



**Præsentation af *Strategi for tung trafik i København for Vanløse*
Lokaludvalg - kort om debat og spørgsmål**

25-01-2010

Sagsnr.
2010-13053

Dato: Torsdag den 21. januar 2010

Dokumentnr.
2010-58374

Tid: 18:30 - 20:00

Sted: Vanløse Kulturhus, Festsalen

Mødedeltagere: Tanja Provstgaard, Jakob Find Andersen, Vanløse
Lokaludvalg + tilhørere

Sagsbehandler
Jakob Find Andersen

Referat

Tanja præsenterede indledningsvis Strategi for tung trafik i København generelt samt de specifikke forhold for Vanløse.

Via Trafik har lavet en trafikmodelberegning for kommunen, der viser, at de anbefalede ruter for lastbiler gennem Vanløse vil få mellem 50 og 200 lastbiler ekstra mellem klokken 6 og 18 i *worst case*-scenariet. Det vil sige, at mest trafik vil fordele sig på de regionale veje/ det anbefalede rutenet, hvorimod Motorring 3 vil få mindst trafik på grund af vejarbejdet.

Forudsætningerne er, at vareleveringstrafikken kører nogenlunde som i dagens situation, at fremkommeligheden forbedres fem til ti procent (på de anbefalede ruter), og at transittrafikken til og fra Nordhavn vil have sværere ved at benytte sig ad ruten mod syd via Nørre Voldgade.

Derudover blev forvaltningens fagmedarbejdere stillet en række konkrete spørgsmål og kommentarer, hvoraf nogle kunne besvares med det samme, og nogle blev *taget med hjem*. Nedenfor fremgår de fleste spørgsmål i oversigtsform.

Konkrete spørgsmål

Kan man ikke tvinge den tunge trafik til at køre ad Motorring 3?

Det er desværre ikke muligt med den nuværende lovgivning at angive tvangsruiter for lastbiler. Strategien arbejder derfor med både anbefalede ruter, og forskellige zoneordninger med f.eks. tidsrestriktioner udenfor de anbefalede ruter i et forsøg på at minimere uønsket tung trafik i lokalområderne.

Er der afsat penge til at gennemføre *Strategi for tung trafik i København* - og i givet fald hvor mange?

Der er ikke afsat penge til strategien i budget 2010, men det er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at strategien ikke har politisk fokus.

Center for Trafik

Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3570

Telefax
3366 7131

E-mail
jander@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

I 2010 er Strategi for tung trafik i høring og skal derefter vedtages. Efterfølgende søges midler til finansieringen af strategielementerne i budget 2011. 2010 blev i øvrigt et budgetår, hvor tryghed, skoler og børnepasning står øverst på dagsordenen.

Kan I ikke kigge på at nedsætte hastigheden på Grøndals Parkvej til 50 km/t på hele strækningen? Det er forvirrende med 50 km/t, så 60 km/t, så 50 km/t og så 60 km/t igen?

På sigt er det meningen, at hastighedsgrænsen på hele Ring 2 i Københavns Kommune skal nedsættes til 50 km/t. Som led i "Hastighedsplan for udvalgte trafikveje" beder Teknik- og Miljøforvaltningen om penge i budget 2010 til at nedsætte hastigheden på bl.a. Grøndals Parkvej til 50 km/t på hele strækningen og herudover etablere flere krydsningspunkter på strækningen.

Kan man ikke vejlede den tunge trafik bedre via GPS-systemer? I dag kan lastbilerne finde på at køre ind ad Hvidkildevej, for blot at konstatere, at de ikke kan komme frem, hvorefter de bakker ud igen?

Allerede nu arbejder forvaltningen på at etablere et bedre samarbejde med GPS-kortproducenterne, så alle restriktioner og anbefalinger på kommunens vejnet også er med på de nyeste GPS-kort. Hvis der er konkrete problemer med gennemkørende tung trafik på Hvidkildevej, vil vi anbefale udvalget at skrive til kommunens vejmyndighed på trafik@tmf.kk.dk og eventuelt bede om at få etableret f.eks. et gennemkørselsforbud på Hvidkildevej.

Kan man ikke dele trafikken op i de lokale kryds, så cykler kører for sig og biler kører for sig?

Jo - man kan sagtens opdele de forskellige trafiktyper, så de er adskilte og kører hver for sig i krydsene. Men det kan være meget dyrt at ombygge kryds, ligesom opdeling af trafikstrømme normalt koster lidt for fremkommeligheden. Derfor arbejder vi i strategien med løbende prioriteret krydsombygning på relevante kryds på det anbefalede rutenet for netop at forbedre trafiksikkerheden.

Det er vigtigt, at signalerne ikke kan misforstås. Krydset Hillerødgade/ Borups Allé virker ikke optimalt?

Vi har informeret trafiksikkerhedsteamet i Center for Trafik omkring dette kryds, men de har umiddelbart ikke kunnet finde dokumentation for, at krydset er særligt uheldsbelastet. Midlerne til sikkerhedsombygning af kryds bliver bl.a. prioriteret efter de kryds, hvor der kan dokumenteres et trafiksikkerhedsproblem. Hvis lokaludvalget kan hjælpe til med at fremskaffe denne dokumentation, vil det være nemmere at få prioriteret midler til en ombygning eller ændret signalgivning.

Kan man sige noget om, hvilket segment, der bliver ramt af højresvingsulykker?

Heldigvis sker der relativt få højresvingsulykker, så det kan være svært præcist at udpege de grupper, der særligt ofte bliver ramt. De nyeste erfaringer tyder dog på, at kvindelige cyklister fra 30 til 42 år er overrepræsenteret i antallet af højresvingsulykker end andre trafikantgrupper.

Der foreligger en politisk vedtaget hastighedsplan, hvor hastigheden skal ned på 50 km/t flere steder. Er det sådan, at Strategi for tung trafik i København overtrumfer hastighedsplanen og bibeholder en hastighedsgrænse på 60 km/t på flere veje?

Nej. Hastighedsplanen bunder i at skabe større tryghed og færre ulykker for byens brugere og borgere. "Fart dræber" populært sagt, og derfor vil man opleve, at det bliver stadigvæk færre veje i København, hvor man kan køre mere end 50 km/t.

Hvem skal have den grønne bølge på det anbefalede rutenet?

De fleste anbefalede ruter for lastbiler er etableret på det regionale vejnet. Her er kommunens politik, at fremkommelighed for biltrafikken vægtes højt. I samme åndedræt skal det siges, at der er mange hensyn at tage såsom busprioritering, cykelpendlereruter, trafiksikkerhed og fremkommelighed. Derfor vil en kommende signalprioritering ske i den udstrækning, at fremkommeligheden kan forbedres uden at give (for meget) køb på de andre fokusområder og aldrig ved at mindske trafiksikkerheden.

Kan man ikke skrive ind i de større byggeriers byggetilladelse, at lastbilerne til byggeriet skal køre ad en bestemt rute?

Det er en rigtig god idé, som vi meget gerne vil tage med i det videre arbejde. Center for Trafik vil tage kontakt til Center for Byggeri, der i dag står for at udarbejde byggetilladelser i kommunen.

Grøndals Parkvej kan blive mere støjplaget ved at være en del af et anbefalet rutenet for lastbiler. Er der afsat midler i strategien til at afhjælpe dette?

Nej. Der er endnu ikke afsat midler i budgettet til strategien - herunder også støjdæmpende foranstaltninger. Bliver strategien vedtaget, vil der dog ikke være nogen tvivl om, at argumenterne for først at prioritere etablering af støjdæmpende asfalt på de anbefalede ruter bør vægte tungt i en prioriteringsproces. Men denne prioritering er politisk.

Sallingvej kan være en prop i systemet. Kan man indføre variable hastigheder, så trafikken kan afvikles bedre?

Det vil kræve politiets godkendelse at gøre dette, men der findes mange kendte tekniske løsninger til at oprette strækninger med variable hastigheder. Center for Trafik vil tage ideen med i det videre forløb.

Vi føler os ofte utrygge ved store lastbiler - f.eks. til Netto - der leverer varer til butikkerne ad små villaveje. Kan man ikke forbyde dem og forlange mindre lastbiler?

Man kan sagtens etablere lokale forbud for lastbiler. Samtidig skal man dog huske, at de fleste dagligvarekæder er rigtig dygtige til at pakke deres lastbiler meget effektivt. Det er bl.a. på denne måde, de tjener deres penge. Strategien arbejder med et mellemløje, hvor man i visse zoner tillader lastbiler af en vis størrelse (18 ton eller 24 ton) og eventuelt også kun i visse tidsrum.

Vi vil gerne se en grøn bølge på Valby Langgade, da man som cyklist meget tit skal holde for rødt.

Kommunen har forsøgt med grønne bølger for cyklister på flere strækninger - herunder Amagerbrogade, Østerbrogade og Nørrebrogade. Vi giver ideen videre til cykelsekretariatet i vores center, som vil kigge på ideen.

Mange cyklister har en meget uheldig adfærd og respekterer ikke de regler, der er. Er der et særligt trafikpoliti i *Strategi for tung trafik i København* til at håndhæve færdselsreglerne for cyklister bedre, eller er det politiet, som vi kender det, der skal stå for håndhævelsen?

På sigt er det en interessant idé at indføre et politikorps, der mere fokuseret kigger på trafikken - både for cyklister, bilister og fodgængere. Men i dagens situation er det Københavns Politi, der skal stå for håndhævelsen i København. Det er op til dem, hvordan de prioriterer deres ressourcer i den daglige drift, og de har bl.a. indført cyklende politi for bedre at ramme cyklistsegmentet.

Kan man ikke opsætte trafikspejle i alle større lyskryds, så lastbilchaufførerne har mulighed for at se cyklisterne her, inden de skal dreje?

Generelt vælger kommunen trafikspejle fra som løsning af flere grunde. Dels er der stor risiko for hærværk (klistermærker, ødelagte spejle mv.), og dels vil vi hellere arbejde på løsninger, hvor chaufføren (og cyklisten) bliver bedre til at orientere sig inden et sving. Kommunen kører bl.a. et forsøg med gule lamper i cykelstien, der lyser op og kan ses i lastbilens egne spejle, når der kommer cyklister på cykelstien. Det kan bl.a. ses i krydset Tietgensgade/ H.C. Andersens Boulevard og Gothersgade/ Nørre Voldgade.

Hillerødgade er en del af det anbefalede rutenet for lastbiler i en retning. Hvorfor kan den tunge trafik ikke køre ad Borups Allé og ud på Motorring O3 og rundt her?

Hillerødgade er blevet taget med i det anbefalede rutenet for lastbiler af nød. Krydset Borups Allé/ Hulgårdsvej er blevet bygget om, så venstresving fra Borups Allé i begge retninger er blevet forbudt af hensyn til trafiksikkerhed. Forbindelsen mellem Ring O2 og Borups Allé er et af de større kryds i det anbefalede rutenet, og derfor er det

vigtigt, at lastbiler med mere lokale mål kan komme fra den ene hovedrute til den anden uden at skulle ud på Motorring O3 at vende. Lastbiler med mål uden for København bliver ledt direkte ud på motorvejsnettet og videre derfra.

Det er frustrerende som vognmand at opleve de mange restriktioner i Indre By, samtidig med at kommunens køretøjer kører, som det passer dem. Kan det passe, at I dispenserer jer selv for reglerne?

Nej. Kommunen som vejmyndighed må under ingen omstændigheder give sig selv objektive fordele frem for private firmaer, men derfor kan det sagtens forekomme, at kommunale køretøjer har fået dispensation til at løse en særlig samfundsmæssig opgave - f.eks. indhentning af husholdningsaffald, renhold af et pladsareal eller lignende.

Den kollektive trafik kører ikke altid optimalt. Man kan sagtens opleve at komme med en A-bus, hvor det virker, som om chaufføren gør alt for at køre racerløb mellem stoppestederne. Kan I ikke sørge for lidt mere glidende kørsel i busserne?

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder tæt sammen med bl.a. politiet, Økonomiforvaltningen og MOVIA om at øge bussernes fremkommelighed og punktlighed i byen. Dette gør vi bl.a. gennem en række busprioriteringsprojekter, der enten er på vej eller allerede er i drift. Chaufførens kørsel har vi ingen indflydelse på, og hvis der opstår konkrete situationer, hvor kørslen ikke er i orden, vil vi bede jer om at kontakte MOVIA direkte. Kontaktinfo kan findes på www.movia.dk.

I strategien arbejder I med en generel hastighedsgrænse på 40 km/t i hele Københavns Kommune eksklusive det anbefalede rutenet for lastbiler. Det er ikke første gang, at 40 km/t-zoner bliver nævnt af kommunen. Betyder *Strategi for tung trafik i København*, at vi skal vente endnu længere tid på at få 40 km/t-zoner indført i byen - herunder i Vanløse?

Nej. Projektet med at indføre hastighedszoner på 40 km/t på alle lokalveje i København kører sit eget liv. I dag skal 40 km/t zoner følges op ad hastighedsdæpende foranstaltninger (bump, chikaner og lign.) og der skal afsættes prioriterede midler til opgaven. Samtidig er lovkravene til at indføre sådanne zoner med tiden blevet markant skærpede. Det er simpelthen blevet sværere at få en lokal 40 km/t-zone endeligt godkendt. I strategien lægger vi op til at indføre en stor 40 km/t-zone for hele Københavns Kommune med undtagelse af det anbefalede rutenet for lastbiler, hvor den eksisterende hastighedsgrænse søges bibeholdt. Det kan dog ikke afvises, at andre større veje uden for det anbefalede rutenet i konkrete tilfælde skiltes med en hastighed på f.eks. 50 km/t.