



## **Strategi for tung trafik**

30-04-2009

### **Bilag 5 - Miljøvurdering**

Sagsnr.  
2009-46669

Tung trafik i form af lastbiler over 3,5 tons udgør omkring 5 % af trafikken i Københavns Kommune. De har et CO<sub>2</sub>-udslip på 35.000 tons om året (2005-tal), hvilket svarer til ca. 10 % af det samlede CO<sub>2</sub>-udslip fra trafikken. Samtidig udgør de tunge køretøjer et problem for den lokale luftforurening, især partikeludslip og kvælstofdioxid, og for støjforhold i byen.

Dokumentnr.  
2009-246845

Sagsbehandler  
Annette Kayser

Det må således forventes, at ændringer for den tunge trafik vil have miljømæssige konsekvenser og derfor er der foretaget en screening af mulige miljøkonsekvenser for de enkelte tiltag i strategien for tung trafik. Mere detaljerede vurderinger kræver mere viden om de helt konkrete effekter af de enkelte tiltag. I de tilfælde, hvor screeningen peger på miljøeffekter af en vis størrelsesorden, anbefales det at mere detaljerede vurderinger bliver foretaget i forbindelse med planlægningen af tiltagene.

Der skal gøres opmærksom på, at der skal store ændringer i det samlede trafikbillede til, for at ændre radikalt på luftforurening, støjforhold og andre miljøfaktorer. Der er mange komplekse sammenhænge, især når det kommer til luftforurening og da strategiens hovedformål er tunge køretøjer og trafiksikkerhed, er der næppe nogle af tiltagene, som vil ændre på den samlede luftforurening i byen. Der kan dog være lokale forbedringer - og tilsvarende også lokale forringelser - ved overflytning af trafik.

#### *Del 1) - Københavns Kommune*

##### **1. Københavns Kommune som forbillede**

Trafiksikkerhedsmæssige krav til køretøjer vil kun påvirke de generelle miljøforhold i ringe grad.

Hvis kravene medfører, at transportører hurtigere udskifter deres køretøjer til nyere udgaver, vil det gavne miljøet. Dette skyldes at nye køretøjer skal opfylde skrappe Euronormer og derved har mindre udslip af luftforurenende stoffer. Det må dog samtidig forventes, at de køretøjer, som påvirkes af kravene, udgør en mindre del af den tunge trafik i byen.

#### *Del 2) - Regulering*

##### **2. Anbefalet rutenet for lastbiler**

En omfordeling af den tunge trafik til et mere overordnet og velegnet vejnet vil give et bedre lokalt bymiljø med mindre støj og luftforurening samt et bedre visuelt miljø. De lokale forbedringer vil afhænge af, hvor mange lastbiler, der rent faktisk vælger at benytte det anbefalede rutenet.

#### **Center for Trafik**

Islands Brygge 37  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3573

Telefax  
3366 7131

E-mail  
annkay@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

Omfordeling til det anbefalede vejnet kan dog samtidig give længere køreruter for en del af trafikken. Det vil især betyde øget CO<sub>2</sub>-udslip og dermed være en forringelse for klimaet. Igen afhænger størrelsesordenen af, hvor meget tung trafik, der overflyttes.

Modsat vil den mere glidende trafikafvikling på det anbefalede rutenet, som der lægges op til, medvirke til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra al trafikken på dette rutenet. Det skyldes at mere glidende kørsel bruger mindre energi og dermed har mindre udslip af CO<sub>2</sub> - og af andre forurenende stoffer.

### **3. Trafikledelse**

#### 3.1) Bedre navigation

Mere præcise GPS-kort og bedre oplysninger om vejarbejder mv. vil lede lastbilerne mere hensigtsmæssigt gennem byen og modvirke ekstra kørsel, der skyldes, at køretøjet ikke kan komme frem ad den vej, som chaufføren forventede. Reduceret omvejskørsel mindsker miljøpåvirkningen både lokalt og klimamæssigt.

#### 3.2) Aktiv trafikledelse

En trafikledelsesfunktion er en yderligere understøttelse af bedre navigation og vil som sådan også være med til at reducere u hensigtsmæssig omvejskørsel.

#### 3.3) Optimering og central styring af signalanlæg

Optimering af signalanlæggene giver en mere glidende og hurtigere trafikafvikling og det vil give store miljømæssige gevinster, ikke kun fra den tunge trafik, men fra vejtrafikken generelt. Det er vurderet, at de mange færre stop kan reducere energiforbruget med 5-10 % på de omfattede strækninger. Dette vil være en betydelig gevinst både for CO<sub>2</sub>-udslippet og den lokale luftforurening.

#### 3.4) Reduktion af støj og uheld med trafikkontrol

Trafikkontrol til overholdelse af hastigheder har en positiv effekt på miljøet, især fordi kørslen bliver mere jævn, men også fordi overholdelse af skiltet hastighed ofte vil være mindre energiforbrugende og mindre støjende.

### **4. Lavere hastighed**

Sænkning af hastigheden fra 50-40 km/t har ringe betydning for luftforureningen. Emissionen fra det enkelte køretøj reduceres en smule, men til gengæld er trafikken længere tid om at komme igennem byen, så samlet set bliver luftsituationen lidt forringet.

Den generelle hastighedsnedsættelse fra 50 til 40 km/t vil betyde, at der vil være mindre støj fra personbiler, da der for disse er en gevinst i form af mindre dækstøj. For de tunge køretøjer vil det ikke mindske

støjen, da deres motorstøj er den afgørende faktor ved disse hastigheder.

Hastighedsnedsættelsen vil være med til at overflytte trafik til det overordnede vejnet og dermed påvirke i retning af bedre lokalt bymiljø.

Det anbefales, at udarbejde en mere grundig miljøvurdering ved detaljering af tiltaget.

## **5. Zoneregulering**

### **5.1) Zoner med tidsrestriktioner**

Tidsrestriktioner vil betyde, at lastbiler med ærinde i zonen vil komme på andre tidspunkter. Det forudsættes, at der er tale om tidspunkter med mindre trafikbelastning, og i så fald vil kørslen være mere glidende og dermed bedre for miljøet. Samtidig vil den øvrige trafik være mere glidende i de perioder, hvor lastbiler ikke er tilladt. Især vil mindre varelevering i myldretider være en gevinst for trafikafviklingen. Der vil således være en vis gevinst for miljøet, men det er ikke med den nuværende baggrundsviden muligt at pege på størrelsesordenen af gevinsten.

### **5.2) Zone med krav om lavt førerhus**

Umiddelbart vurderes det kun at have marginal påvirkning af miljøet. Dog kan det, hvis tiltaget medvirker til en udskiftning af vognparken til nyere biler, have positiv effekt på både støj, klima og luftforureningen.

Traditionelle lastbiler, fx gennemkørende trafik fra Nordhavn, vil muligvis få øget omvejskørsel med deraf følgende øget forurening.

## **6. Pilotprojekt (Citylogistik): Grøn varelevering**

Forsøg med cityvareterminaler i andre byer viser, at køretøjernes kapacitetsudnyttelse nærmest fordobles og at antal kørte km til varelevering i de berørte områder falder med helt op mod 60 %. Den samlede effekt for byen afhænger selvfølgelig, at hvor stor et område, der berøres og af krav forbundet med ordningen.

Det må dog under alle omstændigheder forventes, at et forsøg med en cityvareterminal vil reducere kørsel med tunge køretøjer. Hermed vil der være lokale miljøeffekter i form af mindre støj og luftforurening, og der vil også være en CO<sub>2</sub>-gevinst.

Det anbefales at evaluere forsøget nøje, også hvad angår effekter for miljøet.

*Del 3) - Information og dialog*

## **7. Hjemmeside og rådgivning**

En samlet hjemmeside er en bedre service, men vil ikke give mærkbare miljøeffekter. Online rådgivning kan - alt efter indholdet - være med til at styrke effekter af andre tiltag og derved påvirke til miljøgevinster i mindre omfang.

#### **8. Kampagne rettet mod chauffører**

Der er tale om trafikikkerhedskampagner og der vil ikke være miljøeffekter.

#### **9. Kampagne rette mod cyklister og fodgængere**

Der er tale om trafikikkerhedskampagner og der vil ikke være miljøeffekter.

#### **10. Specialanalyser**

Analyserne er rettet mod trafikikkerhed og vil ikke have andre miljøeffekter.

#### **11. Chaufførpanel**

Erfaringsudveksling i chaufførpanelet kan understøtte de mere reguleringsmæssige tiltag i strategien og dermed kan panelet bidrage til, at effekterne af disse tiltag øges. Herved vil der være små miljøgevinster ved at have chaufførpanelet.

#### **12. Partnerskab**

Der er lagt op til at etablere et "Rådet for Tung Trafik i København", som både har fokus på trafikikkerhed og miljø. Det må således forventes, at Rådet kan bidrage til at reducere miljøgener fra den tunge trafik i byen. Omfanget af miljøgevinsterne vil helt afhænge af, hvilke indsatser Rådet sætter i gang og i hvor høj grad der lægges vægt på miljøforholdene.

Det anbefales, at miljøaspekter indgår i Rådets arbejde på linje med trafikikkerhed.