

Høringssvar: Forslag til strategi for tung trafik

Udkast 1, 5. august 2009/AJV

Amager Vest Lokaludvalg har følgende bemærkninger til den reviderede strategi for tung trafik:

Det beskrives indledningsvist, hvordan Københavns Kommune skal gå foran ved at stille krav til leverandører. Grundtanken er meget sympatisk, men vi frygter, at ordningen vil drukne i bureaukrati, hvis et separat kontor skal stå for udstedelse af licenser til hver enkelt vogn, som måske oven i købet skal godkendes separat. Hvis reglerne er klare og ubureaukratiske, kan det være en god løsning, men det vil ikke være hensigtsmæssigt hvis uklare krav kombineret med bureaukratisk godkendelsesprocedure skræmmer leverandørerne væk og dermed reelt sætter udbuddene ud af funktion.

Samarbejde med renovationsvirksomhederne synes velgennemtænkt, men dels må disse chauffører forventes at være meget erfarne i den københavnske trafik og de mange cyklister, dels må vi minde om, at der stort set ikke kom nogle bud på denne opgave. Derfor er eksemplet måske mindre godt i bred forstand.

Det skitserede overordnede rutenet virker gennemtænkt idet det virkelig kun er større veje, der benyttes, og i vores bydel ser risikoen for højresvingsulykker faktisk ud til at være helt væk for den del af trafikken, der benytter rutenettet.

Strategien med at gøre det lettere for chaufførerne at vælge den "rigtige" rute frem for den forkerte er efter vores mening vejen frem, og elementer som grøn bølge og hurtig fjernelse af parkering til ulempe er helt klart store skridt i den rigtige retning.

Tidsbegrænsning på visse strækninger er vi lidt mere tvivlende over for. Erfaringer fra fx Artillerivej siger, at disse begrænsninger ikke altid overholdes. Om det er fordi de er skiltet for dårligt eller om de bevidst ignoreres, skal vi ikke kunne sige, men vi finder at tidsbegrænsning kun bør benyttes i helt særlige tilfælde og må suppleres af en kontrolindsats der skal sikre overholdelsen.

Tiltaget med en cityterminal til omladning af gods ser vi meget positivt på, og det glæder os, at private aktører også inddrages. Men det er vigtigt, at cityterminalen ikke fordyrer transporten. Implementeret på den rigtige måde kan den imidlertid både begrænse mængden af trafik og skabe en bedre distribution med positiv effekt for både sikkerhed og miljø.

En af de ting, der manglede i den oprindelige strategi, var fokus på cyklisterne, og her noterer vi os med glæde, at der lægges op til bedre undervisning af cyklisterne i at se farlige situationer. Én ting er dog børn, en anden voksne, og en del ulykker opstår tilsyneladende ved at man holder på sin ret frem for at fokusere på egen sikkerhed. Her savner vi en indsats over for også voksne cyklister.

Endelig glæder den løbende opfølgning os meget, og særligt det samarbejde, der lægges op til, og som også inkluderer chaufførerne.

Samlet set glæder vi os meget over den reviderede strategi for tung trafik. Hvor den forrige udgave var præget af forbud på tvivlsomt lovgrundlag og fokus på oplevet frem for faktisk sikkerhed, er denne udgave langt mere pragmatisk og både helheds- og løsningsorienteret. Med de afgivne forbehold kan vi derfor kun bakke strategien op.