

City Gods i København

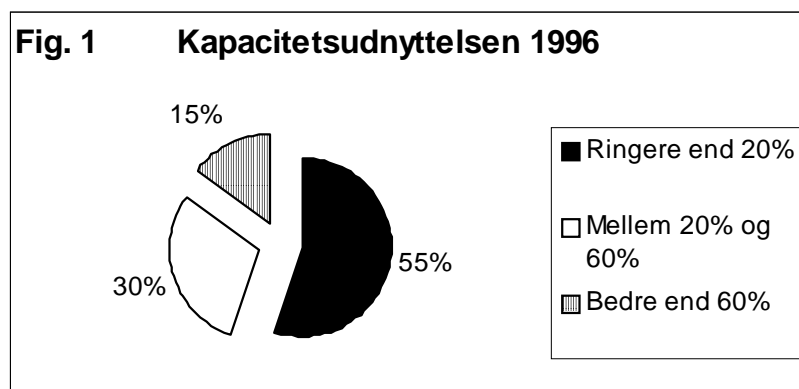
**Indlæg af Søren B. Jensen, Projektleder, Vej & Park, Københavns Kommune.
Trafikdage på Aalborg Universitet. August 2000.**

City Gods i København er helt anderledes end de senere omtalte citylogistik forsøg og de svenske miljøzoner. Den københavnske model kan imidlertid fremme den tendens, der allerede er til, at transportvirksomheder kører citylogistisk for hinanden.

Baggrund.

Københavns City har et indre område kaldt Middelalderbyen, fordi vejnettet er fra middelalderen. Det er omkring 1 km x 1 km.

Til dette område kommer der dagligt 6000 last- og varebiler over 2 tons. Kapacitetsudnyttelsen er ganske lav. 55% er under 20% fyldte og kun 15% er over 60% fyldte.



En bedre kapacitets udnyttelse ville reducere antallet eller størrelsen af biler til området. Det ville forbedre miljøet og livskvaliteten.

I 1995 hørte vi på en konference at lastbilejerne var interesseret i et tættere samarbejde med kommunen, og vi indkaldte dem til et møde. Der blev nedsat en arbejdsgruppe bestående af :

Dansk Transport og Logistik (tidl. Danske Vognmænd)
Danske Fragtmænd
DSB Gods
Post Danmark
Magasin
MD Foods
Carlsberg A/S

Københavns City Centerforening
COWI , Handelshøjskolen og Københavns Kommune

Efter 2 år og 20 møder startede vi 1. september 1998 en frivillig forsøgsordning for eet år, som skulle forbedre kapacitetsudnyttelsen.

Pligter og rettigheder.

Transportørerne forpligtigede sig til:

At hver bil var 60% fyldt i gennemsnit over en 3 måneders periode.

At alle biler mellem 2 og 18 tons, som kørte i området, var tilmeldt.

At alle biler havde motorer, der var under 8 år gamle

At indsende rapport om kapacitetsudnyttelsen til kommunen hver 3. måned.

Det var frivilligt at deltage i forsøget og derfor søgte kommunen at gøre det attraktivt at være med:

10 lastezoner blev etableret og reserveret til deltagerne på ugedage fra 8-12.

Transportselskaberne fik streamers så de kunne vise omgivelserne, at de var grønne transportører.

Vi udarbejdede en web-side, City Gods, hvor kunder kunne gå ind og finde de grønne transportører.

En anden grund for at deltage var, at hvis man var med, kunne man få indflydelse på en eventuel senere obligatorisk ordning.

Kontrolmetoder.

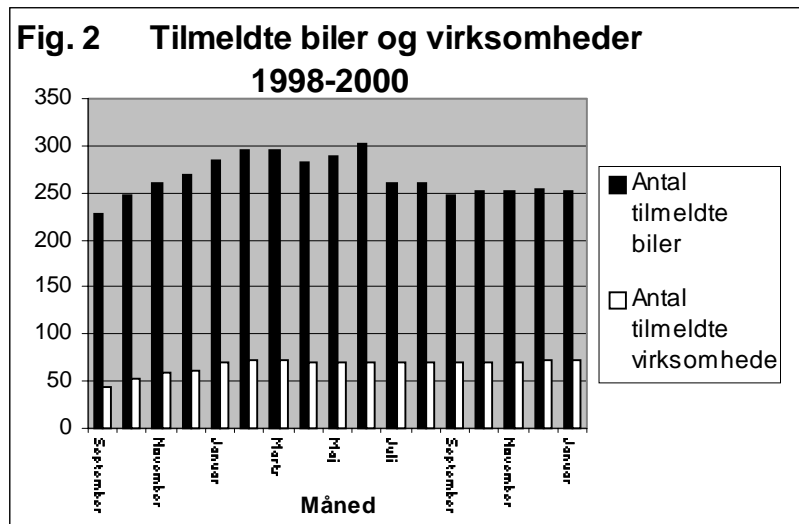
Kontrollen skete på basis af de kvartalsvise rapporter, som blev indsendt til os. Hvis de så mystiske ud kunne de følges op af kontrol med fragtbreve.

Parkeringsvagterne kontrollerede, at det kun var certificerede køretøjer, der holdt i lastezonerne mellem 8-12. Men samtidig holdt de øje med, hvor fyldt lastbilen så ud og indberettede, hvis den så tom ud. I en 2 ugers periode noterede de alle last og varebiler i området, og det blev så sammenholdt med indberetningerne. På denne måde kunne vi kryds checke de indsendte rapporter.

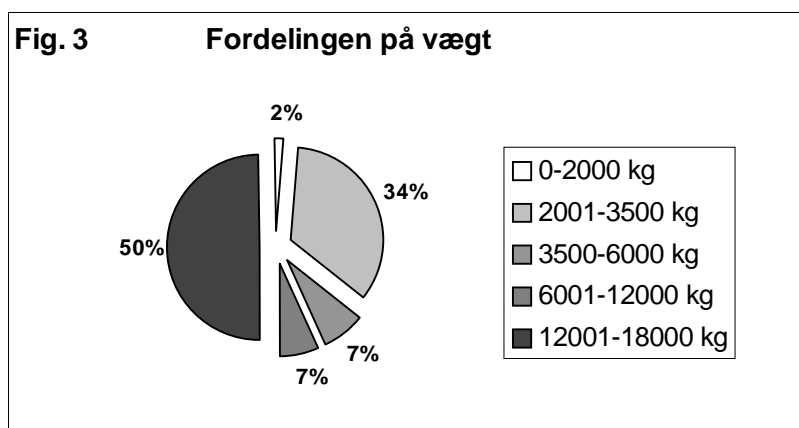
Status.

Efter halvandet år sluttede forsøget efter aftale med transportørerne med udgangen af februar 2000.

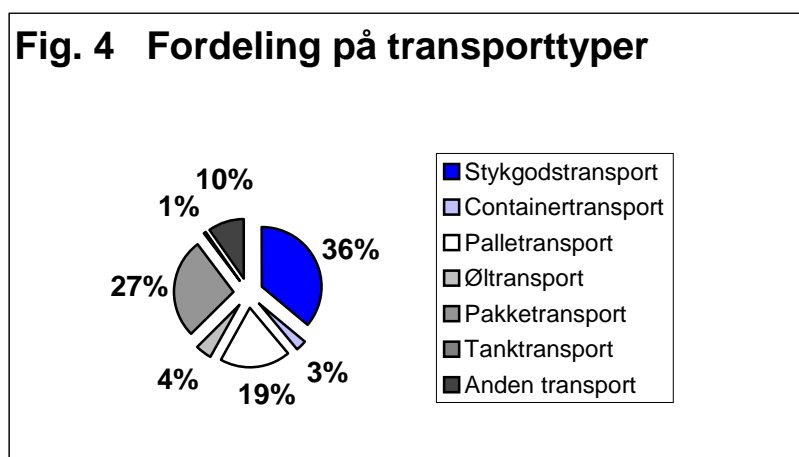
I forsøget deltog 80 transportører med mere end 300 køretøjer tilmeldt. Flere biler kørte ind i området dagligt, så det omfattede mindst 10% af alle last- og varebiler, som kører til området.

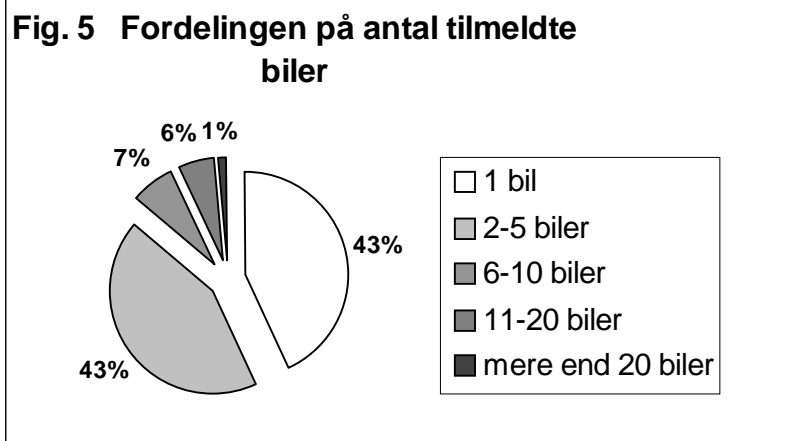


Størrelsen på biler i forsøgsordningen var 2-3½ tons: 19%, 3½-7½ tons: 32% og 7½-18 tons: 49%. Der var således en overvægt af store køretøjer i ordningen. Trafiktællinger viser at af det samlede antal vare- og lastbiler, der kører i området, er kun 12% over 3½ tons.

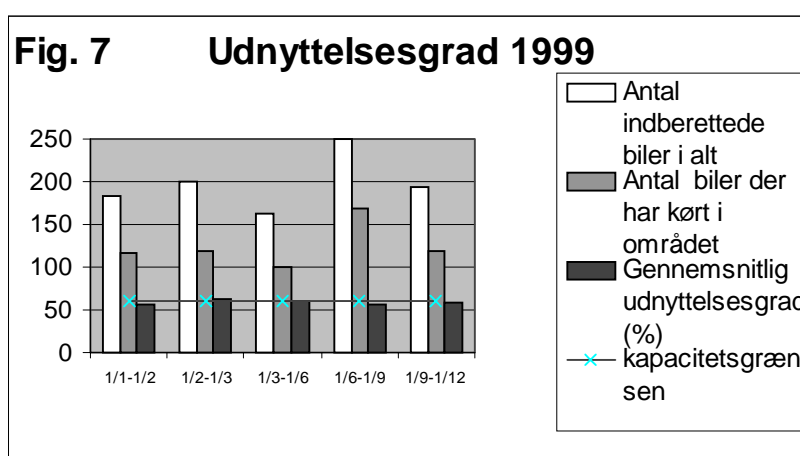


De dækkede over et bredt spektrum af transport typer og virksomhedsstørrelser.





Stort set alle deltagere i det frivillige forsøg kunne leve op til kapacitetskravet. Nogle f.eks. køletransportører havde dog vanskeligheder med at leve op til normen.



Der var almindelig tilfredshed med ordningen og for hovedparten af transportørerne tog tilmelding og de kvartalsvise indberetninger under 10 minutter. 86% af deltagerne mente at en obligatorisk ordning ville være ok.

20% af transportørerne ændrede kørselsadfærd for at opfylde kapacitetskravet.

Desværre meddelte trafikministeriet os i foråret 1999, at det ikke var lovligt at reservere lastezonerne til certificerede køretøjer, de skulle være åbne for alle varebiler. Samtidig lovede ministeriet os at de ville prøve at få en ændring af færdselsloven gennem folketinget, som skulle gøre det muligt for kommunerne at lave forsøg.

Projektet blev derfor forlænget et ½ år, for at få flere erfaringer og opnå en glidende overgang til en obligatorisk ordning.

Fremtiden

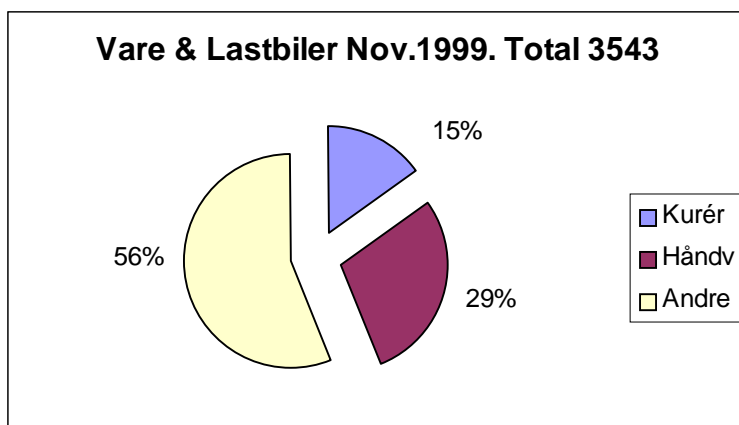
Kommunalbestyrelsen har vedtaget, at den vil have et forslag til en obligatorisk ordning forelagt, så snart folketinget har vedtaget forsøgsparagraffen. Denne paragraf blev vedtaget i slutningen af april 2000.

I en obligatorisk ordning bliver der kørsels – eller standsningsforbud for alle vare – og lastbiler over 2 tons i Middelalderbyen. Der er i øjeblikket tekniske problemer med hvordan ordningen kan skiltes.

Biler, der kan dokumenteres at de i gennemsnit er 60% fyldte og yngre end 8 år, får et grønt certifikat og ret til at køre ind og holde på en af de 40 nye lastezoner i de 2 år, det nye forsøg kommer til at vare.

For en række transporter har 60% kravet ingen mening. Det gælder køretøjer, som mere er arbejdsredskaber f.eks. fejmaskiner, renovationsvogne, udrykningskøretøjer. Det kan P-vagterne se umiddelbart, så de skal ikke have certifikat.

Af det totale antal ture til området er 88% af de registrerede biler varebiler mellem 2 og 3½ tons. Blandt disse 88% er godt 1000 håndværkerbiler (29%) og 550 er kurérbiler (15%), og 56% er øvrige vare- & lastbiler.



Vore analyser viser klart, at det er blandt disse 88%, at vi finder de største praktiske problemer med at konsolidere forsendelserne, så kapacitetsudnyttelsen optimeres til minimum 60% udnyttelse.

Det vil også være problemet med i et citylogistikelskab.

Vi forventer i begyndelsen af den obligatoriske forsøgsordning at måtte dispensere midlertidigt for en del af disse transporter. Effekten af alt arbejde for at reducere trafikarbejdet i city vil afhænge af muligheden for at formindske antallet af vare- & lastbiler under 3½ tons.

Vi forestiller os at udstede gule certifikater for et helt eller halvt år, så det for hele forsøgsperioden bliver dyrere end de grønne. Kravene kan så skærpes efterhånden, som vi får mere viden om disse transporter. Gule dispensationer er ment som en advarsel om strengere krav, også til bilens alder, returfragt m.m.

Det kan også udstedes dagkort - røde- til f.eks. eksportvognmænd, flyttevogne m.m.

Vare- og lastbiler uden certifikat eller dispensation, som holder i området, vil blive pålagt almindelig p-afgift på 480 kr.

Vi regner med at skulle behandle 10.000 ansøgninger, og at hele ordningen hviler økonomisk i sig selv. Certifikater og dispensationer kommer til at koste noget, der ligner det en beboerlicens koster, omkring 250 kr.

Vi har søgt penge i Trafikpuljen til at ansætte pensionerede transport – tilrettelæggere til at vejlede de mindre transportører.

Vi håber en obligatorisk ordning vil reducerer antallet af køretøjer med 20-30% i forsøgets sidste år og tilsvarende med hensyn til miljøbelastningen. Opnåelsen af dette mål vil i altafgørende grad afhænge af, at problemerne med konsolidering af de mange mindre biler bliver løst.

Hvis kommunalbestyrelsen beslutter sig for at iværksætte et toårigt obligatorisk forsøg, vil det kunne træde i kraft omkring februar 2001.