

# INDSIGT

## RESTRIKTIONER I BYERNE ØGER CO<sub>2</sub>-UDSLIPPET

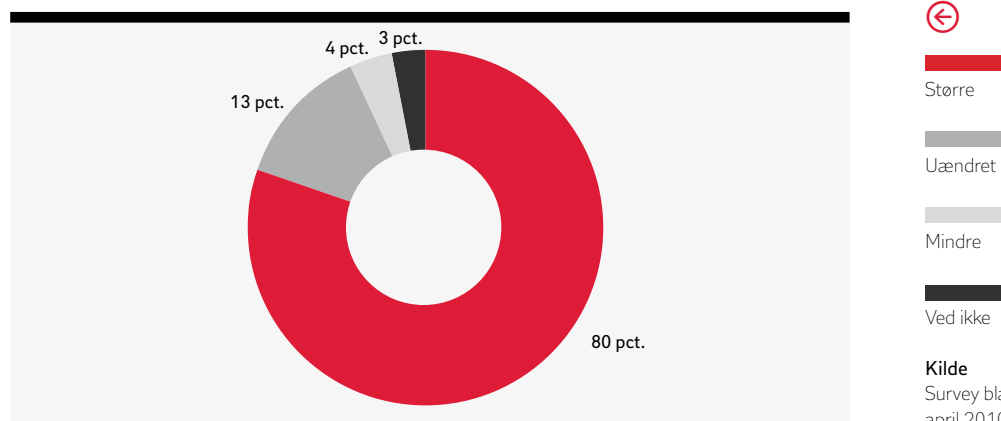
AF ERHVERVSPOLITISK KONSULENT RUNE NOACK, RUN@DI.DK

En række af de største kommuner har indført restriktioner på levering af varer i byerne. Det mindsker effektiviteten og øger CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren.

Behovet for transport af varer til byerne og af affald ud af byerne er stigende, fordi flere danskere bor i byerne. Men samtidig er adgangen til byerne blevet vanskeligere for større lastbiler, hvilket betyder, at transporterne i stigende grad må klares af flere kørsler med mindre lastbiler.

### Flere oplever restriktioner i byerne

Spørgsmål: I hvilket omfang er adgangsrestriktioner for kørsel i byer blevet større eller mindre for din virksomhed gennem de seneste fem år?



Konsekvensen af de flere transporter er en større miljøbelastning med klimagasser fra godstransportvirksomheder, end hvis transporterne kunne klares med færre større lastbiler. Eksempelvis anslår Køge Kommune, at deres forbud mod at køre med lastbiler på over 18 ton i bymidten, vil øge lastbiltrafikken med 10 pct.

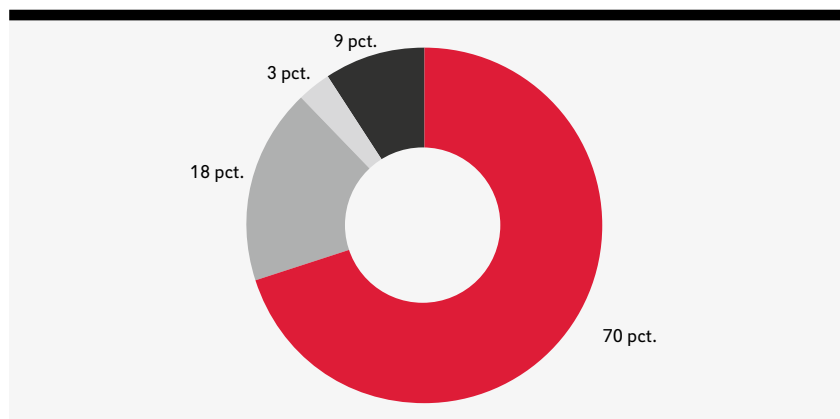
Køge er langt fra et enestående eksempel på tiltagende restriktioner. Otte ud af 10 godstransportvirksomhederne i DI Transport mener, at udviklingen i adgangsrestriktioner er blevet en større udfordring gennem de seneste fem år. Kun fire pct. oplever færre restriktioner på kørsel i byerne.

Og syv ud af 10 godstransportvirksomheder mener, at reglerne for varelevering er et stadigt stigende problem, og kun tre pct. af virksomhederne mener, at der er kommet færre restriktioner på varelevering inden for de seneste fem år.

Syv ud af 10 godstransportvirksomheder oplever stigende problemer

## Regler for varelevering er et stadig større problem

Spørgsmål: I hvilket omfang er restriktioner for varelevering i byer blevet større eller mindre for din virksomhed gennem de seneste fem år?



Større

Uændret

Mindre

Ved ikke

Kilde

Survey blandt 252 DI Transport-virksomheder, april 2010

Overordnet kan restriktionerne på kørsel deles op i gåderegulering og zone-regulering. Hvor den første primært er begrænset til gågaden og levering af varer på gågaderne, dækker zone-regulering et større geografisk område.

### RESTRIKTIONER I GÅGADER

I flere byer, f.eks. i Kolding, Århus og Hillerød, er der en begrænsning, så det kun er køretøjer på maksimalt seks ton tilladt totalvægt, der må køre ind i gågaderne.

Levering af varer til butikker og restaurationer i gågaderne sker derfor enten med små lastbiler, varebiler eller ved, at almindelige lastbiler til distribution, der normalt har en tilladt totalvægt på op til 24 tons, benytter særlige holdepladser, der støder op til gågaderne.

Et af problemerne ved de lavere vægtgrænser er, at det er mindre effektivt. Derfor koster det branchen øget tid til levering af varerne og det er mindre energieffektivt, hvilket øger brændstofudgifterne og CO<sub>2</sub>-udledningen.

## CO<sub>2</sub>-udledning til levering

Køretøj:	CO <sub>2</sub> /km	Gennemsnitlig antal lastbiler til levering af 100 tons	Ekstra CO <sub>2</sub> -forbrug i forhold til 24 tons lastbil:
Varebil < 6 t	265 g	16,67	+ 17,5 pct.
Lastbil < 18 t	787 g	5,56	+ 16,5 pct.
Lastbil < 24 t	900 g	4,17	



### Kilde

ITD, hvorlangtpaaliteren.dk  
DI-beregninger

Det er mere energieffektivt at levere varer med større lastbiler. Det afhænger dog meget af typen af gods, der transporteres, men ofte skal der leveres til flere butikker i flere byer, og så vil det være en fordel at køre med en større lastbil.

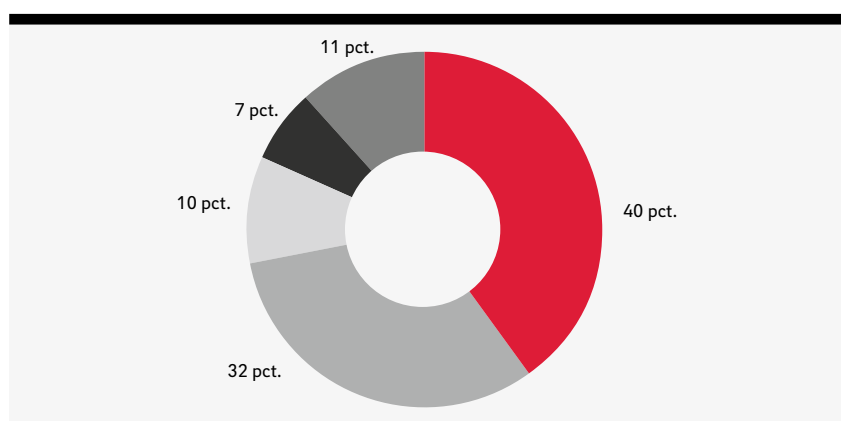
Større lastbiler er mere energieffektive

Andre byer opererer med et tidsvindue på levering i gågaderne. Dvs. at der kun kan leveres varer mellem 00.00–11.00, inden der kommer folk i gågaden. Medmindre butikkerne har lavet aftaler om natlevering, kan der reelt kun leveres varer i en begrænset periode, f.eks. fra 9.00–11.00. Det er med til at øge trængslen i myldretiden.

I Region Syddanmark er DI Transport med i opstarten af et forsøg om natdistribution, dvs. levering i byer og til transportcentre uden for myldretiden, hvor der er mindre trængsel. Blandt DI Transports godstransportvirksomheder peger mere end hver tredje på levering uden for de normale tidsvinduer, som en løsning på bedre bytransport.

## Mere end hver tredje vil levere uden for myldretiden

Spørgsmål: Hvordan forholder din virksomhed sig til bedre mulighed for levering af varer uden for de typiske "tidsvinduer"?



### Kilde

Survey blandt 252 DI Transport-virksomheder, april 2010

### ZONE-RESTRIKTIONER

Flere kommuner overvejer at indføre større geografiske områder med zoner, hvor der stilles særlige krav til lastbiler for at måtte køre ind i zonen. Det kan f.eks. være vægtgrænsen. Et eksempel er Køge Kommune, hvor man i et større område omkring bymidten har forbud mod at køre med lastbiler over 18 ton.

Københavns Kommune har tidligere haft tilsvarende overvejelser og det overvejes også i Odense Kommune. Begrundelsen har primært været et ønske om at lede den gennemkørende lastbilstrafik uden om bymidten.

Både Køge Kommune og Københavns Kommune har udarbejdet beslutningsgrundlag, der viser, at zoneregulering øger antallet af lastbiler indenfor zonen, fordi der skal flere mindre lastbiler til at levere varer.

Indførelsen af en zone med forbud for lastbiler over 18 ton vil få CO<sub>2</sub>-udledningen til at stige med ca. 16 pct.

Og beregninger fra Københavns Kommune viser, at antallet af kørte kilometer i byen med lastbil vil stige med 2,6 mio. kilometer om året. Det svarer til en ekstra udledning af 2.100 ton CO<sub>2</sub> om året.

I Køge Kommune anslår man, at lastbilstrafikken vil stige med 10 pct.

Cirka 60 pct. af trafikarbejdet med lastbiler køres i byerne. Hvis alle byer i Danmark indførte en 18 ton zone, svarer det til en ekstra CO<sub>2</sub>-udledning på 100.000 ton om året, hvis lastbiltrafikken stiger med 10 pct.

█ Forbud for store lastbiler øger CO<sub>2</sub>-udledningen

### MODULVOGNTOG MINDSKER TRAFIKKEN

Modulvogntog er en måde at gøre godstransporten mere energieffektiv. Modulvogntog er store lastbiler, der er længere og må transporterer mere gods end de almindelige lastbiler. Modulvogntog kan som udgangspunkt erstatte tre almindelige lastbiler.

Et bredt flertal i Folketinget har indført et treårigt forsøg med modulvogntog på det overordnede vejnet i Danmark. Og i aftale om Grøn Transport fra januar 2009 besluttede samme partier, at forsøget som udgangspunkt skulle fortsætte.

En række kommuner – blandt andet Københavns Kommune og Hvidovre Kommune – har ikke ønsket at være med i forsøget.

At Københavns Kommune ikke vil være med i forsøget, betyder bl.a. der ikke kan køre modulvogntog til Københavns Havn.

Der kører dagligt 2.100 lastbiler til og fra Nordhavnen i Københavns Havn på hverdage. Da to modulvogntog kan erstatte tre almindelige lastbiler, så vil man kunne mindske trafikken med op til 700 lastbiler dagligt.

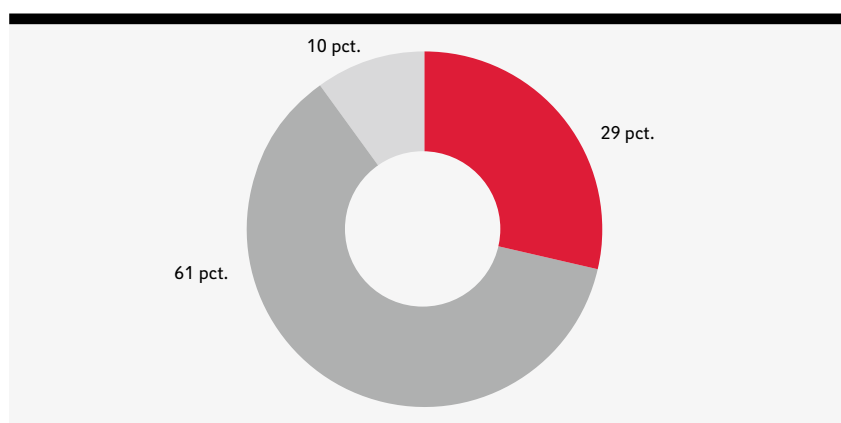
Modulvogntog vil kunne mindske trafikken til Nordhavnen med 700 lastbiler dagligt

CO<sub>2</sub>-reduktionen ved modulvogntog anslås erfaringsmæssigt til cirka 15 pct., og reduktionspotentialet i Nordhavnen er måske større. En stor del af trafikken er containertrafik, der skal fra havnen og videre. Et modulvogntog kan transportere to containere, mens en almindelig lastbil normalt kun kan transportere én container. Derfor kan ét modulvogntog erstatte to lastbiler, når vi taler om container transport.

I langt de fleste byer oplever transportbranchen ikke problemer med adgang til havne og transportcentre, men der er problemer i hver tredje havn.

Cirka totredjedele af godsmængderne til og fra Danmark kommer via en havn, og hvis man af klimahensyn ønsker mere godstransport ad søvejen, er det afgørende, at adgangen lettes. Havnene ligger ofte midt i byerne og er meget påvirket af trafikreguleringen i byerne.

## Hver tredje oplever problemer med adgang til havne og transportcentre i byerne



Ja

Nej

Ved ikke

**Kilde**

Survey blandt 252 DI Transport-virksomheder, april 2010

Et andet eksempel er, at der dagligt kører 20 lastbiler fra Arla og Lantmännen Unibake mellem Holstebro til Vejle gennem Herning by. Hvis de blev erstattet af modulvogn tog, kunne man reducere antallet af lastbiler med en tredjedel, hvilket ville betyde 2.000 færre lastbiler om året gennem Herning.

---

---

DI

1787 KØBENHAVN V

TLF.: 3377 3377

FAX: 3377 3300

DI@DI.DK

DI.DK

---

## **SAMFUND, VIDEN OG HOLDNINGER**

Dansk erhvervsliv er en vigtig del af det danske samfund. Politikere, organisationer og befolkningen forventer, at virksomhederne bidrager til bæredygtig udvikling af Danmark som velfærdssamfund. Derfor prioriterer DI dialog med alle interesserede om rammerne for erhvervslivets bidrag til vækst og velstand.

Vær med i debatten på [opinion.di.dk](http://opinion.di.dk)

---