

### 23. Opsamling på høring TUNG TRAFIK (2009-128156)

Forslaget til Strategi for tung trafik har været i offentlig høring fra d. 1. juli 2009 til d. 26. august 2009. Borgerrepræsentationen skal nu beslutte én af to mulige løsninger for det videre arbejde med strategien.

#### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler

1. at strategi for tung trafik sendes i fornyet høring til lokaludvalgene i 8 uger fra d. 16 november 2009 til 11. januar 2010, og (som konsekvens heraf) at udsætte etableringen af 1. etape af skiltningen på det anbefalede rutenet fra d. 1. oktober 2009, som det blev vedtaget af Borgerrepræsentationen d. 10 juni 2009 (BR 2009-46669), til 1. kvartal 2010.

eller

2. at godkende den endelige strategi (bilag 3) - herunder at tage opsamlingen på høringsfasen (d. 1. juli til d. 26. august 2009) til efterretning (Hvidbog - Strategi for tung trafik i København - bilag 1), og

3. at Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder en borger-rettet pjece om strategien og at Teknik- og Miljøforvaltningen tilbyder alle Lokaludvalg en orientering om strategien, og

4. at skille 1. etape af det anbefalede rutenet ultimo 2009, som tidligere besluttet af Borgerrepræsentationen d. 10. juni 2009 (BR 2009-46669).

#### Problemstilling

Forslaget til strategi for tung trafik har været i offentlig høring fra d. 1. juli til d. 26. august 2009. I høringsperioden er der indkommet i alt 66 høringssvar fra borgere, lokaludvalg, transportsektoren, omegnskommuner og foreninger/organisationer.

I forbindelse med høringsfasen, samt efterfølgende, har der vist sig et særligt behov for information og dialog omkring strategiens initiativer. Særligt det anbefalede røde rutenet har været genstand for stor debat, hvilket af forvaltningen tolkes som udtryk for et ønske om yderligere information og dialog herom. Som eksempel kan nævnes, at Indre By Lokaludvalg og borgergruppen "Red Sørne" har planlagt et borgermøde til onsdag d. 4. november 2009 om aftenen. Teknik- og Miljøudvalget udsatte sagen på mødet d. 21. oktober 2009.

Den afholdte høringsfases 66 høringssvar er gennemgået i bilag 1 (hvidbog), der også indeholder forvaltningens kommentarer til hertil. Følgende to punkter har særligt givet anledning til bemærkninger eller ændringer i Strategi for tung trafik i København:

- Bemærkning til punkt 3. Det røde rutenet - *Forvaltningen har fået udarbejdet en*

*konsekvensanalyse af de trafikale effekter på Nørre Søgade og Øster Søgade (bilag 2)*

- *Ændringsforslag til punkt 12. Pilotprojekt Grøn varelevering - Cityvareterminalen var foreslået etableret i Falcks gamle bygninger på Nordre Fasanvej, men Frederiksberg Kommune modsætter sig placeringen, hvorfor placeringen genovervejes.*

## **Løsning**

Forvaltningen har konstateret, at der er behov for yderligere information til borgerne og dialog om strategiens initiativer og bevæggrundene bag. Forvaltningen anbefaler derfor, at der gives mulighed for en øget information og evt. dialog i bydelene. Dette kan gøres på to forskellige måder, så Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til én af to mulige løsninger (1. eller 2. + 3. + 4. at.-punkt):

### *Løsning 1*

En vedtagelse af 1. at-punkt indebærer, at behovet for yderligere dialog imødekommes i form af en fornyet høringsperiode i 8 uger fra d. 16. november 2009 til d. 11. januar 2010. Forvaltningen vil til brug for denne høring producere en borgerrettet pjece og involvere samtlige lokaludvalg i både vurderingen af behov for og afholdelsen af øget lokal dialog. Efter denne nye høring, vil udvalget og Borgerrepræsentationen blive præsenteret for en opsamling på dialog og eventuelle nye høringssvar som grundlag for vedtagelse af den endelige strategi for tung trafik. Som en konsekvens heraf, anbefaler forvaltningen at udsætte skiltningen af det røde rutenet til den fornyede høring er gennemført.

### *Løsning 2*

En vedtagelse af 2., 3. og 4. at-punkt indebærer, at den endelige version af strategien for tung trafik vedtages nu og skiltningen af første etape af det røde rutenet gennemføres ultimo 2009. Dvs. Borgerrepræsentationens beslutning af 19. juni (BR 2009-46669) vedrørende etableringen af skiltningen af 1. etape af det anbefalede rutenet fastholdes. Behovet for yderligere information imødekommes i form af en borgerrettet pjece om strategi for tung trafik. Derudover vil forvaltningen tilbyde alle interesserede lokaludvalg en fremlæggelse af strategien, samt at deltage, hvis lokaludvalgene vælger at arrangere informationsmøder i de respektive bydele. Derved udbredes kendskabet til strategiens initiativer, ligesom interesserede borgere vil få mulighed for at stille spørgsmål til forvaltningens faglige medarbejdere.

I forhold til det vedtagne forslag til strategi for tung trafik har de indkomne høringssvar fra høringen d. 1. juli til d. 26. august 2009, har resulteret i, at forvaltningen har fået foretaget en analyse af strategiens punkt 3: Det røde rutenet, samt at forvaltningen foreslår ændringer i strategiens punkt 12: Pilotprojekt Grøn varelevering.

### *Det røde rutenet*

I anledning af de mange indsigelser fra bl.a. borgergruppen Red Søerne omhandlende inddragelsen af Nørre og Øster Søgade i det røde rutenet, har forvaltningen fået udarbejdet en uvildig teknisk vurdering af den nuværende og fremtidige trafik på Nørre og Øster Søgade af Moe og Brødsgaard (bilag 2).

Vurderingen viser i hovedtræk, 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 motorvejsnettet og Ring 2 mod nord, hvilket vil betyde et generelt fald i den tunge trafik i det centrale København. Konklusionen er, at andelen af

den tunge trafik langs Søerne med etableringen af det anbefalede vejnet ikke vil overstige situationen fra før omlægningen af Nørrebrogade. Det anbefales derfor, at indsigelserne ikke skal give anledning til ændringer til selve strategien.

Forvaltningen arbejder endvidere, sammen med de andre større byer i Danmark, videre med at sænke den generelle hastighed i byområder til 40 km/t, jævnfør den parallelt fremlagte særskilte indstilling om "*Generel hastighedsgrænse 30 eller 40 i København*" (2009-116630). Det er planen, at det røde rutenet beholder de nuværende hastighedsgrænser og dermed bliver mere attraktiv for den tunge trafik. Hastighedsnedsættelsen er et tiltag, der vil forbedre trafikikkerheden generelt, og som også vil gavne trygheden og bylivet.

#### *Pilotprojekt (Citylogistik) Grøn varelevering.*

Indsigelserne giver overordnet ikke anledning til ændringer i selve forslaget om etablering af et pilotprojekt, dog skal der findes en anden placering af en cityvareterminal. Frederiksberg Kommune modsætter sig således at anvende den foreslåede lokalitet på Nordre Fasanvej, og Nørrebro Lokaludvalg har ligeledes forholdt sig kritisk hertil. Derfor ændres teksten i strategien, der åbner op for anvendelse af andre bygninger, og der foretages derefter en screening af egnede bygninger til formålet på og omkring Nørrebro.

Teksten i strategien forslås ændret fra "*Terminalen kunne placeres i den tidligere brandstation på Ndr. Fasanvej ved Bispengbuen. Bygningen er ubenyttet og særdeles velegnet til varehåndtering og til modtagelse af varer fra store køretøjer. terminalen er beliggende tæt ved Nørrebro og tæt på det overordnede vejnet - Ring 2*" til

*"Selve terminalen skal placeres tæt ved Nørrebro, og der skal inden placeringen udarbejdes en analyse over alternative placeringsmuligheder."*

Sidste afsnit under overskriften "Ansvar og udfordringer" slettes.

#### *Strategi for tung trafik - konsekvensrettelser af tidsplan og økonomi (bilag 3)*

Strategien godkendes i sin helhed som i vedlagte bilag 3 - dog med konsekvensrettelser på tidsplan og økonomi på baggrund af Budgetaftale 2010.

## **Økonomi**

Der er ikke afsat midler til finansiering af strategielementer i budgetaftale 2010.

Der er tidligere afsat 1,65 mio. kr. tidligere til skiltning af første fase af det røde rutenet. Af disse overføres uforbrugte midler (1,50 mio. kr.) til 2010 ved særskilt indstilling.

## **Videre proces**

Den videre proces er afhængig af hvilken løsning udvalget vælger:

- *Løsning 1.* Strategien sendes i en fornyet høring fra d. 16. november 2009 til d. 11. januar 2010 med øget dialog i lokaludvalgene og dermed udskydes en endelig godkendelse af strategien til februar 2010. Ligeledes udskydes opsætning af skiltningen af 1. etape af det

anbefalede rutenet til 1. kvartal 2010.

- *Løsning 2.* Strategien godkendes med de ændringsforslag som den afholdte høring har afstedkommet. Der udarbejdes en borgerrettet pjece og etablering af 1. etape af det anbefalede rutenet gennemføres, som BR tidligere har besluttet. Forvaltningen vil et styrke kommunikationsarbejdet med en borgerrette pjece samt informationsmøder i bydelene koordineret emd lokaludvalgene. Der findes allerede en hjemmeside der redegør for fremdrift og indhold i projektet.

Herudover er der følgende aktiviteter i projektet omkring tung trafik:

Skiltningen af en anbefalet rute fra Nordhavnen og nordpå ad Ring 2 til motorvejen er opsat 27. marts 2009. "Nordhavnsløsningen" (forbud for tung trafik fra Nordhavnen mod syd gennem Indre By) afventer politiets godkendelse, der afhænger af forhandlinger med Gentofte og Lyngby-Tårnbæk kommuner. Forbudsskiltningen er et vigtigt element i den samlede løsning og kan opsættes med få dages varsel, når godkendelsen foreligger.

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen vil i første kvartal 2010 blive forelagt et udkast til retningslinjer for krav, der kan stilles ved alle udbud af indkøb af transportydelse samt udbud af anlægs- og driftsopgaver.

Teknik- og Miljøforvaltningen har, som nævnt ovenfor, jævnt før Borgerrepræsentationens behandling af Strategi for tung trafik (2009-46669), udarbejdet en effektiv vurdering af en hastighedsgrænse på såvel 30 km/t og 40 km/t. Effektiv vurderingen anbefaler en 40 km/t generel hastighedsgrænse og blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget på mødet 21. oktober i indstillingen "*Generel hastighedsgrænse 30 eller 40 i København*" (2009-116630). Forvaltningen er i dialog med relevante myndigheder, herunder politiet, omkring udpegning af relevante områder.

Forvaltningen er ligeledes i dialog med politiet omkring etablering af tidsrestriktionszoner for lastbiler og fremlægger forslag for Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2009.

Etablering af både tidsrestriktionszoner og sænkning af den generelle hastighedsgrænse til 40 km/t forudsætter, at det anbefalede rutenet er etableret.

Budgetaftale 2010 indeholder ikke midler til Strategi for tung trafik. Forvaltningen vil primo 2010 forelægge indstilling vedrørende det videre arbejde med miljøzonerne - herunder mulige sammenhænge med Strategi for tung trafik.

#### *Kommuneplantillæg*

Borgerrepræsentationen har tidligere behandlet et kommuneplantillæg for en forbudszone mod tung trafik over 18 t i Indre By. Kommuneplantillægget har været i offentlig høring, men er ikke endeligt vedtaget. Økonomiforvaltningen vurderer, at strategien for tung trafik, herunder etableringen af det røde rutenet, kan træde i stedet for kommuneplantillægget vedrørende forbudszone for tung trafik i Indre by. Økonomiforvaltningen planlægger at fremsætte særskilt indstilling herom til Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen ved afslutning af den igangværende dialog mellem Københavns Kommune, Københavns Politi, Lyngby-Tårnbæk Kommune og Gentofte Kommune om trafikafviklingen til/fra Nordhavn.

## **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 21. oktober 2009**

Indstillingen blev udsat.

### **bilag**

[Bilag 1 - Hvidbog - Strategi for tung trafik](#)

[Bilag 2 - Trafik på Nørre Søgade og Øster Søgade \(konsulentrapport fra Moe & Brødsgaard\)](#)

[Bilag 3 - Strategi for tung trafik](#)

[Bilag 4 - Fremdrift - indsatser vedrørende tung trafik](#)

## **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 04.11.2009**

Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre stillede ændringsforslag om at erstatte indstillingens at-punkter med følgende at-punkt:

"at der etableres en høring om tung trafikstrategis etape 2, hvorimod etape 1 med skiltning gennemføres"

Der blev stemt om ændringsforslaget:

For stemte 4 udvalgsmedlemmer: Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Klaus Bondam (B) og Monica Thon (B).

Imod stemte 5 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Signe Goldmann (F), Winnie Berndtson (U), Lars Berg Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Ændringsforslaget blev ikke vedtaget.

Der blev stemt om indstillingens 1. at-punkt:

For stemte 5 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Signe Goldmann (F), Winnie Berndtson (U), Lars Berg Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

Imod stemte ingen.

4 udvalgsmedlemmer undlod at stemme: Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Klaus Bondam (B) og Monica Thon (B).

Indstillingens 1. at-punkt blev anbefalet, hvorfor indstillingens 2., 3. og 4. at-punkt falder bort.

Det Radikale Venstre og Socialdemokraterne afgav protokolbemærkning:

"Det Radikale Venstre (B) og Socialdemokraterne (A) ønsker ikke at udsætte opsætning af skiltning

m.m., der kan gøre trafiksikkerheden bedre i Indre By. Der sker alt for mange trafikulykker med højresvingende lastbiler. Vi ser gerne en dialog med københavnere om strategiens etape 2 og 3, alt imens første etape gennemføres hurtigst muligt."

