



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Økonomiforvaltningen

**NOTAT**

21-05-08

Sagsnr.  
2008-50517

Dokumentnr.  
2008-213454

## Hvidbog om forudgående høring om tung trafik zone

Maj 2008

### **Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal, 9  
1599 København V

Telefon  
3366 2751

E-mail  
JOM@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. INDLEDNING .....</b>	<b>3</b>
BAGGRUND .....	3
<b>2. HØRINGSSVAR .....</b>	<b>4</b>
<b>3. GENNEMGANG AF EMNER .....</b>	<b>5</b>
1. SIKKERHED .....	5
2. MERKØRSEL OG TRÆNGSEL .....	5
3. STØJ .....	6
4. MILJØ/FORURENING .....	7
5. SÆRRUTER .....	7
6. ØKONOMISKE KONSEKVENSER .....	9
7. LOKALE HENSYN .....	9
8. KRAV OM KØLEKÆDE .....	11
9. ANDRE FORSLAG .....	11
10. ARBEJDSKRAFT .....	13
11. DISPENSATION OG ADMINISTRATION .....	14
12. DRIFT AF SKRALDEBILSERVICE OG BUSSE .....	14
<b>BILAG 1. LISTE OVER HØRINGSSVAR .....</b>	<b>16</b>

## **1. Indledning**

### **Baggrund**

Borgerrepræsentationen vedtog d. 24. januar 2008 et medlemsforslag om en samlet pakke til forbedring af trafiksikkerhed for cyklister og gående. Pakken består af fire initiativer: Kampagneaktiviteter, plan for yderligere ombygning af lyskryds, forslag til beslutning om sikring af at tung trafik til og fra Nordhavn gennem indre by forhindres og forslag til beslutning om oprettelse af en forbudszone mod tung trafik i København.

Det er vurderet, at initiativet om oprettelse af en forbudszone mod tung trafik kræver et tillæg til Københavns kommuneplan, idet afsnittet i hovedstrukturen i Københavns kommuneplan 2005 om trafiksikkerhed ikke indeholder bestemmelser om oprettelse af en sådan zone

I henhold til planlovens regler har der derfor været afholdt en forudgående høring, hvor der blev efterspurgt idéer til og synspunkter på oprettelsen af en zone med adgangsrestriktioner for visse lastbiltyper/typer tung trafik. Høringen fandt sted fra 5. marts – 31. marts 2008.

Nærværende hvidbog indeholder de indkomne svar fra denne høring.

## **2. Høringssvar**

Der er indkommet i alt 34 høringssvar med ideer, forslag og synspunkter til oprettelsen af en forbudszone mod tung trafik. Henvendelserne omhandler følgende emner:

1. Sikkerhed
2. Merkørsel og trængsel
3. Støj
4. Miljø/forurening
5. Særruter
6. Økonomiske konsekvenser
7. Lokale hensyn
8. Krav om kølekæde
9. Andre forslag
10. Arbejdskraft
11. Dispensation og administration
12. Drift af skraldebilservice og busser

De indkomne høringssvar er gengivet i nærværende hvidbog. De høringssvar, der indeholder ideer og forslag og synspunkter i idéfasen til oprettelse af en forbudszone mod tung trafik er endvidere kommenteret i hvidbogen. De høringssvar som primært er udtryk for reel modstand mod oprettelse af en forbudszone mod tung trafik zone er der derimod alene refereret og ikke kommenteret i nærværende hvidbog. Disse svar vil i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

### 3. Gennemgang af emner

#### 1. Sikkerhed

**Dansk Byggeri og DTL, Handel Transport Service, Dansk Erhverv, KP Logistik, Danish Crown, Coop Danmark og Horesta Danmark** udtrykker enighed i, at sikkerheden og tryghed i trafikken skal prioriteres højt. De anfører dog, at oprettelsen af en forbudszone mod tung trafik må forventes at mindske trafiksikkerheden henset til, at antallet af lastbiler stiger. Der henvises endvidere til, at det sikkerhedsmæssige aspekt ved en lastbil knytter sig til udsynet fra lastbilen og ikke til lastbilens totalvægt.

**Dansk Erhverv** foreslår indretning af intelligente trafiksystemer, f.eks. den såkaldte Viborg-model, hvor et advarselsskilt lyser, når en cyklist nærmer sig krydset.

#### *Vurdering*

Intelligente trafiksystemer, og herunder Viborg-modellen, vurderes løbende som løsningsmodel i Teknik- og Miljøforvaltningen. Forvaltningen er i øjeblikket i dialog med Vejdirektoratet omkring om at gennemføre et forsøg med LED-belysning i vejbanen i en række kryds i København, der lyser op, når cyklister nærmer sig krydset. Denne tekniske løsning er dog stadigvæk på forsøgsstadiet, og der er mange forhold at tage hensyn til. Eksempelvis kan der være en fare for, at lastbilchauffører bliver vænnet til, at vejbanen lyser, når en cyklist nærmer sig, og derfor ikke orienterer sig ordentligt på lidt længere sigt. En sådant system kræver derfor en meget høj grad af pålidelighed og skal være meget gennemtænkt, hvis det ikke skal medføre faremomenter ved nedbrud.

Som anført under punkt 2, *Høringsvar*, vil de synspunkter, som er udtryk for direkte modstand mod en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret i nærværende hvidbog, men i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

#### 2. Merkørsel og trængsel

**Dansk Byggeri og DTL, Dansk Erhverv, Handel Transport Service, De Samvirkende Købmænd, Coop Danmark, Horesta og Danske Speditører** giver udtryk for, at en forbudszone mod tung trafik vil give et øget antal af mindre lastbiler i indre by (2-3 gange så mange lastbiler ved eksempelvis en 12 tons zone), hvilket vil give øget trafikal trængsel med forværrede forhold for på- og aflæsningspladser, samt give større cirkulation.

**KP Logistik** vurderer, at KP Logistik som konsekvens af en forbudszone mod tung trafik på maksimalt 12 tons vil behøve 2,6 gange flere vogne til distribution af samme palle antal og dermed vil trafikken øges.

**Danish Crown** vurderer, at indførelse af en forbudszone mod tung trafik på 12 tons vil for Danish Crown betyde, at de fremover skal bruge 12-14 biler mod de 4, der benyttes i dag.

**Edeka Danmark** anfører, at transporten med mindre lastbiler vil medføre større påvirkning af trafikmængden. Desuden vil det for Edeka-godstransporten behøve aflæsning/lagring/pålæsning i forbindelse med omladning fra store transit lastbiler til det mindre distributions lastbiler og dermed give en markant stigning i trafikmængden.

**Royal Unibrew** vurderer, at en vægtgrænse på 12 tons vil for Royal Unibrew resultere i en forøgelse fra 5 18- ton lastbiler til 8-10 12-ton lastbiler.

#### *Vurdering*

Som anført under punkt 2, *Høringsvar*, vil de synspunkter, som er udtryk for direkte modstand mod en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret i nærværende hvidbog, men i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

### **3. Støj**

**Transportministeriet** anfører, at en zone for tung trafik vil medføre, at nogle byområder aflastes, mens andre byområder bliver mere belastet af den tunge trafik, ikke kun trafikalt, men også i forhold til støj. Herunder nævner Transportministeriet, at antallet af passager om natten af særligt støjende køretøjer, som lastbiler, kan have betydning i forhold til at beskytte beboere lang vejene mod søvnforstyrrelse.

**Dansk Erhverv** mener, at støjbelastningen vil stige i byen, hvilket vil medføre gener for beboelsesområder, hvis kørslerne skal gennemføres i nattetimerne.

**Edeka Danmark** skriver, at en reduktion af støjbelastning i nattetimerne og begrænsning af trafik i dagtimerne arbejder imod hinanden. Edeka Danmark mener, at her må hensynet til en reduktion af trafikmængden i dagtimerne og dermed, alt andet lige, en forbedring af trafiksikkerheden, have forrang frem for hensynet til minimering af støjbelastning i nattetimerne.

#### *Vurdering*

Som anført under punkt 2, *Høringsvar*, vil de synspunkter, som er udtryk for direkte modstand mod en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret i nærværende hvidbog, men i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

Se i øvrigt pkt. 9, *Andre forslag*, for vurdering af forslaget om varelevering om natten.

#### **4. Miljø/forurening**

**Dansk Byggeri og DTL, Dansk Erhverv, KP Logistik, Danish Crown, Coop Danmark og Horesta** anfører i deres høringssvar, at indførelsen af en tung trafik zone vil medføre en øget miljøbelastning som følge af, at det vil være nødvendigt at anvende flere lastbiler til at transportere den samme mængde gods.

#### *Vurdering*

Som anført under punkt 2, *Høringsvar*, vil de synspunkter, som er udtryk for direkte modstand mod en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret i nærværende hvidbog, men i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

#### **5. Særruter**

**Dansk Byggeri og DTL og Dansk Erhverv** skriver, at tvangsruiter på Ring 2 og Motorring 3 vil medføre meget omvejskørsel. De udtrykker endvidere bekymring for, at ved en trafikal hændelse – ulykke eller vejarbejde – vil trafikken hobe sig op, da lastbilerne ikke kan køre af vejen og tage anden rute. Dansk Erhverv anfører, at på Ring 2 er trafikintensiteten i forvejen høj og en tvangsroute på Ring 2 vil derfor højst sandsynligt give yderligere trængselsmæssige problemer.

**KP Logistik** skriver, at særlige ruter for visse typer lastbiler vil vanskeliggøre planlægningen og være i modstrid med almindelige principper om optimal ruteplanlægning.

**De Samvirkende Købmænd** skriver, at enhver tvangsroute vil medføre øget brændstofsforbrug og større belastning af andre veje og vil medføre mere trafik.

**Coop Danmark** mener, at tvangsruiter for tung trafik til og fra Nordhavn er et fornuftigt transportmæssigt tiltag, og vil give mulighed

for at identificere særlig farlige steder på ruten, hvor der kan arbejdes med indretning af lyskryds til fordel for de bløde trafikanter.

**De Samvirkende Købmænd** mener, at en tvangsroute vil medføre større belastning af andre veje og ekstra trafik.

**Danske Speditører** mener, at tvangsruiter vil mindske fleksibiliteten og det frygtes, at dette vil resultere i lokale kødannelser, som vil fungere som yderligere flaskehalse i godsstrømmen.

#### *Vurdering*

Bestemmelser om særruter for tung trafik vil ikke indgå i det kommende forslag til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik. Derfor behandles indkomne høringssvar om særruter og tvangsruiter i nærværende hvidbog.

Ifølge ”Bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods” er det alene transport af farligt gods, som er omfattet af bekendtgørelsen. Det er således ikke muligt at udlægge tvangsruiter for tung trafik.

I den samlede pakke til forbedring af trafiksikkerheden og trygheden for gående og cyklister som Borgerrepræsentationens vedtog d. 24. januar 2008 indgik et forslag om at den tunge trafik gennem indre by hurtigst muligt forhindres. I praksis vil dette forslag blive implementeret ved, at den tunge trafik ikke længere vil have adgang til at komme til Nordhavn fra syd, og samtidig vil lastbiltrafikken blive ledt mod nord via Kalkbrænderihavnsvej, Strandvænget, Strandvejen, Tuborgvej og derefter nordud af Lyngbyvejen til motorvejsnettet. Dermed sikres det, at den tunge trafik hurtigst muligt ledes ud på det overordnede vejnet.

Rådgivningsfirmaet TetraPlan har for Københavns Kommune beregnet konsekvenserne af at omlægge trafikken til og fra Nordhavn til udelukkende at anvende en nordlig rute i forhold til omfanget af merkørsel. TetraPlan vurderer, at ca. 800-900 køretøjer pr. dag omlægges til fremover at anvende en nordlig rute til og fra Nordhavn. Det anslås, at disse vil få en omvejskørsel på ca. 10 km. pr. tur, såfremt Motorring 3 benyttes. På dagsbasis betyder dette et mertrafikarbejde på ca. 9.000 km.

TetraPlan har vurderet, at omlægningen af trafikken til og fra Nordhavn kan medføre kødannelse i spidstimen på Tuborgvej. Overordnet vurderes omlægningen dog ikke at give afviklingsmæssige problemer. I forhold til situationen ved f.eks. en trafikulykke må det forventes, at dette kan medføre kødannelse på lige fod med kødannelse ved ulykker på motorvejsnettet. Strækningen har hidtil ikke været præget af mange trafikulykker, hvorfor problemet vurderes at være minimalt.



## 6. Økonomiske konsekvenser

**Handel Transport Service, Dansk Erhverv, KP Logistik, Danish Crown, Edeka, Danske Speditører og Horesta** skriver, at indførelse af en tung trafik zone vil give øgede transportomkostninger, som enten vil medføre højere priser for forbrugeren eller sværere betingelser for de erhvervsdrivende.

**Dansk Erhverv** skriver, at en tung trafik zone kan betyde tabte investeringer i forbindelse med montering af partikelfiltre under hensyntagen til kravene i miljøzonen, hvis disse biler fremover ikke kan anvendes i distributionen.

**Dansk Byggeri og DTL** og **Danish Crown** skriver, at en 12 tons forbudszone vil medføre store udgifter til investering i nye lastbiler.

### *Vurdering*

Som anført under punkt 2, *Høringsvar*, vil de synspunkter, som er udtryk for direkte modstand mod en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret i nærværende hvidbog, men i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

## 7. Lokale hensyn

En række henvendelser vedrører hensynet til specifikke kommuner samt bydele og gader i forbindelse med oprettelsen af en forbudszone mod tung trafik:

**Rødovre Kommune** støtter ideen om en zone, og bemærker, at zonen forventes placeret således, at den ikke giver afledte effekter i form af øget forurening og større trafikbelastning på Rødovre Kommunes vejnet. På samme vis lægger **Gladsaxe Kommune** vægt på, at zonen ikke får negative trafikale konsekvenser for Gladsaxe Kommune.

**Københavns Stiftsøvrighed** opfordrer til, at der i planlægningen af zonen afgrænsning tages hensyn til kirkebygninger i København.

**Østerbro Lokaludvalg** foreslår, at zonen etableres således tung lastbilstrafik i de tæt bebyggede dele af Østerbro undgås. **Valby Lokaludvalg** opfordrer til, at der ved den geografiske afgrænsning af zonen huskes på områderne uden for City. Lokaludvalget opfordrer samtidig til, at der ses nærmere på forureningen fra den tunge trafik på indfaldsvejene (Folehaven, Gl. Køge Landevej og Vigerslev Alle)

**Vesterbro Lokaludvalg** opfordrer til, at Vesterbro inddrages i zonen, og anbefaler samtidig, at der etableres omlastningsområde i periferien af zonen. **Kgs. Enghave Lokaludvalg** foreslår, med henblik på at mindske generne fra den gennemkørende trafik, at alene ærindekørsel for busser og lastbiler i bydelens 40 km. zone tillades.

**Hanne og Peter Jensen** foreslår, at der ses på muligheden for at mindske den tunge trafik i Nordre Frihavsgade. **Hans Pagh Knudsen** foreslår, at den tunge trafik på Torvegade reduceres.

**Beboerforeningerne Puggaardsgade nr. 13, 15 og 17** foreslår, at trafikkorridoren gennem Puggaardsgade flyttes til Rysensteensgade, Bernstorffsgade til Kalvebod Brygge og at krydset Puggaardsgade/Rysensteensgade reguleres med fodgængerovergange.

#### *Vurdering*

I forslaget til kommuneplantillæg, som udgør det planmæssige grundlag for oprettelsen af forbudszone mod tung trafik, er der foreslået en zone omfattende størstedelen af Indre By og Christianshavn samt dele af Sundbyøster og Østerbro.

Oprettelsen af en tung trafik zone forventes ikke at få betydning for trafikken i Rødovre og Gladsaxe Kommune. Ligeledes forventes zonen ikke at få betydning for kirkebygninger i København.

Med forslaget til kommuneplantillæg er områderne Vesterbro, størstedelen af Østerbro og Valby ikke omfattet af zonen. Forslaget til afgrænsningen af zonen som nævnt ovenfor er begrundet i, at denne zone har det største antal cyklister og gående sammenlignet med andre zoner i København. Derudover er denne zone stærkt præget af gennemkørende trafik til og fra Nordhavn, som dermed reduceres.

I forhold til Hanne og Peter Jensens konkrete forslag om, at mindske lastbiltrafikken på Ndr. Frihavsgade bemærkes det, at der med forslaget til en kommende zone ikke lægges op til at mindske lastbiltrafikken på Ndr. Frihavsgade yderligere. I dag viser den seneste tælling fra 2006, at der kører ca. 530 lastbiler på Ndr. Frihavsgade i begge retninger i tidsrummet 6-18. De fleste af disse vurderes at have ærinde i lokalområdet og vil derfor ikke flyttes med etablering af en zone.

Kgs. Enghaves Lokaludvalgs specifikke forslag om at etablere ærindekørsel for lastbiler og busser i bydeles 40 km. zone vil der ikke blive kommenteret på i nærværende hvidbog. Kgs. Enghave Lokaludvalg henvises til at rette henvendelse til Teknik – og Miljøforvaltningen, Center for Trafik, som er myndighed på området.

I forhold til forureningen fra trafikken på Folehaven, Gl. Køge Landevej og Vigerslev Allé henvises der til oprettelsen af Miljøzonen, som træder i kraft pr. 1. september 2008 og som forventes udvidet til at omfatte de nævnte indfaldsveje ultimo 2009

Zonen omfatter Torvegade og vil, i fald den besluttes oprettet, medvirke til en reduktion af den tunge trafik på Torvegade.

Forslaget om at trafikkorridoren gennem Puggaardsgade flyttes til Rysensteensgade, Bernstorffsgade til Kalvebod Brygge vil ikke blive omfattet af høringsaf forslaget til kommuneplantillæg. Beboerforeningen Puggaardsgade nr. 13, 15 og 17 kan i stedet rette

henvendelse til Teknik – og Miljøforvaltningen, Center for Trafik omkring trafiksikkerhedsmæssige ønsker i det lokale område. Disse vil så blive vurderet på lige vilkår med øvrige trafiksikkerhedsmæssigt begrundede ønsker i byen

Forslaget om at krydset Puggaardsgade/Rysensteensgade reguleres med fodgængerovergange vedrører ikke oprettelse af en forbudszone for tung trafik. Beboerforeningen Puggaardsgade nr. 13, 15 og 17 kan i stedet rette henvendelse til Teknik – og Miljøforvaltningen, Center for Trafik omkring trafiksikkerhedsmæssige ønsker i det lokale område. Disse vil så blive vurderet på lige vilkår med øvrige trafiksikkerhedsmæssigt begrundede ønsker i byen.

## **8. Krav om kølekæde**

**Coop Danmark** og **Edeka** nævner i deres høringssvar kravet om en ubrudt kølekæde for at opretholde fødevarerikkerheden.

### *Vurdering*

Som anført under punkt 2, *Høringssvar*, vil de høringssvar som primært indeholder indsigelser mod oprettelse af en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret på i nærværende hvidbog. I stedet vil de indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

## **9. Andre forslag**

**Dansk Byggeri og DTL** og **Dansk Erhverv** foreslår, at der etableres en havnetunnel, således den tunge trafik ikke skal igennem byen.

**Dansk Byggeri og DTL, Handel Transport Service, Dansk Erhverv, KP Logistik, Danish Crown, Coop Danmark og Horesta Danmark** foreslår gennemførelse af kampagner til fremme af trafiksikkerheden.

**Dansk Byggeri og DTL, Edeka Danmark, Lantmannen Schulstad A/S, Joachim Svane og Eva Petrusjka Jeiner og Beboerforeningen Puggaardsgade** foreslår ændrede regler for, hvornår på døgnet den tunge trafik kan køre i byen. Der foreslås bl.a. lukket for tung trafik i myldretiden og også uden for almindelig arbejdstid. Samtidig foreslås der også åbnet op for levering om aftenen, natten og i de tidlige morgentimer.

**Erik Hermansen** foreslår, at der skal være en lods i form af en taxa eller en motorcykel foran lastbilen.

**Joachim Svane og Eva Petrusjka Jeiner** foreslår hævede cykelstier i stedet for alene blå markeret cykelsti; at der sikres større afstand mellem den tunge og bløde trafik, at der etableres fartbegrænsning specifikt på HCAB, og at der er en tydeligere markering af cyklisters bane i kryds.

**Beboerforeningen Puggaardsgade** foreslår endvidere, at politiets kontrol skal intensiveres.

**Transportministeriet** anfører, at der kan være en risiko for at trafikanterne forvirres ved oprettelsen af flere forskellige zoner, jf. miljøzonen som træder i kraft pr. 1. september 2008. Foreslår heraf international skiltning. Transportministeriet opfordrer til samtænkning af zonerne.

#### *Vurdering*

#### **Havnetunnel**

Borgerrepræsentationen tiltrådte i november 2006 redegørelsen "Sammenlignende undersøgelse af havnetunnelforslag", og bestilte i den sammenhæng yderligere undersøgelser, som der er redegjort for i "Infrastruktur Nordhavn" (tiltrådt af Borgerrepræsentationen i december 2007). Disse undersøgelser belyser bl.a. en linieføring under land på Amager. Infrastrukturkommissionen har i januar 2008 meldt ud, at der bør ses nærmere på mulighederne for at etablere en "højklasset østlig omfartsvej i form af eksempelvis en havnetunnel eller lignende". En sådan nærmere undersøgelse er dog endnu ikke aftalt med staten.

#### **Kampagner**

Borgerrepræsentationens beslutning om at gennemføre en højresvingskampagne realiseres ved hjælp af kampagnemidler fra Cykelpakkerne. Kampagnen lanceres i juni 2008.

#### **Tidsrum for varelevering/kørsel med tunge køretøjer**

Forvaltningerne har undersøgt muligheden for at ophæve zonerestriktionerne udenfor myldretiden. Det er forvaltningernes vurdering, at denne model er vanskelig, dels at kommunikere og dels at håndhæve. Samtidig er det trafikale billede i de indre bydele sådan, at der også udenfor myldretiden færdes mange cyklister og fodgængere, hvorfor en zone også har en berettigelse udenfor myldretiden.

I forhold til det konkrete forslag om mulighed for natlevering vil Teknik – og Miljøforvaltningen arbejde videre med dette forslag i en særskilt redegørelse med fokus på håndtering af støjkonsekvenser.

#### **Lods**

Det ligger ikke inde for kommunens myndighedsbeføjelse at kunne stille krav om, at lastbiler har en lods ved kørsel i byen.

## **Indretning af cykelstier og hastighedsnedsættelse på H.C. Andersens Boulevard**

Forslaget om hævet cykelsti forstås derhen, at der refereres til det lange blå cykelfelt langs Rådhuset på H.C. Andersens Boulevard. Der er i dette tilfælde valgt denne løsning, fordi der ikke er tilstrækkelig plads til en traditionel busbane og traditionel cykelsti ved siden af hinanden. Det blå cykelfelt er et forsøg på en form for opdeling.

Det kan oplyses, at hastigheden på hele HC Andersens Boulevard linien fra 1. juni 2008 sættes ned til 50 km/t.

Vedrørende tydelig markering af cyklisters bane i kryds vurderes det ikke hensigtsmæssigt, at bruge blå cykelfelter eller andre cykelfelter til dette. Cykelfelterne skal alene benyttes til særlige steder, hvor der er konstateret mange ulykker mellem cyklister og svingende køretøjer. Seneste undersøgelser på området viser, at mere end én blå cykelbane i et kryds øger antallet af ulykker. Dette skyldes, at de blå cykelbaner - ved flere cykelbaner i samme kryds - medfører mindre opmærksomhed på cykelbanerne. Logikken tyder på, at de simpelthen bliver overset, hvis der er for mange samme sted. Derfor er Teknik- og Miljøforvaltningen varsomme med at etablere for mange blå cykelfelter i kryds på trods af, at cyklister opfatter dem som tryghedsskabende.

### **Miljøzone og tung trafik zone**

I forhold til risikoen for forvirring omkring tung trafik zone og miljøzone er det Københavns Kommunes vurdering, at det i praksis ikke vil føre til forvirring for trafikanterne med to forskellige zonetyper.

Miljøzonen og tung trafik zone vil for trafikanten være skiltet på to forskellige måder og forskellige steder. Miljøzonen er skiltet med zoneskilte langs Ring O2 og Vejlands Allé. En tung trafik zone vil være skiltet med forbudstavler (C23.1 "Lastbil forbudt"). Tung trafik zone vil således blive markeret med almindeligt kendte forbudsskilte, som også forventes at gøre det nemt for internationale chauffører at kende og køre efter.

### **Politiets håndhævelse**

Oprettelsen af en tung trafik zone foregår i samarbejde med Politiet, idet det er Politiet, der skal håndhæve reglerne inden for zonen. Hvorvidt Politiet i forbindelse hermed vil intensivere kontrollen af køretøjer, som foreslået i hørings svar, er Politiets afgørelse.

## **10. Arbejdskraft**

**Dansk Byggeri og DTL, KP Logistik og Danske Speditører** skriver, at indførelse af en zone vil øge behovet for chauffører, som det allerede i dag er vanskeligt at rekruttere.

#### *Vurdering*

Som anført under punkt 2, *Høringsvar*, vil de synspunkter, som er udtryk for direkte modstand mod en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret i nærværende hvidbog, men i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

## **11. Dispensation og administration**

**Dansk Byggeri og DTL** skriver i deres høringssvar, at en tung trafik zone vil udløse et meget stort administrationsarbejde i forbindelse med udstedelse af dispensationer

#### *Vurdering*

Som anført under punkt 2, *Høringsvar*, vil de synspunkter, som er udtryk for direkte modstand mod en forbudszone mod tung trafik ikke blive vurderet og kommenteret i nærværende hvidbog, men i stedet indgå på lige fod med de eventuelle høringssvar, der kommer i forbindelse med offentliggørelse af selve forslaget til kommuneplantillæg vedrørende forbudszone mod tung trafik.

## **12. Drift af skraldebilservice og busser**

**Phoenix Danmark** anbefaler særlige skraldebiler, som er indrettet til bykørsel og som giver chaufføren bedre udsyn til den øvrige trafik.

**Center for Miljø** foreslår, at skraldebiler til indsamling af husholdningsaffald fritages fra kravene om en vægtzone. Derudover foreslår Center for Miljø, at der ved indkøb af nye skraldebiler stilles krav om lav vindue – og siddehøjde af hensyn til de bløde trafikanter.

**Danske Busvognmænd** noterer sig, at zonen alene vedrører lastbiler, og opfordrer til at der i forbindelse med den samlede trafikplanlægning sikres bedre adgangs- og parkeringsforhold for busser.

#### *Vurdering*

Forslaget fra Phoenix Danmark ligger i forlængelse af anbefalingerne fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker om lav side – og forruddelhøjde til forbedring af trafiksikkerheden.

Det forventes pt., at en forbudszone mod tung trafik i praksis vil blive oprettet ved, at samtlige veje ind i zonen vil være skiltet med et forbudsskilt for lastbiler over 18 t. Ifølge Bekendtgørelse om Vejafmærkning (Bkg.nr. 784 af 06/07/2006 ) er det i forhold til skiltningen ikke muligt at skelne mellem lastbiler og renovationsbiler, og derfor vurderes det ikke muligt at undtage renovationsbiler fra tung trafik zone.

Spørgsmål om adgangs- og parkeringsforhold for busser vil ikke blive behandlet i nærværende hvidbog, idet forslaget ikke anses for at vedrøre oprettelse af en forbudszone mod tung trafik.

## Bilag 1. Liste over høringsvar

Nr.	Forslagsstiller	Emnegruppe
1	Økonomi- og Erhvervsministeriet	13
2	Transportministeriet	3, 9
3	Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling	13
4	Klima- og Energiministeriet	13
5	SKAT	13
6	Rødovre Kommune	7
7	Gladsaxe Kommune	7
8	Center for Miljø, TMF, Københavns Kommune	12
9	Københavns Stiftsøvrighed	7
10	Dansk Byggeri og DTL	1, 2, 4, 5, 6, 9, 10, 11
11	Handel Transport Service	1, 2, 6
12	Dansk Erhverv	1, 2, 3, 4, 5, 6, 9
13	KP Logistik	1, 2, 4, 5, 6, 10
14	Danish Crown	2, 4, 6
15	De Samvirkende Købmænd	2, 5, og henviser til høringsvar nr. 12
16	Phoenix Danmark	12
17	Edeka Danmark	2, 3, 9
18	Arla Foods	Henviser til høringsvar nr. 10
19	Lantmannen Schulstad A/S	9, og henviser til høringsvar nr. 10
20	Coop Danmark	1, 2, 4, 5, 8
21	Danske Busvognmænd	12
22	Horesta	1, 2, 4, 6
23	Royal Unibrew	2
24	Danske Speditører	2, 5, 10
25	Østerbro Lokaludvalg	7
26	Valby Lokaludvalg	7
27	Vesterbro Lokaludvalg	7
28	Kgs. Enghave Lokaludvalg	7
29	Hanne og Peter Jensen	7
30	Beboerforeningerne Puggaardsgade nr. 11, 13 og 17	7
31	Erik Hermansen	9
32	Joachim Svane og Eva Petrusjka Jeiner	9
33	Hans Pagh Knudsen	7

Emneliste:

1. Sikkerhed
2. Merkjørsel og trængsel
3. Støj



4. Miljø/forurening
5. Tvangsruter
6. Økonomiske konsekvenser
7. Lokale hensyn
8. Krav om kølekæde
9. Andre forslag
10. Arbejdskraft
11. Dispensation og administration
12. Drift af skraldebilservice og busser
13. Ingen kommentarer