

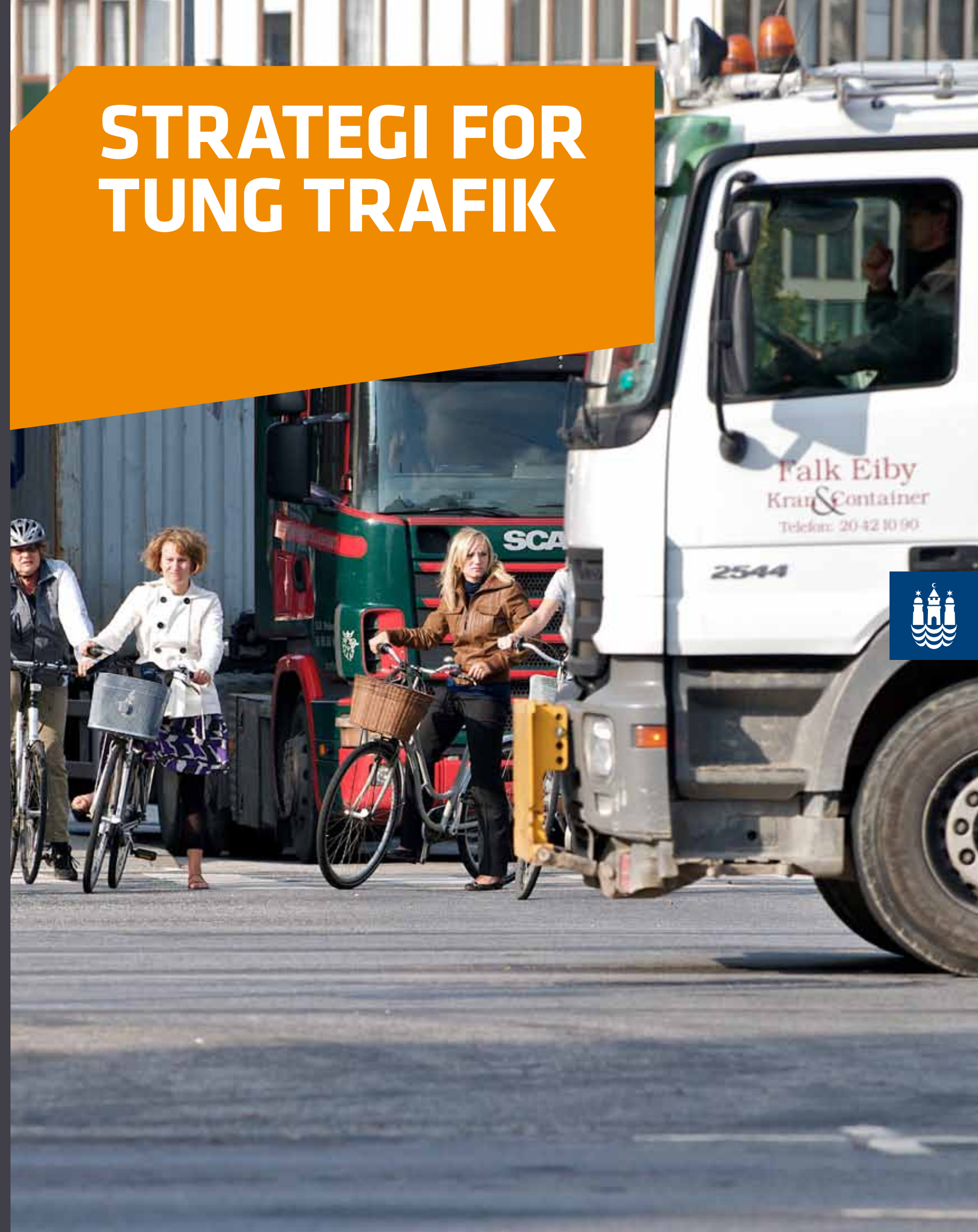
# STRATEGI FOR TUNG TRAFIK

**UNDER SAMTLIGE STRATEGIELEMENTER SKAL AFSNIT OM ØKONOMI OG TIDSPLAN KONSEKVENSRETTES PÅ BAGGRUND AF DEN POLITISKE BESLUTNING, DER TRÆFFES MED INDSTILLINGEN.**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN  
Center for Trafik  
Islands Brygge 37, 2. sal  
Postboks 450, 1505 København V  
trafik@tmf.kk.dk  
www.kk.dk

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen



# STRATEGI FOR TUNG TRAFIK

<b>Sammenfatning</b>	<b>5</b>
<b>Indledning og målsætninger</b>	<b>7</b>
<b>Del 1 Københavns Kommune</b>	<b>9</b>
1. Københavns Kommune som forbillede	9
<b>Del 2 Regulering af den tunge trafik</b>	<b>11</b>
2. Anbefalede ruter for lastbiler (rødt rutenet)	11
3. Trafikledelse	17
3.1 Bedre navigation	17
3.2 Aktiv trafikledelse	19
3.3 Optimering og central styring af signalanlæg	19
3.4 Reduktion af støj og uheld med trafikkontrol	23
4. Lavere hastighed	25
5. Zoneregulering	27
5.1 Zone med tidsrestriktioner	27
5.2 Zone med krav om lavt førerhus	29
6. Pilotprojekt (Citylogistik): Grøn varelevering	29
<b>Del 3 Information og dialog</b>	<b>33</b>
7. Hjemmeside og online rådgivning	33
8. Kampagne rettet mod chauffører	33
9. Kampagne rettet mod cyklister og fodgængere	35
10. Specialanalyser af uheld med tunge køretøjer	35
11. Chaufførpanel	37
12. Partnerskab	37



LAYOUT **TMF GRAFISK DESIGN**  
FOTO **TROELS HEIEN OG P. WESSEL**  
TRYKKERI **JØNSSON GRAFISK**  
OPLAG **XXX**



## SAMMENFATNING

Trafikulykker med lastbiler er ofte mere alvorlige end andre trafikulykker. For eksempel var lastbiler involveret i cirka 23 % af de registrerede dødsulykker i 2002-2006, men udførte kun cirka 3,4 % af den samlede biltrafik.

Samtidig er lastbilerne en markant trafikantgruppe, der med støj, vibrationer og dens blotte tilstedeværelse skaber utryghed og begrænsninger for bylivet. Dette gør sig særligt gældende i de tætte bydele, hvor der færdes mange fodgængere og cyklister.

På den baggrund har Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtaget, at der skal udarbejdes et forslag til en samlet strategi for den tunge trafik.

I første omgang blev et forslag til en 18 tons forbudszone i Indre By sendt i høring. Det viste sig dog, at forslaget ikke nødvendigvis ville forbedre den samlede trafikikkerhed i Københavns Kommune. Den erkendelse er baggrunden for, at arbejdet med dette forslag til strategi blev sat i gang. I strategien, som den foreligger her, har Københavns Kommune vurderet en lang række forskellige muligheder for bedre levering af varer og gods. Strategien indeholder i sin nuværende form 12 konkrete forslag, der alle skal bidrage til at skabe en by med større tryghed, bedre trafikikkerhed og bedre rammer for byliv og udfoldelser.

Strategiens 12 forskellige indsatser falder inden for tre hovedoverskrifter: Københavns Kommune som forbillede, Regulering af den tunge trafik, og Information og dialog.

Hovedgrebet i strategien er at arbejde for at samle så megen tung trafik som muligt på strækninger, der er bedst egnet til afvikling af den tunge trafik. Dette greb begynder med udpegning af et anbefalet rutenet for lastbiler, kaldet det røde rutenet, og en konsekvent skiltning af de anbefalede rutenet i hele København.

Det vil sige, at fastlæggelsen af det røde rutenet, samt opsætning af skilte med henvisning til den anbefalede rute for lastbiler, vil være det første konkrete resultat af strategiens implementering.

En anbefalet rute er i sig selv ikke en 'tvangsroute'. Det anbefales lastbiler at benytte ruten, men det er ikke ulovligt at benytte andre veje. Strategien indeholder derfor forskellige supplerende tiltag. Dels tiltag, som i stadigt stigende grad skal sikre trafikikkerheden og fremkommeligheden på det anbefalede rutenet, dels tiltag, der ved hjælp af bedre GPS-information vejleder til bedre brug af rutenettet. Desuden vil reguleringen af den tunge trafik uden for det anbefalede rutenet på længere sigt blive strammet. Dette gøres ved hjælp af en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 40 km/t uden for det anbefalede rutenet, tidsbegrænsninger for den tunge trafik og krav om lastbiler med godt udsyn: lav siderude i højre fordør, chaufførassistent og lave førerhuse.

For at målene skal nås, og for at udvikle de gode løsninger, er en høj grad af information og samarbejde afgørende. Derfor indeholder strategien blandt andet et forslag til et partnerskab med branchen. Dette skal ske i form af nedsættelsen af et udvalg for tung trafik. Det er kommunens oplæg, at udvalget skal stå for en certificeringsordning, hvor virksomheder og transportører kan opnå en særlig trafikikkerhedsvurdering. Vurderingen kan bruges i det videre arbejde, for eksempel i forbindelse med udbud af transportopgaver, og som grundlag for at differentiere de konkrete trafikreguleringer i forhold til lastbilernes certificering. Samtidig skal der informeres bredt om løsningerne, så det dels er klart for alle parter, hvor de må og ikke må køre, dels for at kommunikere formål og målsætninger bedst muligt til alle berørte parter.

I hele denne proces er det vigtigt, at Københavns Kommune går forrest og viser sig som et forbillede til efterfølgelse. Dels for at demonstrere de gode løsninger, dels fordi Københavns Kommune - som Danmarks største arbejdsplads - genererer en del tung trafik i byen. Varelevering, driftsarbejder og nyanlæg bidrager alle til lastbiltrafik i byen, og ved at sikre, at disse transportopgaver løses på den bedste måde, skaber kommunen en reel forandring i bybilledet.



**UNDER SAMTLIGE STRATEGIELEMENTER SKAL AFSNIT OM ØKONOMI OG TIDSPLAN KONSEKVENSRÆTTES PÅ BAGGRUND AF DEN POLITISKE BESLUTNING, DER TRÆFFES MED INDSTILLINGEN.**

## INDLEDNING OG MÅLSÆTNING

### Indledning

Tung trafik i form af lastbiler, busser, skraldevogne med videre udfører mange nødvendige opgaver i byen, men de fylder også meget i gadebilledet, og de giver problemer med trafiksikkerhed, utryghed for andre trafikanter, støj, luftforurening og klimapåvirkninger.

Trafiksikkerheden er et særligt problem, fordi uheld med tunge køretøjer ofte er meget alvorlige, og der er for eksempel en uforholdsmæssig stor andel af tunge køretøjer indblandet i højresvingsuheld med cyklister. De tunge køretøjer giver øget utryghed for lette trafikanter, og utryghed er et grundlæggende incitament i forhold til at skabe bedre fodgængertrafik, bedre cykeltrafik og bedre byliv.

Samtidig spiller den tunge trafik en væsentlig rolle for aktiviteterne i byen, da den står for en stor del af vare- og godstransporten. Det er dog ikke al den tunge trafik, der har mål i byen. Denne gennemkørende trafik udgør en særlig udfordring.

Ovenstående er udgangspunktet for et stort politisk ønske om at forbedre forholdene omkring afvikling af den tunge trafik i byen. I første omgang blev en forbudszone for køretøjer over 18 tons i Indre By sendt i høring. Københavns Kommune vurderede dog, at denne zone ikke ville være en entydig trafiksikkerhedsmæssig gevinst, hvorfor Borgerrepræsentationen besluttede, at der skulle udarbejdes en strategi for tung trafik. Det er forslag til denne strategi, som her foreligger.

### Målsætning

Strategien tager udgangspunkt i Københavns Kommunes overordnede visioner: Metropolen for mennesker og Miljømetropolen København. Strategien skal medvirke til at opfylde visionernes målsætninger:

En trafiksikker og tryk by er afgørende for at kunne virkeliggøre Metropolen for menneskers mål om Flere går mere, Flere bliver længere og Mere byliv for alle. Ligesom trafiksikkerhed er vigtig for at nå Miljømetropolens målsætning om en ren og en sund storby. Endelig spiller den tunge trafik også en rolle i forhold til den lokale luft- og støjforurening i byen, og den står for en betydelig del af transporterhvervets CO<sub>2</sub>-udslip.

Udgangspunktet for nærværende strategi for tung trafik er ønsket om dels at sikre en effektiv og miljøvenlig forsyning med varer og gods i København, dels at forbedre trafiksikkerheden og minimere utrygheden forbundet med tung trafik. Samtidig kan strategien være med til at reducere andre gener såsom støj, luftforurening og klimapåvirkninger.

Målsætningerne for arbejdet er at sikre:

- at den tunge trafik afvikles effektivt på de mindst miljøfølsomme veje.
- at antallet af alvorlige uheld mellem tunge køretøjer og andre trafikanter nedbringes.
- at størst mulig hensyntagen til miljø, både hvad angår støj, luftforurening og klimapåvirkning, indarbejdes i alle løsninger.

### Proces og opbygning af strategien

Udarbejdelsen af strategien har fundet sted via indsamling af erfaringer fra andre byer og via afholdelse af to workshops. Dels en intern workshop i kommunen og dels en større international workshop med deltagelse fra hele Europa. Forslag fra disse workshops blev efterfølgende diskuteret med et ekspertpanel med deltagelse af forskere, rådgivere og andre tekniske eksperter.

Denne proces ledte til et bredt spektrum af mulige tiltag, som for eksempel vægtgrænser, forbud mod kørsel, parkeringsforbud, forbud mod gennemkørsel, citylogistik og vareterminaler, læssezoner, GPS-vejledning, kampagner, frivillige ordninger, indkøbskrav etc. Processen ledte også til udpegning af, hvilke indsatser, der er de bedst egnede for København at arbejde videre med.

Overordnet set er det således valgt at fokusere strategien på tre hovedindsatsområder:

- Københavns Kommune som forbillede.
- Regulering af den tunge trafik.
- Information og dialog.

Det første indsatsområde understreger, at kommunen selv skal gå forrest og stille skrappe krav til den transport, kommunen selv forestår og indkøber. Det vil i sig selv have en effekt, da Københavns Kommune - som landets største arbejdsplads - har aftaler og kontrakter med mange transportører i byen. Samtidig vil det vise, at andre løsninger end de nuværende kan lade sig gøre, og det vil være med til at påvirke markedet til udvikling af mere trafiksikre løsninger.

Regulering i form af forbud, henvisninger, hastighedsbegrænsninger og vejledning er nødvendig for at ændre trafikmønstret for den tunge trafik. Med en god blanding af pres og frivillighed kan der tages et stort skridt i retning af målsætningerne.

Der findes allerede en del krav og regler for den tunge trafik i byen og med flere ændringer på vej, kan det være svært for de enkelte transportører og chauffører at have overblik over ordningerne. Derfor er det vigtigt at koble de første indsatsområder sammen med grundig information og rådgivning. Samtidig kan målrettede kampagner påvirke i retning af mere trafiksikker adfærd, ligesom dialog og samarbejde med transportbranchen er vigtig for at skabe de bedste fremtidige løsninger.



## DEL 1 - KØBENHAVNS KOMMUNE

### 1. KØBENHAVNS KOMMUNE SOM FORBILLEDE

#### Aktivitet

For at højne trafikikkerheden i København skal der laves et konkret oplæg, således at Borgerrepræsentationen kan vedtage et sæt klare retningslinjer for Københavns Kommunes indkøb af transport, inklusiv retningslinjer for entreprenører og leverandører. Dette er særligt vigtigt i forbindelse med de kommende store udbud af kørslen i forbindelse med store bygge- og anlægsarbejder som Metrobyggeriet og etableringen af Nordhavnsvej. Københavns Kommune er samtidig Danmarks største arbejdsplads og genererer som sådan en stor mængde trafik i København som følge af indkøb, drifts- og anlægsaktiviteter. Virkemidlet er velkendt fra miljøområdet, hvor der stilles krav til leverandører og entreprenører i forbindelse med udbud af opgaver.

#### Status

Københavns Kommune har allerede et godt eksempel på at stille trafikikkerhedsmæssige krav til kørsel for kommunen. I forbindelse med affaldsuddbuddet gældende fra 1. november 2009 har kommunen krævet:

#### *Generelle krav (til alle biler på entrepriserne)*

*For at øge trafikikkerheden i byen og mindske risikoen for blandt andet svingulykker skal renovatøren sikre, at chaufførerne har optimalt udsyn fra køretøjerne. Dette indebærer blandt andet, at køretøjernes spejle, herunder specielt blindvinkelspejle, løbende kontrolleres og justeres, så de fungerer optimalt, samt at der i førerhuset ikke er genstande (klistermærker/p-skiver, printere, hylde, gardiner og lignende), der blokerer chaufførens udsyn, hvilket specielt gør sig gældende for forrudens nederste højre hjørne samt ved siderudens nederste venstre hjørne.*

*Ved nyindsættelse af køretøjer skal der anvendes køretøjer med særligt godt udsyn. Køretøjerne skal have lav førerkabine, så stor rude i sidedøren som muligt og lav højde fra vej til underkant af forrude (maksimum 1,8 meter).*

*Sidespejlene må ikke være kompakte/massive, og det skal sikres, at der er et så stort udsyn mellem spejl og A-stolpe samt mellem spejl og underkant af sidevindue som muligt. Køretøjerne skal have installeret bak-kamera og kan eventuelt have svingkameraer og frontspejl.*

*Renovatøren skal på baggrund af ovenstående krav før indkøb af nye køretøjer til brug for løsningen af opgaven komme med forslag til mulige køretøjer, der fremlægges og drøftes i samråd med kommunen. Kommunen skal godkende køretøjerne i forhold til overholdelse af ovenstående krav.*

Disse krav skal tjene som inspiration til udarbejdelsen af generelle retningslinjer og kan eventuelt også suppleres. For eksempel kan der stilles krav om, at transportøren har en trafikikkerhedspolitik (Frederiksberg Kommune

arbejder p.t. med en trafikikkerhedspolitik for kommunens egen transport). Der kan også indføres en certificeringsordning for trafikikkerhed, som kan indarbejdes i udbud - se nærmere under afsnit 12 om Partnerskaber.

#### Beskrivelse

Der skal udarbejdes et sæt klare retningslinjer for krav, som kan stilles ved alle udbud af indkøb samt udbud af anlægs- og driftsopgaver. Økonomiforvaltningen har i marts 2009 udsendt et brev til kommunens repræsentanter i bestyrelser med ansvar for byggeprojekter i kommunen. I brevet opfordres bestyrelserne til at stille skrappe sikkerhedskrav i forbindelse med kørsel af tung trafik.

#### Effekt

Den umiddelbare og målbare effekt af dette strategielement er at forbedre trafikikkerheden på de transportere, Københavns Kommune selv rekvirerer.

Ved selv at gå forrest, bliver Københavns Kommune et forbillede for trafikikkerhed og miljøvenlig trafikafvikling. Samtidig vil påvirkningen af kommunens egne indkøb have en meget bredere effekt, da der hovedsageligt er tale om krav til køretøjer og chauffører, der også vil have effekt ved kørsel for andre kunder.

#### Synlighed

Forslaget skal indtænkes i en samlet mediestrategi for tung trafik i Københavns Kommune. Informationerne samles på en særskilt online portal for kommunens tunge trafik. Forslaget er velegnet til at markedsføre Københavns Kommune som en ansvarlig og fremsynet organisation.

#### Tidsplan

- Før sommerferien 2009 træffes beslutning om at udarbejde et konkret forslag til retningslinjer.
- Ultimo 2009 forelægges konkret oplæg til retningslinjer til politisk beslutning i TMU og BR via høring i fagudvalgene.

#### Økonomi

Kravene kan indgå som fast element i udbudskriterier på lige fod med funktions- og miljøkrav med videre. I første omgang kan det ikke udelukkes, at kravet vil medføre en mindre ekstraomkostning, som dog vil aftage i takt med, at transportbranchen - med fornyet omfordeling og udskiftning - løbende kan tilpasse sig sikkerhedskravene. Ydermere vil de direkte køretøjsafhængige omkostninger på de store transportopgaver kun udgøre en marginal del af den samlede pris.



## DEL 2 - REGULERING AF DEN TUNGE TRAFIK

En central måde at håndtere den tunge trafik i København på er ved direkte regulering og forbud mod bestemte typer biler i bestemte områder. Der har tidligere været foreslået og drøftet en lang række forskellige reguleringer; fra den tidligere nævnte 18 tons forbudszone i Indre By, over en generel vægtgrænse i hele København til forslag om zoner med forbud mod højresving og krav om lave førerhuse.

En del af disse forslag er fravalgt i nærværende strategi. Primært fordi en foreløbig trafikikkerhedsrevision viser, at de vil give anledning til flere biler og/eller svingbevægelser og dermed til flere uheld. Se i øvrigt indstillingens bilag 2 "Trafikkerhedsvurdering af forslag".

Strategiens primære regulerende greb er at indføre et anbefalet rutenet for lastbiler, kaldet det røde rutenet. På dette rutenet søges det at samle så meget af den gennemkørende tunge trafik som muligt. Rutenettet understøttes i første omgang med vejvisning, og det foreslås desuden at fortsætte reguleringen med indførelse af zoner uden for det anbefalede rutenet med særlige krav til lastbilernes hastighed, indretning og funktion.

Følgende indsatser til regulering af den tunge trafik i København anbefales indført:

2. Anbefalede ruter for lastbiler (rødt rutenet)
3. Trafikledelse
  - 3.1 Bedre navigation
  - 3.2 Aktiv trafikledelse
  - 3.3 Optimering og central styring af signalanlæg
  - 3.4 Reduktion af støj og uheld med trafikkontrol
4. Lavere hastighed
5. Zoneregulering
  - 5.1 Zone med tidsrestriktioner
  - 5.2 Zone med krav om lavt førerhus
6. Pilotprojekt (Citylogistik): Grøn varelevering

### 2) ANBEFALEDE RUTER FOR LASTBILER (RØDT RUTENET)

#### Aktivitet

Der etableres et anbefalet rutenet for lastbiler i København omfattende en række udvalgte regionale veje, som skal håndtere den tværgående og gennemkørende tunge trafik i København. Hovedformålet er, at den tunge trafik samles på de større veje, der er bedst egnede til at bære den tunge trafik. Et skiltet, anbefalet rutenet er en forudsætning for at kunne vejlede erhvervschauffører og andre ved hjælp af deres GPS-enheder.

#### Beskrivelse

Det anbefalede rutenet skal brandes som *Det røde rutenet for lastbiler* og skiltes med lastbilsymbol E22.1.

Det anbefalede rutenet vil kun tælle de helt store regionale veje, som i dag håndterer den tværgående og gennemkørende trafik i København. En anbefalet rute er i sig selv ikke en 'tvangsroute'. P.t. er der ikke lovgrundlag til at skilte en tvangsroute for andet end farligt gods. Det anbefales lastbiler at benytte ruten, men det er ikke ulovligt at benytte andre veje. Etablering af tvangsruiter og dermed forbud mod lastbilkørsel i zonerne mellem ruterne vil skabe mertrafik med varebiler og øget omvejskørsel og dermed have en negativ trafikikkerhedsmæssig effekt. Formålet er at understøtte denne brug og aktivt vise, hvilket vejnet kommunen ønsker den tunge trafik skal anvende. Det anbefalede rutenet foreslås etableret i to tempi. Se bilag 3 til indstillingen for yderligere uddybninger.

Det er vigtigt, at det anbefalede rutenet følges op af en massiv informationskampagne for at opnå den ønskede effekt.

I de følgende initiativer beskrives yderligere indsatser for at styrke det anbefalede rutenet og restriktioner for trafikken udenfor.

#### Højere serviceniveau

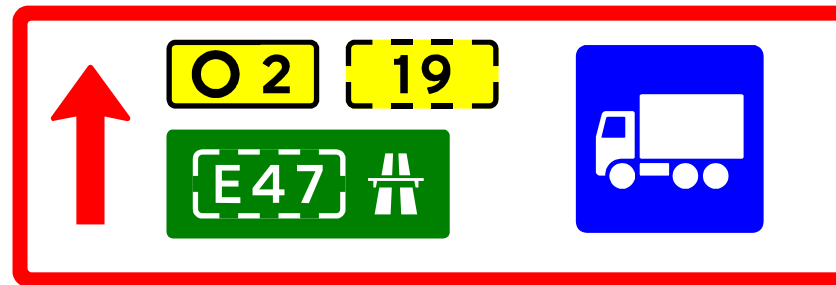
Et anbefalet rutenet for lastbiler skal være attraktivt at benytte. Derfor er det vigtigt, at fremkommelighed og trafikikkerhed for tunge køretøjer prioriteres højt på disse ruter. Denne tilgang kendes fra Londons såkaldte Red Routes. På kort sigt kan dette mål nås ved for eksempel:

- at det anbefalede rutenet for lastbiler har høj prioritet ved signalnedbrud og lignende.
- at det anbefalede rutenet for lastbiler har højeste prioritet i de grønne bølger.
- at der stilles ekstra høje krav til gravetilladelser, vejarbejde og lignende for at sikre, at fremkommeligheden er bedst mulig - også selvom der foretages ændringer i de fysiske forhold.
- at Center for Parkering og politi i samarbejde fokuserer indsatsen mod standsnings- og parkeringsforseelser (herunder parkering til ulempe) på disse strækninger og sætter konkrete (service)mål for, hvor længe et køretøj må blokere trafikken på det anbefalede rutenet.
- krydsombygninger for generelt at forbedre trafikikkerhed, særligt skal højresving for tung trafik prioriteres på det anbefalede rutenet.

#### Vejvisning og skiltning

Der vejvises til nærmål og fjernmål i alle relevante kryds på det anbefalede rutenet for lastbiler. Eksempelvis kan der henvises til byområder (Amager Øst, Vanløse osv.) eller store destinationer fra det anbefalede rutenet.





Anbefalede rute for lastbiler  
- eksempel fra Strandvænget



Det anbefalede rutenet for lastbiler  
- fuldt implementeret





### Sikring af kryds

Alle relevante kryds på det anbefalede rutenet for lastbiler gennemgås med hensyn til trafiksikkerhed, trafikafvikling, vejvisning med videre. De kryds, der vurderes at indeholde trafiksikkerhedsmæssige eller afviklingsmæssige problemer, prioriteres til ombygning. Trafiksikkerhed ved sving vægtes højest. Der kan eventuelt opsættes forbud mod højresving for lastbiler i de kryds, der er særligt sikkerhedsmæssigt problematiske, indtil krydsene er blevet ombygget. Dette skal dog analyseres nærmere.

### Udbygningspotentialer

Det anbefalede rutenet kan udvides til også at omfatte Motorring 3 samt større veje i omegnskommunerne. Dette er særligt relevant i forbindelse med udvidelsen af miljøzonen til kommunegrænsen. Ligeledes skal Københavns Kommune arbejde for, at staten hurtigst muligt forbedrer forbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 ved Vintappersøen i Lyngby. Den manglende forbindelse er højt prioriteret i regeringens investeringsplan, men vedtagelse af anlægslov mangler fortsat. Vejdirektoratet har oplyst, at en anlægslov indeholdende et rampeanlæg forventes vedtaget i 2010, således at rampen står færdig til brug i 2012.

### Effekt

Effekten af denne regulering er, at der udpeges og anvises et vejnet til den tunge trafik, hvor serviceniveauet og fremkommeligheden prioriteres til fordel for den tunge trafik. Den tværgående og gennemkørende tunge trafik samles i videst muligt omfang på dette vejnet, hvorved der vil være mindre tung trafik på det øvrige vejnet. Effekten af denne regulering vurderes af Via Trafik og Moe & Brødsgaard til at have en positiv effekt på trafiksikkerheden.

### Synlighed

Et rødt, anbefalet rutenet for lastbiler vil være meget tydeligt i gadebilledet fra starten. Et anbefalet rutenet vil kunne bruges til at vejvise til lokale mål i byen - også for den generelle trafik.

### Tidsplan

- Før sommerferien 2009: Politisk beslutning om at etablere det anbefalede rutenet og finansiering af 1. etape.
- 1. etape skiltet inden 1. oktober 2009.
- 2. etape skiltet i 2010, afhængig af finansieringen i budget 2010.
- Samtlige kryds på strækningen analyseres med henblik på trafiksikkerhed og fremkommelighed i perioden 2009-2010.
- Ombygning af kryds i perioden 2010-2014, afhængig af finansieringen i 2010.

### Økonomi

#### Økonomi - anlæg

- Det anbefalede rutenet: Der skal afsættes i alt 4,8 mio. kr. til skiltningen af det anbefalede rutenet for lastbiler for den samlede løsning. Der afsættes 1,65 mio. kr. i 2009 og søges 3,15 mio. kr. i budget 2010.
- Kampagner: Der skal udvikles nyt kampagnemateriale, indrykkes avisannoncer med mere til i alt 3 mio. kr. for at fremme kendskabet til det anbefalede rutenet, som brandes som De røde ruter. Herefter skal der gennemføres kampagneaktiviteter til 0,5 mio. kr. pr. år.
- Krydsombygning på det anbefalede rutenet: Der afsættes 10 mio. kr. pr. år i fem år til sikkerhedsombygning af relevante kryds på det anbefalede rutenet - i alt 50 mio. kr.
- Det anbefalede rutenet kan udvides til også at omfatte Motorring 3 samt større veje i omegnskommunerne. Såfremt der kan opnås tilladelse hos Vejdirektoratet, udlægges Motorring 3 / Amagermotorvejen som anbefalet rute for tung trafik i og omkring København. Udgiften hertil vil være mellem 10 og 20 mio. kr. Udgiften er afhængig af, hvor mange af portaltavlerne, der skal udskiftes. Det kan oplyses, at udskiftningen af en portal koster op imod 0,5 mio. kr.

#### Økonomi - drift

De afledte driftsomkostninger ved at opretholde et højt serviceniveau vurderes at beløbe sig til 1,5 mio. kr. pr. år. Dette beløb skal dække:

- Vedligehold, rengøring og udskiftning af skilte.
- Administration af gravetilladelser med særlige krav.
- Hurtigere fjernelse af biler parkeret til ulempe (dette forudsætter, at Center for Parkering kan overtage denne funktion fra politiet).
- Ændring og vedligehold af signalplaner for grøn bølge på det anbefalede rutenet samt hurtigere respons ved signalnedbrud.

### Ansvar og udfordringer

- Med indstillingen frigives midler til at gennemføre 1. etape. Alle følgende indsatser er afhængige af finansieringen gennem budget 2010.
- En hurtig indsats for at fjerne PTU'er på det anbefalede rutenet, (PTU - Parkering til ulempe - typisk parkering ved standsningsforbud. Parkeringsforseelsen administreres i dag af politiet, men er ved at blive indlemmet i p-vagternes bemyndigelse), kræver enten indkøb af særlige kommunale køretøjer, der kan sørge for dette, eller oprettelse af en specialaftale med private entreprenører (Falck, Dansk Autohjælp med flere), der så kan rykke særlig hurtigt ud, når det er nødvendigt.
- Hurtig udrykning ved signalnedbrud bestilles af Københavns Kommune.



### 3) TRAFIKLEDELSE

Intelligente Transport Systemer (ITS) giver mulighed for at bruge moderne computerteknologi til at gøre byen mere sikker, reducere miljøpåvirkning og reducere trængslen. Det foreslås, at strategien medtager fire ITS-forslag, som alle skal øge brugen af det røde vejnet, samt medvirke til at reducere antallet af uheld, hvor tung trafik er involveret. Samtidig kan de medvirke til at reducere den tunge trafiks påvirkning af miljøet.

- 3.1 Bedre navigation.
- 3.2 Aktiv trafikledelse.
- 3.3 Optimering og central styring af signalanlæg.
- 3.4 Reduktion af støj og uheld med trafikkontrol.

De fire forslag repræsenterer hele spektret fra helt små til helt store projekter og præsenteres på de næstfølgende sider.

Ud over de fire forslag, arbejder kommunen allerede med ITS blandt andet i et forsøg med advarselssignaler i form af lysdioder i cykelstier. Dette forsøg vil blive sammenholdt med erfaringer fra lignende forsøg i andre byer, inden det eventuelt skal anvendes i stor skala.

#### 3.1) BEDRE NAVIGATION

##### Aktivitet

Den tunge trafiks navigationsanlæg og ruteplanlægningsprogrammer forbedres ved, at der leveres opdateret information om nye veje og nye vejrestriktioner til kortproducenter. Samtidig forbedres grundlaget for at kunne udsende aktuelle trafikmeldinger.

##### Beskrivelse

Navigationsanlæg (de såkaldte GPS'er) anvendes af mange lastbilchauffører til at finde vej i København. Desværre er kortmaterialet ofte ret mangelfuldt, fordi kortproducenterne ikke har anvendt relevant information fra kommunen og Vejdirektoratet. Der eksisterer samtidig en række specialiserede ruteplanlægningsværktøjer, som store transportører bruger til at planlægge de enkelte ture. Fælles for de forskellige systemer er dog, at de arbejder ud fra de samme få leverandører af grundkort.

Kommunen styrer i dag alle ændringer i relation til vejnettet i form af vejændringer, ændringer af skiltningen med videre i en fast proces, der afsluttes med færdigmeldinger. Fremover bør disse færdigmeldinger med tilhørende dokumentation blive sendt til de producenter af kort til navigationsanlæg med videre, som har givet udtryk for, at de vil anvende disse informationer i den løbende produktion af nye kort. Opgaven består således i at etablere et system i kommunen, der sikrer, at alle relevante permanente ændringer viderefremmes.

Det kan endvidere gøres muligt at udsende trafikmeldinger til navigationsanlæg. Teknikken, der kan anvendes, hedder TMC. For at TMC-trafikmeldinger kan udsendes, kræver det, at der er indlagt nogle specielle koder for København i navigationsanlæggenes kort. Kommunen er sammen med Vejdirektoratet, der står for udsendelsen af TMC, i færd med at udvikle de specielle koder og vil snarest sende dem til kortproducenterne, så nye anlæg fremover kan modtage trafikmeldinger for København. Her består opgaven for Københavns Kommune i at etablere et system, der sikrer, at alle relevante midlertidige ændringer (gravearbejde, anlægs- og driftsarbejder osv.) viderefremmes.

##### Effekt

Med mere præcise kort og flere relevante trafikmeldinger vil en større del af chaufførerne automatisk blive vejledt ad den mest hensigtsmæssige rute (herunder så længe som muligt på det røde rutenet). Endvidere vil antallet af vildfarne og stressede chauffører forhåbentlig falde, og dermed falder risikoen for stressrelaterede uheld.

##### Synlighed

Dette er ikke en aktivitet, der i sig selv er synlig. Den kan dog egne sig til at komme i pressen, og informationerne kan også udbygges til at optimere udnyttelsen af GPS i private biler.

##### Tidsplan

- Før sommerferien 2009: Politisk beslutning om den samlede strategi.
- Efterår 2009: Etablering af en fast arbejdsgang for levering af alle informationer om nye veje og nye vejrestriktioner til kortproducenterne.
- Efterår 2009: Forbedringen af grundlaget for at udsende trafikmeldinger er sat i værk i samarbejde med Vejdirektoratet og forventes afsluttet i 2009.

##### Økonomi

Det forventes, at der hovedsageligt er tale om brug af interne timer. Implementeringen i 2009 forventes at koste 200 timer. Fra 1. juli forventes det at koste 100 timer pr. år.

##### Ansvar og udfordringer

- Det skal sikres, at rådgiverne afleverer færdigmeldinger og tegninger af de udførte projekter "som bygget", og at disse færdigmeldinger kommer hurtigt efter anlæggets afslutning.
- Der er forholdsvis få udbydere af grundkort til GPS'er og grundkort til logistikplanlægning. Der kan dog komme mange andre udbydere af for eksempel vejvisere, kortbøger og ruteplanlægningsværktøjer på banen. Det skal afklares til hvem, hvor ofte, og i hvilket format, der leveres.
- Offentlige udmeldinger skal koordineres med Københavns Kommunes samlede GIS-arbejde og planer og "borger-GIS" på nettet.



### 3.2) AKTIV TRAFIKLEDELSE

#### Aktivitet

Etablering af en trafikledelsesfunktion med ansvar for udsendelse af trafikmeldinger i København til navigationsanlæg med speciel fokus på behovene hos den tunge godstrafik. Funktionen kan udvides til at foretage egentlig trafikstyring, når byggeriet af Cityringen starter.

#### Beskrivelse

Trafikmeldinger for København udsendes i dag primært via radio og kommer dermed ikke til kendskab for de mange chauffører, som ikke lytter til den rigtige radiokanal eller ikke forstår dansk. Der udsendes i dag ikke trafikmeldinger til navigationsanlæg dækkende København. Det skyldes blandt andet, at grundlaget for at kunne udsende meldinger ikke er til stede i navigationsanlæggenes kort. Dette problem er ved at blive løst i aktiviteten "Bedre navigation". Trafikmeldinger udsendes med en bestemt teknologi kaldet TMC, som sikrer, at trafikmeldingerne kan anvendes af navigationsanlæg. TMC-meldinger er udformet, så de kan modtages og forstås af alle med et navigationsanlæg, uanset hvilket sprog vedkommende taler. For at dette kan ske, kræver det, at en person aktivt er beskæftiget med at indsamle, redigere og udsende trafikmeldinger.

I forbindelse med bygningen af Cityringen forventes der etableret anbefalede kørselsruter. Så længe disse fungerer, vil der ikke være behov for decideret trafikstyring, men er der usædvanligt megen kø eller hændelser, der direkte spærrer en af de anbefalede ruter, er det nødvendigt at om dirigere trafikken. Det kræver en trafikstyringsfunktion, som med fordel kan kombineres med den funktion, som udsender trafikinformation.

Også i forbindelse med en eventuel bygning og drift af en havnetunnel vil det være nødvendigt med trafikstyring.

Trafikledelsesfunktionen kan med fordel etableres i samarbejde med Vejdirektoratet, der allerede har et døgnbemandet center til trafikledelse og trafikinformation. Der findes allerede et samarbejde mellem blandt andet Vejdirektoratet og Københavns Kommune: Trafik-Info-samarbejdet, som kan anvendes til dialogen om aktiv trafikstyring. Det vil være nødvendigt at inddrage Københavns Politi i projektet og hensigtsmæssigt at inddrage Frederiksberg Kommune. Disse parter er også allerede med i Trafik-Info-samarbejdet.

#### Effekt

Med en trafikledelsesfunktion, der i første omgang udsender trafikmeldinger via TMC i København, får byens bilister for første gang adgang til opdaterede trafikmeldinger i deres navigationsanlæg. Samtidig kan kommunen bidrage til bedre meldinger i radioen. Det vil give anledning til mindre ventetid og mindre frustration over

trafikken. Det forventes, at trafikmeldinger, herunder TMC, kan medvirke til at lede den tunge trafik ad bestemte veje, eventuelt på udvalgte tidspunkter af dagen. Med TMC-meldinger undgås, at chaufførerne først for sent opdager, at en vej er midlertidigt spærret, og måske derfor ledes til u hensigtsmæssig omvejskørsel.

Med en senere udbygning med variable skilte med information om periodiske hastighedssænkninger eller trafikomlægning vil trafikstyringen få adgang til et meget stærkt og effektivt trafikstyringsværktøj. Dette vil have meget klare og målbare effekter på trafikens bevægelse i byen.

#### Synlighed

Dette er ikke en aktivitet, der i sig selv er synlig. Den kan dog egne sig til at komme i pressen.

#### Tidsplan

- Før sommerferien 2009: Politisk beslutning om den samlede strategi.
- 1. september 2009 indspil til budgetforhandlinger for 2010.
- Medio 2010: Trafikmeldinger i drift.

Tidsplanen kan forstyrres af behov for at justere kompetencen mellem politi og vejmyndigheder.

#### Økonomi

Det vurderes, at opgaven kræver et ekstra årsværk med tilhørende arbejdsstation og programmer, ca. 750.000 kr./år.

Trafikledelse med anvendelse af stærkere værktøjer (variable tavler etc.) end trafikmeldinger, inkl., TMC vil kræve vejsideudstyr eller fjernstyrede signalanlæg. Disse er ikke medtaget i første omgang.

På længere sigt kan fjernstyrede signalanlæg indgå. Disse er beskrevet som et selvstændigt forslag "Optimering og central styring af signalanlæg".

#### Ansvar og udfordringer

- Der skal etableres et samarbejde med Vejdirektoratet og politiet.
- Det skal sikres, at alle relevante hændelser indrapporteres til videreformidling.

### 3.3) OPTIMERING OG CENTRAL STYRING AF SIGNALANLÆG

#### Aktivitet

For at skabe en sikrere, bedre og mere glidende afvikling af den tunge trafik på det røde rutenet (og af cykel-, bus- og biltrafik generelt) foreslås det at optimere funktionen og driften af byens trafiksignaler, samt at integrere dem i et centralt trafikledelsessystem.





### Beskrivelse

Der skal ske en optimering af både det enkelte lyskryds og af hele netværket i sammenhæng. Cyklister, fodgængere og busser kan i udvalgte kryds og på bestemte tidspunkter prioriteres højere end øvrige køretøjer.

Dette forslag indeholder tre elementer: Kalibrering, trafikstyring og centralisering.

### Kalibrering:

Mange af signalanlæggene er ikke kalibreret efter de seneste års ændringer i trafikforholdene. I forbindelse med byudvikling, ændrede vejforhold og udvikling i trafikbelastningen har signalanlæggene ikke fået tilsvarende opmærksomhed, og der er derfor potentiale for optimeringer. Signalanlæg, der ikke er optimeret til den aktuelle trafikmængde og trafikstruktur, giver daglige og mærkbare problemer både for den enkelte trafikant og for samfundet i form af øget ventetid og for højt CO<sub>2</sub>-udslip. Optimering af signalanlæggene sker med en række virkemidler i form af signalteknisk optimering og en kritisk revurdering af andre forhold ved vejanlægget.

### Trafikstyring:

Især uden for myldretiderne kan der være store gevinster at hente, hvis de mange tidsstyrede, samordnede signalanlæg ombygges, så de i højere grad styres af den aktuelle trafik. Når signalanlæg er tidsstyrede, påvirkes de ikke af den aktuelle situation af trafikken. For at signalanlæggene kan styres af trafikken, kræver det dog yderligere installationer i form af detektorer i vejbanen, videodetektering eller radardetektering.

### Centralisering:

Alle signalanlæg kan integreres i et egentligt centralt trafikledelsessystem, der prioriteret styrer trafikken i København. Samtlige signalanlæg kobles op til en central styringscomputer, hvilket giver helt nye muligheder for kommunen for at styre trafikken i hele byen. Prioriteringen kan ske med valgte vægtninger inden for parametrene miljø, trafiksikkerhed og fremkommelighed.

I første omgang anbefales det at etablere systemet for de signalregulerede kryds langs det røde vejnet, suppleret med relevante sammenhængende kryds. Omkring en fjerdedel af Københavns cirka 350 signalregulerede kryds forventes omfattet af denne første fase.

### Effekt

Optimering af signalanlæggene vil sikre en hurtigere afvikling af trafikken med reduktion af miljøpåvirkningen på grund af færre stop. De miljømæssige og trængselsmæssige effekter vil være så store, at den samfundsøkonomiske tilbagebetalingstid kan regnes i få uger. Optimeringen giver mulighed for at forbedre fremkommeligheden for busser og cykler og forholdene for fodgængere.

Energiforbruget mindskes med færre stop - vurderet til 5-10 % reduktion. For København svarer det til en mulig besparelse på over 100 mio. kr. årligt ved at forbedre samordningen og vedligeholde detektorer i de signalanlæg, der ligger inden for kommunens grænser.

Etableres et egentlig centralt trafikledelsessystem, bliver det muligt at styre den tunge trafik meget mere præcist end tidligere.

### Synlighed

Effekten af optimering af signalanlæg vil hurtigt mærkes af trafikanter langs de mindre tilkørselsveje, men ellers er det ikke særlig synligt.

### Tidsplan

- Før sommerferien 2009: Politisk beslutning om at arbejde videre med optimering af signalanlæg.
- September 2009: Oplæg til budget 2010 til finansiering af projektet.
- Forår 2010: Foranalyse, herunder udvælgelse af kryds og projektudvikling af første fase.
- Ultimo 2012: Første fase gennemført med kalibrering, trafikstyring og central ledelse af ca. 100 signalregulerede kryds.

Tidsplanen vil afhænge meget af ambitionsniveauet for systemet. Optimering af udvalgte signalanlæg kan sættes i værk med kort varsel, mens udbygning af signalanlæg med detektorer til måling af trafikmængder vil kræve lidt mere tid. En egentlig samordning af flere signalanlæg vil også kræve en del planlægning. Etablering af et egentlig centralt trafikledelsessystem vil være et flerårigt projekt.

### Økonomi

Optimering af signalanlæg uden ekstra installation af udstyr kan formentligt gennemføres for 20-40.000 kr. pr. anlæg. Skal der opsættes detektorer til måling af trafikmængder vil det kunne koste fra 30-100.000 kr. pr. anlæg. Hertil kommer udgifter til kommunikation og et centralt overvågningssystem.

Etablering af et egentlig trafikledelsessystem med central styring af alle signalanlæg i København kan koste mellem 150 og 200 millioner kroner. Et sådant projekt vil blive indledt med en foranalyse til 1-2 mio. kr., og den foreslåede første fase vurderes at koste 60 mio. kr. inklusiv central overvågning.

### Ansvar og udfordringer

- Københavns Kommune ejer selv signalanlæg og øvrig infrastruktur.
- Kommunen har udliciteret driften af anlæggene: Denne kontrakt skal genovervejes i forhold til, hvilke opgaver der skal løses internt og eksternt med det nye system.

### 3.4) REDUKTION AF STØJ OG UHELD MED TRAFIKKONTROL

#### Aktivitet

Ubemandet trafikkontrol installeres på steder særligt udsatte for uheld.

#### Beskrivelse

Automatisk trafikkontrol har sine begrænsninger, fordi den på trods af navnet kræver bemanning og dermed, at politiets begrænsede personaleresourcer skal stilles til rådighed. Helt ubemandet trafikkontrol (de såkaldte stærekasser) er ved at blive testet i Danmark og forventes hurtigt at blive udbredt, ligesom det allerede er sket i resten af Vesteuropa. Ubemandet trafikkontrol er uhyre effektivt til at sikre hastighedsoverholdelse på udvalgte steder, da både lokalt kendte bilister og bilister, der har navigationsanlæg, normalt er bekendte med punktkontrollernes placeringer og derfor sænker hastigheden, fordi risikoen for at komme til at betale en fartbøde er meget stor.

Kommunen kan arbejde for, at de kommende installationer af ubemandet trafikkontrol sker i kommunens område ved at udpege de steder, hvor kommunens analyser viser, der er størst risiko for ulykker i relation til tung trafik.

En endnu mere effektiv teknologi til fartkontrol anvendes blandt andet i England og Holland. Metoden, kaldet strækningskontrol, består i at aflæse bilernes nummerplader på to punkter og så beregne gennemsnits-hastigheden. Denne metode bevirker en hastighedssænkning over en længere strækning, og vil derfor kunne anvendes på længere strækninger i København. Hvis den kombineres med påbudte rutevalg mellem disse punkter, vil en kort rejsetid enten betyde, at lastbilen har kørt for hurtigt eller skudt genvej. Metoden er desværre endnu ikke lovlig i Danmark.

Det foreslås, at Københavns Kommune aktivt arbejder for, at der opsættes automatisk fartkontrol i København. Indtil det kan lade sig gøre, foreslås indkøbt egne tavler. Disse er allerede i dag kendt med information om "DIN FART". Erfaringen viser, at denne type oplysning har stor effekt, om end ikke i helt samme omfang som "stærekasser", der benyttes til udskrivelse af bøder.

#### Effekt

Erfaringer fra udlandet viser, at ubemandet trafikkontrol er yderst effektiv til at sænke hastigheden på udvalgte steder.

Ønskes hastigheden reduceret over længere strækninger, vil det være mere hensigtsmæssigt at beregne gennemsnitshastigheden over disse strækninger og give bøder baseret herpå. Erfaringer fra udlandet viser, at denne metode også er uhyre effektiv.

Reduktionen af hastigheden vil medføre et fald i antallet af uheld og vil også have en positiv effekt på miljøet, da der vil være tale om mere jævn kørsel med færre accelerationer.

#### Synlighed

Der vil være stor opmærksomhed på de opstillede, ubemandede trafikkontroller, som normalt også vil være varslede i form af skiltning.

#### Tidsplan

- Før sommerferien 2009: Politisk beslutning om at fremsætte ønske om flere "stærekasser" i København.
- September 2009: Budgetoplæg til indkøb af 30 "DIN FART" målere og standere i København.
- Oktober 2009: Henvendelse til Justitsministeriet med opfordring til at inkludere københavnske vejstrækninger i forsøget samt med forslag til "permanente" placeringer i København.
- Primo 2010: Konkret forslag til strækningskontrol udarbejdet og fremsendt som forslag til Justitsministeriet.
- Medio 2010: 30 nye "DIN FART" målere indkøbt og opstillet.

De nuværende 30 ubemandede trafikkontroller ("stærekasser") er opstillet i en prøveperiode på 12 måneder, som afsluttes til januar 2010. Københavns Kommune kan allerede nu arbejde for, at der fra prøveperiodens afslutning opstilles ubemandede trafikkontroller i kommunen.

Strækningskontrol kræver en lovændring, som der formentlig på nuværende tidspunkt ikke er flertal for. Københavns Kommune vil dog arbejde for en sådan lovændring.

#### Økonomi

Udgifterne til trafikkontroller har traditionelt været dækket af Justitsministeriet.

Midlerne til de 30 "DIN FART" målere og standere fremgår og afsættes under punkt 4: Lavere hastighed.

#### Ansvar og udfordringer

- "Stærekasserne" er stadig et forsøg. Permanent opstilling afhænger af forsøget.
- Center for Trafik udarbejder oplæg.



#### 4) LAVERE HASTIGHED

##### Aktivitet

For at reducere risikoen for højresvingsulykker og højne trafikikkerheden generelt i København nedsættes den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t til 40 km/t i hele København. Hastighedsgrænsen på det anbefalede rutenettet bibeholdes på 50 km/t eller 60 km/t, således at rutenettet fremstår som et attraktivt alternativ til de øvrige vejstrækninger. Dog kan det vise sig hensigtsmæssigt også at bibeholde den eksisterende hastighedsgrænse på andre overordnede veje. At nedsætte den generelle hastighedsgrænse kræver projektudvikling og godkendelse fra politiet.

##### Beskrivelse

Københavns Kommune har vedtaget hastighedsplanen, der udlægger boligområder til zoner, hvor hastighedsgrænsen er 40 km/t. Planen bliver gennemført i takt med de bevilgede anlægspenge til formålet. Derudover er 40 km/t indført på Islands Brygge, Vester Voldgade, Nørre Voldgade og Nørrebrogade. Med dette forslag udvides hastighedsplanen til også at omfatte et større antal gader, men til forskel fra de hidtidige hastighedszoner foreslås i første omgang, at der ikke etableres vejbumper eller andre fartdæmpende foranstaltninger. Forandringen medfører, at hastighedsgrænsen i hele København generelt vil være 40 km/t med mindre andet er eksplicit skiltet. Det er altså en helt anden situation, end vi kender fra de nuværende hastighedszoner og hastighedsnedsættelser, hvor vi ændrer hastigheden fra "det normale".

Der er tale om et omfattende indgreb, og en nærmere planlægning er nødvendig. Tiltaget kræver politiets tilladelse. En mulighed er, at hastighedsnedsættelsen i første omgang indføres som forsøg efter færdselslovens § 92 D i hele eller dele af København. Samarbejde med politi og andre relevante myndigheder er afgørende, særligt Frederiksberg Kommune skal kontaktes for eventuel inddragelse i forsøget.

Hvis et forsøg giver gode resultater for trafikikkerheden og bymiljøet, kan det lede til en drøftelse af den generelle hastighedsgrænse i byområder i hele landet, frem for blot en særordning i København.

##### Effekt

Jævnfør trafikikkerhedsvurderingen udført af Via Trafik og Moe & Brødsgaard, viser alle erfaringer, at en reduktion af hastighedsniveauet vil give en markant reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne trafikanter. En reduktion på 10 % (svarende til omkring 5 km/t for bytrafik) i gennemsnitshastigheden vil reducere antallet af dræbte i trafikken med næsten 40 %.

En nedsættelse af hastighedsgrænsen ved skiltning alene medfører ikke nødvendigvis, at trafikanterne sætter hastigheden ned i fuldt omfang. For at sikre en reduktion af hastigheden, kan der suppleres med følgende:

- Øget hastighedskontrol (både automatisk og manuel).
- Øget information om hastighedsniveauet ved "DIN FART".
- Massiv information om ændring af den tilladte hastighed og kampagnevirksomhed.

##### Synlighed

Initiativet vil være meget synligt, da alle trafikanter vil skulle ændre adfærd ved kørsel i Københavns Kommune. Det er nødvendigt at udarbejde kampagne- samt informationsmateriale, som rammer alle trafikanter.

##### Tidsplan

- Med vedtagelse af strategien beslutter Københavns Kommune principielt at arbejde for at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km/t i hele København.
- I efteråret 2009 vurderer forvaltningen de forskellige muligheder i samarbejde med relevante parter og myndigheder.
- Medio 2010 lægges konkret forslag til beslutning.
- Nedsættelse af hastighedsgrænse etableres ultimo 2010 eller i 2011, afhængig af finansiering og tilladelser.

##### Økonomi

Der skal afsættes 2 mio. kr. i 2010 til projektudvikling af hastighedsnedsættelsen inklusiv skilteplaner.

Jævnfør bilag 5 så er det svært på nuværende tidspunkt at anslå den nøjagtige anlægssum til opsætning af skiltene. Moe & Brødsgaard har overslagsmæssigt beregnet anlægssummen til minimum 4 mio. kr. og maksimum 10 mio. kr. afhængigt af løsningsmodel. Disse overslag er dog præget af stor usikkerhed, da det endnu er uvist, hvordan nedsættelsen af hastighedsgrænsen konkret skal udformes og skiltes. Hvis det viser sig nødvendigt med fysiske ombygninger af vejnettet, kan det resultere i en anlægsgift på et trecifret millionbeløb.

Tiltagets succes afhænger af trafikanternes adfærdsændringer, hvorfor der også afsættes 7,5 mio. kr. til opsættelse af 30 "DIN FART"-tavler til at gøre trafikanterne opmærksomme på deres hastighed.

##### Udfordringer

Der skal udarbejdes kampagnemateriale, som rammer alle trafikanter, hvilket er vigtigt, idet en hastighedsovertrædelse ikke kun medfører en bøde, men et klip i kørekortet.

Tiltaget kræver godkendelse af politiet. Politiet er positive over for idéen, men kan først godkende et forsøg, når der



foreligger en skilteplan, en evalueringsplan og eventuelt en forsøgsbeskrivelse.

Spørgsmålet er, om Københavns Kommune kan komme igennem med et forsøg, en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen uden fysiske forandringer som bump, indsnævring etc., eller om det skal ende med, at hastigheder i byer i Danmark generelt sænkes til 40 km/t.

Hvis der skal komme en positiv effekt af en ændring af hastighedsgrænsen, er det meget vigtigt med øget kontrol. Denne kontrol kan i dag kun laves af politiet. I kapitlet om handlende styrket håndhævelse beskrives dette yderligere.

## 5) ZONEREGULERING

Efter etableringen af det anbefalede rutenet, kan der etableres et zonesystem bestemt af dels naturlige afgrænsninger, dels det anbefalede rutenet. Zonesystemet kan anvendes til at etablere relevante restriktioner i de enkelte zoner.

København Kommune har i dag etableret første fase af en Miljøzone, som betyder, at alle dieseldrevne køretøjer over 3,5 tons som samtidig er ældre end syv år, skal have partikelfilter. Efter 1. juli 2010 gælder restriktionen køretøjer ældre end 4 år.

Kommunen har planlagt at etablere en zone med forbud mod køretøjer over 18 tons. Zonen er imidlertid ikke implementeret, fordi der er draget tvivl om forbuddets juridiske gyldighed og trafiksikkerhedsmæssige effekt.

I forbindelse med dette strategiarbejde har følgende forskellige forslag til zoneordninger været analyseret og trafiksikkerhedsvurderet:

- Standsningsforbudszoner for køretøjer > 24 tons.
- Højresvingsforbud fra det anbefalede rutenet.
- Zoner med tidsrestriktioner for lastbiler.
- Forbudszoner for lastbiler med højt førerhus (uden lav siderude i døren eller chaufførassistent).
- Forbudszone for lastbiler > 18 tons i hele Københavns Kommune.

Alle forslag kan ses som et supplement til det anbefalede rutenet, og de første tre forslag forudsætter etablering heraf.

Via Trafik og Moe & Brødsgaard har trafiksikkerhedsvurderet alle forslagene. Følgende forslag vurderes overordnet at have en positiv effekt på trafiksikkerheden:

- 5.1 Zone med tidsrestriktioner.
- 5.2 Zone med krav om lavt førerhus.

I de efterfølgende afsnit beskrives disse zoner. De øvrige forslag, der ikke er vurderet at have en gavnlig effekt på trafiksikkerheden, er blevet fravalgt.

### 5.1) ZONE MED TIDSRESTRIKTIONER

#### Aktivitet

Der etableres zoner med tidsrestriktioner for lastbiler i et eller flere delområder omkranset af det anbefalede rutenet. Det er forudsat, at det anbefalede rutenet etableres og mest mulig gennemkørende trafik flyttes fra den Indre By til det overordnede motorvejsnet.

#### Beskrivelse

Tidsrestriktionerne indføres som forbudszoner, således at lastbiler ikke må køre i tidsrum med mange lette trafikanter. Det vil sige om morgenen og om eftermiddagen. Zonerne vil typisk indeholde områder med mange lette trafikanter i det indre København eller ved større uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser med videre.

Forbudszonerne etableres som skiltning med kørselsforbud for tung trafik. Tidsrestriktionerne kan gælde generelt i alle eller udvalgte zoner. For strøggaderne foreslås restriktionerne at gælde alle lastbiler.

Forslaget skal ses i sammenhæng med partnerskabet (se punkt 12) og den dertil hørende certificeringsordning, hvor den enkelte chauffør eller vognmand i særlige tilfælde kan opnå færre tidsrestriktioner (eventuelt ingen) ved at opfylde/overholde en række trafiksikkerhedsfremmende (og eventuelt miljømæssige) krav og specifikationer.

#### Effekt

Effekten af en zone med tidsrestriktion for lastbiler er, at antallet af konflikter mellem lastbiler og lette trafikanter reduceres, idet lastbilernes transportarbejde minimeres i de tidsrum, hvor der er flest lette trafikanter.

Samlet set vurderes zoner med tidsrestriktioner at have potentiale til en samlet positiv effekt på trafiksikkerheden, såfremt tidsrestriktionerne ikke indføres i zoner, der påvirker den gennemkørende lastbiltrafik til omvejskørsel, og såfremt der indføres et certificeringssystem.

#### Synlighed

Dette tiltag er ikke nødvendigvis synligt i gadebilledet, dog skal der opsættes skilte om restriktionerne. Vognmandsbranchen orienteres om initiativerne via brancheorganisationerne.





#### Tidsplan

- Med vedtagelse af strategien beslutter Københavns Kommune at arbejde for en regulering af lastbiltrafikken uden for det røde rutenet.
- I 2010 udpeges og analyseres områder, strækninger med mere, hvor tidsrestriktioner med fordel kan indføres.
- Primo 2011 stilles politisk forslag om konkret tiltag.
- I 2011 indføres tidsrestriktionerne.

#### Økonomi

Der afsættes 0,5 mio. i 2010 til projektudvikling, herunder udpegning af områder og strækninger, hvor der kunne indføres tidsrestriktioner. Den samlede anlægssum afhænger af antallet af områder og strækninger. Beløbet indgår i budget 2011.

#### Ansvar og udfordringer

Det skal afklares, i hvilket omfang sådanne restriktioner kan indføres i størst muligt omfang under den nuværende lovgivning og retningslinjer. Under alle omstændigheder skal politiet godkende reguleringen.

For at opnå den største effekt af denne regulering, skal forslaget sammentænkes med partnerskabstanken med branchen, herunder udvikling af et certificeringssystem.

En negativ bieffekt af forslaget kan være øgede støjgener ved af- og pålæsning, tomgang med videre på skæve tidspunkter af døgnet.

### 5.2) ZONE MED KRAV OM LAVT FØRERHUS

#### Aktivitet

Der etableres en zone i hele København - undtaget det røde vejnet hvor kun lastbiler med lavt placeret førerhus må køre. Zonen bliver sammenfaldende med Miljøzonen med undtagelse af transitruten. Alternativt kan tiltaget indføres som forsøg i en eller flere mindre zoner. I en indfasning kan der stilles andre alternative krav, som for eksempel lav siderude i højre fordør og/eller chaufførassistent/lods, der kan sikre udsynet i højre side.

#### Beskrivelse

Der etableres en zone i København, hvor lastbiler uden lavt placeret førerhus ikke må køre. Zonen afmærkes ved hjælp af skiltning. Med dette forslag begrænses lastbilers adgang til vejnettet i København, og der bliver således en række lastbilstyper, der ikke længere må køre i zonen. Konflikten mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister vil fortsat forekomme, men på grund af lastbilernes lave førerhus, vil chaufførens (udsyn og dermed) mulighed for at se cyklister blive markant forbedret.

Forslaget kræver en lovændring.

#### Effekt

Effekten af forslaget vil være, at en andel af de traditionelle lastbiler udskiftes med lastbiler med lavt placeret førerhus, jævnfør HVU's anbefalinger. Herfra kan chaufføren bedre overskue trafikken omkring lastbilen. Det vurderes, at forslaget har en potentielt positiv effekt på trafiksikkerheden.

#### Tidsplan

- Med vedtagelse af strategien beslutter Københavns Kommune at arbejde for at kunne stille krav til lastbiltrafikken.
- I 2010 udarbejdes projektmateriale, herunder en screening af gældende lovgivning på nationalt plan samt i EU, som hindrer Københavns Kommune i at stille krav om lave førerhuse på lastbilerne. Ligeledes skal TMF i dialog med Færdselsstyrelsen, Justitsministeriet og Transportministeriet.
- I 2011 kan et forsøg besluttes og etableres.

#### Økonomi

Der skal afsættes 1 mio. kr. til projektudvikling, herunder nødvendig advokatbistand i 2010.

#### Ansvar og udfordringer

Scenariet kræver en ændring af gældende lov (national såvel som EU lovgivning), jævnfør notat: "En zone-ordning med særlige krav til tunge køretøjer" af advokat Anders Valentiner-Branth.

### 6) PILOTPROJEKT (CITYLOGISTIK): GRØN VARELEVERING

#### Aktivitet

Der etableres et pilotprojekt til undersøgelse af effekten af et nyt citylogistiksystem for København.

#### Beskrivelse

En cityvareterminal kan være en del af et transportcenter eller en selvstændig enhed, hvor transportørerne afleverer varer til det område, terminalen dækker. Varerne distribueres videre af de biler, som er tilknyttet terminalen. Cityvareterminalen kan tilbyde butikkerne lagerplads og varetager omladning af varer til distributionsbiler, som betjener bycentret/byområdet med effektiv varedistribution. Det giver mulighed for at anvende mindre, miljøvenlige og mere sikre køretøjer og for at optimere kørslen. Transportører har mulighed for at levere varer til terminalen størstedelen af døgnet. Herved kan opnås bedre fyldningsgrad i bilerne, mindre spildtid i trafikken, bedre sikkerhed og miljø. Desuden begrænses mængden af "gennemfartsgods".

Parallelt med etableringen af cityvareterminalen skal der gennemføres restriktioner på køretøjstyperne i cityvareterminalens distributionsområde enten i form af en vægtgrænse, restriktion på køretøjstype eller sikkerhedsudstyr, for eksempel lavt førerhus.

Varepotentialer omfatter byggematerialer, øl og vand og varer til udvalgswarebutikker. Køle- og frysevarer er ikke velegnede til omladning i en cityvareterminal, men kan bedst distribueres direkte til modtageren. En større del af varerne til udvalgswarebutikkerne kan leveres med små el-køretøjer eller endog med ladcycler.

Den helt store udfordring handler om, hvilken rolle kommunen skal og bør spille, og hvilken rolle den private sektor kan udfylde. Kommunen kan som vejmyndighed - inden for gældende lovgivning - regulere trafikken på vejene. Et krav om små og grønne køretøjer vil kræve nye regler, og kan, hvis de står alene, også blot medføre individuel omlastning uden samkørsel af forskellige leverancer. Kommunen kan muligvis hjælpe et logistiksystem på vej ved at hjælpe med den nødvendige infrastruktur, hvorimod drift af et konkret vareleveringssystem, i konkurrence med andre leverandører, formentlig vil være i strid med kommunalfuldmagten.

#### **Konkret projektforslag - Nørrebro Citylogistik**

I samarbejde med relevante aktører etableres et pilotprojekt med en cityvareterminal til betjening af Nørrebros butikker i området mellem Åboulevard og Tagensvej. Dette område er velegnet til et pilotforsøg, da det er begrænset i omfang, og da området har mange mindre butikker, som med fordel kunne benytte en cityvareterminal. Selve terminalen skal placeres tæt ved Nørrebro, og der skal inden placeringen udarbejdes en analyse over alternative placeringmuligheder.

#### **Effekt**

Et citylogistiksystem i København vil betyde en større fyldningsgrad i distributionsbilerne og dermed en bedre kapacitetsudnyttelse. Desuden vil mindre og mere velegnede

køretøjer kunne benyttes i de tætte bydele. På grund af den bedre udnyttelse af bilernes lastrum vil antallet af bilture kunne begrænses trods de mindre biler.

Kunderne har mulighed for at have et bufferlager i terminalen, således at det store køretøj kun skal komme med varer for eksempel én gang om ugen.

#### **Synlighed**

Forsøget vil være særdeles synligt i trafikbilledet på Nørrebro, og resultaterne af forsøget vil kunne danne rammen for lignende tiltag i andre bydele.

#### **Tidsplan**

- Med vedtagelse af strategien beslutter Københavns Kommune at afprøve det citylogistiske pilotprojekt.
- Forsøget projektudvikles i 2010.
- I ultimo 2010 vedtages en konkret beslutning om pilotprojektet.
- Pilotprojektet etableres i 2011.

#### **Økonomi**

Der afsættes 4 mio. kr. i 2010 til analyser og projektering af forsøget. Det skal her bemærkes, at der kan søges om støtte til et pilotprojekt hos Færdselsstyrelsens Center for Grøn Transport, som har en pulje på 284 mio. kr. til støtte til projekter, der reducerer CO<sub>2</sub>-udslippet i 2010.

#### **Ansvar og udfordringer**

Det er afgørende, at der findes private aktører, der vil medvirke til forsøget. Forsøget vil medføre en grundlæggende forandring af den eksisterende logistik omkring varelevering.

Center for Trafik har fået forhåndstilkendegivelse om at blive inddraget tidligt i projekterne varetager af Center for Grøn Transport. Dette er dog på ingen måde garanti for støtte til konkrete projekter.





## DEL 3 - INFORMATION OG DIALOG

For at sikre de forskellige tiltags succes er det vigtigt med god information og med en konstruktiv dialog mellem branche, kommune og andre relevante parter.

Del 3 indeholder både generel information, tiltag til at styrke vidensgrundlaget samt et forslag til konkret partnerskab gennem nedsættelse af et udvalg for tung trafik i Københavns Kommune.

Del 3 indeholder således følgende seks konkrete informations- og dialogaktiviteter:

7. Hjemmeside og online rådgivning.
8. Kampagne rettet mod chauffører.
9. Kampagne rettet mod cyklister og fodgængere.
10. Specialanalyser af uheld med tunge køretøjer.
11. Chaufførpanel.
12. Partnerskab.

### 7) HJEMMESIDE OG ONLINE RÅDGIVNING

#### Aktivitet

Der skal etableres en underside for tung trafik i København på [www.kk.dk](http://www.kk.dk). På kort sigt etableres undersiden som en onlineportal, hvor al information vedrørende den tunge trafik i København samles. På længere sigt skal undersiden udbygges til også at omfatte en online rådgivningsfunktion vedrørende tung trafik.

#### Beskrivelse

I dag indeholder Københavns Kommunes hjemmeside mange oplysninger om tung trafik, men der er ingen logisk sammenhæng mellem undersiderne. Derfor skal oplysningerne om den tunge trafik samles på én fælles underside med adressen: [www.kk.dk/tungtrafik](http://www.kk.dk/tungtrafik). Undersiden skal også indeholde information om nye tiltag omhandlende den tunge trafik samt henvise til relevante eksterne links.

Undersiden skal på længere sigt udbygges med en online rådgivningsfunktion, hvor borgere og fagfolk kan stille spørgsmål og få svar om tung trafik, ligesom spørgsmål af almen interesse skal offentliggøres på siden.

Den primære målgruppe er brancheorganisationer, vognmænd og chauffører, mens detailhandlen og byens borgere udgør den sekundære målgruppe.

#### Effekt

Effekten af denne underside er at synliggøre Københavns Kommunes store fokus på den tunge trafik i byen. Desuden skal brugeren hjælpes bedst muligt med at finde den ønskede information.

#### Synlighed

Undersiden skal være meget synlig og fungere som en samlet portal for tung trafik i Københavns Kommune. For at gøre opmærksom på siden, skal den brandes hos vognmandsbranchen, hos chaufførforeninger, i relevante fagblade og på andre relevante eksterne hjemmesider.

#### Tidsplan

Tiltaget iværksættes i to tempi:

- Hjemmesiden etableres 1. juli 2009.
- I løbet af 2010 skal rådgivningsfunktionen implementeres.

#### Økonomi

Etablering, drift og løbende vedligehold af undersiden koster 100.000 kr. pr. år. Rådgivningsfunktionen koster skønsmæssigt 800.000 kr. pr. år.

#### Ansvar og udfordringer

Center for Trafik, Københavns Kommune, får ansvar for at oprette, vedligeholde og drive undersiden, herunder varetagelsen af rådgivningsfunktionen.

### 8) KAMPAGNE RETTET MOD CHAUFFØRER

#### Aktivitet

Der skal gennemføres en målrettet kampagne til lastbilchauffører. Til dette formål udvikles nyt kampagne materiale, der skal:

- Informere chaufførerne om, hvilke situationer og steder der er særligt forbundet med risiko.
- Hjælpe chaufførerne til at kunne orientere sig i kritiske situationer.

#### Beskrivelse

Kampagnen skal rettes mod både danske og udenlandske chauffører. Kampagneaktiviteterne skal gennemføres på de steder, hvor chaufførerne kommer, som for eksempel godsterminaler, lagre, spejlpladser, færgehavne, transportcentre, grænseovergange etc.

Et særligt element skal være at tage fat i uddannelsessteder for chauffører i Københavnsområdet for sammen med institutionerne at indføre et konkurrenceelement.

Kampagnen skal bygge videre på kommunens eksisterende samarbejde med transportbranchen og udføres i samarbejde med vognmænd, chauffører og brancheorganisationer. Byens Trafikråd skal inddrages i kampagnearbejdet, sammen med brancheorganisationerne og Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Der skal være særlig fokus på politikontrol i forbindelse med kampagnen. Dette kræver, at kampagnen koordineres med Københavns Politi.





#### Effekt

Effekten af kampagnen er at reducere uheld ved at chaufførerne bliver bedre til at håndtere og dermed undgå kritiske situationer. Ved at inddrage organisationerne skal der skabes en fællesskabsfølelse, hvilket er en vigtig faktor for kampagnens succes.

#### Synlighed

Denne kampagne er ikke nødvendigvis synlig i gadebilledet, idet succesen afhænger af, at den målrettes specielt til chauffører af tunge køretøjer.

#### Tidsplan

Kort sigt:

- Udvikling af kampagneelementer og mediestrategi: 2-4 måneder.
- Gennemførelse af kampagne: 2-3 måneder årligt.

#### Økonomi

Udvikling og gennemførelse af kampagnen koster 700.000 kr. Herefter koster en gentagelse af kampagnen 300.000 kr. årligt.

#### Ansvar og udfordringer

Kampagnen kan med fordel koordineres af Byens Trafikråd.

### 9) KAMPAGNER RETTET MOD CYKLISTER OG FODGÆNGERE

#### Aktivitet

Der gennemføres kampagner for cyklister og fodgængere med fokus på, hvordan de skal håndtere mødet med den tunge trafik i gadebilledet. Kampagnerne skal:

- Give cyklister og fodgængere konkrete råd om placering og adfærd i kryds.
- Formidle viden om, hvor svært det er for en chauffør at se cyklister og fodgængere.

#### Beskrivelse

Der skal først og fremmest bygges videre på tidligere succesfulde kampagner mod højresvingsuheld mellem cyklister og lastbiler, for eksempel *Pas på de blinde vinkler*. Derudover skal kampagneaktiviteterne udbygges med nye tiltag. Skolebørn er en vigtig målgruppe for kampagnen.

#### Effekt

Effekten er en reduktion af uheld, ved at cyklister og fodgængere lærer at passe mere på sig selv og derved kompenserer for chaufførernes eventuelle fejl og manglende evne til at orientere sig. Her tænkes særligt på de blinde vinkler.

#### Synlighed

Kampagneelementerne er meget synlige, idet de retter sig mod en bred målgruppe.

#### Tidsplan

Kort sigt:

- Udarbejdelse af kampagneelementer og mediestrategi, ved konsulenthjælp, 2-4 måneder. Meget kan genbruges fra tidligere kampagner, dog skal kampagneelementerne tilpasses og fornyes, så de også omfatter fodgænger målgruppen.
- Gennemførelse af kampagner - med hyppige gentagelser - idet visse elementer skal gentages hvert år, som for eksempel information rettet mod skoler.

#### Økonomi

Der skal afsættes 1 mio. kr. til videreudvikling samt afholdelse af kampagner, som sidste års kampagne *Pas på de blinde vinkler* plus et antal besøg på skoler. Herefter koster kampagneaktiviteterne 300.000 kr. at gentage årligt, inklusive besøg på skoler.

#### Ansvar og udfordringer

Kampagnerne kan med fordel koordineres af Byens Trafikråd.

### 10) SPECIALANALYSER AF UHELD MED TUNGE KØRETØJER

#### Aktivitet

Der nedsættes en ekspertgruppe, der behandler uheld med tunge køretøjer. Formålet er at opnå yderligere viden om de uheld i Københavns Kommune, hvor tunge køretøjer er involveret, for at kunne forebygge og dermed undgå dem i fremtiden.

#### Beskrivelse

Hver gang et uheld af typen "alvorligt personskauehald med tungt køretøj - blød trafikant" forekommer, skal analysegruppen undersøge uheldsstedet efter at have samlet information om uheldet, først og fremmest fra politiet. Formålet er at samle viden om uheldene med henblik på at finde mulige forbedringer særligt i vejgeometrien og signalteknikken, men også i køretøjsudformningen og trafikantadfærden, som kommunen og samarbejdspartnere kan arbejde videre med.

Gruppen skal som minimum bestå af kommunens trafik-sikkerhedsteam og Københavns Politi, men kan derudover også inddrage køretøjsagkyndige og psykologer.

Lignende grupper på lokalt niveau er afprøvet flere steder i Danmark, eksempelvis i Odense, daværende Frederiksborg Amt og Århus med succes. Havarikommissionen for vejtrafikkens uheld og den svenske Trafikinspektion kan også tjene som inspiration.

### Effekt

Effekten er at opnå en forbedret viden om denne type uheld i København, som skal danne grundlag for dels at forbedre vejudformningen og signalgivningen, dels at forbedre kampagne- og informationsindsatsen. Dette vil på længere sigt forbedre trafiksikkerheden.

### Synlighed

Dette er ikke en aktivitet, der i sig selv er synlig. Den kan dog egne sig til at komme i pressen, især når en analyse resulterer i en handling, som for eksempel ombygning af et kryds eller en målrettet kampagne mod en uheldsmæssig trafikantadfærd.

### Tidsplan

Initiativet skal igangsættes på kort sigt. Det skal understreges, at initiativet skal udføres i en år-række for at samle tilstrækkeligt med materiale.

### Økonomi

For at kunne løfte opgaven skal der ansættes en ½ ressourceperson svarende til 400.000 kr.

### Ansvar og udfordringer

Center for Trafik, Københavns Kommune, har ansvar for at gennemføre og administrere specialanalyserne.

En udfordring er, at materialet fra politiet og politiets deltagelse vil være et vigtigt bidrag, men det kan være svært at regne med, da politiet har begrænsede ressourcer.

En anden udfordring opstår, hvis de analyserede enkeltuheld får lov til at styre trafiksikkerhedsindsatsen i stedet for de mere langsigtede værktøjer, som udpegning og forbedring af sorte pletter, overordnet trafikplanlægning og langsigtede vejforbedringer.

## 11) CHAUFFØRPANEL

### Aktivitet

Der etableres et chaufførpanel, der har til formål at øge dialogen med chaufførerne for at udveksle erfaringer med kørsel på det københavnske vejnet. Dette skal danne grundlag for at udføre mindre forbedringer på strækninger og i kryds, som chaufførerne oplever som problematiske.

### Beskrivelse

Københavns Kommune skal etablere et dialogforum for chauffører af tunge køretøjer i København. Formålet er at skabe rum for erfaringsudveksling mellem chauffører og få større viden om specifikke forhold vedrørende den tunge trafik, set fra chaufførernes perspektiv. Københavns Kommune har løbende samarbejde med diverse brancheorganisationer, blandt andet DTL. Chaufførpanelet skal være en videreudvikling og formalisering af dette samarbejde.

Chaufførpanelet består af chauffører og vognmænd og samles fire gange årligt.

### Effekt

Ved at etablere et forum for de fagfolk, der praktisk udfører transporterne, kan der skabes klarhed over, hvilke udfordringer chaufførerne møder i forbindelse med tung kørsel i byen. Chaufførerne selv får mulighed for at sparre og udveksle erfaringer med deres kolleger, mens Københavns Kommune - via dette forum - kan få bedre forståelse for, hvilke udfordringer chaufførerne står overfor, og derigennem forbedre forholdene for tung kørsel i kommunen.

### Synlighed

Konkrete forbedringer foreslået af chauffører i kommunen skaber stor synlighed i branchen.

### Tidsplan

Kort sigt - chaufførpanelet skal nedsættes i løbet af efteråret 2009.

### Økonomi

1 mio. kr. årligt til mindre forbedringer på vejnettet over 3 år - i alt 3 mio. kr. i anlægsmidler.

### Ansvar og udfordringer

Center for Trafik, Københavns Kommune, er ansvarlig for at etablere chaufførpanelet. Såfremt der etableres et *Rådet for Tung Trafik i København* (se punkt 12 Partnerskab) i Københavns Kommune, indgår varetagelsen af chaufførpanelet i rådets kommissorium.

## 12) PARTNERSKAB

### Aktivitet

Der etableres et Rådet for Tung Trafik i København. Rådet ejes i fællesskab af Københavns Kommune samt repræsentanter for vognmandsbranchen/brancheorganisationerne. Rådet skal primært forestå at etablere et certificeringssystem for tunge trafikanter i samarbejde med relevante aktører.

### Beskrivelse

Rådet har til opgave at sikre, at den tunge trafik i København foregår trafiksikkert, miljømæssigt forsvarligt og distributionsmæssigt effektivt. Midlet til at nå dette mål er et til begge sider forpligtende samarbejde mellem rådets ejere nedskrevet i vedtægterne for den selvejende institution Rådet for Tung Trafik i København.

Rådet for Tung Trafik i København opbygges efter samme mønster som Rådet for Større Færdselssikkerhed som en selvejende institution, men hvor Københavns Kommune og medlemsorganisationerne hver bidrager med hver sin del af driftsomkostningerne for rådet.



Rådets øverste ledelse er en bestyrelse, som består af:

- Den til enhver tid siddende borgmester for Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Den til enhver tid siddende centerchef for Center for Trafik i Københavns Kommune.
- To branchevalgte repræsentanter.
- Repræsentanter for Dansk Cyklist Forbund.
- Repræsentanter for Københavns Politi.
- Eventuelt flere.

Bestyrelsen skal sikre, at Rådet for Tung Trafik i København fungerer efter de vedtagne vedtægter. Desuden er bestyrelsen øverste besluttende myndighed for rådets aktiviteter og anbefalinger.

Rådets daglige arbejde varetages af en sekretariatsleder samt en eller flere medarbejdere afhængig af opgavernes omfang.

Sekretariatets opgaver er følgende:

- Udarbejde, implementere og opdatere "best practice" for tung trafik samt varelevering i København.
- Etablere et certificeringssystem i tre grader - bronze, sølv og guld. Differentieringen mellem graderne bestemmes ud fra uddannelse, køretøjstyper, miljøforhold (gas, el og diesel) samt støjforhold. Bedre certificeringsgrad giver øgede aktivitetsmuligheder og er dermed incitament til at leve op til "best practice".
- Etablere og kontrollere spejlpladser samt eventuelt fyldningsgrader.
- Indsamle og formidle observationer og informationer fra chaufførerne (chaufførpanel) om særlige forhold ved trafikken eller vejnettet.
- Indsamle og formidle viden om nationale og internationale nyheder og erfaringer inden for køretøjer, distributionssystemer, uddannelse, brændstof etc.
- Afholde årlige branchemøder med fokus på sikkerhed, miljø og effektivitet.

### Effekt

Effekten af at etablere Rådet for Tung Trafik i København er at sikre en fælles koordineret indsats for forbedring af sikkerhed, miljø og effektivitet i vareleveringen. Det fælles ejerskab af rådet giver alle parter et væsentligt incitament til at leve op til en hensigtsmæssig adfærd.

Etablering af en effektiv styring og kontrol af den tunge trafik er helt afhængig af en fælles indsats, at de indgående parter tager ejerskab af de løsninger, der iværksættes. Rådet for Større Færdselssikkerhed har været med til at sikre en markant reduktion af trafikuheldene på trods af, at rådets medlemmer har ganske forskellige udgangspunkter - Vejdirektoratet, DTL, BUPL, cyklist- og fodgængerforeninger, bilimportørerne etc.

*Rådet for Tung Trafik i København* kan ligeledes opnå store fordele for de involverede parter i København.

### Synlighed

Rådet vil som sådan ikke være synligt. Certificeringsordningen vil dog blive kendt i branchen.

### Tidsplan

Der afsættes midler i 2010 til foranalyse, dialog med logistikbranchen og selve etableringen af partnerskabet. Selve ordningen kan gå i gang efter den politiske behandling af ordningen.

### Økonomi

Der skal afsættes 4 mio. kr. til foranalyse, dialog med logistikbranchen og selve etableringen af partnerskabet. Driftsudgifterne herefter afhænger af det planlagte aktivitetsniveau og antallet af medarbejdere, og udgiften skal fordeles mellem aktørerne.

### Ansvar og udfordringer

Efter vedtagelse af aktiviteten i Borgerrepræsentationen skal der optages forhandlinger med brancheorganisationerne om den praktiske og formelle etablering af rådet, herunder udarbejdelse af vedtægter etc.

