
20. Omlastningspladser for tung trafik

Jette Gottlieb (Ø) har i TMU (523/2006) stillet medlemsforslag om, at Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger, om det i København er juridisk, økonomisk og praktisk muligt at etablere pladser uden for byen, hvor varer fra lastbiler omlastes til mindre biler, som man kender det fra Paris.

Forvaltningen beklager den lange sagsbehandlingstid. Årsagen hertil er, at forvaltningen har behandlet forslaget om at etablere omlastningspladser som et element i den omfattende sag om at regulere den tunge trafik i byen blandt andet med en forbudszone for tung trafik over 18 tons i Indre By. Det ændrer ikke ved, at forvaltningen burde have fremlagt en sag tidligere.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender

1. at der ikke arbejdes videre med Enhedslistens forslag om, at kommunen etablerer omlastningspladser omkring København

Problemstilling

Jette Gottlieb (Ø) har i TMU (523/2006) stillet medlemsforslag om, at Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger, om det i København er juridisk, økonomisk og praktisk muligt at etablere pladser uden for byen, hvor varer fra lastbiler omlastes til mindre biler, som man kender det fra Paris.

Medlemsforslaget er motiveret ved et stigende antal ulykker med højresvingende lastbiler i København.

Løsning

Muligheden for at etablere omlastningspladser har indgået i forvaltningens arbejde med en strategi for tung trafik i København - herunder muligheden for at etablere en forbudsgrænse for lastbiler over 18 tons i Indre By.

Økonomiske aspekter

De konkrete økonomiske konsekvenser af at etablere omlastningspladser omkring København er ikke blevet undersøgt til bunds i dette arbejde. Forvaltningen kender ikke til danske erfaringer i den størrelsesorden, som dette forslag indebærer. En omfangsrig kortlægning og indsamling af internationale erfaringer, samt tilpasning til danske forhold vil i givet fald være nødvendig.

En umiddelbar og foreløbig vurdering er, at det vil koste et tre-cifret millionbeløb at skulle købe, etablere og bygge det nødvendige antal omlastningspladser (behovet vurderes at ligge mellem 1 og 4 af sådanne anlæg afhængig af størrelse og funktion). Hertil kommer udgifterne til erstatning til de privatdrevne logistikcentre, der allerede eksisterer i og omkring København samt de nødvendige driftudgifter til pladserne.

Juridiske aspekter

Kommunen skal ifølge kommunalfuldmagten koncentrere sig om varetagelse af offentlige opgaver for kommunens borgere. Dette princip er særligt vigtigt for at undgå konkurrenceforvridning i

forhold til den private sektor.

Risikoen ved at etablere kommunale omlastningspladser er i den forbindelse, at kommunen let bringer sig i konkurrence med private logistikcentre hos en række speditører, vognmandsvirksomheder o.a., som i forvejen har omlastningspladser. Dette kan være i strid med kommunalfuldmagten, idet det kan virke konkurrenceforvridende.

At etablere kommunale omlastningspladser vil desuden medføre en stor udgift for kommunen. En forudsætning for kommunens brug af penge er, at udgiften bruges på en indsats, der har fornøden almen interesse. Idet forvaltningen ikke anser omlastningspladser som den bedst mulige løsning i forhold til højresvingsulykker, samt generel øget trafikikkerhed, vurderes det som tvivlsomt, om etablering af omlastningspladser har den fornødne almene interesse.

På baggrund af den juridiske vurdering vil forvaltningen ikke anbefale, at man går videre med dette arbejde.

Praktiske aspekter

Tidligere har kommunen gennemført et forsøg i Middelalderbyen med optimering af logistikken ind til København (først frivilligt og siden hen obligatorisk). Målet var en bedre kapacitetsudnyttelse af lastbilerne i byen under overskriften "CityGods-ordningen". Ordningen indebærer, at transportører, der kunne dokumentere en kapacitetsudnyttelse på over 60 %, skulle modtage særlige fordele såsom reserverede aflæsningspladser og fri adgang til Middelalderbyen.

Forsøget viste dog, at der var en række barrierer for, at CityGods-ordningen kunne give en markant effekt.

En erfaring var, at det er svært at opgøre, dokumentere og ikke mindst kontrollere en kapacitetsudnyttelse på 60 %. Desuden kunne man ikke lovligt adfærdsregulere de lastbiler, der ikke levede op til kapacitetskravet på 60 %. Dette skyldtes at man ikke måtte sætte en høj pris på de endagsmarkater (røde markater), der gav lov til at køre frit i zonen uden at leve op til noget kapacitetskrav.

Derfor valgte rigtig mange transportører at købe endagsmarkater, og så slippe for den administrative byrde med løbende at redegøre for, at de overholdt kapacitetskravet. Man opnåede ingen adfærdsændring, men blot undren over endnu en afgift, der skulle betales.

Flere transportører havde også væsentlige forbehold over at skulle frigive oplysninger omkring kapacitetsudnyttelse, da de af konkurrencehensyn betragtede disse oplysninger som forretningshemmeligheder. Samtidig kan der ikke - ifølge færdselsloven - reserveres aflæsningspladser til særligt udvalgte grupper (lastbiler med grønt certifikat). Der kan således kun lovligt reserveres vejareal til parkering i forbindelse med etablering af handicappladser.

Samlet vurdering

Kommunens erfaring med regulering og kontrol af transportvirksomheders logistik - som Jette Gottliebs forslag vil indebære - er samlet set, at det er et meget ressourcekrævende og komplekst område med mange praktiske, administrative og lovgivningsmæssige problemstillinger.

Problemstillinger der i givet fald skal løses i samarbejde med væsentlige lokale, regionale og nationale private og offentlige aktører for at skulle lykkes.

Forvaltningen anser derfor beslutningen, som Borgerrepræsentationen vedtog den 18. maj 2008 vedrørende bedre trafiksikkerhed og -tryghed fra tung trafik (herunder højresvingsulykker), som en mere effektiv løsning. Denne løsningspakke indebærer:

- Vægtgrænse - 18 tons - inden for en afgrænset zone i København. Målet med denne forbudszone er at tilskynde til en udvikling, hvor omlastningen sker fra store til mindre lastbiler på vognmændenes egne anlæg. Dermed udnytter man den kapacitet, der allerede eksisterer hos erhvervet selv. Så undgår kommunen en meget stor udgift, og vognmændene får selv mulighed for at optimere deres transporter - det vil sige, at gøre det, de gør bedst.
- På længere sigt er målet, at lastbilerne i zonen skal køre med lavt førerhus. Her kan chaufføren overskue trafikken omkring lastbilen direkte uden brug af spejle, kamera og andet hjælpeudstyr, der kan gå i stykker eller være indstillet forkert. Kommunen må på nuværende tidspunkt ikke stille krav om lavt førerhus, men Overborgmesteren og Teknik- og Miljøborgmesteren vil sammen rette henvendelse til Justitsministeren for at få hjemmel til at stille dette krav.
- Trafikken til og fra Nordhavn ledes hurtigt ad Ring O2 mod nord til motorvejssystemet.
- Københavns kommune gennemfører i samarbejde med branchen og politiet kampagner rettet mod højresvingsulykker.
- Københavns Kommune vil trafiksikre et antal særligt farlige kryds. Der er fremlagt et konkret forslag til finansiering af krydsombygningerne til budgetforhandlingerne for 2009.

I denne anledning har forvaltningen startet et uformelt samarbejde med Dansk Industri med det formål at studere mulighederne for andre løsningstyper, som kommunen kan medvirke i for at fremme trafikafvikling, trafiksikkerhed og varetransport til/fra København.

Forvaltningen vil desuden arbejde for, at problemstillingen med at regulere den tunge trafik ind til byen løftes i et fremtidigt kommunesamarbejde om trængselsafgifter.

Forvaltningen vil, på baggrund af ovenstående redegørelse, derfor indstille, at medlemsforslaget forkastes.

Videre proces

Det er forvaltningens vurdering, at der kan bygges videre på den brede politiske enighed i Borgerrepræsentationen om tung trafik.

På baggrund af erfaringerne fra bl.a. CityGods-ordningen vurderer forvaltningen derfor, at det mest effektive vil være, at lade branchen selv optimere processerne. Kommunen kan så fremme denne proces ved forskellige former for regulering - herunder etablering af forbudszoner for lastbiler over 18 tons.

Derudover kan kommunen med meget stor effektivitet målrette sit arbejde med at forebygge de

meget alvorlige ulykker mellem lastbiler og cykler og fodgængere ved krydsombygninger og kampagner.

Forvaltningen vil fortsætte dialogen med DI og andre aktører om vare- og godstransport i København.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

Der blev stemt om indstillingen.

For stemte 9 udvalgsmedlemmer: Bjarne Fey (F), Hamid El Mousti (A), Anne Vang (A), Johannes Nymark (A), Monica Thon (B), Klaus Bondam (B) og Winnie Larsen-Jensen (U).

Imod stemte 2 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø) og Winnie Berndtson (U)

Indstillingen blev godkendt.