

14. Strategi for tung trafik (2009-46669)

Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen skal godkende en samlet strategi for tung trafik i København med 12 anbefalede indsatser (indsatspakke 2) samt godkende det heri foreslåede tiltag om etablering af 1. etape af det anbefalede rutenet for tunge køretøjer (røde ruter).

INDSTILLING OG Beslutning

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

1. at godkende den fremlagte strategi for tung trafik, jf. bilag 1.
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen, på baggrund af den godkendte strategi, udarbejder et detaljeret oplæg til finansiering af indsatser til budgetforhandlingerne for 2010 inden d. 1. september 2009.
3. at godkende etableringen af det anbefalede rutenet for tunge køretøjer (røde ruter).
4. at godkende implementeringen af 1. etape af det anbefalede rutenet d. 1. oktober 2009.
5. at den vedtagne strategi sendes i høring i otte uger fra 1. juli 2009.
6. at forvaltningen iværksætter informations- og lobbyaktiviteter overfor regering og EU blandt andet med henblik på at muliggøre zoneordninger med krav om lavtsiddende førerhuse.

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

7. at der frigives en anlægsbevilling på 1,65 mio. kr. under Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3 til skiltning af det anbefalede rutenets 1. etape, finansieret af midler afsat til skiltning af forbudszone (BR-beslutning af d. 11. juni 2008), som senere blev frarådet indført efter en trafiksikkerhedsrevision.

Problemstilling

Borgerrepræsentationen vedtog den 24. januar 2008 en række initiativer for at øge sikkerheden og trygheden for bløde trafikanter i forhold til den tunge trafik i København. Borgerrepræsentationen vedtog et medlemsforslag fra S, SF og Ø den 30. oktober 2008 om etableringen af Nordhavnsløsningen. Denne løsning er nu skiltet som en anbefalet rute. Det konkrete forbud mod tung trafik i retning mod Indre By afventer fortsat politiets samtykke. Et andet af de foreslåede initiativer var, at der skulle udarbejdes et forslag til en forbudszone mod tung trafik over 18 tons. Borgerrepræsentationen besluttede derfor den 11. juni 2008 at sende et forslag til forbudszone med tilhørende kommuneplantillæg i offentlig høring. Endvidere blev det besluttet at gennemføre en trafiksikkerhedsrevision af forbudszonen. Bilag 6 indeholder en oversigt over fremdriften af de politiske vedtagne initiativer vedr. tung trafik.

Trafiksikkerhedsrevisionen viste imidlertid, at den konkret foreslåede forbudszone ikke havde en gavnlig effekt på trafiksikkerheden. Borgerrepræsentationen vedtog derfor den 19. februar 2009, at der skulle udarbejdes vedlagte strategi for tung trafik indeholdende nye initiativer, der skal medvirke til, at den tunge trafik i Københavns Kommune afvikles mere sikkert. Borgerrepræsentationen besluttede ligeledes, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal vurdere et forslag om indførelse af forbud mod lastbilkørsel i hele Københavns Kommune.

Det vedlagte forslag til strategi for tung trafik (bilag 1) er bl.a. udarbejdet med baggrund i en international workshop den 4. marts 2009 med inviterede parter fra branchen, interesseorganisationer og eksperter fra ind- og udland. Formålet var at diskutere den tunge trafik i København og mere specifikt trafiksikkerhed og konkrete indsatser. Efterfølgende blev samtlige forslag fra selve workshoppen diskuteret med et panel bestående af rådgivere og eksperter fra ind- og udland.

Løsning

Forvaltningen anbefaler, at Borgerrepræsentationen godkender den fremlagte strategi med de 12 anbefalede indsatser, som skal danne grundlag for Københavns Kommunes videre arbejde med at forbedre trafiksikkerheden i forbindelse med den tunge trafik. Borgerrepræsentationen skal med denne indstilling endvidere godkende etablering af det anbefalede rutenet, hvoraf 1. etape etableres inden 1. oktober 2009. De øvrige elementer vil efter godkendelsen af strategien løbende blive fremlagt til politisk beslutning i takt med, at de enkelte indsatser er færdigudviklet, herunder når der foreligger nødvendig lovhjemmel og godkendelser.

Overordnet indeholder strategien tre hovedindsatser:

1. Københavns Kommune som forbillede
2. Regulering af den tunge trafik
3. Information og dialog.

Del 1, Københavns Kommune som forbillede

1. Klare retningslinjer for Københavns Kommunes indkøb af transport, inkl. retningslinjer for entreprenører og leverandører, med henblik på at højne trafiksikkerheden.

Ved at gå forrest bliver Københavns Kommune et forbillede for trafiksikkerhed og miljøvenlig trafikafvikling og vil dermed påvirke den tunge trafik langt ud over den konkrete kørsel, som kommunen selv står for eller indkøber. Efter behandlingen af den samlede strategi, vil forvaltningen udarbejde konkrete forslag til krav i udbud mv., som forlægges Borgerrepræsentationen i efteråret 2009.

Del 2, Regulering af den tunge trafik

Hovedgrebet i forhold til regulering af den tunge trafik er etablering af et anbefalet rutenet - kaldet det røde rutenet - hvorpå det søges at samle så meget af den tunge trafik som muligt. På kort sigt udpeges rutenettet, og der vejvises til det med skiltning af "anbefalet rute". På længere sigt foreslår forvaltningen, at hastigheden på det øvrige vejnet nedsættes i forlængelse af den allerede vedtagne hastighedsplan, samt at der arbejdes for indførelse af strengere regulering af den tunge trafik uden for det anbefalede rutenet - dette ved tidsregulering og zoner, hvor kun køretøjer med lave førerhuse må køre. Sidstnævnte tiltag kræver en lovændring.

”Regulering af den tunge trafik” omfatter i alt følgende anbefalede indsatser:

2. Etablering af et anbefalet rutenet for lastbiler (røde ruter) (besluttet med denne indstilling)
3. Trafikledelse, herunder bl.a. forskellige ITS-elementer, såsom GPS, optimering og styring af signalanlæg
4. Hastighedsplanen udvides med lavere hastighed (40km/t) for alle byområder udenfor det anbefalede rutenet
5. Regulering af den tunge trafik i zoner udenfor det anbefalede rutenet:
 - 5.1. Zone med tidsrestriktioner
 - 5.2. Zone med lavt førerhus
6. Pilotprojekter (Citylogistik) - grøn varelevering. Etablering af et citylogistikprojekt på Nørrebro.

Forvaltningen vil desuden gennemføre informations- og lobbyarbejde overfor regering og EU blandt andet med henblik på at fremskaffe lovgrundlag, der vil muliggøre en konsekvent zone løsning med krav til lavtsiddende førerhuse.

Del 3, Information og dialog

For at tiltag under reguleringsdelen skal blive en succes, er information om de forskellige tiltag og ikke mindst fortløbende dialog med branche, politi og andre myndigheder og interessenter afgørende. Derfor er ”Information og dialog” strategiens tredje ben. Følgende indsatser anbefales indført:

7. Hjemmeside og online rådgivning for chauffører, vognmænd m.fl. (Hjemmesiden er under udvikling og forventes åbnet for offentligheden d. 1. juli 2009).
8. Kampagner rettet mod chauffører
9. Kampagner rettet mod cyklister og fodgængere
10. Specialanalyser af kryds og strækninger, hvor der er sket uheld
11. Chaufførpanel, som sikrer løbende dialog med chaufførerne om hvilke vanskeligheder, de oplever ved at køre i København.
12. Partnerskab med branchen med henblik på at skabe en certificeringsordning af transportvirksomheder med særlig trafiksikkerhedsfokus.

Uddybning af strategiens langsigtede konsekvenser

TMU/BR godkender med denne indstilling etableringen af det anbefalet rutenet og etableringen af 1. etape af dette inden 1. oktober 2009. Projektet er nærmere beskrevet i bilag 3.

Krydsene på det røde rutenet skal gennemgå en trafiksikkerhedsrevision og ombygges, såfremt det er nødvendigt. Herefter skal der arbejdes videre med at nedsætte den generelle hastighed i hele København til 40 km/t - i forlængelse af den allerede vedtagne hastighedsplan således at ikke kun boligområder men en større del af vejnettet inddrages (allerede gennemførte dele af hastighedsplanen kan ses på side 10 i bilag 2). Det røde rutenet beholder sine hastighedsgrænser og fremtræder dermed som et hurtigere alternativ til det øvrige vejnet. Den tunge trafik vil foretrække det røde

vejnet med bedre trafikafvikling og forbedret sikkerhedsstandard i krydsene. Dog uden at adgang til det øvrige vejnet er forhindret. Hastighedsnedsættelsen er i sig selv et tiltag, som vil forbedre den generelle trafikikkerhed markant i form af færre og mindre alvorlige trafikulykker. Løsningen vil også gavne skolevejs-trygheden og trafikens påvirkning af bymiljøet generelt. Derudover vil lavere hastighedsniveauer øge mulighederne for at reducere kørebanebredder og skabe bedre plads til cykeltrafik, fodgængere og bylivsformål i gaderummene. Biltrafikens lavere hastigheder vil i sig selv også øge cykeltrafikens fordele frem for bilkørsel gennem byen.

Af hensyn til trafikafviklingen og trafikikkerheden kan forvaltningen ikke anbefale, at der kører forskellige køretøjer med forskellige maksimal tilladt hastighed på de samme vejstrækninger. Endvidere viser al erfaring, at en hastighedsnedsættelse medfører færre og mindre alvorlige uheld. På den baggrund foreslås den tilladte hastighed nedsat for alle trafikanter.

Etablering af et anbefalet rutenet er blevet drøftet med Københavns Politi, Vejsektionen, der er positive overfor ideen. Anbefalede ruter for tung trafik kan opsættes uden politiets formelle godkendelse, da vejvisningstavler ikke skal håndhæves. Det skal dog bemærkes, at Center for Trafik tilstræber en tæt løbende dialog med Københavns Politi i denne sag, da de senere strategielementer kræver øget kontrol og håndhævelse for at give fuld effekt.

Teknik- og Miljøforvaltningen har arbejdet med en række alternative forslag til zoner med særlige krav til den tunge trafik. Alle forslag vedrørende regulering har efterfølgende gennemgået en trafikikkerhedsvurdering af ViaTrafik og Moe og Brødsgaard, (bilag 2). Forslag som standsningsforbudszone og etablering af højresvingsforbud fra det anbefalede rutenet, som ikke blev fundet forsvarlige i trafikikkerhedsvurderingen, indgår ikke som anbefalede indsatser i strategien og derfor heller ikke i forvaltningens videre arbejde. Det samme gælder for Enhedslisten forslag om en forbudszone for 18 tons til kommunegrænsen, da denne blev vurderet til at have en negativ effekt på trafikikkerheden(bilag 2, scenarie 6).

Økonomi

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at midlerne til skiltning af det anbefalede rutenets 1. etape finansieres af midler afsat til skiltning af forbudszonen for lastbiler over 18 tons, som senere blev frarådet indført efter en trafikikkerhedsrevision, og at der gives en anlægsbevilling på 1,65 mio. kr. i 2009 under Teknik- og Miljøudvalgets bevilling ordinær anlæg 2.22.02.3 til finansiering af projektet.

De økonomiske omkostninger ved de enkelte indsatser, som anbefales i strategien, fremgår af bilag 4. Nogle indsatser er prissat, mens andre først kan prissættes på baggrund af en fortsat projektudvikling. Fuldt implementeret forventes strategien at ville medføre omkostninger til tiltag og projektudvikling for mellem 150 og 200 mio. kr. samt forøgede årlige driftsudgifter på knap 5 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler over for TMU/BR, at der udarbejdes et oplæg til finansiering af indsatser til budgetforhandlingerne for 2010 inden 1. september 2009.

Videre proces

På kort sigt:

- 1. juli 2009 sendes den godkendte strategi ud i offentlig høring i 8 uger. Resultatet af

høringen fremlægges for TMU i september.

- 1. juli 2009 er hjemmesiden om tung trafik tilgængelig for offentligheden
- 1. september 2009 er chaufførpanelet indkaldt
- 1. september har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et oplæg over finansiering af strategielementerne til budgetforhandlingerne 2010-2013
- 1. oktober 2009 er 1. etape af det anbefalede rutenet etableret
- Ultimo 2009 har Teknik- og Miljøforvaltningen fremsendt et oplæg med retningslinjer for indkøb af transport, inkl. retningslinjer for entreprenører og leverandører for at fremme trafiksikkerheden til politisk godkendelse.

Så snart denne sag er forelagt og besluttet politisk, vil Teknik- og Miljøforvaltningen gå i gang med at konceptudvikle og udarbejde konkrete projektbeskrivelser på de øvrige strategielementer. Det skal endvidere nævnes, at forvaltningen fremlægger en trafikafviklingsplan for store anlægsarbejder til politisk vedtagelse i TMU d. 17. juni 2009.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

[Bilag 1 - Strategi for Tung Trafik](#)

[Bilag 2 - Trafiksikkerhedsvurdering](#)

[Bilag 3 - Projektplan - anbefalet rutenet](#)

[Bilag 4 - Økonomisk oversigt til indstilling](#)

[Bilag 5 - Miljøvurdering](#)

[Bilag 6 - Fremdrift - indsatser vedrørende tung trafik](#)

