



Politidirektør Hanne Bech Hansen
Københavns Politi
Politigaarden
1567 København V.

Deres ref.: 0100-50160-00338-08 Vor ref.: 08-165501-001

Dato: 04.09.2008

Kære politidirektør Hanne Bech Hansen,

Dansk Transport og Logistik (DTL) tillader sig at henvende sig til dig, om det principielle samtykke, som Københavns Politi har givet til Københavns Kommune til den af kommunen planlagte 18 tons forbudszone.

Efter færdselslovens § 92, stk. 1, kan kommunen foretage færdselsregulerende foranstaltninger, som indvirker på vejens indretning eller udnyttelse, herunder forbud mod visse færdselsarter. Efter bestemmelsen kræver foranstaltningerne dog politiets samtykke.

Vi har erfaret, at Københavns Politi den 8. maj 2008 har givet Københavns Kommune et såkaldt ”principielt samtykke” efter færdselslovens § 92, stk. 1 til at indføre en 18-tons forbudszone i kommunen.

DTL har derfor anmodet om og fået aktindsigt fra Københavns Politi i de dokumenter og oplysninger, der ligger til grund for politiets principielle samtykke, jf. brev af 21. august 2008 fra Københavns Politi, Sektionen for Vejsager – vedlagt som bilag 1.

Det fremgår heraf, at Københavns Politi telefonisk den 8. maj 2008 har givet sit principielle samtykke til indførelse af en 18 tons forbudszone mod tung trafik og den nødvendige skiltning i samme anledning.

Videre fremgår det, at ”de overvejelser, der ligger til grund for det principielle samtykke, dels er begrundet i ønsket om at øge trafiksikkerheden for de svage trafikanter ved forebyggelse af højresvingsuheld med store lastbiler, hvilket fremgår af Jakob Find Andersens (fra

Københavns Kommunes forvaltning) orientering på vej mødet d. 10. marts 2008, og dels i vurderingen af politiets retshåndhævelse af forbudet”.

Rapporten fra konsulentfirmaet Tetraplan, som belyser de angivelige færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, forelå imidlertid først på et efter efterfølgende tidspunkt – den 22. maj 2008.

Københavns Politi har således givet samtykke på et tidspunkt, hvor der intet forelå om konsekvenserne og virkningerne ved at indføre en forbudszone mod tung trafik i et betragteligt område af Københavns centrum. Det kan således af redegørelsen fra Sektionen for Vejsager udledes, at det endelige samtykke alene beror på en endelig godkendelse af selve skilteplanen for ordningen. Den 11. juni vedtog Borgerrepræsentationen et forslag til lokalplantillæg, der er i offentlig høring frem til den 24. september 2008. Under denne høring kan fremkomme indsigelser af planmæssig karakter, der også kan have indflydelse på den færdselsmæssige bedømmelse af ordningen.

Endvidere skal DTL gøre opmærksom på, at den planlagte forbudszone i Københavns Kommune kan have overordentlige store konsekvenser for væsentlige dele af lastbiltrafikken i kommunen, da der er tale om, at man i stedet for de sædvanlige foranstaltninger såsom tidsvinduer, tvangsruiter mm., straks og umiddelbart vil indføre et totalforbud mod en bestemt køretøjstype i et større geografisk område. Denne fremgangsmåde skærper i betragtelig grad kravene til det grundlag, der skal være til stede i forhold til mindre indgribende foranstaltninger.

Rapporten fra Tetraplan synes at være det væsentligste grundlag for kommunens vurdering af konsekvenserne og virkningerne ved indførelse af en forbudszone.

Rapporten er imidlertid yderst mangelfuld, og det fremgår da også af rapportens s. 3, at arbejdet er gennemført under ”en meget stærk tidsrestriktion”, og det har derfor ikke været muligt at gennemføre trafikmodelberegninger, samt at de forhold, som kan føre til flere højresvingsulykker, ikke har været undersøgt nærmere, jf. afsnit 4 i notat ”Tung Zone, Kørsel og miljøeffekter”.

Desuden er rapportens konklusioner baseret på så mange estimerede og dermed skønnede forudsætninger, og samtidig på et så lille og usikkert trafikstatistisk grundlag, at rapportens konklusioner er højst usikre og ikke sandsynliggjorte på betryggende vis. At basere rapportens centrale dele på et estimeret grundlag er yderst betænkelig i denne sammenhæng.

De nævnte mangler betyder, at der også savnes en dækkende analyse af uheldssituationen efter eventuel indførelse af den påtænkte forbudszone og dermed af effekten af forbudszonen.

Endelig peger konklusionerne i rapporten af 22. maj 2008 fra Tetraplan på, at den planlagte forbudszone hovedsageligt har negative konsekvenser og virkninger herunder trængsel, forurening og støj, og det fremgår af de opsummerende konklusioner på side 10, at:

- Merkørsel: Forventes at vokse ca. 15 % for sololastbiler
- Uheld: Neutral. Stigning i antal uheld forventes elimineret pga. bortfald af store biler.
- Vejslid: Vokser, især relateret til 18 tons sololastbiler, der har et større vejslid end 24 tons biler
- Trængsel: Vokser, men på kanten af det mærkbare
- Emissioner: Vokser beskedent til moderat
- Støj: Vokser
- Omkostninger: Stiger, men nok kun ca.15%.

Dertil kommer, at opgørelsen i tabel 1 over antal personskadeuheld, tilskadekomne og dræbte i Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg om forbudszone mod tung trafik, som Borgerrepræsentationen vedtog den 11. juni 2008, må anses for at være uden værdi som dokumentation for den påtænkte forbudszone. Det skyldes blandt andet, at

- der ikke skelnes mellem transittrafik og ærindekørsel
- der ikke er angivet vægtklasser over 24 tons og 32 tons (dvs. vogntog)
- tallene ikke er relateret til antallet af eller trafikken med de pågældende køretøjer.

Det skal også bemærkes, at opgørelsen i tabellen dækker hele Københavns Kommune, og dermed ikke er retvisende til at belyse forholdene i den foreslåede zone, samt at det ikke har været muligt af opgøre forholdet mellem transportarbejdet i de forskellige vægtklasser og antal ulykker.

Med hensyn til den oplevede trafiksikkerhed, kan DTL oplyse, at en 18 tons lastbil som udgangspunkt har nøjagtigt samme tilladte ydre mål – og samme variationer i ydre mål – som lastbiler på 24 tons og 32 tons totalvægt, og i øvrigt har samme trafiksikkerhedsmæssige egenskaber og risici.

DTL frygter, at indførelsen af en forbudszone med stor sandsynlighed medfører en negativ indvirkning på trafiksikkerheden og miljøet, herunder antallet af højresvingsulykker. Det skyldes, at der vil være behov for flere kørsler med lastbiler på 18 tons eller derunder, da godsmængderne og dermed behovet for godstransport jo ikke vil falde, fordi man indfører en forbudszone.

Den planlagte zonegrænse går af uransagelige årsager langs Sortedamssøen. Herved vil trafik mellem Nordhavnen og adresser i det centrale København og f.eks. på Amager blive tvunget til større eller mindre omveje med flere ekstra sving, herunder højresving, til følge. DTL har erfaret, at kommunen i den forbindelse har igangsat en trafiksikkerhedsrevision, hvis resultat nødvendigvis også må indgå i Politiets vurdering af sagen.

Forlaget kan også medføre nogle afviklingsmæssige problemer, f.eks. på Strandvænget, Strandvejen og Ring 2 (Tuborgvej), hvor der med kommunens forslag kan ventes en markant vækst på yderligere 900 fra 1.100 til 2.000 lastbiler pr. dag og yderligere vækst i forbindelse med projekt Nordhavnsvej og andre store byggeprojekter i Nordhavnen, som vil medføre en meget betydelig arbejdskørsel med lastbiler. DTL anslår 1.000 lastbiler ekstra pr. dag. Trafikken vil dermed kunne tredobles fra i dag 1.100 til ca. 3.000 lastbiler pr. dag i 2010.

Det vil givetvis medføre problemer med den trafikale afvikling ad de nævnte veje - og ikke mindst vil der kunne opstå problemer i rundkørslen i Gentofte Kommune ved Vintappersøen eller alternativt ved Klampenborgvej-motorvejsbroen i Lyngby Kommune, som trafikanterne skal benytte for at skifte mellem Helsingørmotorvejen og Motorringvejen.

DTL skal på denne baggrund anmode Københavns Politi om at tilvejebringe et forbedret afgørelsesgrundlag og dermed nøje revurdere sagen, inden Borgerrepræsentationen træffer endelig afgørelse den 27. november 2008.

Kopi af dette brev er sendt til justitsministeren.

Med venlig hilsen

Erik Østergaard
Adm. direktør
Dansk Transport og Logistik