vil øge forureningen yderligere.

Der efterlyses også økonomiske beregninger for øgede sundhedsudgifter, såfremt Strategi for tung trafik gennemføres. Desuden forlanges det, at tidligere undersøgelser om luftforurening (der blandt andet viser, at forureningsniveauet er 70 procent over det tilladte med den nuværende trafik) tages med i beslutningsgrundlaget, og at der gives en uvildig ekspertvurdering af, hvor meget luftforureningen vil stige/falde som følge af implementeringen af Strategi for tung trafik.

I et advokatnotat, som Københavns Kommune modtog i forbindelse med høringen, fremgår det, at advokatbureauet ikke finder, at Københavns Kommune i tilstrækkelig grad har undersøgt, hvorvidt etableringen af det anbefalede rutenet langs Søerne vil indebære, at grænseværdien for NO<sub>2</sub> overskrides yderligere, hvorfor en etablering af rutenettet derfor vil være en tilsidesættelse af EU-retlige forpligtelser.

#### *Vurdering*

Generelt afhænger luftforurening ikke kun af, hvor mange biler og busser der kører på en vej, men den er et resultat af en række forhold. Luftforureningen i en gade er en sum af bidrag fra trafikken i gaden, fra trafikken i de øvrige gader, andre kilder i byen, regionens kilder, det øvrige Danmarks kilder, udenlandske kilder og ikke mindst de meteorologiske forhold - herunder vindhastighed, vindretning, temperatur, sollys, m.fl. Det er derfor vanskeligt at kvantificere effekten på luftkvalitet som følge af én kildeændring.

Implementering af Strategi for tung trafik vil ifølge foreliggende rapport flytte to til fem procent af den tunge trafik på omkringliggende veje. Helt konkret forventes der, at den tunge trafik på Øster Søgade stiger med op til 29 tunge køretøjer på en hverdag og Nørre Søgade med op til 98.

Den overordnede vurdering for, hvilken indflydelse strategien har på luftkvaliteten, er, at den tilsyneladende vil medføre lidt dårligere



luftkvalitet på Søgaderne som følge af trafikstigningen. Den lokale vejtrafik er kun én blandt flere kilder, der bidrager til luftforurening. På den anden side bliver de omkringliggende gader aflastet for tung trafik, og det kan afføde en positiv miljøeffekt, men som en helhed bliver luftkvaliteten i København hverken bedre eller dårligere.

Ifølge EU-direktivet 2008/50/EF har medlemsstaterne, herunder Miljøstyrelsen, det overordnede ansvar for vurdering af luftkvalitet og overholdelse af EU-grænseværdier, der sikrer befolkningen en god luftkvalitet. Lovgivningen, som den er i dag, giver ikke kommunerne muligheder for at regulere luftforureningen. Kommunen har ikke handlemuligheder, før Miljøstyrelsen giver lovhjemmel til at kunne foretage yderligere emissionsbegrænsende foranstaltninger.

På trods af at rammen for handlemuligheder er fastlagt - eventuel i form af en nationalt skærpet miljøzonestrategi - arbejder Københavns Kommune for, at København bliver en ren og sund storby med god luftkvalitet til gavn for byens borgere og brugere. Der iværksættes løbende tiltag for at begrænse luftforureningen med fx kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) og partikler. Bare for at nævne nogle af tiltagene:

- Etablering af miljøzone
- Arbejde på indførelse af trængselsafgifter
- Mere metro
- Forbedring af den kollektive trafik og bussernes fremkommelighed
- Trafiksanering
- Parkeringsrestriktioner
- Flere og bedre cykelstier
- Tilpasning og forbedring af vejsystemet
- Stille miljøkrav i forbindelse med lokalplanlægning og projektering af nye områder
- Vejledning af virksomheder i forhold til indførelse af renere teknologi m.m.

Derudover har Københavns Kommune vedtaget en klimaplan, og nogle af initiativer for CO<sub>2</sub>-reduktion i planen har også positiv effekt ift. luftforurening. Kommunens mål er at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 20 procent fra 2005 til 2015, og i 2025 er målet, at København skal være CO<sub>2</sub>-neutral.

Luftkvaliteten i København vurderes på baggrund af indholdet af en række sundhedsskadelige stoffer. Koncentrationer af visse forurenende stoffer såsom bly, kulilte og svovldioxid er faldende og er i dag langt under gældende grænseværdier. Det skyldes en reduktion af svovl i brændsler, indførelse af blyfri benzin, skrappere euro-normer, krav om katalysatorer på nye benzinbiler mv. Luftens indhold af NO<sub>2</sub> og større partikler PM<sub>10</sub> er derimod stagneret.

De foreløbige resultater fra Danmarks Miljøundersøgelser viser, at partikelkoncentrationen i det indre København er faldet markant, og Miljøstyrelsen har meddelt EU-kommission, at Danmark har overholdt EU's grænseværdier for større partikler i 2009.

Danmark skal desuden overholde grænseværdier for NO<sub>2</sub> i luften i 2010, og som det er nu, bliver grænseværdierne overskredet mange steder i København. Luftrapporten for 2008 viser, at årsmiddelværdi for NO<sub>2</sub> blev overskredet på et stort antal gade strækninger i centrum af København, herunder Søgaderne.

Københavns Kommune har bedt Miljøstyrelsen om at fremlægge en samlet plan for luftkvaliteten for at vurdere og iværksætte forbedringstiltag. På den anden side kæmper kommunen stadig med regeringen om at indføre trængselsafgifter og gøre miljøzonen dynamisk, så kravene i forbindelse med den teknologiske udvikling løbende kan strammes op.

Kommunen er enig i, at luftforureningen i byområder giver anledning til alvorlige sundhedsskadelige virkninger, og mange undersøgelser tyder på, at fx endnu mindre partikler, de såkaldte ultrafine partikler, er de mest skadelige. Det er desværre hidtil ikke lykkedes for EU at definere en grænseværdi for ultrafine partikler, hvorfor der heller ikke eksisterer nogen grænseværdi for netop de partikler.

Københavns Kommune følger selvfølgelig udviklingen af disse sundhedsfarlige stoffer og måler ultrafine partikler på to målestationer i København. Målinger viser i øvrigt, at det er sket et fald i antallet af partiklerne. En løbende udskiftning af bilparken, skærpelse af euronormer og stramning af kravene i miljøzonen vil yderligere reducere udslip af ultrafine partikler.

Hvad angår håndhævelse af Miljøzonen er det sådan, at P-vagterne tager sig af de holdende køretøjer på offentlige veje, og politiet tager sig af rullende køretøjer særligt i forbindelse med vejsidekontrol/lastbilkontrol. Derudover håndhæver miljømedarbejdere i kommunen miljøzonereglerne fortrinsvis på virksomheder, og miljøcentrene fører tilsyn med, at listevirksomheder og kommunens køretøjer overholder reglerne.

Danske og udenlandske dieseldrevne lastbiler og busser over 3,5 tons er omfattet af Miljøzonereglerne. Fra miljøzonens start den 1. september 2008 er der givet omkring 200 bødeforlæg.

Indsigelserne giver derfor anledning til ændring; se pkt.3.3.

### 3.6. Støj

Støjniveauet omkring Strandvejen/Strandvænget og Tuborgvej er meget højt i morgentimerne (fra klokken 04.00 til 07.30), da der i dette tidsrum kører en del tunge køretøjer. Med etableringen af et anbefalet rutenet vil støjforureningen stige yderligere i området, hvilket vil få sundhedsmæssige konsekvenser for de personer, der bor og arbejder i området. Der bliver spurgt til, hvorfor der i Strategi for tung trafik *ikke* er noget afsnit om den sundhedsmæssige effekt af indføringen af et anbefalet rutenet.

En del borgere i området omkring Søerne frygter også, at støjniveauet vil blive intensiveret som følge af det anbefalede rutenet og vil af samme årsag gerne have støjdæmpende asfalt på en stor del af strækningen. En enkelt foreslår også, at Københavns Kommune yder tilskud til støjisolering af vinduer for beboerne langs det anbefalede rutenet. I forvejen er beboerne langs Søerne stærkt plaget af støj, hvilket kun vil blive yderligere forværret med en anbefalet rute for tunge køretøjer. Allerede i dag overskrider EU's grænseværdi for støj på Nørre Søgade. Grænsen er på 58 dB, men målinger viser, at støjen er på 75 dB.

Det bliver endvidere påpeget, at støjforurening er årsag til flere dødsfald end højresvingende lastbiler, og at en etablering af et anbefalet rutenet for tunge køretøjer kun vil være medvirkende til, at støjniveauet stiger.

#### *Vurdering*

Helt generelt har EU ikke fastsat grænseværdier for støj i boligområder. Miljøstyrelsen i Danmark har konkretiseret følgende i vejledning nr. 4 fra 2007 "Støj fra veje en vejledende grænseværdi for støj i boligområder: "Når den vejledende grænseværdi overskrideres ved eksisterende boliger, er der ingen generel pligt til at nedbringe støjforureningen, så grænseværdierne overholdes".

Forvaltningen har netop udlagt støjsvagt asfalt mellem Strandvænget og Strandøre, hvilket giver en støjreduktion på to til tre dB, hvilket er hørbart.

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af ændringerne i trafikken på Nørre Søgade og Øster Søgade som følge af gennemførelse af Strategi for tung trafik er små, og at ændringerne i trafikstøjniveauet vil være marginale. Da dB-skalaen er logaritmisk, vil en stigning i trafikken på 10 procent kun medføre en stigning i støjen på en halv dB. Den frivillige miljøvurdering som det indstilles at forvaltningen foretager, indeholder også en kortlægning af støjen.

Københavns Kommune er ved at udarbejde en støjhandlingsplan, som viser, hvad kommunen kan gøre for at mindske trafikstøjen frem til 2013 og på længere sigt. Støjhandlingsplanen indeholder seks

initiativer til, hvordan kommunen kan nedbringe støjen i byen - herunder også støjen fra trafikken blandt andet ved at nedsætte hastigheden på vejnettet. Støjhandlingsplanen forventes at blive vedtaget i august 2010.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.7. Fart**

Der er generelt opbakning til forslaget om at sætte hastigheden ned fra de nuværende 50 km/t til 40 km/t. Dog er der også et forslag til, at hastigheden på det anbefalede rutenet sættes op til 60 km/t, da det vil sikre en bedre afvikling af trafikken samt gøre rutenettet mere attraktivt at benytte.

Dog bliver det også nævnt, at en generel hastighedsgrænse på 50 km/t uden for det anbefalede rutenet kan have en række negative konsekvenser såsom øget trængsel, hvilket vil forlænge myldretiden. Dertil kommer, at en hastighedsnedsættelse til 40 km/t vil øge brændstofforbruget og dermed også partikelforureningen fra køretøjerne.

Desuden kan en hastighedsdifferentiering være et problem, da erfaringerne er, at bilistens opmærksomhed bliver svækket, hvis der differentieres for ofte. Derfor vil det være en fordel at have ens fartgrænser i hele byen.

Der bliver gjort opmærksom på, at fartnedsættende tiltag såsom vejbumper og lignende kan være til gene for store køretøjer og bidrage til et dårligere arbejdsmiljø for chaufførerne.

#### *Vurdering*

Det er rigtigt, at en nedsættelse af hastigheden fra 50 km/t til 40 (på hele vejnettet undtaget det anbefalede rutenet som foreslået i strategien) ikke mærkbart vil påvirke højresvingsuheld, da de foregår ved lave hastigheder. Ej heller vil øget hastighedskontrol (ved "stærekasser"; dvs. faste hastighedskameraer) reducere antallet af højresvingsuheld. Fordelen med ændringen af hastighedsgrænsen vil dog blive mærkbar på andre typer af uheld og vil føre til et fald i det totale antal af uheld i kommunen. Den svenske trafikikkerhedsforsker Göran Nilsson har undersøgt sammenhængen mellem hastighed og trafikikkerhed. Han har udviklet en model, der viser, at hvis man reducerer gennemsnitshastigheden med bare 10 procent, kan det reducere antallet af dræbte i trafikken med næsten 40 procent.

Forskellen i hastighedsgrænser vil bidrage til at gøre det anbefalede rutenet mere attraktivt, sådan at de tunge køretøjer netop benytter dette i stedet for at færdes på de lokale veje. Det vil ikke blive aktuelt

at generelt sætte hastigheden op til 60 km/t på det anbefalede rutenet. Tunge køretøjer må aldrig køre over 50 km/t i byzone, selv om den skilte hastighed er højere. Københavns Kommune er i øjeblikket ved at gennemgå de overordnede veje for at vurdere, hvor hastigheden kan sættes ned fra 80/70/60 til 50 km/t. Dette vil kunne bidrage til øget sikkerhed og reduktion af støj mm.

Det vil ikke blive tale om at etablere bump på det anbefalede rutenet (de regionale veje). Bump bruges typisk på lokale veje i boligområder, hvor alle, også de tunge køretøjer skal holde en lav hastighed. Hvis chaufføren kører over bump med passende hastighed medfører dette ingen skader på ham/hende. Til gengæld bidrager de lave hastigheder til at forbedre trafikmiljøet for de bløde trafikanter og beboerne i området.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.8. Bløde/hårde trafikanter**

Der mangler nogle overvejelser i strategien for, hvordan man har tænkt sig at separere den tunge trafik og de bløde trafikanter - eksempelvis i form af et autoværn langs cykelstierne. Derfor vil det være en god idé at se på, hvordan dette kan lade sig gøre, så trafikikkerheden for de bløde trafikanter bliver højnet yderligere.

#### *Vurdering*

Københavns kommune har ambitiøse mål for at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken. Der er specielt fokus på cyklisteres sikkerhed. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder løbende på at lokalisere de særligt uheldsbelastede strækninger og kryds, og forbedre disse. Ligeledes ønsker København at være verdens cykelby, og der er derfor stor fokus på cyklisteres sikkerhed og tryghed. Dette er gennemgående i kommunens nuværende prioritering af indsatser.

Kommunen har udarbejdet indsatsplaner for henholdsvis cyklisteres sikkerhed og fodgængeres sikkerhed. Begge planer indeholder en række forslag til forbedringer for de to grupper. I kommunens fysiske planlægning er der også fokus på at sikre de bløde trafikanter, f. eks. ved planlægning af nye områder så som udviklingen af Nordhavnen.

I en by som København er det ikke muligt at adskille bløde og hårde trafikanter i alle situationer. Der vil altid være potentielle konflikter i f. eks. kryds og indkørsler. I visse situationer vil vi kunne adskille trafikanterne, og i andre er det vigtigt at gøre trafikanterne opmærksomme på hinanden og de potentielle konflikter, sådan at de passer bedre på.

Desuden udarbejdes kampagner sammen med Frederiksberg Kommune og øvrige kommuner i Hovedstadsområdet, der har som formål at forbedre trafiksikkerheden for først og fremmest cyklister og fodgængere. Der bliver lavet kampagner og information målrettet til skolebørn, og skolerne har også færdselsundervisning på forskellige klassetrin.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.9. Modulvogntog/godstransport**

I et af høringssvarene er holdningen, at det bør være tilladt med modulvogntog i København (et modulvogntog er et lastvogntog, der maksimalt må have en samlet totalvægt på 60 tons samt en længde på 25,25 meter). Ikke alene vil det skabe mindre forurening, men det vil også skabe mindre støj og en øget trafiksikkerhed, vurderes det. Der udtrykkes en mening om, at Københavns Kommune bør opgive forbuddet og i stedet tillade, at modulvogntog kører ad bestemte tvangsruiter, hvilket der allerede i dag findes hjemmel for i lovgivningen.

Københavns Kommune bør også undersøge muligheden for at fragte gods på skinner eller på vand i stedet for at fragte godset i lastbiler. Endvidere foreslås det, at der etableres en havn på Amager (Prøvestenen), som kan bruges til formålet.

#### *Vurdering*

Kommunen vurderede i 2007, at hensynet til trafiksikkerhed og tryghed for bløde trafikanter - herunder især cyklister og generelt byens borgere - var så tungtvejende, at vi med det nuværende vejnet ikke med ro i sindet kunne tillade modulvogntog i København.

Især har vi været bekymrede over de nødvendige krydsombygninger, som modulvogntogsforsøget ville medføre. Kommunen har i mange år haft som fast praksis at indsnævre vejbanerne og svingmulighederne i kryds dels af hensyn til den hastighedsdæmpende effekt og dels af hensyn til bløde trafikanters sikkerhed og tryghed. Krydsombygning af flere kryds på strækningen fra havnen til Helsingørmotorvejen med fokus på øget fremkommelighed og mere plads, hvoraf flere er nyombyggede med fokus på netop trafiksikkerhed, ville være i direkte modstrid med kommunens praksis og vil potentielt medføre større hastighed gennem krydsene.

Samtidig står kommunen over for at skulle etablere Nordhavnsvej, der er en mere direkte forbindelse fra motorvejsnettet til Nordhavn. Når denne står færdig, vil kommunen tage spørgsmålet om modulvogntog op til overvejelse igen.

Derudover kan det overvejes, om der skal tillades kørsel til en kommende citylogistikcentral, såfremt en konkret trafikale vurdering kommer frem til, at det vil være trafikalt og trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Med hensyn til forslaget om at etablere yderligere havneaktiviteter ved Prøvestenen, så er Københavns Kommunes generelle politik, at man gerne ser mere gods fragtet på sø og bane. Etablering af yderligere havneaktiviteter ved Prøvestenen ligger dog ikke i den gældende kommuneplan og vil derfor kræve et kommuneplantillæg. Samtidig vil en intensiveret udnyttelse af Prøvestenen forudsætte yderligere landindvinding og de deraf følgende VVM- og lokalplanprocesser. Center for Trafik vurderer, at adgangsvejene til Prøvestenen ikke umiddelbart er velegnet til yderligere tung trafik i væsentlig grad, hvorfor havnearealer med bedre trafikbetjening vil være at foretrække - f.eks. ved Københavns Lufthavn, Køge Havn og andre. Etablering af en østlig omfartsvej via det østlige Amager vil muligvis kunne ændre på dette, om end Prøvestenen fortsat ikke vil være banebetjent.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.10. Grøn varetransport/citylogistik**

Forslaget om grøn varetransport er blevet taget rigtig godt imod i en del høringssvar, så længe ordningen giver distributørerne mulighed for at få afleveret deres varer til tiden og til en rimelig pris. I flere høringssvar påpeges det dog, at projektet bør være langt mere ambitiøst og omfatte cityvareterminaler i flere bydele i stedet for kun et pilotprojekt på Nørrebro som foreslået i strategien.

Under sidste høring gav Nørrebro Lokaludvalg udtryk for i høringssvaret, at de er skeptiske over for placeringen af den grønne cityvareterminal på Nordre Fasanvej. De foreslår, at terminalen i stedet placeres ved Bellahøj, da der er bedre tilkørselsforhold. Indsigelserne resulterede dengang i, at man ville genoverveje placeringen af cityvareterminalen.

#### *Vurdering*

Hele projektet omkring "Grøn varelevering" skal først konceptudvikles, inden der kan peges på en specifik placering af en terminal. Forvaltningen har arbejdet videre med citylogistik, siden projekt idéen kom med i strategi for tung trafik i sommer 2009 og vurderer i dag at bydelen Nørrebro kan blive en del af en grøn vareleveringsordning; men at bydelen ikke kan bære en ordning i sig selv grundet den relativt lave butiksintensitet.

Forvaltningen vil gerne ansøge Færdselsstyrelsen, Center for Grøn Transport om medfinansiering til at konceptudvikle ordningen,

herunder også at udarbejde en forretningsmodel, udbudsmateriale m.m.

For at projektet skal blive en succes, skal alle - både lokaludvalg, leverandører, detailhandlen, distributører m.fl. - inddrages i hele processen. Og derfor er det også glædeligt at få positive tilkendegivelser i forbindelse med denne høring og ønsker om at indgå i et samarbejde.

Indsigelserne giver anledning til følgende ændring:

*Selve placeringen af en cityvareterminal i forbindelse med pilotprojektet på Nørrebro indstilles derfor genovervejet og afsnit, som konkret omhandler projektet på Nørrebro på side 31 i strategien, udgår.*

### **3.11. Udvalg/råd**

I nogle af høringssvarene udtrykkes der ønske om at være repræsenteret i et eventuelt udvalg, der skal arbejde videre med Strategi for tung trafik - både i transportbranchen og særligt også hos lokaludvalgene, som kan bidrage med stort kendskab til lokalområderne.

#### *Vurdering*

Det er positivt, at så mange lokaludvalg gerne vil i dialog om tiltag i deres lokalområder. Ligeledes er det positivt, at transportorganisationerne også gerne vil fortsætte det gode samarbejde og indgå i yderligere dialog/samarbejde i et eventuelt partnerskab eller i et råd for tung trafik i København.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

### **3.12. Manglende dokumentation/data**

Der efterspørges mere dokumentation, undersøgelser eller øvrige data, der redegør for, at tiltagene i Strategi for tung trafik har nogen positiv effekt på både luft- og støjforurening, samt hvilke konsekvenser implementeringen af det anbefalede rutenet vil have på folkesundheden, men i særdeleshed også trafiksikkerheden.

Forvaltningen opfordres også til at lave en kortlægning af den tunge trafik, herunder transit kørsel og kørselsmønster til destinationer og evt. med hvilken last. Det forestås at en sådan kortlægning af den tunge trafik ind og ud ad København eventuelt udarbejdes i samarbejde med DI Transport.

#### *Vurdering*

Forvaltningen har i forbindelse med processen omkring udarbejdelsen af Strategi for tung trafik fået udarbejdet en række notater og analyser. Disse er med konklusioner kort sammenfattet i notat ”Status over



foreliggende og igangværende analyser” fra Via Trafik dateret den 23. marts 2010.

Støjforurening og luftforurening behandles særskilt i hvidbogen. For mere information om luftforurening se punkt 3.5. Støjforurening behandles under punkt 3.6.

Idéen med at kortlægge den tunge trafiks kørselsmønster i København er rigtig god, og et sådan datagrundlag ville være rigtigt godt til målrettede indsatser. Men det er desværre næsten umuligt at frembringe. Dette kan kun gøres ved at lave stopinterviews ved alle veje ind til Københavns centrum og ved kommunegrænsen. Men forvaltningen vil diskutere spørgsmålet med DI Transport og DTL, for at vi i fællesskab eventuelt kan få udvalgte vognmænd til at føre logbøger eller lignende for at få nogle indikationer om kørselsmønsteret.

Indsigelserne giver derfor ikke anledning til ændringer i strategien.

#### **4. Afsenderne af høringsvarene**

Der er indkommet i alt 34 høringsvar. De er blevet delt op i følgende grupper:

##### **Borgere**

Allan Lohmann-Olsen  
Anja Christensen  
Bonnie R. Mürsch  
Connie Hundrup  
Henning V. Jensen  
Kjell Nilsson  
René Lindsay  
Søren Bald  
Tove Lind Iversen  
Vibeke Bunch

##### **Lokaludvalg**

Amager Vest Lokaludvalg  
Amager Øst Lokaludvalg  
Bispebjerg Lokaludvalg  
Brønshøj-Husum Lokaludvalg  
Christianshavns Lokaludvalg  
Indre By Lokaludvalg  
Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Nørrebro Lokaludvalg  
Valby Lokaludvalg  
Vanløse Lokaludvalg  
Vesterbro Lokaludvalg

Østerbro Lokaludvalg

### **Transportsektoren**

DI/DI Transport

### **Foreninger/organisationer/øvrige**

Andelsboligforeningen Gammeltoftsgade 22 og 24

Atelier Lendorff

Borgerinitiativet Red Sørerne

E/F Nørre Søgade

Ejerforeningen Peblingegården

Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvarter

Miljøpunkt Indre By/Christianshavn

Rådet for Bæredygtig Trafik

Svanemøllegruppen

Trafikforeningen Webersgade

Østerbro Lokalråd

## **5. Gennemgang af høringssvarene**

De 34 høringssvar vil nu blive gennemgået hver for sig:

### **Østerbro Lokaludvalg**

Østerbro Lokaludvalg er positivt indstillet over for Strategi for tung trafik. Lokaludvalget har ingen indvendinger, men opfordrer til, at lyssignalerne rettes ind, hvor det er muligt, så en lavere hastighed på 50 km/t fremmes.

### **Østerbro Lokalråd**

Østerbro Lokalråd bakker op om det initiativ i Strategi for tung trafik, der har til hensigt at reducere hastigheden (initiativ fire) samt initiativet om at koncentrere den gennemkørende trafik på det overordnede vejnet. Derfor anbefaler lokalrådet, at skiltning af det anbefalede rutenet samt indførelse af generelle hastighedsgrænser realiseres hurtigst muligt.

### **Borgerinitiativet Red Sørerne**

Før den fornyede høring blev annonceret, skrev Red Sørerne et åbent brev til Borgerrepræsentationen angående Strategi for tung trafik. Dette brev er medtaget som høringssvar på grund af brevets relevans for forvaltningens videre arbejde med strategien. Under selve høringen modtog Teknik- og Miljøforvaltningen også et høringssvar fra Red Sørerne.

For begge høringsvar gælder det, at Red Sørerne ikke ønsker en anbefalet rute langs Sørerne. Det skyldes tre forhold: 1) luftforurening, 2) støjforurening og 3) den manglende redegørelse for at tiltagene i Strategi for tung trafik har nogen ønskede effekt på trafiksikkerheden. Det fremhæves især, at Nørre Søgade er den mest forurenede gade i København, hvorfor det ikke er hensigtsmæssigt at lede tung trafik ad den vej, eftersom det vil øge forureningen. Det fremhæves yderligere, at Søgaderne ikke er egnet til at bære mere trafik på grund af den nuværende trafikale situation, da gaderne er ensporede i hver retning, hvilket kan have konsekvenser for udrykningskøretøjer, der måske kan blive forhindret i at komme frem til Rigshospitalet. Endvidere foreslår Red Sørerne, at der bliver lavet en analyse af trafikens sammensætning samt en analyse af de trafikulykker, man ønsker at begrænse eller undgå.

For at begrænse trafikbelastningen foreslår Red Sørerne derfor:

1. Betalingsring
2. Skærpede miljøzoner
3. Omlastningscentraler (cityvareterminaler)
4. Etablering af alternative ruter til transittrafik.

### **Trafikforeningen Webersgade**

Trafikforeningen Webersgade ser gerne, at al tung trafik føres uden om Indre By på grund af den forurening, tunge køretøjer udleder, som kan have en negativ indvirkning på de mennesker, der bor og arbejder i Indre By. Trafikforeningen Webersgade foreslår derfor, at den tunge trafik ledes helt uden for Indre By eller gennem tunneller, såfremt ventilationen kan filtreres. Det foreslås endvidere, at Københavns Kommune skal stille krav til Movia om at bruge elektriske busser, så forureningen begrænses.

Trafikforeningen Webersgade forholder sig ligeledes til de to initiativer i Strategi for tung trafik, der omhandler kampagner rettet henholdsvis mod chauffører og bløde trafikanter. Her foreslås det at fokusere på gruppen af bløde trafikanter, da lastbiler allerede har monteret de spejle, lastbilen fysisk er i stand til at bære, ligesom lastbiler er tunge at manøvrere, hvor det for en cyklist eller fodgænger er lettere at undgå farlige situationer.

### **Rådet for Bæredygtig Trafik**

Rådet for Bæredygtig Trafik er enig i nødvendigheden at udarbejde og vedtage en strategi for den tunge trafik. Selv om tung trafik kun udgør en lille andel af den samlede københavnske trafik, er gener som luft- og støjforurening store.

Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår derfor, at efterspørgslen efter motoriseret trafik reduceres blandt andet ved hjælp af følgende fem initiativer:

1. Større byfortætning
2. Opprioritering af den kollektive trafik
3. Mere gods fra vej til bane (skinner og skib)
4. Reduktion af overflødig varetransport
5. Citylogistik.

Særligt et citylogistikprojekt fremhæves som positivt fra Rådet for Bæredygtig Trafik. Dog mener Rådet, at et sådan projekt fra start skal være mere ambitiøst, end der lægges op til i Strategi for tung trafik – herunder at der etableres flere citylogistikterminaler end en enkelt.

### **Valby Lokaludvalg**

Valby Lokaludvalg er uenig i den foreslåede fremgangsmåde i Strategi for tung trafik om, at man først skiltes en anbefalet rute for tunge køretøjer for derefter at ombygge og sikre kryds og vejstrækninger. Samtidig gør lokaludvalget opmærksom på, at den foreslåede rute i strategien ligger tæt op ad fire skoler i bydelen, ligesom en del af det anbefalede rutenet ikke er indrettet til at bære tunge, gennemkørende køretøjer, da vejen kun er tosporet (Vigerslevvej – Ålholmsvej).

Valby Lokaludvalg gør endvidere opmærksom på, at der kan være risiko for øgede trafiksikkerhedsproblemer med dobbelte venstresvingbaner på Ring 2-forløbet ved krydset Ålholmvej/Valby Langgade/Vigerslevvej, hvorfor man derfor må omægge krydset, således at der kun er en venstresvingbane. Samme problematik opstår ifølge lokaludvalget også ved krydset Peter Bangs Vej/Ålholmvej/Grøndals Parkvej, som også bør ombygges, så cyklisterne bliver prioriteret.

Slutteligt foreslår Valby Lokaludvalg følgende tre initiativer:

1. Hanssted og Lykkebo skoler skiltes ved det anbefalede rutenet
2. Den tunge trafik skal så vidt muligt føres ind mod København via indfaldsveje
3. Renoveringen af Ålholmvej finder sted inden det anbefalede rutenet skiltes.

### **Atelier Lendorff**

Atelier Lendorff tilkendegiver i sit høringssvar at være enig med den udtalelse, Red Sørne kom med den 24. november 2009.

### **Nørrebro Lokaludvalg**

Nørrebro Lokaludvalg er enig i målsætningerne og hovedindsatsområderne i Strategi for tung trafik. Lokaludvalget ser gerne, at Nørrebro bliver en del af et pilotprojekt med citylogistik. Derudover fremhæves initiativet omhandlede zoneregulering, som lokaludvalget gerne vil arbejde videre med sammen med forvaltningen. Endelig ser lokaludvalget frem til, at strategien bliver konkretiseret, og at der er midler til at udføre den.

### **Svanemøllegruppen**

Svanemøllegruppen er overordnet imod den anbefalede rute for tunge køretøjer som foreslået i Strategi for tung trafik af følgende årsager:

1. De sundhedsmæssige aspekter bliver ikke belyst tilstrækkeligt
2. Der mangler dokumentation for, at initiativerne har en positiv effekt på trafiksikkerheden
3. Strategien vil medføre mere luftforurening og støjforurening.

Såfremt Strategi for tung trafik gennemføres, bør der ifølge Svanemøllegruppen derfor som minimum stilles krav om, at der langs det anbefalede rutenet laves facadestøjdæmpning samt indsættes støjdæmpende vinduer, så boligerne ikke udsættes for støj højere end 30 dB (A) indendørs. Københavns Kommune bør derfor anvende den vejledende grænseværdi på 58 dB (A) for boliger (som Miljøstyrelsen i sin vejledning ”Støj fra veje” lægger op til).

Endvidere mener Svanemøllegruppen ikke, at Strategi for tung trafik lever op til målsætningerne om et bedre miljø, større sundhed og sikkerhed samt et bedre CO<sub>2</sub>-regnskab, og at etableringen af et anbefalet rutenet vil være en forværring - herunder blandt andet på grund af en øget mængde af partikelfiltre.

Svanemøllegruppen efterlyser også et svar på, hvorfor de sundhedsmæssige effekter for borgerne (hvad angår luft- og støjforurening) ved indførelse af et anbefalet rutenet ikke er blevet belyst i Strategi for tung trafik. Der efterlyses også en undersøgelse af, hvor mange trafikdrab en koncentration af den tunge trafik vil medføre.

### **Søren Bald**

Søren Bald finder det positivt, at der lægges op til en grundig og fornyet debat om tung trafik i København. Han efterspørger dog data, der kortlægger forskellene mellem den tunge transitkørsel og kørsel til destinationer i København – herunder også trafik til og fra byens havneområder. Søren Bald foreslår derfor, at Københavns Kommune i samarbejde med DI Transport kortlægger trafikbelastningen ind og ud ad København.

Søren Bald fremhæver, at det kunne have været en fordel at arbejde med alternative scenarier, hvor man forsøger at reducere antallet af personbiler. Det skyldes, at bilister har et alternativ til bilen i form af offentlig transport, hvilket ikke er en mulighed for lastbiltransport.

### **Vesterbro Lokaludvalg**

Vesterbro Lokaludvalg har ingen yderligere kommentarer til Strategi for tung trafik end dem, der står i det høringssvar, lokaludvalget fremsendte i forbindelse med høringen i sommeren 2009. Her blev det nævnt, at Københavns Kommune bør arbejde for, at et anbefalet rutenet bliver lovpligtigt at benytte. Endvidere er Vesterbro Lokaludvalg positivt indstillet over for at gennemføre et citylogistikprojekt, som gerne må udvides til også at omfatte flere bydele. Lokaludvalget ser dog gerne, at der kan stilles krav til de køretøjer, der distribuerer varer til butikkerne, så de bliver mere miljøvenlige. Vesterbro Lokaludvalg støtter endvidere opstillingen af ubemandede stærekasser for at minimere støjforureningen og reducere farten, så antallet af ulykker ligeledes reduceres.

### **Kgs. Enghave Lokaludvalg**

Kgs. Enghave Lokaludvalg sætter pris på, at Københavns Kommune arbejder med en strategi for hele kommunen. Hvad angår etableringen af et anbefalet rutenet, foreslår lokaludvalget, at strækningen Ellebjergvej – P. Knudsensgade udelades, da ruten går gennem flere boligkvarterer og områder med skoler, institutioner og fritidshjem – og dermed mange børn. I stedet mener lokaludvalget, at trafikken bør ledes ad motorvejsnettet over Kalvebodbroen og via motorvejen på Amager til Sjællandsbroen.

Kgs. Enghave Lokaludvalg er positivt indstillet over for opstilling af ”Din fart”-målere og vil gerne høres angående mulige placeringer. Samtidig bør det kun være tilladt for lastbiler og busser at færdes i boligområdets 40 km/t-zoner, såfremt de har et ærinde.

### **Henning V. Jensen**

Henning V. Jensen støtter ikke op om forslaget om, at den tunge trafik ledes ad Søgaderne. Det skyldes, at Nørre Søgade i forvejen er den mest forurenede gade i København, og at Søerne er et rekreativt område, som vil blive opvirket af en mulig forøgelse af luft- og støjforureningen.

### **Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvarter**

Grundejerforeningen Vanløse Ny Villakvarter påpeger, at støj- og luftforurening samt trafikikkerhed for fodgængere ved krydsning af Jyllingevej er et problem. Såfremt Jyllingevej skal være en del af det anbefalede rutenet, stiller Grundejerforeningen derfor som krav, at:

1. Generel nedsættelse af hastigheden til maksimalt 50 km/t, men helst 40 km/t
2. Konstant ”størekasse-overvågning” af hastigheden
3. Støjdæmpende slidlag på vejen
4. Selvvalgs-lyskryds hvor Krogebjerg krydser Jyllingevej

### **Brønshøj-Husum Lokaludvalg**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har ingen yderligere kommentarer til den fornyede høring af Strategi for tung trafik, end de der fremkom i forbindelse med sidste høring. Her fremhæves vigtigheden i, at kommunen gør noget for at reducere de negative virkninger fra den tunge trafik samt strategiens mange gode løsningsforslag. Brønshøj-Husum Lokaludvalg roser i den forbindelse initiativet med det anbefalede rutenet, men at indførelsen af det ikke må skabe større problemer, end det løser i de aflastede dele af byen.

Samtidig må det anbefalede rutenet ikke blive for attraktivt for chauffører at bruge, da det nødvendigvis skulle øge antallet af tunge køretøjer i kommunen. Brønshøj-Husum Lokaludvalg fremhæver især følgende fire initiativer, som de støtter op om:

1. Nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t
2. Krav til tunge køretøjer (større siderude i dør, øgede krav til spejle etc.)
3. Flere restriktioner for lastbiler (standsning- og højresvingsforbud, tidsrestriktioner etc.)
4. Aktiv trafikledelse og ubemandet trafikkontrol.

### **Vanløse Lokaludvalg**

Vanløse Lokaludvalg har ikke yderligere kommentarer til den fornyede høring af Strategi for tung trafik og fremsender derfor det høringssvar, der blev givet i forbindelse med høringen i sommeren 2009.

Vanløse Lokaludvalg finder ideen om at samle den tunge trafik på et rutenet god, men anbefaler, at såfremt det anbefalede rutenet bliver vedtaget, at krydset omkring Grøndals Parkvej/ Rebildsvej/ Sallingvej/ Hulgårdsvej (Ring 2) omlægges, ligesom den tunge trafik skal blive på Ring 3, så der kan skabes et bedre flow i trafikken. Derudover foreslår Vanløse Lokaludvalg følgende:

1. Der skal afsættes penge, der skal bruges til at reducere eventuelle gener for de borgere, der bor langs de miljøfølsomme veje
2. Arbejdet med ændringer af lyskryds til fordel for grøn bølge må gerne påbegyndes i Vanløse, så hastigheden på Ring 2

- sænkes til 50 km/t, så hastighedsgrænsen gennem bymæssig bebyggelse er ens i hele Københavns Kommune
3. Forbudszone for køretøjer over 18 tons bør gælde for Jernbane Allé
  4. Ved supermarkeder på det anbefalede rutenet skal der anlægges en forstærket parkeringsplads, hvor der er standsningsforbud for tunge køretøjer mellem klokken 10.00 og 12.00, men hvor de har ret til at aflæsse varer
  5. Optimering af signalanlæg og god trafikstyring på det anbefalede rutenet.

### **E/F Nørre Søgade 19**

E/F Nørre Søgade 19 foreslår, at området omkring Søerne fra Østerbro til Vesterbro laves til grønt område uden biler, og at Nørre Søgade laves til stillevej.

### **Vibeke Bunch**

Vibeke Bunch er imod, at området omkring Søerne bliver belastet yderligere af trafikken. I dag er Nørre Søgade i forvejen Københavns mest forurenede gade. Dertil kommer, at luft- og støjforurening reducerer Søernes rekreative værdi, ligesom beboerne omkring Søgaderne frygter, at boligerne vil tage skade af de rystelser fra den tunge trafik, der forekommer allerede i dag, når lastbiler kører forbi. Vibeke Bunch peger også på, at biler bliver nødt til at køre op på cykelstierne for at give plads til ambulancerne, der kører til Rigshospitalet, hvilket går ud over trafiksikkerheden for cyklisterne.

### **Christianshavns Lokaludvalg**

Christianshavns Lokaludvalg tilslutter sig Strategi for tung trafik, men har nogle få bemærkninger:

1. Lokaludvalget ønsker særligt fokus på tunge køretøjer på Christianshavn
2. Miljø- og sikkerhedsbelastning fra tunge køretøjer til Papirøen skal reduceres
3. Der bør stilles elmotoriseret minikøretøjer til rådighed på de smalle veje - herunder Prinsessegade og Torvegade
4. Der bør være et "sort rutenet", som kommunen anbefaler lastbilerne *ikke* at køre på.

Derudover bemærker Christianshavns Lokaludvalg, at konceptet med grøn varelevering er genialt, at det er godt med de kampagner, der lægges op til i strategien, at strategien bør omfatte buskørsel, og at der er problemer med fremkommeligheden for servicebussen på Christianshavn.



### **Amager Øst Lokaludvalg**

Amager Øst Lokaludvalg ønsker *ikke*, at Amager Strandvej skal være en del af det anbefalede rutenet, fordi vejen ikke er dimensioneret til det. Såfremt Amager Strandvej alligevel skal inkluderes i det anbefalede rutenet, ønsker lokaludvalget, at vejen skal udbygges med flere kørebaner og sikkerhedstiltag for bløde trafikanter.

Derudover foreslår Amager Øst Lokaludvalg, at man undersøger muligheden for at få tilført varer fra søvejen, hvor man eksempelvis kunne anlægge en havn ved Prøvestenen, da det vil være relativt nemt at føre trafikken nord og syd om Kløvermarken. Amager Øst Lokaludvalg er endvidere positiv over for det foreslåede citylogistikprojekt og har i den anledning fundet flere steder, hvor der kan anlægge en lokal cityvareterminal.

### **DI/DI Transport**

DI/DI Transport har indgivet høringssvar i forbindelse med den sidste høring af Strategi for tung trafik i sommeren 2009 og har ikke ændret mening siden. Dog har DI/DI Transport følgende bemærkninger til den fornyede høring:

DI/DI Transport støtter op om at forbedre trafiksikkerheden i Københavns Kommune, men påpeger vigtigheden i, at det sker under hensyntagen til mobiliteten i byen og erhvervslivets muligheder for at få leveret varer. Det er endvidere positivt, at der foretages en optimering af strækningerne på det anbefalede rutenet for at sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken.

Dog er DI/DI Transport ikke enig i et forbud mod modulvogntog og opfordrer derfor Københavns Kommune til at opgive sit forbud. Som lovgivningen er i dag, er det muligt at lave tvangsruter for modulvogntog, så hvis disse blev tilladt (eksempelvis til og fra Nordhavn), er det muligt at lede en stor del af transittrafikken uden om Indre By. DI/DI Transport mener heller ikke, at hastighedsgrænsen skal sættes ned uden for det anbefalede rutenet, da det vil øge trængslen og forlænge myldretiden.

DI/DI Transport er imidlertid positivt indstillet over for et forsøg med citylogistik, så længe det gennemføres i samarbejde med transporterhvervet og dets kunder. DI/DI Transport støtter også op om et øget samarbejde og partnerskab med Københavns Kommune, hvorfor de også ser det som en mulighed at være med i Rådet for tung trafik som foreslået i strategien.

## **Indre By Lokaludvalg**

Indre By Lokaludvalgs overordnede holdning er, at gods i større omgang skal overføres fra vej til bane. Derfor foreslår lokaludvalget, at Københavns Kommune indgår i et samarbejde med APM Terminals, så godstransport på jernbane kan blive fremmet.

Derudover foreslår Indre By Lokaludvalg følgende:

1. Indre By bør være med i etableringen af 1. etape af det anbefalede rutenet, så skiltningen er på plads, inden anlæggelsen af metrocityringen påbegyndes
2. Københavns Kommune skal stille krav til Metroselskabet om, at entreprenørerne anvender gas- eller eldrevne køretøjer
3. Nørre Søgade og Øster Søgade bør ikke inkluderes i det anbefalede rutenet, ligesom det er betænkeligt, at Hammerichsgade - Bernstorffsgade indgår i rutenettet, da der er mange bløde trafikanter på denne strækning
4. Strategien bør indeholde et ”sort rutenet”, som kommunen anbefaler lastbilchauffører *ikke* at køre på

Indre By Lokaludvalg bakker følgende punkter i strategien op:

1. Virksomheder/selskaber, som kommunen er medejer af, eller som benyttes ved indkøb, skal leve op til de samme krav, som kommunen stiller til egen transport
2. Kampagner rettet mod cyklister og fodgængere. Dog foreslår lokaludvalget, at skolebørn og forældre med børn i institutioner samt mødregrupper også inkluderes som målgruppe
3. Pilotprojektet om citylogistik. Dette må også gerne udvides til at omfatte Indre By

## **Connie Hundrup**

Connie Hundrup er imod Strategi for tung trafik - herunder særligt at Nørre Søgade og Øster Søgade er en del af det anbefalede rutenet. Disse gader er i forvejen meget forurenedede, og at tilføre gaderne mere trafik kan skabe alvorlige helbredsmæssige problemer for borgerne langs ruten. Dertil kommer Søernes status som rekreativt område, som ligeledes vil blive forringet, hvis der kommer mere trafik qua luft- og støjgener fra trafikken.

Connie Hundrup foreslår derfor, at Søgaderne bliver nedklassificeret fra at være regionale veje til mindre befærdede veje, og at Københavns Kommune gør noget for at reducere miljøbelastningen fra trafikken.

### **Andelsboligforeningen Gammeltoftsgade 22 og 24**

Andelsboligforeningen Gammeltoftsgade opfordrer Københavns Kommune til at finde løsninger, der begrænser forureningen i byen. Derfor er andelsboligforeningen også imod, at den tunge trafik samles på Søgaderne, som i forvejen er plaget af forurening.

Andelsboligforeningen Gammeltoftsgade opfordrer endvidere kommunen til at udarbejde et forslag til, hvordan man kan forhindre lastbiler uden ærinde i København til at bruge Københavns gader som smutvej til og fra Nordhavn, ligesom det også bør undersøges, hvordan den øvrige lastbiltrafik med ærinder i byen kan reduceres - eksempelvis ved at etablere citylogistikterminaler.

### **Tove Lind Iversen**

Tove Lind Iversen ønsker ikke, at Øster Søgade og Nørre Søgade er inkluderet i det anbefalede rutenet på grund af den støj- og luftforurening som følge af implementeringen af et rutenet. Derfor ønsker Tove Lind Iversen, at Københavns Kommune skal arbejde for at nedbringe trafikken og forureningen ved Søgaderne.

### **Amager Vest Lokaludvalg**

Amager Vest Lokaludvalg har genfremsendt sit høringssvar fra høringen i 2009. Her var holdningen, at det anbefalede rutenet virker gennemtænkt, og for Amager Vest Lokaludvalgs bydel ser det ud til, at risikoen for højresvingsulykker er helt væk.

På grund af de skærpede krav i forbindelse med udbud tror Amager Vest Lokaludvalg, at det vil gå op i bureaukrati, hvis Københavns Kommune skal til at udstede licenser til leverandører, særligt hvis det er et enkelt kontor, der skal stå for opgaven. Lokaludvalget forholder sig tvivlende over for tidsbegrænsninger på visse strækninger, da det er lokaludvalgets erfaring, at tidsbegrænsningerne ikke overholdes. Derfor må denne indsats suppleres af en kontrolindsats. Det glæder Amager Vest Lokaludvalg, at der i strategien er fokus på cyklister samt bedre undervisning af disse, hvilket gælder både børn og voksne cyklister.

### **Anja Christensen**

Anja Christensen er tilfreds med, at Københavns Kommune vil øge trafiksikkerheden for cyklisterne, men mener ikke, at løsningen om at koncentrere trafikken på et anbefalet rutenet er holdbar (særligt på Søgaderne), da det vil medføre helbredsrisici for de borgere, der bor i området på grund af øget støj- og luftforurening. Samtidig gør Anja Christensen opmærksom på Søernes status som rekreativt område, som vil blive ødelagt af mere støj og forurening.

Anja Christensen opfordrer Københavns Kommune til at kortlægge, hvilke køretøjer der transporterer hvad og hvor meget, samt hvor de har ærinder, da det er en forudsætning med den viden, når man skal lave trafikplanlægning. Derudover mener Anja Christensen, at omlastningscentraler er en god løsning på at nedbringe mængden af kørte kilometer og antallet af køretøjer, hvilket også vil være medvirkende til en reduktion af luft- og støjforurening.

### **Bonnie R. Mürsch**

Bonnie R. Mürsch anerkender behovet for en rute for den tunge trafik, men mener ikke, at de tunge køretøjer skal køre gennem byen, hvis de alligevel ikke har et ærinde. Tunge køretøjer skal derfor i stedet ledes ud på omfartsvejene med uhindrede kørselsafvikling og højere fartgrænser.

### **Bispebjerg Lokaludvalg**

Bispebjerg Lokaludvalg har genfremsendt det høringssvar, lokaludvalget indgav ved sidste høring af Strategi for tung trafik. Bispebjerg Lokaludvalg påpeger i høringssvaret, at forslaget til Strategi for tung trafik er gennemtænkt og indeholder mange facetter. Ved implementeringen af et anbefalet rutenet er det lokaludvalgets ønske, at bydelens mange kryds sikres, og at man ser nærmere på trafikafviklingen på alle relevante strækninger.

Bispebjerg Lokaludvalg opfordrer endvidere Københavns Kommune til at invitere lokaludvalget med om bord til drøftelser af trafikafviklingen i bydelen, da de qua deres lokalkendskab kan bidrage med gode løsninger.

### **Ejerforeningen Peblingegården**

Ejerforeningen Peblingegården ønsker ikke mere trafik på Søgaderne og opfordrer derfor til, at man i stedet tager initiativer til at nedbringe trafikbelastningen og opprioritere Søerne som rekreativt område. Her foreslås det, at man kan lave en forsøgsordning med forbud mod gennemkørsel, som man har gjort på Nørrebrogade.

### **Miljøpunkt Indre By/ Christianshavn**

Miljøpunkt Indre By/Christianshavn er bekymret for de sundhedskonsekvenser, der kan komme som følge af en implementering af Strategi for tung trafik. Ifølge Miljøpunkt Indre By/Christianshavn er partikelforurening en langt større trussel for byens borgere end antallet af ulykker forårsaget af tunge køretøjer. Særligt på Søgaderne er det et problem at øge mængden af trafik, da gaderne i forvejen er plaget af forurening.

### **Allan Lohmann-Olsen**

Allan Lohmann-Olsen har henvendt sig til Teknik- og Miljøforvaltningen på grund af et problem med tunge køretøjer på Vester Søgade. Da Allan Lohmann-Olsens henvendelse også drejede sig om tung trafik generelt samt indeholdte nogle forslag til, hvordan den tunge reguleres, valgte forvaltningen at medtage Allan Lohmann-Olsens henvendelse som høringsvar, hvilket han allerede er blevet informeret om.

Han ønsker, at kommunen skal gøre noget ved den støjbelastning, der kommer fra tunge køretøjer - også så kommunen kan leve op til sin vision om, at alle københavnere skal kunne sove i fred for den sundhedsskadelige støj fra trafikken. Derfor foreslår han, at der anlægges støjdæmpende asfalt på Vester Søgade, hvor han bor, og som er meget belastet på alle tider af døgnet af Post Danmarks tunge køretøjer, som bruger ruten til daglig.

### **Kjell Nilsson**

Kjell Nilsson gør indsigelse mod, at den tunge trafik skal ledes ad Nørre Søgade og Øster Søgade. Det skyldes dels, at Strategi for tung trafik vil øge og koncentrere trafikbelastningen på strækningerne og på grund af partikelforureningen fra lastbilerne. Derfor foreslår Kjell Nilsson, at Københavns Kommune indfører krav om, at taxaer skal være eldrevne eller i det mindste benzindrevne, hvilket også er krav, der bør stilles til busser i rutetrafik og til lastbiler og varevogne. Derudover ønsker Kjell Nilsson, at lastbilers transitkørsel til og fra Nordhavns containerterminaler bliver forbudt.

### **Dokument: Titel**