

Certificering af varetransport til Københavns Middelalderby

ved Civilingeniør Jørgen Knoop

Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen, Teknisk Direktorat, Vejafdelingen

Baggrund

Den tunge trafik udgør et særligt problem i en storby som København. Især i de indre dele af byen er den skyld i mange miljøproblemer. Lastbilerne støjer, oser, ødelægger belægninger og gadeinventar, skaber utryghed, og frem for alt virker de meget voldsomme i de smalle gaderum. Imidlertid skal butikkerne og de andre virksomheder, som jo er en vigtig del af byens funktion, have leveret varer og andet gods, for at kunne fungere, så helt undgå den tunge trafik kan vi ikke.

Hidtil har de forslag til begrænsning af den tunge trafik, der oftest har været fremsat, være begrænsninger af bilernes vægt og begrænsninger i det tidsrum, man må køre i de indre bydele. Imidlertid virker netop disse forslag modsat deres hensigt. Begrænser man bilernes vægt opnår man godt nok, at den enkelte bil ikke virker så stor, men til gengæld kommer der flere biler. En 3,5 t bil kan typisk laste 1,1 t, ca. 30 % af bilens samlede vægt, mens en 16 t bil ofte kan laste 10 t, ca. 60 % af bilens samlede vægt. Vælger man derfor at indføre en vægtgrænse på 3,5 t, vil de 10 t gods, der hidtil er blevet kørt ind i én 16 t lastbil, nu skulle køres ind med ni 3,5 t biler. Ser man på den vægt, der skal flyttes (bil + gods) er den nu blevet dobbelt så stor. Dermed bliver også energiforbruget og CO₂-udledningen dobbelt så stort, og hvis godset kommer langvejs fra, og der ikke er mulighed for omlastning, gælder dette ikke kun i byen, men for hele transporten.

Begrænsninger i det tidsrum man må køre i de indre bydele har i praksis den samme effekt. Vi kan se det på Strøget og i gågader i andre byer, hvor et forbud mod at køre efter kl. 11 sammen med, at mange butikker nu først åbner kl. 10, betyder at alle butikker skal have alle deres varer i timen mellem kl. 10 og 11. Da det er begrænset, hvor meget man kan nå at læsse af i løbet af så kort tid, må transportørerne sende varerne ind i flere biler, som så hver for sig har mindre gods med. I modsætning til vægtgrænsen er bilerne måske ikke mindre, da de kan have varer med til butikker i andre områder, hvor man kan komme til efter kl. 11.

I erkendelse af, at de problemer, som folk oplever med den tunge trafik, sammen med et øget fokus på miljøet, medfører et øget pres for at lave begrænsninger på den tunge trafik, samtidigt med, at de forslag, som hidtil er fremsat (og som er politisk gennemførlige), ikke virker hensigtsmæssige, har det fra transportbranchens side været et ønske, at man fandt frem til en anden, mere acceptabel, men også mere effektiv løsning. På en konferencen om bydistribution, som Transportrådet arrangerede i juni 1995, fremlagde Danske Fragtmænd og DSB gods en idé om en certificeringsordning - et grønt kort - som kunne sikre en mere effektiv og miljøvenlig varetransport i et samarbejde mellem de tre store interessenter, der er i bydistributionsnettet, nemlig transportører, forretningsliv og kommunen.

Efter konferencen nedsatte Københavns Kommune en arbejdsgruppe med deltagelse fra forskellige transportfirmaer og -organisationer (Danske Fragtmænd, DSB-gods, Danske Vognmænd, Post Danmark), større vareleverandører med eget distributionssystem (Carlsberg, MD-Food), samt butikserhvervet (Københavns City Center Forening, Magasin). Kommunen fik et tilskud fra Miljøstyrelsens Trafik- og miljøpulje på 400.000 kr. til at gennemføre en kortlægning af den tunge trafik i de indre bydele, og som et resultat af arbejdet vedtog Borgerrepræsentationen i marts 1998 at igangsætte et etårigt forsøg med en frivillig forsøgsordning, som træder i kraft d. 1. september 1998. Samtidigt vil man tage kontakt til Trafikministeriet, for at få lovhjemmel til at stille krav om certificering af transportører, som ønsker at køre i bestemte områder.

Undersøgelser

I samarbejde med den nævnte arbejdsgruppe engagerede kommunen COWI til at bistå med kortlægning af den tunge trafik i Københavns Middelalderby*. Kortlægningen bestod af tre dele:

- Uddeling af postkort med spørgsmål til, samt tælling af, vare- og lastbiler, som kørte ud af Middelladerbyen en dag mellem kl. 7 og kl. 17.
- Kortlægning af enkelte vare- og lastbilers kørsel i Middelladerbyen gennem 14 dage.
- Interview med transportører, varemodtagere og vareafsendere.

Tællingen og postkortuddelingen omfattede alle køretøjer med en tilladt totalvægt på over 2 t. Ud fra tællingen kan man slutte, at der på et hverdagsdøgn kører der ca. 5.200 varebiler og 1.100 lastbiler samt 1.000 (HT- og turist-) busser ind og ud af Middelladerbyen. Varebilerne udgør altså over 70 % af den samlede tunge trafik, mens lastbiler og busser hver udgør knap 15 %. Mindre end 3 % (33 i døgnet) af lastbilerne havde påhæng eller sættevogn.

På postkortene blev chaufføren bedt om at besvare spørgsmål om bilens ejer, tilladte totalvægt, læssegrej og alder, samt lastens type. Ud fra postkortanalysen kan man slutte, at knap 10 % af lastbilerne (altså ca. 100 i døgnet) har en tilladt totalvægt på over 20 t, 45 % (500 i døgnet) mellem 10 og 20 t, og 45 % mellem 3,5 t og 10 t. 80 % af lastbilerne er udstyret med læssegrej, fortrinsvis læssebagsmæk. Bilerne, der kører i Middelladerbyen er tilsyneladende yngre end landets bilpark, idet kun 14 % af bilerne er mere end otte år gammel, hvilket gælder for 36 % af bilerne på landsplan.

Ud fra besvarelsen af postkortene er det forsøgt at beregne bilernes kapacitetsudnyttelse som godsets vægt i forhold til bilens antagede lasteevne (ud fra den tilladte totalvægt). Ved denne beregning er der kun medregnet gods, som er afleveret eller hentet i Middelladerbyen. Denne beregning viser, at bilerne lastkapacitet er meget dårligt udnyttet, hvis man opgør den efter vægt. Således udnytter kun 15 % mere end 60 % af bilens lastekapacitet, 30 % udnytter mellem 20 og 40 % af lastekapaciteten, mens 55 % af bilerne har en kapacitetsudnyttelse på mindre end 20 %

Af interviewene med transportører og vareafsendere fremgik det, at de var positivt stillet over for krav om høj kapacitetsudnyttelse. Imidlertid mente transportørerne og vareafsenderne, at de allerede kører med en høj kapacitetsudnyttelse, hvilket ikke stemmer overens med resultaterne fra postkortundersøgelsen. Dette kan dog skyldes, at transportører og vareafsendere vurderer kapacitetsudnyttelsen ud fra, hvad der er praktisk muligt at transportere, for eksempel i forhold til rumfang eller ladmeter, samt at de regner med, at en vis del af ladet skal være fri for at kunne komme til og håndtere godset, mens beregningen af kapacitetsudnyttelsen ud fra postkortsvarene ensidigt er beregnet ud fra vægt.

Resultaterne af kortlægningen er gennemgået i et notat: "Undersøgelse af vare- og lastbiltrafikken i Middelladerbyen", COWI, november 1997.

Transportørernes, forretningslivets og kommunens indsats

Arbejdsgruppen tog udgangspunkt i, at de tre interessenter, der er i bydistributionsnettet, nemlig transportører (og leverandører), forretningsliv og kommunen, hver for sig skal bidrage til at begrænse varetransportens gener og sikre en smidig og effektiv transport.

Kommunen kan bidrage ved at indrette infrastrukturen, så den ikke hindrer en effektiv og miljøvenlig varetransport. Man kan indrette særlige lastezoner, som reserveres til af- og pålæsning af gods, og

* Middelladerbyen er betegnelsen for området indenfor Københavns volde indtil 1600-tallet. Området afgrænses i dag af gaderne Gothersgade, Kongens Nytorv, Holmens Kanal, Christiansborg Slotsplads, Vindebrogade, Stormgade, Vester Voldgade og Nørre Voldgade.

som indrettes, så den videre transport af godset frem til modtageren kan ske så smertefrit som muligt. Hermed kan man også skabe mulighed for at begrænse den tunge trafik i særligt følsomme områder ved at sørge for, at der er gode muligheder for at få godset frem fra lastezonerne til modtagerne for eksempel med palleløfter. Endeligt er det kommunen der som myndighed skal administrere og håndhæve nogle af de begrænsninger, der måtte blive indført for at fremme en miljørigtig godstransport.

Varemodtagerne, herunder især butikserhvervet, kan forbedring forholdene for levering af varer, for eksempel ved at friholde adgangsveje for udstillinger og ved at udvide det tidsrum i hvilket man kan modtage varer. Fælles modtageordninger for butikkerne i en karré eller lignende vil måske kunne løse disse problemer uden at omkostninger for butikkerne bliver for dyre. Endelig kan butikkerne fremme effektivisering af varetransporten ved at samle bestillingerne frem for at modtage mange, små leverancer i løbet af ugen.

Transportørerne og distributørerne er dem, der umiddelbart har mest magt over transporterne. De kan planlægge deres transporter, så kapaciteten af deres vognpark bliver udnyttet bedst muligt. Ved at samarbejde kan de sikre, at en varemodtager (eller et område) ikke får leveret varer fra flere biler end nødvendigt. Endelig kan de fremme miljørigtig motorteknologi og kørsel, og derved mindske generne fra varetransporten.

Certificeringsordninger

Selv om udgangspunktet var, at de tre interessenter (transportørerne, butikslivet og kommunen) skulle bidrage til at nedbringe generne fra varetransporten, har det videre arbejde alligevel koncentreret sig mest om, hvordan man får transportørerne til at ændre adfærd. Det har ført til diskussion af en certificeringsordning for den tunge trafik. Formålet med certificeringsordningen skal være at nedbringe de gener, som den tunge trafik medfører, uden at begrænse den mængde gods, der transporteres. Dette kan opnås dels ved at begrænse generne fra de enkelte køretøjer, dels ved at øge effektiviteten af transporten, så den samme mængde gods kan transporteres med færre biler. De tiltag, en certificeringsordning kunne indeholde kan deles i tre grupper:

- Krav til køretøjerne. Der kan stilles krav til køretøjernes størrelse, vægt og akseltryk. Der kan stilles krav til motorens teknologi, for eksempel krav om begrænsning af emissioner, støj og så videre, samt til brug af bestemte typer brændstof (herunder elektricitet). Der kan stilles krav om affjedring og om styring, hvis køretøjet har mere end to aksler. Der kan også stilles krav om, at lastudstyr og køleudstyr kan fungere, uden at motoren behøver at holde i tomgang under af- og pålæsning.
- Krav til køremåden. Der kan stilles krav om, at chaufføren har gennemgået en uddannelse i miljørigtig kørsel.
- Krav til kørselsplanlægning. Der kan stilles krav om, at køretøjets kapacitet udnyttes bedst muligt - at køretøjet er fyldt op. Der kan endvidere stilles krav om, at transportørerne planlægger deres kørsel således, at godset i et køretøj leveres til et så lille område som muligt.

Af disse krav er det kun kravene til størrelse, vægt og akseltryk som kan indføres i dag. Dette kan ske ved, at kommunen i forståelse med politiet opstiller færdselstavler, der angiver den højst tilladte længde, højde, bredde, vægt eller akseltryk (eventuelt med en undertavle om, at grænsen kun gælder ved gennemkørsel). Hermed vil det være en overtrædelse af færdselsloven at handle i uoverensstemmelse med disse færdselstavler.

For de øvrige krav gælder, at der ikke i dag eksisterer lovhjemmel til at indføre dem. Hvis man derfor ønsker at lave en certificeringsordning, en miljøzoneordning eller lignende, må man vente på, at lovgivningen bliver ændret, så sådanne ordninger bliver tilladt. Imidlertid var der et politisk pres for at der skulle gøres noget ved den tunge trafik i de indre bydele. For at undgå en ren vægtbegrænsningsløsning blev kommunen derfor enig med arbejdsgruppen om at foreslå en frivillig, etårig certifice-

ringsordning, mens man afventede det nødvendige lovgrundlag. Hermed kunne man også få samlet erfaringer med, hvordan en certificeringsordning kan fungere, herunder særligt hvor stort et apparat der er nødvendigt for at administrere ordningen, og herunder særligt kravet til kapacitetsudnyttelse.

Den frivillige certificeringsordning blev vedtaget af Borgerrepræsentationen d. 19. marts 1998, og siden har Vejafdelingen arbejdet med at få gjort certificeringsordningen klar. Ordningen har siden fået navnet "City Gods" og træder i kraft d. 1. september 1998. Sammen med certificeringsordningen vedtog Borgerrepræsentationen vægtgrænser på 18 t for det samme område, som certificeringsordningen dækker og 3,5 t på Amagertorv, samt at etablere lastezoner reserveret til de certificerede transportører for at lette deres mulighed for at levere og hente gods.

Indholdet af City Gods certificeringen

Som nævnt, er City Gods en frivillig certificeringsordning, som gælder for gods til og fra Middelalderbyen. For at blive City Gods certificeret, skal man opfylde følgende to krav:

- Bilen må ikke være mere end otte år gammel - eller den er siden blevet forsynet med en motor, der er mindre end otte år gammel.
- Mindst 60 % af vognens lastekapacitet skal være udnyttet til gods, som afleveres eller hentes i certificeringsområdet.

Det har været overvejet at stille krav til bilernes emissioner (NO_x, CO, partikler, støj m.m.), ligesom man har gjort i de svenske miljøzoner. Svenskerne har imidlertid haft problemer med sådanne krav, særligt i forhold til udenlandske indregistrerede køretøjer. Dette skyldes formentligt især, at de svenske miljøzonekrav var defineret i forhold til svenske miljøstandarder. Vi kunne have valgt i stedet at støtte sig til EU-normer, f.eks. med krav om, at alle køretøjer skulle overholde EURO-2 normen. For at gøre forsøgsordningen så simpel som muligt, har vi valgt at benytte en simpel aldersgrænse. Hermed sikrer vi os, at de certificerede køretøjer som minimum overholder de miljøkrav, nye køretøjer skulle overholde otte år tidligere. Otte års alderskravet er i øvrigt identisk med en undtagelse i den svenske miljøzoneordning, der giver biler, som er yngre end otte år, lov til at køre i miljøzonerne i de første mange år, ordningen gælder. I øvrigt indeholder en aldersgrænse en vis progressivitet i miljøkravene, da den skærpelse, der finder sted i kravene til nye køretøjer, automatisk vil smitte af på certificeringsordningen. Det vil altså ikke være nødvendigt at revidere miljøkravene i certificeringsordningen, så længe kravene til nye køretøjer bliver strammet.

Kravet til kapacitetsudnyttelse er det mest centrale i forsøgsordningen, da den ringe kapacitetsudnyttelse var det mest åbenlyse resultat af undersøgelserne. Kravet har også været det, som det har været sværest at formulere på en måde, så det er brugbart.

Da de fleste biler stadigvæk fortrinsvis transporterer gods enten til eller fra certificeringsområdet, er det kun udnyttelsen i den retning, hvor man har mest gods med, der tæller. Vi har ikke i denne omgang stillet krav om, at bilernes kapacitet bliver udnyttet i begge retninger, da vi mener, at dette vil give anledning til problemer med køretøjer, der kun vanskeligt kan udnyttes til transport af gods i begge retninger. Det vil for eksempel være svært at forestille sig, hvordan renovationskøretøjer skulle kunne undgå at køre tomme ind i området, ligesom de mange køretøjer, der leverer fødevarer, ofte i nedkølet eller nedfrossen form, til byens butikker, af hygiejniske hensyn normalt ikke vil kunne have andet gods med ud. På et senere tidspunkt vil det imidlertid være værd at overveje, hvordan man kan belønne en bedre udnyttelse af kapaciteten i begge retninger på samme tur, og dermed begrænse omfanget af tomkørsel.

Kravet er, at 60 % af lastekapaciteten skal være udnyttet af gods, som læsses af i certificeringsområdet, eller til gods, der er hentet i certificeringsområdet. Dette krav gælder ved indkørsel til henholdsvis ved udkørsel fra området. De resterende 40 % af lastekapaciteten kan fyldes med gods til andre dele

af byen (eller andre byer) eller være uudnyttet. Kapacitetskravet skal overholdes som gennemsnit af alle de ture, en vognmand/firma har haft til certificeringsområdet i løbet af et kvartal, således at ture med ringe kapacitetsudnyttelse kan opvejes af andre ture, hvor kapaciteten er udnyttet væsentligt bedre end krævet.

Kapaciteten kan udregnes på mange måder. Umiddelbart virker det mest nærliggende at udregne kapaciteten efter vægt, da de fleste transportører ved, hvor meget deres gods vejer, og da bilens lasteevne i kg er defineret ved indregistrering og står på siden af bilen. De opgørelser, der hidtil er lavet over kapacitetsudnyttelsen er da også lavet med udgangspunkt i godsets vægt og bilens lasteevne. Imidlertid er det i mange tilfælde ikke vægten der afgør, hvor meget der kan være i bilen. Ofte vil bilens lad være fyldt, uden at lasten tilnærmelsesvis vejer det tilladte. Hvis vi derfor lægger os fast på, at kapacitetsudnyttelsen kun kan udregnes efter vægt, vil vi ofte stå i den situation, at en transportør ikke kan presse så meget som ét gram gods mere ind i bilen, og måske alligevel ikke engang når op på de 60 % kapacitetsudnyttelse, som vi kræver i gennemsnit.

Derfor indeholder certificeringsordningen mulighed for at beregne kapacitetsudnyttelsen efter flere forskellige målemetoder. Rumfang er selvfølgelig en indlysende mulighed, men også udnyttelse af ladets areal må være en mulighed af hensyn til gods, der ikke kan stables, eller for biler med åbent lad, hvor rumfang må siges at være en fiktiv størrelse. For at begrænse transportørernes bureaukratiske arbejde, har vi også givet mulighed for at benytte andre enheder, som transportørerne typisk benytter i deres arbejde, så som paller, kolli/pakker, ølkasser og lignende.

Etablering og administration af certificeringsordningen

Efter at Borgerrepræsentationen havde vedtaget, at en certificeringsordning efter ovennævnte principper skulle igangsættes, gik Vejafdelingen i samarbejde med arbejdsgruppen i gang med det arbejde, der skulle til for at føre principperne ud i livet. Dette arbejde omfatter dels konkretisering af de krav, der stilles til de certificerede, herunder udformning af ansøgnings- og indberetningskemaer, dels udarbejdelse af informationsmateriale, som kan fortælle om certificeringsordningen.

Virksomheder, der ønsker at være City Gods certificeret, skal udfylde et ansøgningsskema, der fås i Vejafdelingen. På ansøgningsskemaet skal man oplyse virksomhedens navn, adresse og så videre. Endvidere skriver man under på, at man vil overholde betingelserne for deltagelse i ordningen, og at man vil lade kommunen kontrollere dette. Derudover skal man for hver bil, man ønsker skal indgå i certificeringen, oplyse indregistreringsnummer, dato for 1. indregistrering, totalvægt, lastevægt, ladmål. For hver bil angiver man, hvilken type transport det fortrinsvis er beregnet til (stykgods-, containe-, palle-, pakke-, øl-, tank- eller anden transport), samt lastekapaciteten i den ønskede beregningsenhed (paller, pakker, ølkasser, liter), hvis man ikke vil regne kapaciteten i vægt og rumfang.

Når man er blevet tilmeldt City Gods, får man et certifikat til hver bil, samt forskelligt informations- og reklamemateriale. Certificerede virksomheder skal hver dag opgøre, hvor mange ture hver bil har kørt til certificeringsområdet og hvor meget gods hver bil har haft med til *eller* fra området. Ud fra dette opgøres kapacitetsudnyttelsen for hver bil. En gang i kvartalet skal virksomheden indberette de samlede tal for kvartalet for hver bil, og hermed godtgøre, at man har udnyttet bilparkens lastekapacitet med mindst 60 % i gennemsnit. I det første halve år af forsøgsperioden vil der dog skulle ske indberetning hver måned, så kommunen hurtigere kan få erfaringer med, hvordan ordningen fungerer, og kan skaffe sig dokumentation for evaluering af ordningen.

Kommunens kontrol af virksomhederne kan finde sted på flere niveauer. Først og fremmest skal det kontrolleres, at den indberettede kapacitetsudnyttelse er højere end de krævede 60 %. Endvidere vil man stikprøvevis indkalde den daglige opgørelse fra et antal virksomheder. På visse dage vil kommunens parkeringsvagter notere alle certificerede biler, der kører i området, og en kontrol vil da kunne bestå i at se efter, at alle biler, som er observeret i området, også er indberettet på skemaet for den

pågældende dag. Endelig kan man forlange dokumentation af den daglige indberettede mængde gods ved at se fragbreve for den pågældende dag - og i sidste ende kan man kontrollere, at der også er foretaget fakturering af transporten.

Hvis kommunen opdager uregelmæssigheder ved denne kontrol vil der blive givet advarsler eller eventuel foretaget tilbagekaldelse af udstedte certifikater.

Information om ordningen er i første omgang sket ved artikler i kommunens informationsblad til virksomheder (VirksomNyhed), hvorefter der har været omtale i enkelte fagblade. I løbet af august vil der blive udgivet en folder om ordningen, og heraf vil det fremgå, at man kan bestille en vejledning med tilmeldingsskema. I forbindelse med ordningens ikrafttræden d. 1. september forventes en del presseomtale. Til de tilmeldte firmaer vil der blive lavet klæbemærker og lignende med ordningens logo, ligesom navn og logo vil være til rådighed til brug på andet materiale (faktura og lignende). Da City Gods foreløbigt er en frivillig ordning, og da de tilmeldte firmaer ikke får noget særligt ud af at deltage, er det vigtigt, at man ved deltagelse i ordningen får mulighed for at profilere sig som miljøvenlig.

Der har vist sig nogle problemer under konkretiseringen af certificeringsordningen. Et af problemerne er, at nogle vognmænd kører som undervognmand for andre vognmænd eller firmaer. For eksempel kører Dragerforeningen i vid udstrækning med gods for DSB Gods. Spørgsmålet er så, hvem der skal indberette, hvad der er kørt med. Undervognmanden (Dragerforeningen) har ofte blot leveret en vogn med chauffør, og har derfor ikke de informationer om godset, som skal bruges i indberetningen til City Gods. Det ville derfor være logisk, at den bestillende vognmand (DSB Gods), indberetter undervognmandens kørsel, som om undervognmandens bil indgik i den bestillende vognmands bilpark. Dette ville også fungere fint, hvis der var sikkerhed for, at undervognmandens bil ikke blev brugt til anden kørsel i certificeringsområdet. Imidlertid bruges undervognmænd ofte ved afhjælpning af spidsbelastningssituationer, hvilket betyder, at bilen må bruges til andre formål ind imellem. Indtil videre er løsningen på spørgsmålet, at såvel den bestillende vognmand som undervognmanden skal tilmelde sig City Gods, og at det ved ansøgningen skal anføres, hvem der forestår indberetning af kørsel for den bestillende vognmand. Undervognmanden skal fortsat indberette al anden kørsel på sin egen indberetning. Har undervognmanden i indberetningsperioden ikke kørt i certificeringsområdet for andre end den bestillende vognmand, kan dette blot anføres på indberetningen.

Et andet problem er naturligvis, hvordan man opgør den transporterede mængde gods. For virksomheder, der udelukkende kører med én type gods (for eksempel bryggerierne) er dette problem ikke så stort, idet lastekapaciteten af bilen beregnes i den mest hensigtsmæssige enhed (kasser øl). Kører virksomheden derimod med mange forskellige type gods, kan der være brug for omregningsmetoder, så rumfang, paller, kolli eller andet kan omregnes til en fælles enhed, for eksempel vægt. Ved sådanne omregninger forudsættes det, at køretøjet lastes efter god "lasteskik" - det kan således ikke accepteres, at en vognmand angiver at have kørt med fem paller, hvis der på hver palle har stået én kasse øl, når der er plads til 45 kasser.

Der vil sandsynligvis vise sig flere konkrete problemer, når City Gods certificeringen kommer i gang. Det er imidlertid et af formålene med forsøget at afdække sådanne problemer, så vi kan tage hensyn til dem ved udformningen af en endelig, obligatorisk certificeringsordning.

Lastezoner

Samtidig med starten på City Gods d. 1. september indretter kommunen ti lastezoner til af- og pålæsning af varer. Disse lastezoner reserveres i formiddagstimerne til køretøjer, som er tilmeldt City Gods. Grunden til, at reservationen kun gælder formiddagen, er, at kommunen ikke ønsker at indskrænke parkeringsmulighederne for butikernes kunder, som fortrinsvis handler om eftermiddagen. Samtidig foregår langt størstedelen af vareleveringen om formiddagen, blandt andet fordi butikkerne er uvillige til at modtage varer om eftermiddagen, hvor de hellere vil koncentrere sig om deres kunder.

I første omgang indrettes lastezonerne udelukkende ved skiltning. Der skiltes med standsningsforbud mandag - fredag kl. 8 - 12, undtaget biler tilmeldt City Gods. Hvor det er nødvendigt etableres der asfaltramper til fortovet ved lastezonerne, så den videre transport af godset lettes. Der etableres ti sådanne lastezoner rundt omkring i certificeringsområdet d. 1. september 1998.

Når de første erfaringer med brugen af lastezonerne er indløbet, vil cirka fire af dem blive indrettet med fortovsudbygninger, der gør det muligt fra en lift i bagenden af en lastbil at køre godset direkte ud på fortovsniveau. Hermed bliver det muligt på en paralleløfter eller lignende at transportere godset helt frem til et stort antal modtagere uden at skulle forcere for store niveauspring. Kommunen vil også undersøge, om man på andre måder kan lette transporten mellem bil og modtager, for eksempel ved at erstatte brolægning med flisebelægning, udjævne niveauspring og lignende.

Kommer lastezonerne til at fungere tilfredsstillende vil kommunen overveje at etablere flere rundt omkring i byen. I den forbindelse vil det blive overvejet, om lastezonerne skal placeres langs et antal ruter, som er særligt velegnede til den tunge trafik.

Vægtgrænser

D. 1. september indføres også to vægtgrænser. En 18 t vægtgrænse kommer til at gælde i det samme område som certificeringsordningen dækker, mens der på Amagertorv og tilstødende gader bliver indført en 3,5 t vægtgrænse. Fælles for vægtgrænserne er, at de bliver indført ved skiltning, og at de hermed kommer til at gælde alle biler. Grænserne gælder for tilladt totalvægt ifølge indregistreringen - en størrelse, der kan aflæses på siden af bilen.

Vægtgrænsen på 18 t hænger til en vis grad sammen med certificeringsordningen. Dels gælder den i det samme område, som certificeringsordningen dækker, dels er baggrunden for at indføre den af samme karakter som baggrunden for certificeringsordningen, nemlig at begrænse generne fra den tunge trafik. Vægtgrænsen bliver nemlig indført for at hindre de allerstørste biler i at køre ind i områdets smalle gader. Principielt ville en længde- og bredde- (eventuelt højde-)begrænsning bedre udtrykke dette formål, men vægtgrænsen er valgt fordi den er lettere at skilte og administrere.

En grænse på 18 t rammer ikke nogen særlig stor del af trafikken. Ifølge COWI's vejer ca. 2 % af alle biler over 2 t, eller ca. 10 % af biler over 3,5 t, som kører i området, over 18 t. En del af disse biler vil sandsynligvis kunne erstattes af mindre biler, uden at det af den grund fører til ekstra kørsel, da kapaciteten i mange tilfælde ikke har været fuldt udnyttet. Grænsen er i øvrigt lagt sådan, at for eksempel distribution af øl og mælk, samt renovation ikke berøres.

Vægtgrænsen på 3,5 t har egentlig ikke noget med certificeringsordningen at gøre. Den er nemlig indført for at beskytte den særligt kunstneriske belægning, som for nogle år siden blev lagt på Amagertorv. Vægtgrænsen gælder derfor på Amagertorv og på de tilstødende vejstrækninger, som man ikke kan komme til eller fra uden at køre over Amagertorv. Når denne vægtgrænse indføres samtidig med certificeringsordningen giver det imidlertid mulighed for at afhjælpe nogle af generne ved denne skrappe vægtgrænse, blandt andet ved at indrette særligt mange lastezoner i nærheden af Amagertorv.

Effekten af City Gods

Hvis alle, som kører gods til eller fra Middelalderbyen, opfyldte City Gods krav om 60 % kapacitetsudnyttelse, ville antallet af vare- og lastbilture i byen blive reduceret med ca. 30 %, mens partikelemissionen skønsmæssigt vil blive reduceret med 25 %, NO_x-emissionen med 10 %, mens CO₂-emissionen skønnes at ville falde med 5 %. Hvis alle biler, som kørte i Middelalderbyen, opfyldte City Gods krav om, at bilen højst må være otte år gammel, ville 14 % af dem blive udskiftet med nyere biler, hvorved de fleste af ovennævnte emissioner ville blive yderligere reduceret.

Da City Gods er en frivillig ordning uden de store fordele for deltagerne, er det tvivlsomt, om vi ville opnå disse reduktioner i løbet af det næste år. Mange af dem, der tilmelder sig, opfylder nok i forvejen kravene til kapacitetsudnyttelse. På den anden side har vi fået meldinger om, at alene signalværdien af at opfylde kravene i City Gods kan være nok til at få transportører til at ændre adfærd. Der er også en vis forventning om, at kravene i City Gods vil blive obligatoriske om et par år, hvorfor mange transportører for at være på forkant med udviklingen vil tilpasse sig kravene. Vi vil derfor se en begrænset virkning på trafik og miljø som følge af den frivillige ordning, mens vi må vente på, at ordningen bliver gjort obligatorisk, før end vi vil kunne registrere den fulde effekt.

Evaluering af City Gods

En evaluering af City Gods må selvfølgelig omfatte en opgørelse over, i hvilket omfang den ovennævnte reduktion af den tunge trafik har fundet sted. Det er imidlertid mindst ligeså vigtigt at evaluere, hvilken effekt City Gods har haft for de deltagende virksomheder - om de har ændret adfærd, og hvilke omkostninger det har haft at være med i City Gods. Det er også vigtigt under evalueringen at kortlægge, hvilken type virksomheder, der *ikke* har ladet sig City Gods certificere, og hvorfor. Der er nemlig dele af transportsektoren, som ikke vil kunne indpasses i en certificeringsordning, og inden en obligatorisk ordning bliver sat i gang, må man have overblik over, i hvilket omfang man vil dispensere fra ordningen.

Hvad skal der videre ske ?

Som nævnt er grunden til, at Københavns Kommune nu igangsætter City Gods som en frivillig forsøgsordning, at der ikke i dag er mulighed for at stille krav til køretøjer, som kører i bestemte områder. Ved at gennemføre et forsøg håber vi at kunne fremskaffe et grundlag for at udforme en lovgivning, der kan gøre certificeringsordninger mulige.

Politikerne i Borgerrepræsentationen ser gerne, at der med tiden bliver indført en certificeringsordning for den tunge trafik i hele kommunen. Ligeledes er andre store byer i landet interesserede i at begrænse generne fra den tunge trafik. Hvis ikke der skabes en fælles ramme for certificering af varetransport, risikerer vi, at der vil blive etableret forskellige ordninger i forskellige byer (eller i forskellige del af den samme by), hvilket vil være uoverskueligt, ikke mindst for transporterhvervet.

Københavns Kommune har rettet henvendelse til Trafikministeriet med henblik på at indlede forhandlinger, som gerne skulle munde ud i, at der bliver fremskaffet lovgrundlag for at lave en tvungen certificeringsordning. Dette lovgrundlag skulle helst udformes sådan, at idéen med certificering vil kunne benyttes i andre dele af København og i andre større byer.

I forsommeren er vi blevet opmærksomme på, at Amsterdam fra 1. oktober 1998 indfører en ordning i den indre del af byen, hvor man, for at få lov til at køre med et køretøj på over 7,5 t totalvægt skal overholde følgende betingelser:

- Køretøjet skal overholde EURO-2 normen.
- Køretøjet må maksimalt være 9 meter langt
- 80 % af lastekapaciteten skal udnyttes af gods til eller fra den indre del af byen.

Københavns Kommune vil følge denne ordning, for at se, om erfaringer fra Amsterdam kan bruges i vores videre arbejde.

Vores håb er, at vi på baggrund af det næste års erfaringer fra forsøget med City Gods certificering og med en ny lovgivning om et års tid vil være klar til at indføre en obligatorisk certificeringsordning, så varetransporten i København vil kunne ske med en mindre belastning af miljø end i dag.