

Københavns Kommune
Center for Trafik
Islands Brygge 37, 2. sal
Postboks 450, 1505 København V
trafik@tmf.kk.dk
Mærke "Tung Trafik"

25. august 2009

HØRINGSSVAR fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. "Forslag til strategi for tung trafik"

Først og fremmest vil vi gerne takke for initiativet til at få udformet en række initiativer til at begrænse den tunge trafiks indflydelse på Københavnerens hverdag. Det har været savnet længe og vi kan ikke opfordre kraftigt nok til, at initiativerne, og flere, implementeres og helst så hurtigt som muligt.

Vi vil i det følgende nøjes med at kommentere på de enkelte forslag til regulering af den tunge trafik, som beskrevet i del 2:

Anbefalede ruter for lastbiler

Vesterbro Lokaludvalg
Valdemarsgade 4
1665 København V

Formand:
Niels Vestergaard

E-mail
vestergrd@gmail.com

Telefon
40 97 73 78

Sekretariat:
Udvalgssekretær:
Lotte Thiim Bertelsen

E-mail
ltb@okf.kk.dk

Telefon
33 24 31 63
26 12 13 18

Dette har været påtrængt i mange år, men desværre vil rutenettet ikke være lovpligtigt at benytte. Vi mener, at Københavns Kommune bør arbejde målrettet for at få vedtaget national lovgivning, som giver denne mulighed.

Kun ved at fjerne de tunge køretøjer fra de mindre veje og beboelseskvarterer, kan vi håbe at opleve en markant nedsættelse af ulykkerne forbundet med tunge køretøjer og opleve en forbedring af luftkvaliteten i beboelseskvartererne.

Trafikledelse

Forslagene under punkt 3 mener vi er til for chaufførernes og distributørernes skyld. Med bedre trafikledelse og –navigation gør man det endnu mere let og bekvemt at færdes i København med et tungt køretøj. Trafikledelse skal, iflg os, implementeres for at gøre det bedre for den kollektive trafik og for de svage trafikanter. Vi foreslår derfor, at denne indsats omstruktureres og kombineres med et lovpligtigt rutenet således, at trafiksignaler og trafikmeldinger kalibreres til at være til fordel for kollektiv transport og til cyklisters fordel, ikke til tung trafiks.

Vi ved fra mange undersøgelser, at ændringer i trafikvaner (herunder også erhvervschaufførers og distributørers) kun kan ske ved en kombination af pisk og gulerod. Derfor skal det røde rutenet optimeres til tung trafik, medens det skal gøres umuligt for denne at benytte andre veje og strækninger.

Reduktion af støj og uheld med trafikkontrol

Ubemandede stærekasser har vist sig meget effektive. Både de få steder i Danmark, hvor de pt. afprøves og i de mange lande, hvor de i højere grad er implementeret. Vi støtter opstillingen af stærekasser for at reducere den farlige høje hastighed i byerne og vil gerne opfordre til, at disse ikke kun opstilles ved de større indfartsveje eller lignende. Det er desværre også i beboelseskvarterne, at vi har brug for dem. På mange af de (bare lidt) større veje i brokvartererne bliver der kørt med meget høje hastigheder og disse bør dækkes, - evt i form af flytbare stærekasser, som bilisterne ikke ved hvor befinder sig.

Lavere hastighed

En generel nedsættelse af hastigheden i København er en god ide. Vi ved fra utallige forsøg, at en generel sænkning af hastigheden både forhindrer ulykker og gør, at de ulykker der alligevel sker, har mindre skadevirkning på de implicerede.

En sænkning af hastigheden kan ikke implementeres og håndhæves alene vha skiltning, men må effektueres igennem ændringer i

gadeudformningen og vejstrukturen. Indsnævring af kørebaner, snoet kørsel, chikaner, vejbump og andre elementer er nødvendige for, sammen med øget hastighedskontrol og stærekasser, at sænkningen bliver reel. Samtidig skal det tilstræbes, at den tilstedeværende skiltning er så visuel, at den ikke overses. Vi kender problemet med for lille skiltning fra mange af de beboelsesområder, der allerede er udlagt som 40 km/t zoner. I Valby, hvoraf store dele er udlagt som sådan, ved bilisterne det ofte ikke, idet skiltningen er så lille, at den overses.

Zoneregulering

Samtlige forslag om forskellige zonereguleringer er fornuftige, såfremt en lovpligtig rutebenyttelse for tunge køretøjer ikke kan eller må implementeres. Vi mener, at et lovpligtigt rutenet er nødvendigt og en implementering heraf vil gøre forslaget om zoneregulering unødvendigt.

Gennemføres det sidste forslag i sin fulde udstrækning vil problemerne med varelevering uden for rutenettet være løst.

Grøn varelevering

Forslag 6 er et forslag, der gang på gang har været fremsat af forskellige aktører inden for trafikdebatten i København. Det er derfor glædeligt endelig at se det på tryk som et officielt forslag. Decentrale mindre omlastningscentraler der er lokaliseret langs det røde rutenet samt større omlastningscentraler i byens periferi, er oplagte til at aflaste infrastrukturen, minimere luftforureningen, øge trafiksikkerheden og trivlsen i København .

Større omlastningscentraler kan placeres i umiddelbar nærhed af motorvejsnettet, men helst ifm større kollektive transportstrukturer, for at tilskynde til brugen af disse ved forsendelser af varer og længere afstande. Vi forestiller os større omlastningscentraler ved DSB godscentralen i Høje Tåstrup, samt ved havneanlæg.

Der bør stilles absolutte krav til de køretøjer, der skal distribuere varerne videre til butikkerne og forbrugerne i selve København. Dette bør ske i mindre varevogne drevet af el (produceret fx vha vindmøller) og/eller brint. Disse biler bør indrettes således, at enhver vareudbringning kan finde sted med disse – også kølevarer.

Vi vil derfor opfordre til at pilotprojektet udvides, allerede inden det er gået i gang, med flere bydele for at sikre en erfaringsopsamling af betydning fra projektets start. Projektet er banebrydende og nødvendigt inden København ”sander til” i trafik.

Venlig hilsen

Niels Vestergaard
Vesterbro Lokaludvalg