



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

**NOTAT**

**Til TMU/ØU/BR**

18-09-2009

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

Sagsnr.  
2009-128156

Dokumentnr.  
2009-551564

Sagsbehandler  
Tanja Ballhorn  
Provstgaard

**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

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning .....	3
2. Opsummering .....	3
3. Gennemgang .....	4
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 .....	14
5. Gennemgang af høringssvarene.....	16

## **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 røde 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 København Kommunes etiske rammer for borgerinddragelse.

I flere høringsvar 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 høringsvar, som der bl.a. henvises direkte til i høringsvaret fra Mie Petersen.

Lokaludvalget for Indre by skriver i sit høringsvar: "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 høringsvar.

I kommissoriet for Lokaludvalg (behandlet i Borgerrepræsentationen 13. oktober 2005) hedder det, at: "Frister for høringsvar 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 røde 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 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, 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 tvangsruiter.

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 modulvogn tog. Københavns Kommune ønsker ikke at deltage i modulvogn togsforsøget, 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 høringssvar, 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 forurennet.

### **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 varet 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, størekasser 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 uhensigtsmæssigt, hvis der etableres vejbumper 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 Søerne (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 Søerne

#### **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 Søerne 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 Søerne. 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 neddrøse 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 forfærdige 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 langs 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 (tosporet 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 størekasser, 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.