



**Anbefalinger til forbedring af sikkerhed og tryghed for de bløde trafikanter i de indre byområder**

14-05-2008

Der anbefales følgende tiltag:

- Oprettelse af tung trafik forbudszone
- Regulering af Nordhavnstrafikken
- Plan for håndtering af kørsel i forbindelse med større bygge- og anlægsprojekter inden for zonen
- Henvendelse til Justitsministeriet med henblik på krav til lastbilers fysiske indretning til fremme af sikkerheden for bløde trafikanter

Sagsnr.  
2008-54945

Dokumentnr.  
2008-249217

Sagsbehandler  
Steffen Rasmussen

**1. Forbudszone mod tung trafik**

Forvaltningerne anbefaler, at der oprettes en zone, der dækker størstedelen af Indre By og Christianshavn (se indstillingens bilag 1). Inden for denne zone gælder en max. vægtgrænse for lastbiler på 18 t. Trafikken i zonen vil blive ændret væsentligt, idet de store transitruter - eksempelvis voldgaderne - vil opleve et markant fald i antallet af lastbiler, og herunder et fravær af alle lastbiler over 18 t. Eksempelvis vil belastningen af Nørre Vold reduceres med ca. 40% fra de nuværende 1.760 lastbiler til 1.025 lastbiler.

**Tabel 1: Strækningsbelastninger før og efter oprettelse af zone**

| Lokalitet  | Nørre Voldgade  | Farimagsgade    | Øster Søgade        |
|--|-----------------|-----------------|---------------------|
| <b>Antal køretøjer før 18 t. zone - kl. 6 - 18</b>   |                 |                 |                     |
| Solo   | 1126            | 654             | 517                 |
| Sættevogne   | 526             | 24              | 90                  |
| M. anhænger  | 108             | 18              | 48                  |
| <i>Total</i>   | <i>1760</i>     | <i>696</i>      | <i>655</i>          |
| <b>Antal køretøjer efter 18 t. zone - kl. 6 - 18</b> |                 |                 |                     |
| Solo   | 1025            | 596             | 820                 |
| Sættevogne   | 0               | 0               | 90- 200*            |
| M. anhænger  | 0               | 0               | 48- 73 *            |
| <i>Total</i>   | <i>1025</i>     | <i>596</i>      | <i>958-1093</i>     |
| <i>Ændring</i>                                       | <i>-42 pct.</i> | <i>-14 pct.</i> | <i>+ 46-67 pct.</i> |

*Spændet udtrykker forskellen mellem, at al trafik omlægges til Nordhavnsruten eller en model, hvor 20 % af trafikken vælger en alternativ rute via Søgaderne. Trafikken omfatter tidsrummet 6- 18. Kilde: TetraPlan.*

Strøggader og andre hande!sgader med behov for varelevering indenfor zonen vil opleve en stigning i antallet af køretøjer op til 18 t. Stigningen skyldes, at varelevering der før skete med f.eks. sættevogne på 48 t. nu erstattes af flere mindre lastbiler - dog ikke i Københavns Middelalderby, hvor der allerede i dag er standsningsforbud for lastbiler over 18 t. Samlet set vil antallet af lastbiler i zonen være uændret.

Tabel 2 viser effekten af indførelsen af zonen på antallet af kørte kilometer i Københavns Kommune og i alt. Inden for Københavns

**Center for Trafik**

Njalsgade 13, 1. sal  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3586

Telefax  
3366 7131

Mobil  
2726 3540

E-mail  
sterras@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

Kommune vil antallet af kørte kilometer falde med 1,1 mio. kilometer. I alt vil indførelsen af zonen medføre en samlet stigning på antal kørte kilometer med 2,8 mio. kørte kilometer. Forskellen skyldes primært at reguleringen af trafikken til og fra Nordhavn medfører, at en stor del af trafikken ledes ud på motorvejsnettet uden for Københavns Kommune.

**Tabel 2: Effekt på kørselsomfanget**

|                      |                   | Kørsel i mio. km |              |             |             |
|----------------------|-------------------|------------------|--------------|-------------|-------------|
|                      |                   | I KK             |              |             | Samlet      |
|                      |                   | I zonen          | Udenfor zone | Samlet      |             |
| Vogntog              | Nord ud           | -1,0             | -0,1         | -1,1        | +1,8        |
|                      | Byintern, ny rute | -0,3             | +0,4         | +0,1        | +0,1        |
| Store sololastbiler  | Nord ud           | -0,2             | -0,3         | -0,5        | +0,5        |
|                      | Byintern, ny rute | -0,2             | +0,2         | 0,0         | 0,0         |
|                      | Omlagte solobiler | +0,2             | +0,2         | +0,4        | +0,4        |
| <b>Samlet effekt</b> |                   | <b>-1,5</b>      | <b>+0,4</b>  | <b>-1,1</b> | <b>+2,8</b> |

#### *Miljøkonsekvenser*

Tabel 3 viser effekten af zonen på udledningen af CO<sub>2</sub>. Her gælder samme mønster som i tabel 1: CO<sub>2</sub> udledningen falder inden for Københavns Kommune, men samlet set vil der være tale om en stigning.

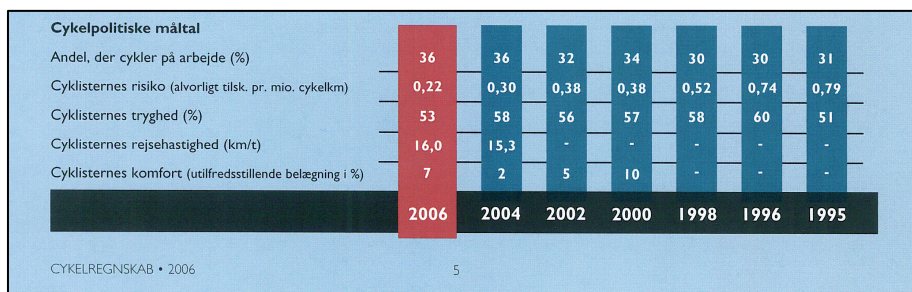
**Tabel 3: Effekt på CO<sub>2</sub> udledning**

|                      |                   | CO <sub>2</sub> i mio. kg |              |             |            |
|----------------------|-------------------|---------------------------|--------------|-------------|------------|
|                      |                   | I KK                      |              |             | Samlet     |
|                      |                   | I zonen                   | Udenfor zone | Samlet      |            |
| Vogntog              | Nord ud           | -1,1                      | -0,1         | -1,2        | 1,9        |
|                      | Byintern, ny rute | -0,3                      | 0,4          | 0,1         | 0,1        |
| Store sololastbiler  | Nord ud           | -0,2                      | -0,3         | -0,4        | 0,4        |
|                      | Byintern, ny rute | -0,2                      | 0,2          | 0,0         | 0,0        |
|                      | Omlagte solobiler | 0,2                       | 0,2          | 0,3         | 0,3        |
| <b>Samlet effekt</b> |                   | <b>-1,6</b>               | <b>0,4</b>   | <b>-1,2</b> | <b>2,8</b> |

TetraPlans vurderinger viser endvidere, at de støjmæssige konsekvenser af omlægningen af trafikken næppe vil overstige 2 dB på døgnbasis, og derfor ikke vil være hørbar for det menneskelige øre med undtagelse af strækningen på Strandvænget/ Strandvejen, som behandles særskilt i den tekniske rapport TetraPlan tager forbehold for, at der kan være enkeltstrækninger, som kan blive belastet med mere end 2 dB. En nøjagtig kortlægning af dette kræver en mere detaljeret undersøgelse end det har været muligt at gennemføre på nuværende tidspunkt.

### Tryghedseffekt

Tryghed er trafikanternes oplevede sikkerhed. Denne faktor har meget stor betydning for byens trafikanter - især de bløde trafikanter som fodgængere og cyklister. Jo større et køretøj er og jo sværere det er at overskue konsekvenserne af dets kørsel, desto større er utrygheden over for det. Cyklister giver ofte udtryk for denne utryghed over for store køretøjer i vejkryds - især i forbindelse med højresving ind foran cyklisten - eller på strækninger uden cykelstier. I det seneste cykelregnskab er der netop konstateret tegn på at netop trygheden ser ud til at falde blandt de Københavnske cyklister.



Det fremgår af skemaet, at trygheden toppede i 1996 og siden er faldet støt frem til 2006.

Fodgængeres utryghedsfølelse er ikke særligt godt beskrevet. Fodgængere giver udtryk for utryghed i forbindelse med krydsning af veje. På Voldgadelinien er dette især udtalt omkring Nørreport Station, hvor der dagligt krydser rigtig mange fodgængere. Forvaltningen vurderer derfor, at en zone må forventes især at kunne mærkes positivt her.

### Trafiksikkerhed

Lastbiler over 18 t. har i perioden 2002-2006 har været involveret i 12 af de 15 uheld med dødelig udgang mellem lastbiler og bløde trafikanter i København. De store lastbiler er dermed overrepræsenteret i de alvorlige uheld i forhold til deres antal. Ulykkesrisikoen ved lastbiler større end 18 t. vurderer TetraPlan til at være markant større end ved lastbiler på 18 t. eller mindre. I samme 5-års periode (2002-2006) har kommunen registreret 21 uheld mellem lastbiler og cyklister og fodgængere indenfor det område en kommende zone vil dække (herunder to dødsfald). Af de 21 uheld skete 6 uheld med lastbiler over 18 tons, herunder begge dødsulykker. I alt blev 15 personer dræbt i trafikken af lastbiler i perioden 2002-2006. Heraf blev 12 personer dræbt af lastbiler over 18 tons.

En reduktion af lastbilerne over 18 t. indenfor en zone vurderer forvaltningen derfor at medvirke positivt til trafiksikkerheden.

Reguleringen af Nordhavnstrafikken vil samtidig sikre, at en stor del af de tunge lastbiler over 18 t. hurtigere ledes ud på det overordnede vejnet og motorvejsnettet, som er indrettet til den tunge trafik, hvor bløde trafikanter ikke færdes. Dette vil også medvirke til at øge trafiksikkerheden i kommunen.

Med oprettelsen af zonen vil der dog være en risiko for flere ulykker i kryds og på strækninger, som den tunge trafik flyttes til. Forvaltningen foreslår derfor at gennemføre en trafiksikkerhedsrevision af forbudszonen. Formålet med en trafiksikkerhedsrevision er at skabe de mest trafiksikre løsninger med den eksisterende viden og ressourcer. Såfremt trafiksikkerhedsrevisionen mod forventning vurderer, at forbudszonen vil medføre en reduceret sikkerhed, vil disse oplysninger skulle forelægges for offentligheden. Dette vil forlænge høringsperioden. Oplysningerne vil indgå i forvaltningens endelige indstilling om zonen indførelse til efteråret

Krydsombygningsinitiativet forventes at bidrage markant positivt til trafiksikkerheden i kommunen. Plan for ombygning af farlige lyskryds indgår som et initiativ i pakken Borgerrepræsentationen vedtog d. 24. januar 2008 (BR 48/08). Indstilling og prioritering af ombygning af 10 yderligere kryds ligger klar til budgetforhandlinger '09 ultimo august 2008 med et samlet budgetønske på 50 mio.

#### *Skiltning*

Skiltningen af zonen vil ske med forbudstavler. Af hensyn til håndhævelse af forbudszone er det nødvendigt, at der ikke er "huller" i skiltning. Derfor vil alle sideveje ind til zonen skulle skiltes med "lastbil forbudt" suppleret med vægtgrænsen, hvilket vil medføre en væsentlig forøgelse af skilte langs zonegrænsen. Bliver forslaget vedtaget vil forvaltningen undersøge om zoneskiltning vil være et muligt alternativ. Prisen for skiltning af zonen vurderes af forvaltningen til at udgøre ca. 1.650.000 kr. inklusive nyopsætning og revidering af de nødvendige vejhenvisningstavler (portaltavler).

#### *Håndhævelse og tilkendegivelse fra Politiet*

Håndhævelse foretages af politiet. P-vagterne kan ikke udstede afgifter ved overtrædelse af et lastbilforbud, da dette ikke henviser til overtrædelse af parkeringsreglerne. De vil dog - som med håndhævelse af miljøzonen - kunne kontakte politiet, hvis de opdager en lastbil, der har for høj totalvægt.

Politiet har givet positive tilkendegivelser overfor etablering af en zone for tung trafik. En endelig godkendelse fra politiet kan først komme på tale, når der foreligger en konkret skilteplan. Politiet anbefaler en vægtgrænse på 18 tons, da denne zonegrænse i praksis vil være nemmest at håndhæve.

#### *Kontakt til kommuner*

På embedsmandsniveau er der taget særskilt kontakt til Frederiksberg og Gentofte kommuner for at orientere om planerne for oprettelse af en tung trafik zone.

Ifølge Planlovens bestemmelser kan et planforslag ikke vedtages endeligt, hvis en myndighed har modsat sig dette skriftlig inden udløbet af høringsperioden. Endvidere fremgår det, at en kommunalbestyrelse kan fremsætte indsigelse mod en nabokommunes planforslag, hvis forslaget har væsentlig betydning for kommunens udvikling. Såfremt der ikke kan opnås enighed kommunerne imellem omkring planforslaget, kan uafklarede spørgsmål indbringes for Regionsrådet, der træffer afgørelse.

Udover indsigelser efter planloven, er der i lov om offentlige veje desuden en pligt til at høre nabokommuner, hvis et planlagt vejanlæg kommer til at skære eller få forbindelse med nabokommunens veje.

Det er uvist, om høringspligten strækker sig ud over de situationer, der specifikt er nævnt i lovteksten, og som udelukkende drejer sig om planlægning af vejanlæg, men det må formodes, at der eksisterer en høringspligt i alle tilfælde, hvor en nabokommune bliver særligt berørt på deres veje af en disposition fra Københavns Kommune.

Hvis der efter udtalelsen fra nabokommunen er en tvist i forhold til et planlagt vejanlæg kan sagen indbringes for Vejdirektoratet.

#### *Myldretidsmodel*

Forvaltningerne har undersøgt muligheden for at ophæve zonerestriktionerne udenfor myldretiden, men forvaltningerne vurderer, at denne model er vanskelig, dels at kommunikere og dels at håndhæve. Samtidig er det trafikale billede i de indre bydele sådan, at der også udenfor myldretiden færdes mange cyklister og fodgængere, hvorfor en zone også har en berettigelse udenfor myldretiden.

## **2. Nordhavnstrafikken**

Det er teknisk set uproblematisk at føre den tunge trafik til og fra Nordhavn mod nord ad Ring O2. Dette kan klares med skiltning med forbudstavler. En sådan omlægning understøttes endvidere af indførelsen af en forbudszone. Forvaltningen indstiller derfor, at vægtgrænsen for Nordhavnsvejstrafikken skal være 18 tons for at skabe sammenhæng med grænsen gældende for zonen.

Reguleringen af Nordhavnstrafikken i kombination med forbudszonen er et væsentligt element i at aflaste de indre og meget befærdede byområder for den tunge trafik. Denne aflastning vil dog medføre en markant forøgelse af den tunge trafik på Ring O2 mod nord - herunder Strandvænget og Strandvejen, hvorfra den tunge trafik ledes af Tuborgvej ud på motorvejsnettet.

TetraPlans beregninger viser en stigning i omfanget 800-900 ekstra køretøjer fra kl. 06-18, så det samlede antal lastbiler på strækningen vil ligge på omkring 2.000 tunge køretøjer fra kl. 06-18. Teknik- og miljøforvaltningen anbefaler i lyset heraf, at der etableres støjdæmpende belægning samt variabel hastighedsbegrænsning (30 km/t) om natten og i skolernes mødetid på den mest kritiske strækning af Strandvænget og Strandvejen, dels for at modvirke de støjmæssige gener af den tunge trafik, dels for at øge sikkerheden og trygheden ved en generel lavere hastighed på strækningen.

Teknik- og Miljøforvaltningen er i dialog med Vejdirektoratet med henblik på at få etableret skiltning til Københavns Havn allerede på motorvejsnettet, således den tunge trafik via skiltningen ledes til og fra havnen ad den nordlige rute.

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder endvidere med en detaljeret skilteplan for Østerbro, således flest mulig lastbiler vælger den nordlige rute, og ikke vælger at køre nord ud af havnen for derefter at køre ind gennem byen ad Lyngbyvejen og Nørre Alle. Det er dette spænd som tabellen på side 1 giver udtryk for.

#### *VVM-vurdering*

Forvaltningerne vurderer ikke, at etablering af 18 tons zone og opsætning af skilte for at lede trafikken af bestemte ruter er omfattet af VVM bekendtgørelsen, idet der ikke er tale om et konkret infrastrukturprojekt med anlæg af veje i lovens forstand.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil dog sideløbende med kommuneplantillægget gennemføre en VVM-screening af forslaget til at afvikle den tunge trafik til og fra Nordhavn mod nord ad Ring O2.

#### *Sikre skoleveje*

Krydset Strandvejen/ Strandvænget/ Ryvangs Allé er problematisk, da skolebørn skal krydse i niveau. Samtidig udgør dette kryds eneste reelle forbindelsesvej i skoledistriktet for skolebørn til Strandvejsskolen. Krydsets udformning blev reguleret i forbindelse med omlægning af tung trafik på Ring O2 fra Strandøre til Strandvænget i 2006. Sikkerhedsrevision af krydset vil blive prioriteret i forbindelse med indstilling vedr. plan for ombygning af farlige lyskryds. Plan for ombygning af farlige lyskryds indgår, som tidligere nævnt, som et initiativ i pakken Borgerrepræsentationen vedtog d. 24. januar 2008 (BR 48/08). Indstilling og prioritering af ombygning af 10 yderligere kryds ligger klar til budgetforhandlinger '09 ultimo august 2008 - med et samlet budgetønske på 50 mio.

#### *Implementering*

Tung trafik zone forventes klar til implementering 1. februar 2009 under forudsætning af, at kommuneplantillægsprocessen holder den

nuværende tidsplan. Skiltning af zonen forventes at kunne gennemføres på ca. 2 måneder. Med endelig vedtagelse af kommuneplantillægget i efterår 2008 vurderes 1. februar realistisk. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at Nordhavnstrafikken omlægges samtidigt.

### **3. Plan for håndtering af større bygge- og anlægsprojekter samt dispensationer generelt**

Dispensationer skal udstedes og administreres af kommunen som vejmyndighed. Som udgangspunkt vil dispensationer alene kunne gives til udeleligt gods over 18 t. Dispensationspraksis skal hvile på færdselsmæssige begrundelser og respektere lighedsgrundsætningen.

Forvaltningerne anbefaler derfor, at der kan gives midlertidig dispensation til transport af ekstraordinært store volumenmængder af byggematerialer og jordflytning - eksempelvis fra Metrobyggeri, underjordiske p-anlæg og andre sådanne større anlægsprojekter. Dispensation vil kun kunne opnås, hvis kørslen til disse vil medføre en væsentlig dokumenterbar trafikafviklingsmæssig og trafiksikkerhedsmæssig ulempe ved at fastholde krav om kørsel med 18 t. lastbiler. Det vil påhvile bygherre/entreprenør at påvise dette.

### **4. Henvendelse til Justitsministeren vedr. regler for fysisk indretning af lastbiler**

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker anbefaler, at lastbiler, der anvendes til bykørsel, udstyres med lavt førerhus eller lave for- og sideruder. Hermed forbedres chaufførens udsyn væsentligt, hvilket alt andet lige forbedrer sikkerheden for cyklister og gående betragteligt. Forvaltningerne anbefaler, at Overborgmesteren/ Teknik- og Miljøborgmesteren retter henvendelse til Justitsministeren med anmodning om tilvejebringelse af det nødvendige lovgrundlag for at kunne stille krav til lastbilers indretning i byzone.