



Til

Teknik- og Miljøborgmester Klaus Bondam,
Overborgmester Ritt Bjerregaard,

16-09-2008

Sagsnr.
2008-111614

Bilag 3

Dokumentnr.
2008-500229

Øvrige indsatser

Med udgangspunkt i den netop modtagne trafiksikkerhedsrevision, beskriver dette notat hvad Københavns Kommune kan gøre i stedet for at indføre en forbudszone i den nuværende udformning for at begrænse lastbiltrafikken, forbedre trafiksikkerheden, øge trygheden og forbedre byrumslivet i Københavns centrum.

Sagsbehandler
Tanja Ballhorn
Provstgaard

Trafiksikkerhedsrevisionens konklusion tydeliggør behovet for at tænke alternativt. I første omgang tager vi fat i de øvrige initiativer som bliver nævnt i Borgerrepræsentationens beslutning fra 24. januar 2008 (BR 48/08). Dvs. yderligere krydsombygninger, omlodning af trafikken fra Nordhavn mod nord og flere kampagneaktiviteter. Af praktiske hensyn har projektgruppen besluttet at inddele indsatserne i tre indsattpakker.

LØSNING

Forvaltningerne foreslår følgende indsatser:

Nordhavnsløsning

1. En "Nordhavnsløsning", hvor al tung trafik fra Nordhavnen via skiltning ledes mod nord ad Ring O2 til Helsingørmotorvejen.

Indsattpakke 1. "Trafiksikkerhedskampagner, forbedret vejvisning til/fra Nordhavn på motorvejene, mindre krydsjusteringer samt variable hastighedsnedsættelser".

2. Flere trafiksikkerhedskampagner rettet mod højresvingsulykker gennemføres i 2009
3. I samarbejde med Vejdirektoratet udføres forslag til forbedret vejvisning til og fra Nordhavn på det overordnede vejnet - herunder særligt i motorvejsudfletningerne ved Helsingørmotorvejen, Ishøj og Avedøre.
4. Vester Voldgade lukkes for gennemkørende trafik, så smutvejen for den tunge trafik fjernes
5. Variable hastighedstavler på Strandvænget/ Strandøre samt eventuelt på Nørre Voldgade for at øge trygheden og mindske støjbelastning.

Center for Trafik

Njalsgade 13
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
Njalsgade 13

Telefax
3366 7131

E-mail
tanpro@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Indsatspakke 3. *Logistikstrategi med konsekvensvurderede virkemidler, der forelægges til politisk beslutning i august 2009*

6. Der udarbejdes forslag til logistikstrategi for Københavns Kommune, der skal forbedre trafiksikkerheden, trygheden og bymiljøet. Som opstart på logistikstrategien inviteres alle aktører fra branchen samt eksperter fra ind- og udland til at medvirke i processen. Formålet er at inddrage alle relevante parter i at finde effektive løsninger til at bekæmpe effekterne af den tunge trafik i byen - herunder højresvingsulykker.
7. Forvaltningen bearbejder og konsekvensvurderer de indkomne forslag med hensyn til trafiksikkerhed og vender tilbage med indstilling om konkrete forslag i august 2009.
8. Trafiksikkerhedskampagner rettet mod højresvingsulykker fortsættes.
9. Der udarbejdes en trafikafviklingsplan i forbindelse med større projekter som Metrobyggeriet, Nordhavnsvej og landvindingen i Nordhavn (jf. BR 334/08).
10. Der udlægges støjdæmpende asfalt på Strandvænget og Strandvejen som følge af Nordhavnsløsningen, forudsat at der findes midler hertil i budget 2010
11. Og der udarbejdes konkrete ombygningsforslag til større krydsombygninger til gennemførelse i 2010 og frem

Ad 1)

Nordhavnsløsning. Nordhavnsløsningen består af en række initiativer, der samlet set på bedst mulig vis skal lede den tunge trafik til og fra Nordhavn til motorvejsnettet via Strandvænget/ Strandvejen/ Tuborgvej.

- *Fra* Nordhavn kan vi via skiltning styre den tunge trafik.
- *Til* Nordhavn kan vi ikke styre den tunge trafik, men Nordhavnsløsningen arbejder med en række initiativer, der vil lede det noget af den tunge lastbiltrafik ud på det overordnede vejnet mod nord. Arbejde med en *Logistikstrategi* vil optimere effekten af Nordhavnsløsningen mest muligt.

Effekt

Reguleringen af Nordhavnstrafikken vil give en mærkbar aflastning af den tunge trafik, der ellers søger fra Nordhavn ind over indre by primært via voldgaderne. Hver dag kører ca. 900 lastbiler ind og ud af Nordhavnsområdet mod syd gennem centrum, primært over Voldgaderne. Det forventes, at ca. halvdelen af disse lastbiler fremover ikke vil køre gennem Indre By fra havnen. Hertil kommer også den reduktion som den skilte kørselsvejledning på motorvejsnettet måtte medføre. Løsningen vil give en mærkbar forbedring af trygheden for fodgængere og cyklister i det centrale København - først og fremmest omkring Nørre Voldgade-linien. Derudover vil løsningen bidrage til at sænke luft- og støjforureningen.

Samlet set viser trafikikkerhedsrevisionen, at Nordhavnsløsningen trafikikkerhedsmæssigt kun giver marginale ændringer i forhold til situationen i dag: Afhængig af de trafikale forudsætninger viser trafikikkerhedsrevisionen således udsving fra en lille forbedring på 0,3 færre personskadeuheld om året til en forværring på 0,2 personskadeuheld om året. Trafikikkerhedsrevisionen viser desuden, at Nordhavnsløsningen medfører en stigning på ca. 200.000 højresving om året på den nordlige rute Kalkbrænderihavns-gade-Strandvænget-Strandvejen-Tuborgvej mod motorvejsnettet. I Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af Nordhavnsvejsløsningen indgår at netop de konkrete kryds har en høj sikkerhedsmæssig standard overfor bløde trafikanter; krydset Sundkrogsgade-Kalkbrænderihavns-gade er netop under ombygning og krydsombygningen Strandvænget-Strandvejen er netop afsluttet. Der skal i 2009 foretages mindre justeringer i krydset Strandvejen-Tuborgvej som følge af Nordhavnsløsningen. Københavns kommune vil henstille til Vejdirektoratet at krydset Lyngbyvej/Tuborgvej trafikikkerhedsrevideres og justeres herefter. Med disse vejtekniske løsninger er det forvaltningens vurdering, at Nordhavnsløsningen samlet set minimum vil være trafikikkerhedsmæssig neutral eller give en lille trafikikkerhedsmæssig forbedring.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil gå i konkret dialog med Vejdirektoratet om trafikafviklingen på motorvejsnettet og i motorvejs-sammenfletningerne. Københavns kommune vil henstille VD til at sikre og eventuelt ombygge relevante kryds for at højne trafikikkerheden.

Hjemmel og høring

Kommunens advokat vurderer, at indførsel af Nordhavnsløsningen kan etableres med hjemmel i færdselsloven (§ 92, stk. 1). Da kommunen med Nordhavnsløsningen ikke forhindrer adgang til nogle dele af byen for visse lastbiltyper (f.eks. over 18 tons totalvægt), men kun begrænser adgangen til visse ruter, er der tale om et væsentligt mindre indgreb end det er tilfældet med forslaget til en forbudszone.

Jf. god forvaltningsskik vil forvaltningen fremsende en administrativ høring på 14 dage af de virksomheder, der er bosiddende i Nordhavn, som eventuelt vil blive berørt af ekstra omvejskørsel. Det samme gør sig gældende for Gentofte Kommune og Vejdirektoratet.

Høringssvarene vil af forvaltningen blive gjort tilgængelige på nettet.

Ad 2)

Kampagner har en god umiddelbar effekt, men kampagner skal opfølges og fortsættes for at effekten kan bibeholdes. Forvaltningen foreslår, at en fortsættelse af kampagnen "Pas på blinde vinkler" med fokus på højresvinguheld kører i Byens Trafikråd regi. *Vi har et godt samarbejde med DTL, 3F og Politiet og vi har allerede gennemført kampagner med fokus på højresvinguheld i foråret/sommeren '08.*

Den indsats skal styrkes og fortsættes i efteråret 2008 og gerne igen i 2009

Ad 3)

Bedre vejvisning. Havarikommisionen for Vejtrafikulykkers (HVU) studie af 25 højresvingsuheld fra 2006 konkluderer, at i 8 af 25 tilfælde var chaufføren faret vild. Det var i disse 8 uheld en udslagsgivende uheldsfaktor, at lastbilchaufføren var koncentreret om at kigge på kort, køre efter GPS eller ”ringe til en ven” for at finde vej. Lastbilchaufføren var derfor ikke nok opmærksom på trafikken omkring sig til at undgå uheldet.

Dette problem imødekommes ved at skilte med en bedre vejvisning fra motorvejsnettet og til Nordhavn. Fra Nordhavn til Ring O2 skiltes til motorvejen og fra motorvejen til Nordhavn skiltes med ”Nordhavn” og færge-symbol (DFDS-terminalen på Dampfærgevej). Vejdirektoratet har ytret sig positive om at skilte til Nordhavn samt symbolet ”Færge” ved motorvejsafkørsel 2 ved Tuborgvej. Dette under forudsætning af, at skiltningen følges op på de kommunale veje (eksempelvis fra Tuborgvej til Nordhavn).

Forvaltningen har ikke kunne opnå tilsagn fra Vejdirektoratet om opsætning af permanent skiltning til Nordhavn på det nærmeste motorvejsnet (motorring 3 og Amager-motorvejen), men TMF vil indgå i en forhandling med Vejdirektoratet om dette.

I senere faser (Indsatspakke 2 & 3) er der mulighed for at indtænke vejvisning for trafikken fra Amager/ H.C. Andersens Boulevard mod Ring O2 og videre herfra til Nordhavn.

Ad 4)

Vester Voldgade er en kendt genvej for lastbiler, der ønsker at køre fra Kalvebod Brygge og til Nordhavn eller omvendt. Den seneste højresvingsulykke i København med dødelig udgang skete netop på denne smutvejsrute (hjørnet af Vester Voldgade og Jarmers Plads).

Rute via Vester Voldgade vælges ofte, når Hammerichsgade/ Bernstoffsgade er belastet af trængsel. Ruten involverer dog én svingbevægelse mere end den direkte rute via Nørrevold-linien, og forventes derfor at være mere usikker.

De seneste trafiktal fra 2005 viser, at der kører 452 lastbiler i begge retninger på Vester Voldgade og af disse er 46 enten med anhænger eller sættevogn. De sidste må formodes at være gennemkørende, da lastbiler med anhænger eller sættevogne normalt er for store til at have lovligt ærinde i Middelalderbyen.

Konkret forslår forvaltningen at forhindre smutvejen, samt muliggøre omvejskørsel for de lastbiler over 18 tons, der forvilder sig denne vej.

Bedre vejvisning kan medvirke til, at færre lastbilchauffører uvidende kører ad en uønsket rute.

Ad 5)

Variable hastighedstavler. Hastigheden spiller ind for både trafiksikkerheden, trygheden og støjniveauet. Variable hastighedstavler kendes allerede fra Nyboder Skole. Disse blev opsat pga. et farligt sving, hvor en lastbil kom galt af sted og endte i skolegården.

Variable hastighedstavler vil vise en hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t om natten og i skolernes mødetid. Nedsat hastighed på strækningen vil forbedre trygheden, trafiksikkerheden og byrumsoplevelsen markant. En hastighedsnedsættelse kan have betydning for støjniveauet.

Ad 6)

Logistikstrategi. Forvaltningerne anbefaler, at der udarbejdes en fagligt velfunderet og gennemtænkt Logistikstrategi for København Kommune, herunder en screening af konsekvensvurderede virkemidler for at i fremtiden at kunne komme højresvingsuheldene til livs. Arbejdet med logistikstrategien sættes i gang med at afholde et stormøde, hvor alle væsentlige aktører fra branchen/ interessenter/ eksperter er inviteret. Herefter vil vi nedsætte en arbejdsgruppe, der udarbejder forslag til logistikstrategi og konkrete løsninger. I denne proces skal vi have alle relevante aktører på banen, inkl. både vognmændenes og chaufførernes organisationer.

TMF ansøgte tidligere i år EU-projektet *Niches Plus* om midler til udarbejdelsen af en logistikstrategi, men kom ikke i betragtning i denne omgang (*Niches Plus* finansierer udenlandske eksperter og København skulle medfinansiere med mandetimer). Ligeledes er forvaltningen netop kommet med i EU-netværket *Civitas CATALIST* om *Urban Goods Distribution*; et netværk med stor faglig tyngde, hvor vi vil høste andre byers gode erfaringer.

Ad 7)

Konsekvensvurdering. Alle indkomne forslag konsekvensvurderes med hensyn til trafiksikkerhed, miljø mm.

Ad 8)

Kampagner har en god umiddelbar effekt, men kampagner skal opfølges og fortsættes for at effekten kan bibeholdes. Forvaltningen foreslår, at en fortsættelse af kampagnen "Pas på blinde vinkler" med fokus på højresvingsuheld kører i Byens Trafikråd regi. *Vi har et godt samarbejde med DTL, 3F og Politiet og vi har allerede gennemført kampagner med fokus på højresvingsuheld i foråret/sommeren '08. Den indsats skal styrkes og fortsættes i efteråret 2008 og gerne igen i 2009*

Ad 9)

Byggeriet af Metrocityringen vil være den største byggeopgave i København i mange år. Opgaven vil derfor også have meget stor trafikal betydning. Mange store lastbiler vil skulle ledes fra metroarbejdspladserne til jorddeponeringen i Nordhavn samt medføre trafik mellem forskellige metroarbejdspladser.

Forvaltningen udarbejder forslag til ruter denne trafik skal benytte, samt forslag til bedst mulig trafiksikkerhedsmæssig sikring af bløde trafikanter. Herunder:

- synliggørelse af lastbiler med særlige reflekser eller lignende, så alle ved at de kører for metrobyggeriet og udgør en trafiksikkerhedsrisiko for bløde trafikanter
- obligatorisk chaufføruddannelse til kørsel i bytrafik - gerne i samarbejde med brancheorganisationerne.
- sikring og markering af særlige farlige kryds på de udpegede ruter

Ad 10)

Støjdæmpende asfalt. Nordhavnsløsningen vil lede flere lastbiler ud på en nordlig rute via Strandvejen/ Strandvænget/ Tuborgvej til motorvejsnettet. Derfor håndteres støjudfordringen bedst på Strandvejen/ Strandvænget, hvor der er den største koncentration af boliger. *Kan tidligst komme på tale i 2010 jf. det nuværende budget.*

Støjdæmpende asfalt vil kunne reducere støjforureningen på strækningen Strandvænget og Strandvejen. Opsætning af variable hastighedstavler forventes at understøtte dette.

Ad 11)

Krydsombygninger af uheldsbelastede kryds er en af de mest effektive metoder til at nedbringe uheldsfrekvensen markant - erfaringen siger 40 % reduktion i uheld ved ombygning af et uheldsbelastet kryds. Forvaltningen har allerede udpeget de næste relevante kryds, nu skal vi bare have finansieret ombygningerne. Krydsombygning kan dog koste op til et tocifret millionbeløb for de helt store ombygninger.

Det nuværende budgetforlig medfører, at der ikke kan gennemføres større krydsombygningsinitiativer. Der er afsat 0,6 mio. kr. på budget '09, og der kan derfor højst være tale om mindre justeringer af signaler samt mindre afmærkningsprojekter - eksempelvis tilbagetrukne stopstreger for cyklister.