

# City Gods projektet – barrierer og potentialer

Af Jakob Find Andersen, specialestuderende, Tek-Sam, Roskilde Universitet

## *1. Indledning*

Dette paper tager udgangspunkt i et speciale med arbejdstitlen: City Gods projektet – barrierer og potentialer. Resultaterne gengivet heri er foreløbige. Da skriveprocessen stadigvæk er i gang og resultaterne endnu ikke har været valideret af interviewpersonerne, kan der endnu forekomme små ukorrektheder. Projektet tog sine første spæde skridt på idé-stadiet i foråret 2002 på FLUX-gruppens halvårslige skriveværksted. Her kom ideerne løst ud af ærmet, og en af disse var at samle og gennemskrive de erfaringer der fandtes rundt omkring i Danmark og udlandet om Citylogistik – det vil sige den (relativt) nye form for logistik-disciplin, der som sin kerne har de særlige problemer – herunder miljøproblemer – der knytter sig til varetransporten i byen, og som er særlige for byrummet.

Det blev dog hurtigt klart, at tilgangen med at indsamle erfaringer fra udlandet ville blive et for stort projekt og samtidig havde en risiko for, at det hurtigt kunne blive en smule overfladisk. Derfor valgte jeg at koncentrere mig om et forsøgsprojekt i Københavns Kommune – City Gods ordningen – der havde kørt som frivilligt forsøg i nogle år og skulle til at starte op som obligatorisk forsøg i Middelalderbyen i København.

## **City Gods ordningen**

Processen omkring City Gods startede i november 1993 på et møde i Trafikministeriet mellem DSB, Danske Vognmænd (nu DTL) og tidl. trafikminister Helge Mortensen (A). Trafikministeren så gerne et samarbejde på dette felt, så der kunne ske noget på det miljømæssige område ved bydistribution. Parterne accepterede, og DTL bad Danske Fragtmænd om at gå ind i samarbejdet sammen med DSB Stykgods. Dette var noget utraditionelt, da de to parter bestemt ikke var vant til at arbejde sammen, men på dette lille område går det forbavsende nemt, og i juni 1995 på en konference i Odense med deltagelse af de danske kommuner fremlægger de deres resultater. Dette fanger interessen hos Bjarne Eir; en embedsmand fra Københavns Kommune der også deltager i konferencen. Kommunen vil gerne starte et samarbejde. Carlsberg, Arla, DTL samt Citycenterforeningen i København bliver inviteret til et møde måneden efter for at danne en arbejdsgruppe, og så er processen i gang. Aktørgruppen stiger, og hurtigt er der repræsentanter fra (udover Københavns Kommune): Carlsberg, Danske Fragtmænd, DSB Stykgods, Københavns Citycenterforening, Magasin, MD Foods (senere Arla) og Post Danmark. Hertil kommer Københavns Politi, der indgik i samarbejdet noget senere.

## Aktører og interessenter omkring City Gods ordningen

### *Kommunalt niveau*

- Københavns Kommune
- Bygge og Teknikborgmester Søren Pind (V)
- Miljø og Sundhedsborgmester Winnie Berntsson (A)
- Tidl. Bygge og Teknikborgmester Bente Frost (V)
- Parkering København
- City Gods sekretariatet
- Vej & Park

### *Centraladministrationen*

- Justitsministeriet
- Justitsminister Lene Espersen (C)
- Trafikministeriet
- tidl. trafikminister Helge Mortensen (A)
- Miljøministeriet
- tidl. miljøminister Hans Christian Schmidt (V)

### *Logistikkæden*

**Vare og service-leverandører**

- Post Danmark
- Arla
- Carlsberg

**Transportører**

- Post Danmark
- DSB Stykgods
- Danske Fragtmænd
- Carlsberg
- Arla

**Vare og service-modtagere**

- Københavns Citycenterforening
- Magasin (udtråde af samarbejdet undervejs)

### *Interessenter*

- Dansk Transport og logistik (DTL)
- Politiet (indgik senere i samarbejdet)
- COWI (konsulent)

- Håndværkere
- Renovation
- (Kurerservice)
- Øvrige vare- og serviceleverandører

- Kurerservice
- Andre transportører
- Chauffører

- Øvrige butikker
- Kontorer
- Serviceerhverv
- Beboere

- (Politiet)
- Beboere
- Kunder
- Byens brugere...
- Arbejdstilsyn

## Aktører og interessenter udenfor City Gods ordningen

## 2. Baggrund

City Gods ordningen var en obligatorisk forsøgsordning, der blev gennemført af Københavns Kommune fra d. 1. februar 2002 og frem til og med 31. oktober 2003. Ordningen dækkede i denne periode alle biler med en totalvægt på over 2,5t og berørte både leverandører og transportører til Middelalderbyens butikker, varemottagere og beboere i området. Formålet med City Gods ordningen var at gøre de snævre gader i Middelalderbyen mere fremkommelige, øge trafiktrygheden og forbedre bymiljøet. Det skulle ske ved at reducere transporterne til den inderste del af hovedstaden, til mindst mulig gene for byens borgere og erhvervsliv. Da der sker en stadig forbedring af bilmotorer, blev det besluttet at stille krav til motorenes alder ved transporter i Middelalderbyen. Formålet med dette krav var at forbedre luftkvaliteten. Målet søges nået gennem indførelse af et standsningsforbud i Københavns Middelalderby for biler over 2,5t totalvægt. Gennem udstedelse af et City Gods certifikat undtages biler op til 18t totalvægt, hvis bilens lasteevne udnyttes med mindst 60 % i gennemsnit.



Middelalderbyen i København.  
Kilde: Københavns Kommune  
(2003b), s. 3

### Aktører og dialog

Der har siddet interessenter med i en arbejdsgruppe, der har haft til formål at inddrage de relevante aktører i en løbende dialog. Det er en relativ ny tilgang i planlægningssammenhæng og derfor er den interessant. Motivationen for at vælge City Gods ordningen som eksempel, var netop det lange arbejde der havde gået i forvejen for City Gods forsøget. Det var præget af en høj grad af dialog mellem alle de relevante aktører der ønskede at melde sig på banen (nogle mere aktivt end andre). Det store spørgsmål er om denne tilgang er noget der virker. Derfor er det interessant at kigge på, om det rent faktisk er det motiv der driver de enkelte aktørers arbejde frem, eller om miljøforbedringer fremkommer som sidetallerken til større beslutninger, der tilfældigvis også har positiv betydning for miljøet. Konsekvensen er, at hvis det forholder sig sådan, så kan det være svært at lave miljøregulering, der rammer ind på det rigtige. Så skal man ad en række omveje og alternative dagsordner, før man kan gøre miljøet bedre.

### Problemformulering

Hvilke erfaringer kan der drages fra City Gods projektet i København?

- Er City Gods projektet en strategi for en ny reflektiv transportregulering og dermed vejen til en mere bæredygtig transportplanlægning og -regulering?
- Hvilke miljøproblemer har City gods ordningen været designet til at løse?
- Hvilke potentialer og barrierer har der været for City Gods projektet?

Arbejdsspørgsmål

- Kan inddragelse af alle aktører – logistikkæde tilgangen – anvendes til at håndtere miljøproblemer?
- Hvorfor gik det galt – City Gods projektet blev lukket ned og ikke forsøgt videreudviklet.

### **Interviewmetode**

For at sikre, at interviewpersonens centrale pointer omkring City Gods projektet blev berørt i interviewsituationen, blev hver interviewperson præsenteret for syv grønne emnekort. Han skulle så udvælge tre kort ud fra kriteriet hvad der var det vigtigste i forbindelse med City Gods projektet – både processen og selve ordningen – og derefter prioritere dem efter vigtigst, næstvigtigst og tredjevigtigst. De udvalgte emner på interviewkortene dannede så rammen for det efterfølgende interview. Emnerne på interviewkortene tog udgangspunkt i mit litteraturstudie af dokumenter og handlingsreferater fra City Gods projektet, konferencepapers og City Gods hjemmesiden, samt informationer indhentet fra et eksplorativt interview med projektleder Søren Kjærsgaard, City Gods Sekretariatet omkring City Gods projektet, i starten af min empiriindsamlingsproces. Der er blevet foretaget 10 interview i alt i dette projekt, hvoraf et var eksplorativt og et opfølgende.

### **3. Resultater**

Efter at have været igennem alle otte interviewhistorier begynder der at tegne sig nogle klare linier til de mål, som de forskellige aktører har nævnt. Det er ikke en udtømmende liste, men mit bud på de overordnede strømme, der er kommet frem i interviewene.

Fra kommunens side var det væsentligt

- At opnå mindre trængsel, bedre visuelt miljø og større tryghed for de øvrige trafikanter i Middelalderbyen
- At få erfaring med godstransport i byområder – de vidste meget lidt
- At etablere et samarbejde med relevante transportører – opbygge et videns-netværk – og dermed dels opnå mere viden, dels nemmere accept af ny regulering
- At søge et bedre renommé for kommunen internationalt – man var bla. miljøhovedstad i de år

For erhvervets side var det været væsentligt

- At komme på forkant med en eventuel regulering for godstransport i byer
- At opnå nemmere varetransport i byen – f.eks. lastezoner, mindre trængsel og adgang til busbaner
- At få indflydelse og medbestemmelse – og dermed stoppe en reguleringstilgang med vægtgrænser, som man ikke ønskede
- At ansøre til, at man tænker regulering i et kædeperspektiv – få inddraget tre væsentlige aktører; kommune, transportør og ikke mindst varemodtager – de sidste er sædvanligvis modvillige til at tage ansvar
- At få et grønnere image – dette forsvandt dog med tiden

- At udvikle en ”dansk model” for bydistribution i København, der kunne smitte af på det øvrige land, så man kunne undgå forskellige regler i alle byer

#### **4. Konklusion – barrierer og potentialer for City Gods projektet**

##### **Rammen for trafikplanlægningen – bæredygtighed og mobilitet**

Bæredygtighedsbegrebet har dannet den teoretiske ramme i projektet. I tilfældet med trafikplanlægning og –regulering har bæredygtighedsbegrebet især sin berettigelse i at udfordre den etablerede viden og sandhed på området. En sådan sandhed er f.eks., at økonomiske hensyn – hensynet til økonomisk vækst og stadigt øgende velstand – vejer tungt i forholdet til miljøhensyn. Et effektivt transportsystem baseret på målet om fri mobilitet, er tæt knyttet til dette *overmål* om økonomisk vækst. Der kan ikke sættes begrænsninger for mobilitet, og samtidig er mobilitet svært at tackle qua de mange rødder i alle lag af samfundet – hvor skal man lave begrænsningerne? Trafikpolitikken og –planlægningen lider i sine udfoldelsesmuligheder under denne *sandhed*. I et forsøg på at gøre noget fokuseres der på at udvikle og optimere tekniske og teknologiske løsninger (partikelfiltre, støjskærme og lyddæmpende asfalt er eksempler på disse). Hensynet til miljø – et givent miljøproblem der nødvendiggør begrænsninger af mobiliteten – i trafikpolitikken og –planlægningen kan ikke trække en reguleringsindsats igennem, hvor tiltrængt den så end måtte være. Der skal noget mere til, hvis man vil sætte begrænsninger for mobiliteten. Det var i dette reguleringslandskab, at den nyskabende certificeringsordning for Middelalderbyen i København – City Gods ordningen – blev til.

##### **City Gods projektet – strategi for reflektiv transportregulering?**

City Gods projektet har været nytænkende i forhold til trafikregulering og –planlægning i den forstand, at man har indgået et samarbejde med repræsentanter fra det område man ville regulere for. Dette initiativ viser, at tilgangen i City Gods projektet kan være et element i en ny tilgang til planlægningen og dermed også et skridt i retning af en strategi for bæredygtig transport.

##### **Teori og erfaringer**

I projektet har jeg argumenteret for, hvordan (dele af) en strategi for reflektiv transportregulering for byen kunne se ud. Disse elementer mener jeg med udgangspunkt i erfaringerne er væsentlige, hvis man har som mål for reguleringen at sætte begrænsninger for mobiliteten.

Mobilitet har rødder i mange dele af samfundet, hvor trafikpolitikere og trafikplanlæggere vil have svært ved at overskue alle konsekvenser. Derfor er en langsigtet, bred og offentligt forankret vision nødvendig for at fremme bæredygtige transportløsninger. Herunder er inddragelsen af en bred vifte af interessenter, borgere og professionelle aktører nødvendig. Dels at opnå accept af en given regulering, dels for at opnå værdifuld indsigt denne regulerings mangfoldige konsekvenser. Jo tidligere i processen dette sker jo bedre. Det er afgørende, at sådan en proces styres mod klart definerede mål. Erfaringerne siger, at evnen til at kunne håndtere, fastholde og udvikle mål og strategier i en lokal politisk sammenhæng er vigtigere

end noget andet for succes. Beslutningsprocesserne på trafikområdet er præget af mere end en rationel beslutningsmodel, hvorfor man som leder af sådan en proces skal kunne håndtere og styre magtforhold, taktik, forskellige aktører og alliancer og samtidig vide at tid, timing og tilfældigheder alligevel spiller ind – man skal med andre ord også være lidt heldig.

I tilfældet med regulering af citylogistik – vare- og godstransporten til byområder – er logistikkæde perspektivet et vigtigt redskab. For at kunne formulere de nødvendige begrænsninger i forbindelse med regulering af citylogistik, at det nødvendigt at forstå de transport- og servicebehov byen har. Logistikkæde-perspektivet, baseret på en bredere definition hvor servicetransport (der er en væsentlig del af byens transport) er inkluderet, er vejen til at forstå de komplekse processer den professionelle transport for byen består af og hvordan man kan styre konsekvenserne af disse processer.

### **Mål med City Gods projektet**

Det har aldrig været helt klart hvilket mål og vision man ønskede med City Gods ordningen. Udadt blev City Gods ordningen til dels markedsført som et miljøinitiativ. Den grønne lastbil med et blad på ladet og sloganet: ”City Gods – lastet med omtanke”. Flere interviewpersoner har givet udtryk for det problematiske i, at man aldrig rigtigt fik sat sig et konkret mål. Det gjorde det sværere dels at styre processen, men også sværere at evaluere processen – hvad havde man egentlig opnået, når målet undervejs havde været uklart.

**Bedre miljø.** I interviewene var kategorien bedre miljø blandt de allervigtigste. Her var der flere ting der blev nævnt som vigtige, men den helt store fællesnævner var at City Gods ordningens mål var at  mindske trængslen og øge fremkommeligheden  i Middelalderbyen. Den mindre trængsel ville så føre nogle miljøgevinster med sig i form af bedre visuelt miljø, mindre støj og større sikkerhed for andre trafikantgrupper. Der var også andre mål inde og vende i processen som bedre arbejdsmiljø, men helt overordnet var de øvrige miljøkategorier dog sekundære i forhold til målet om trængsel og fremkommelighed.

Hvis dette rent faktisk var tilfældet, så havde man et klart mål for City Gods ordningen, som ikke blev tilstrækkeligt understreget. I stedet blev City Gods ordningen – især i starten – opfattet som et tiltag, der skulle mindske de lokale miljøgener i Middelalderbyen – altså et miljøhensyn. En mulig grund til man valgte denne strategi, var at ’grønne’ tiltag var oppe i tiden, og denne strategi skulle bane vejen for at komme igennem med City Gods ordningen. Teorien og erfaringerne andre steder fra siger dog, at miljøhensyn ikke er stærkt nok til at stække *overmålet* om fri mobilitet og økonomisk vækst, og dermed til at bære et reguleringsinitiativ der gør netop det igennem. Dette er måske noget af årsagen til, at City Gods ordningen stoppede hvor den gjorde.

**Samarbejde** og aktørinddragelse var også en stor del af City Gods projektet, og denne kategori blev valgt som den vigtigste blandt alle interviewpersonerne. Samarbejde kan dog ikke være et mål i sig selv, og det viste sig da også, når interviewpersonerne skulle forklare hvad de

mente. Fra kommunens side var man meget interesseret i at få adgang til mere viden. De indrømmede ærligt, at man i starten af processen ikke vidste ret meget omkring vare- og gods-transport generelt endstige for Middelalderbyen. Derudover mente man også, at det ville være nemmere at indføre en nødvendig regulering, hvis man havde diskuteret denne med de aktører reguleringen ville påvirke mest. Det ville være nemmere at opnå accept.

Erhvervets repræsentanter havde to tilgange til samarbejdet. På den ene side havde man et ønske om at komme til bordet og opnå medbestemmelse. Især ville man gerne undgå (for strenge) vægtbegrænsninger og gøre noget ved trængslen fra den øvrige trafik i Middelalderbyen (især håndværkerbiler stod for skud). Man ville også gerne promovere tanken om at beskue feltet i et logistikkædeperspektiv, og argumentere for at indrette reguleringen derefter – et kapacitetskrav var det rigtige. Deres andet formål med samarbejdet var, at man med udgangspunkt i logistikkædeperspektivet, tog fat på (især) varemottagernes rolle, og fik dem med som medansvarlige i processen.

### **Varemottagernes deltagelse**

Desværre lykkedes ikke at få varemottagerne rigtigt med i City Gods projektet, til stor ærgrelse for interviewpersonerne, især fra erhvervets side. Magasin deltog i starten af projektet, men trak sig ud pga. personalemæssige omrokeringer undervejs og dette efterlod Citycenterforeningen som ene repræsentant for varemottagerne. De var ikke særligt interesseret i at tage ansvar på deres medlemmers vegne, og flere interviewpersoner opfattede deres deltagelse i projektet som uengageret. Uagtet af interviewpersonernes kommentarer om Citycenterforeningens manglende engagement, så siger flere centrale interviewpersoner samstemmende, at man før processen gik i gang havde som grundlæggende forudsætning, at varemottagernes vilkår skulle bestå uforandret. Om varemottagerne og Citycenterforeningen har spekuleret i denne forudsætning siger interviewene ikke noget om, men varemottagerne kan i den situation nødtigt klandres for ikke at have haft meget reelt incitament til at ændre adfærd. Det skulle jo nok gå alligevel – det var en forudsætning i City Gods projektet og udmeldingen fra erhvervet, at de nok skulle få deres varer leveret uanset hvad man ellers måtte finde på.

### **Manglende politisk opbakning**

Interviewpersonerne gav udtryk for, at der indadtil i City Gods projektet havde været stor lydhørhed og åbenhed, men at man udadtil havde haft det meget svært. Man havde ikke følt den politiske og visionære opbakning, som et innovativt projekt som dette krævede for at få succes. I samme periode blev det også klart, at partikler var meget farlige, hvorfor man i kommunen gerne ville oprette en miljøzone. Især Bygge- og Teknikborgmester Søren Pind (V) og Miljø- og Sundhedsborgmester Winnie Berntsson (A) er kendt som ivrige tilhængere af denne løsning.

## Processen tog lang tid

City Gods projektet var nyt på mange måder. Der skulle opbygges erfaringer, og dette tog tid. Der var dog også en række andre ting, der gjorde, at hele processen fra de første ideer i 1993 til afslutningen af det obligatoriske forsøg gik næsten 10 år! De væsentlige tidsrøvere var:

- Kommunen inviterer i 1995 relevante aktører til at deltage i ”Arbejdsgruppen om tung trafik”, men glemmer at få Politiet med fra start. Dette betyder ifølge en interviewperson op til et års forsinkelse.
- Arbejdsgruppen er klar med et design to år efter i 1997, som man gerne vil afprøve som forsøg. Men lovgrundlaget er ikke på plads, og § 92d der giver mulighed for at lave denne type forsøg, er først klar i august 2001. I mellemtiden kører man i kommunen et frivilligt forsøg for at indhente erfaringer.
- Kommunen ansøger Trafikministeriet i sommeren 2001 om lov til at køre et to-årigt forsøg med start i november samme år. Den tilladelse får man ikke og må skubbe opstarten tre måneder.
- I februar 2002 modtager man fra Justitsministeriet (der i mellemtiden har overtaget sagsbehandlingen) en betinget godkendelse til at køre forsøget samme morgen forsøget fløjtes i gang. Den væsentligste betingelse er, at forsøgsperioden beskæres med tre måneder.

## City Gods design smuldrer

Det oprindelige City Gods design bestod af tre hovedelementer:

- Bedre udnyttelse af lastbiler med ærinde i Middelalderbyen
  - Grøn certificering v. min. 60 % udnyttelse over 3 måneder
  - Grøn certificering gav eksklusiv adgang til læssezoner
- ”Straf” eller adfærdsregulering af lastbiler der ikke udnytter min. 60 %
  - Rød certificering gav adgang mod gebyr på 200 kr. /dag (i tidlige forslag var prisen sat til 300 kr./dag)
  - Ingen adgang til læssezoner
- Få undtagelser
  - Gul certificering gav dispensation for reglerne, hvis et køretøj faldt uden for reguleringen.
  - Indkørselsforbud til Middelalderbyen for lastbiler uden certificering

I løbet af sagsbehandlingen i først Trafikministeriet og siden Justitsministeriet blev det klart, at det design man i arbejdsgruppen bag City Gods projektet var nået til enighed om, i nogle tilfælde ikke var lovligt. Man måtte ikke opkræve en stor afgift for de røde certifikater, da udgiften skulle være omkostningsneutral – et generelt princip i gebyrlovgivningen. Derfor blev den fastsatte pris på 200 kr. nedsat til 50 kr. (senere blev den nedsat til 40 kr. da Told & Skat afgjorde der ikke skulle svares moms. En femtedel af det oprindelige oplæg). Derudover



kunne ikke indføres et indkørselsforbud til Middelalderbyen, da dette var politiets myndighedsområde. For at p-vagterne kunne varetage kontrollen måtte det laves om til det mindre effektive standsningsforbud.

### **City Gods ordningen – forsøget**

I forsøgsperioden bliver det ydermere klart, at der var nogle problemer der var svære at tackle.

- Politiet havde en praksis med at udstede de såkaldte håndværkertilladelser, og ganske rundhåndet ifølge nogle interviewpersoner. Disse gav lov til at parkere hvor der var parkering forbudt men standsning tilladt. Samtidig var disse områder de mest interessante for transportørerne, da det var her de kunne standse med deres store biler og læse af (de rigtige parkeringspladser var enten for små eller optaget). Samtidig var betingelsen ved håndværkertilladelsen, at der skulle svares parkeringsafgift hvis en almindelig p-plads blev benyttet. I realiteten betød det, at det var gratis for håndværkere at parkere hvor der kun var standsning tilladt. Det blev udnyttet og gjorde det ekstra svært for transportørerne at komme til<sup>1</sup>.
- Man var hurtigt klar over i City Gods sekretariatet, at proceduren omkring indberetning af de grønne certifikater (60 % kapacitetsudnyttelse over tre måneder) var besværlig. Transportørerne syntes det var ekstra besværligt og det gav også meget administration i sekretariatet.
- Derudover var revisionen og kontrollen af indberetningerne svære, da mange transportører ikke havde bidt mærke i betingelserne for et grønt certifikat, og derfor ikke gemte de nødvendige oplysninger. Derfor blev revision og kontrol en smule forsømt i forsøgsperioden.
- De gule dispensationer fik et større omfang end forventet. Især i det første år af forsøgsperioden, hvor man ”gratis” kunne erhverve et gult certifikat, indtil man fik styr på om man skulle erhverve et grønt certifikat eller købe fra dag til dag med de røde endagscertifikater.

### **City Gods projektet – potentialer**

City Gods projektet har nogle oplagte potentialer i og med, at man valgte at tage de relevante aktører med i processen. Dette gav dynamik, erfaring, viden og fælles ansvarsbevidsthed. Der var dog en række praktiske forhold, der gjorde, at man ikke fik det ud af den lange proces som man kunne have håbet.

- Man formåede ikke at styre processen tilstrækkeligt stramt til at man kom frem til et fælles mål, selvom det lå i kortene: Mindre trængsel og bedre fremkommelighed
- Ikke alle relevante aktører deltog, hvilket var en svaghed. I det konkrete tilfælde skyldes det dels en uheldig opstart, hvor en central aktør (politiet) bliver glemt og en an-

---

<sup>1</sup> Antallet af udstedte tilladelser fra politiet har i interviewene været nævnt op til 7.000/år, men ligger i dag, hvor kommunen har overtaget sagsbehandlingen, på ca. 5.000/år. Kilde: Interview.

den central aktør (varemodtagerne) får en melding om, at deres engagement ikke vil få betydning for deres nuværende situation.

- Lovgivningen var ikke med City Gods projektet. Først skulle den etableres, og siden måtte man ikke benytte sig af et økonomisk incitament til at køre grønt – en høj pris på de 'ansvarsfrie' røde certifikater var ikke lovlig.
- Håndværkertilladelser betød, at en stor del af den plads man havde forestillet sig som frit for transportørerne reelt ivrigt blev benyttet som gratis håndværkerparkering.
- Man formåede ikke at opnå fuldstændig klarhed over hvad man havde som mål og få dette kommunikeret ud til offentligheden. Derfor blev den gamle ramme, om at gøre noget for miljøet målet udadtil.

## **5. Fremtiden**

Hvis man på sigt ønsker at opnå succes med City Gods projektet så skal man blive ved med at holde den på dagsordenen, og aktivt henvide til den som løsning på trængselsproblemerne i Middelalderbyen. Reelt set har man endnu ikke testet det design arbejdsgruppen i sin tid kom frem til.

Argumentationen kunne være, at Middelalderbyen er en væsentligt attraktion i København, der skal markedsføres. Som en del af denne markedsføring er det nødvendigt med en transportstrategi. City Gods kan ikke direkte gøre noget for miljøet, men kombinerer man den med en Miljøzone har det nogle andre spændende perspektiver. Dette udgangspunkt kunne være starten på en ny Citylogistik strategi for København.

Erfaringerne fra City Gods projektet siger, at der ligger en stor strategisk/politisk opgave i at få overtalt især Folketingspolitikere om, at man bliver nødt til at kunne indkræve gebyrer i transportreguleringen, hvis de har et miljømæssigt formål. Effekten og succesen af regulering som City Gods ordningen hviler grundlæggende på, at dette helt generelle princip er til stede. Er det ikke det, så vil en sådan reguleringstilgang – det design – aldrig kunne fungere i praksis.

## **Udvalgt litteratur**

Allen, Julian; Anderson, Stephen; Browne, Michael & Jones, Peter (2000) *A framework for considering policies to encourage sustainable urban freight traffic and goods/service flows. Summary report. March.* Transport Studies Group. University of Westminster.

Bøgelund, Pia. (2003) *Greening the area of car taxation? – a comparative study of Environmental Policy Integration in Sweden and Denmark.* Department of development and planning, Ph.D. dissertation, Aalborg University.

COWI (1997) *Vare- og lastbiltrafik i Middelalderbyen. Forslag til certificeringsordning. Notat.* COWI.

Gudmundsson, Henrik (2000) *Mobilitet og bæredygtighed – strategier, mål og institutioner i reguleringen af persontransport*. Ph.D.serie 8.2000. Handelshøjskolen i København.

Hansen, Carsten Jahn (2002) *Integration af Miljøhensyn i Lund (S), Groningen (NL) og Aalborg (DK)*. Sammenfatning. i Bøgelund, Pia et al. (2002) *Bæredygtig transport – perspektiver fra forskningen*. Juni. Transportrådet. Notat nr. 02-03

Jensen, Henrik Enslev & Kjærsgaard, Søren (2003) *Statusrapport for City Gods forsøget*. Vej & Park og Parkering • København. Bygge- og Teknikforvaltningen, Københavns Kommune.

Københavns Kommune (2005) *Trafikken i København 2004*. April. Bygge- og Teknikforvaltningen, Vej & Park, Trafik- og Plankontoret.

Sørensen, Claus Hedegaard (2001) *Kan Trafikministeriet klare miljøet? – om integration af miljøhensyn i trafikpolitik og institutionelle potentialer og barrierer*. Jurist- og Økonomforbundets Forlag.

Thomsen, Thyra Uth; Drewes Nielsen, Lise & Gudmondsson, Henrik (2005). *Social Perspectives on Mobility (Eds.)*. Ashgate.

Trafikministeriet (2001) *Færdselsloven – Bekendtgørelse af færdselslov: Lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001*. Trafikministeriet.

Trafikministeriet (2004) *Trafikreddegørelse 2004*. December. Trafikministeriet.