



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

Frederiksberg den 20. februar 2020

### **Hørings svar vedrørende Forslag til Frederiksbergstrategien 2020**

#### **En glittet reklametryksag med masser af ”bæredygtige” udfoldelser, men med mangler på handlingsanvisninger**

Det fremlagte forslag til Frederiksbergstrategien 2020 betegnes som en kommuneplanstrategi, som skal række frem mod 2030, dvs. det år hvor kommunen har afgivet løfte om at blive CO<sub>2</sub>-neutral. Strategien skal fungere som udgangspunkt for en delvis revision af Kommuneplan 2017, den skal udgøre kommunens overordnede bæredygtighedsstrategi og skal støtte FN's 11 bæredygtigheds mål.

Det peger på, at borgerne med det foreliggende forslag får fremlagt en række centrale bæredygtigheds visioner tillige med en række effektive handlingsanvisninger for at nå i mål med den overordnede målsætning: CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030. Og læserne bliver ikke skuffet på visionsområdet, plusordene folder sig ud over siderne, men et katalog over problemernes omfang for at nå i mål, og handlingsanvisninger for at tackle problemerne er mangelfulde, specielt på transportområdet, som jeg som repræsentant for Rådet for bæredygtig trafik specifikt vil forholde mig til.

#### **Kommunens data for bæredygtig udvikling er på centrale områder yderst mangelfuld**

Det fremgår tydeligt af det senest offentliggjorte ”Byens grønne regnskab 2018”, at det datagrundlag, som kommunen anvender som udgangspunkt for at evaluere kommunens vej mod bæredygtig udvikling, er særdeles mangelfuldt. El-data fra energiselskabet Ørsted har ikke været tilgængelige siden 2015. De seneste transportdata, som er udgangspunkt for beregningen af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning, stammer fra en COWI-rapport ”Opdatering af trafikalt grundlag for energi- miljøberegninger” fra 2015 - med datagrundlag for 2012.

## Data

Data for el, fjernvarme, gas, vand og affald er leveret af forsyningsselskaberne i totaler for hele byen eller for sektorer. Energiselskaberne har imidlertid ikke længere pligt til at levere energidata til kommunerne og derfor har det ikke været muligt at få el-data fra Ørsted siden 2015. Da det heller ikke er muligt at hente dem via den nationale CO<sub>2</sub>-beregner, må data fra 2015 overføres til 2018, ligesom det er gjort de foregående år. Der bliver set på forskellige muligheder for at få opdaterede data igen.

Transportsektorens andel af CO<sub>2</sub>-udledningen ændrer sig ikke så hurtigt og derfor laves der som oftest kun opgørelser hvert 4-5 år. Den sidste for Frederiksberg er fra 2014. Da der ikke laves jævnlige trafiktællinger og data ikke kan trækkes fra CO<sub>2</sub>-beregneren, er data overført fra 2014.

Til at beregne udledningen fra fly, spildevand, affaldsdeponi og opløsningsmidler er tidligere brugt KL's CO<sub>2</sub>-beregner. Da der ikke er friske tal herfra er data også her videreført fra 2015.

Udfordringen med CO<sub>2</sub>-beregneren er, at data ikke længere ajourføres. Der har været flere forsøg på at få opdateringen i gang og senest har flere kommuner herunder Frederiksberg indgået et samarbejde med blandt andet KL og Energistyrelsen om en opdatering af beregneren. Lykkes det, vil det igen være muligt, at hente en del af de data, som kommunerne ikke selv har mulighed for at generere.

Luftforureningen bliver målt af Aarhus Universitet ved en fast målestation på H.C. Andersens Boulevard hvert år, mens støjpåvirkningen kun måles med nogle års mellemrum.

Kilde: Byens grønne regnskab 2018, s. 2

I "Byens grønne regnskab" udbasuneres det flot, at den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i 2018 udviste et fald på 51 % i forhold til basisåret 2005, således at målsætningen på en reduktion på 50 % for 2020 således allerede var indfriet i 2018. Udsagnet gentages i Frederiksbergstrategien 2020 (s. 8). Men problemet er, at udsagnet jo ikke kan dokumenteres med de tilgængelige data.

Det er åbenbart ikke prioriteret at ansætte mandskab og anvende økonomiske midler til at udarbejde data, herunder foretage de fornødne trafiktællinger på det overordnede vejnet. Sådanne trafiktællinger foretages af Københavns kommune hvert år. Det burde være en bunden opgave, at de to centralkommuner samarbejder om en sådan opgave. Det er i stort omfang de samme veje det drejer sig om, og mobilitet er grænseoverskridende.

Der har været en stor vækst i registrering af privatbiler og varebiler i de senere år, og modellerne er blevet større som resultat af gentagne reduktion af registreringsafgiften. De store SUV'er kører kortere på literen, hvorfor CO<sub>2</sub>-udslippet per kørt km er stigende. Denne faktor bliver ikke afspejlet ved at genbruge ældre data.

### Luftforureningen

Data for luftforureningen er ligeledes mangelfuld, idet kommunen alene henholder sig til den skandaleombruste luftmålingsstation på H.C. Andersens Boulevard, som af politiske grunde blev flyttet længere væk fra kilden til luftforureningen: den voksende strøm af biler på centralkommunernes mest miljøbelastende vej. I samarbejde med Google har Københavns kommune foretaget en måling af de ultrafine partikler på hele kommunens vejnet. Målingerne viser, at luftforureningen i København er den værste i Norden. Resultatet af målingerne har været forsidestof i en række medier, herunder Berlingske Tidende den 10. oktober 2019.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwip0N7Ut\\_nAhUD\\_aQKHWG1CaAQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.berlingske.dk%2Fhovedstaden%2Fforureningen-er-blevet-kortlagt-gade-for-gade-i-hele-koebenhavn-se&usq=AOvVaw0ibdHmFDxU8r13Hk6jeWqQ](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwip0N7Ut_nAhUD_aQKHWG1CaAQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.berlingske.dk%2Fhovedstaden%2Fforureningen-er-blevet-kortlagt-gade-for-gade-i-hele-koebenhavn-se&usq=AOvVaw0ibdHmFDxU8r13Hk6jeWqQ)

Igen kan man som borger på Frederiksberg undre sig: har Frederiksberg kommune ikke deltaget i dette samarbejde med Google om at få målt luftforureningens omfang på kommunens vejnet?

## Målsætninger og handlingsanvisninger på mobilitetsområdet

Målsætning og middelkatalog på mobilitetsområdet omtales i afsnittet ”Klimaby nu og i fremtiden”.

Ifølge målsætningen på transportområdet skal der i overskriftsform satses på bæredygtig mobilitet og høj tilgængelighed. Specielt pointeres det, at sunde og grønne transportformer som gang, cykling og effektiv kollektiv transport skal erstatte de korte bilture. Der ses ikke en egentlig målsætning på transportområdet om at reducere den dominerende biltrafik, som med sit arealforbrug til vejbaner og parkering fylder omkring 2/3 af arealet mellem husene. I Københavns kommune har politikerne vedtaget en målsætning i Klimaplan Kbh 2025 og nu også gentaget i den ny Kommuneplan 2019, at biltrafikken i form af ture til og fra kommunen i 2025 højst må udgøre 25 %, mens de bæredygtige transportformer gang, cyklisme og kollektiv transport tilsvarende skal udgøre mindst 75 %. Det ser godt nok ud til, at denne målsætning i praksis ikke prioriteres særlig højt, så målsætningen bliver næppe indfriet. Det ville være bedre at sætte et loft over biltransportens omfang, men den fornødne politiske vilje til at reducere biltrafikens dominans ser ikke ud til at være til stede hos flertallet af de politiske partier i de to centralkommuner. En væsentlig årsag til bilflådens vækst er den gradvise reduktion af registreringsafgiften i en årrække, specielt for de store biler i de allerseneste år under den forrige regering.



**VISION**  
Frederiksberg skal være en bæredygtig og CO<sub>2</sub>-neutral by, der er rustet til fremtidens klima. Vi vil gennem innovative miljø- og klimaløsninger skabe en grønnere og renere by, og vi vil satse på bæredygtig brug af ressourcer efter cirkulære principper og med fokus på genanvendelse.

**KLIMABY NU OG I FREMTIDEN**

## VORES MÅL ER

### FREDERIKSBERG UDEN KLIMAAFTRYK

Frederiksberg skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Vi omstiller el, varme, bygas og transport til vedvarende, fossilfrie energikilder og satser på energireduktioner, synergieffekter og grøn vækst, som fremmer et smart og fleksibelt energisystem.

Vi fremmer den cirkulære økonomi ved at genbruge, skabe nye produkter af gamle og styrke grønne indkøb.

### FREDERIKSBERG KLAR TIL FREMTIDENS KLIMA

Senest i 2036 har vi etableret et robust skybrudssystem, som fungerer i samspil med det eksisterende spildevandssystem. Mindst 30 procent af regnvandet er afkoblet fra kloaksystemet inden for 30 år.

Vi udnytter egnede arealer til øget beplantning og fordampning af regnvand, som reducerer varmeø-effekten og forbedrer biodiversiteten.

### BÆREDYGTIG MOBILITET OG HØJ TILGÆNGELIGHED

Det skal være let for alle at bevæge sig miljørigtigt fra sted til sted ved hjælp af sunde og grønne transportformer som gang, cykling og effektiv kollektiv transport, som særligt skal erstatte de korte bilture.

Vi vil være Danmarks mest cyklende by og være elbil-by nummer 1, hvor alle kommunale køretøjer og kollektive busser er eldrevne i 2030. Sammenhængen mellem transportformerne skal være en naturlig del af arbejdet med at indrette byens rum.

Kataloget til den grønne omstilling på transportområdet er særdeles magert. Forslag til midler ses i form af fire hovedpunkter: metroudbygning med ny linje fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg (Fasanvejslinjen), emissionsfri Movia-busser, udbygning af cykelinfrastruktur og fremme af infrastruktur til elbiler.

## VI OPNÅR VORES MÅL VED AT

- Investere i vedvarende energi i og uden for kommunen samt udbrede fjernkøling.
- Gå forrest for at skabe innovative klimaløsninger i samarbejde med vidensinstitutioner, forsyningselskaberne og private aktører samt dele viden og erfaringer med øvrige aktører.
- Arbejde med bæredygtighedscertificeringen DGNB i alle større byggerier.
- Energirenovere kommunens bygninger og optimere ressourceforbruget via cirkulært byggeri.
- Arbejde for at udbygge metronettet med en ny linje fra Ny Ellebjerg over Frederiksberg til Bispebjerg/Emdrup.
- Sikre at der stilles krav emissionsfri drift i Movias fremtidige udbud af bustrafikken.
- Udbygge Frederiksberg med cykelstier på trafikveje, supercykelstier og god cykelparkering.
- Fremme etableringen af lademuligheder og reservere flere parkeringspladser til el-biler.
- Integre Smart City-løsninger i byens projekter for eksempel i parkeringsanlæg, klimaveje og i vores affaldsindsamlinger.

## Nej til mere metro i form af Fasanvejslinjen – behov for overfladeløsning

Det skitserede metroudbygningprojekt i form af en linje fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg hospital må af flere grunde betegnes som et fatamorgana. Hverken staten eller Københavns kommune vil støtte op om/prioritere et sådant metroudbygningprojekt. Passagergrundlaget er alt for lille til en rentabel investering. Hvem forestiller kommunens politiker sig vil poste penge i projektet? Der findes ikke ledige byggegrunde langs linjen som kan betinge den af By & Havn anvendte finansieringsmodel: salg af fremtidige byggemodnede grunde til boliger og erhverv.

Derfor vil det være nødvendigt at anvende mindre omkostningstunge investeringer på overfladen, som kan fremme den kollektive trafik på bekostning af den belastende biltrafik. En skinnebåren løsning i form af en letbane eller en BRT i eget tracé kunne være blandt løsningsmulighederne.

Region Hovedstaden har i flere omgange, i samarbejde med DTU, fået udarbejdet strategier for et radiale letbanesystem med start i den besluttede letbane i Ring3 og ind mod centrum langs centralkommunernes fingre, eksempelvis rapporten ”Trafikanalyser af et net af letbaner og RBT i Hovedstadsområdet” fra 2014.

<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Analyser-om-letbaner/Documents/NetafletbanerogBRT.pdf>

Et sådant projekt kunne i den grad fremme et skift fra trængselsskabende biltrafik mod bæredygtig skinnebåren transport, en transportform som er meget udbredt i en lang række storbyer i det øvrige Europa, og som har vist sig at udgøre et stort potentiale til at få bilbrugere til at skifte transportform.

### **Mere cykelinfrastruktur – ja, i den grad**

Der er stor enighed om at fremme cyklismen, som oftest er den hurtigste transportform i centralkommunerne. Cyklismen kan erstatte mange unødige korte bilture. Det er efterhånden unødvendigt at pege på sundhedseffekten, som forlænger byboernes antal af gode leveår og derfor betyder store besparelser på sundhedsområdet.

Frederiksbergstrategien udbasunerer en ambitiøs strategi om at blive ”Danmarks mest cyklende by”. Rigtig ambitiøst, men hvilken målemetode har man forestillet sig at anvende for at kunne konstatere om målsætningen realiseres, bliver borgerne ikke oplyst om.

Det er skandaløst, at borgerne endnu ikke har set løsningsforslag for introduktion af cykelstier på et af byens centrale trafikveje: Frederiksberg Allé. Så se at få en afklaring på og igangsætning af projektet.

### **Den store elbilsatsning**

Det går meget langsomt med at få borgerne til at udskifte deres fossilt drevne biler med en elbil. Et skift til elbil er for øjeblikket den dominerende mobilitetsstrategi for en grøn omstilling, som de fleste politikere og transportforskere peger på, herunder Klimarådets transportekspert Niels Buus Kristensen.

Men det er nødvendigt at bringe et par af de konsekvenser i erindring, som en ensidig satsning på blot at udskifte én energiform med en anden. El-biler fylder lige så meget som traditionelle fossilbiler, så det stigende trængselsproblem løses ikke, sandsynligvis tværtimod i takt med at elbilen bliver førerløs. Set i et livscyklus-perspektiv vil el-bilens CO<sub>2</sub>-udledning ligge på næsten halvdelen af en traditionel fossilbils udslip. En stor del af befolkningen plages af støj fra biler. Ved en hastighed på over 30-40 km/timen vil elbilen støje lige så meget som en fossildreven bil. Og endelig hvad angår luftforurening, så vil omfanget af de allermest sundhedsskadelige partikler, de ultrafine partikler, som skabes lokalt ved rullemodstanden mellem dæk og asfalt, fortsat være et stort sundhedsproblem. Så den eneste rationelle og bæredygtige løsning på problemet med de pladsoptagende og forurenende personbiler med ringe kapacitetsudnyttelse er et skift: fra bil til kollektiv trafik eller cyklisme og gang. På dette område mangler der desværre nødvendig politisk vilje.

Et desværre sigende eksempel på manglende vilje til grøn omstilling i centralkommunerne er den ensidige metrosatsning, som samtidig har betinget en planlagt nedlukning af en lang række buslinjer. Det har bl.a. forringet mobiliteten for en række borgergrupper, specielt vores ældre medborgere. Der er adskillige europæiske byer, som satser betydelig mere på udbygning af den kollektive sektor, eksempelvis i Oslo, hvor alle tre kollektive transportsystemer udbygges samtidig: metro, letbane og bus. Borgerne er blevet lovet en kommende evaluering af den kombinerede metro-udbygnings- og samtidige busreduktionsstrategi. Den ser vi frem til at få fornyet indsigt af, så strategien forhåbentlig kan blive ændret.

## KL's udspil "CO<sub>2</sub>-reduktion i kommunerne – en styrket lokal klimaindsats" januar 2020 – behov for et styrket statsligt-kommunalt samarbejde



I sit seneste udspil fra januar 2020 om nødvendig klimaindsats "CO<sub>2</sub>-reduktion i kommunerne" opsummerer KL en række anbefalinger i form af ni punkter til fremme af klimavenlig mobilitet. Anbefalingerne er primært rettet mod staten. Overordnet peger KL på udarbejdelse af en overordnet national klimavenlig mobilitetsplan. KL peger på større autonomi for kommunerne på en række områder, herunder ophævelse af den nuværende deling med staten af de kommunale p-afgifter, således at kommunerne kan bruge afgiftsprovenuet til finansiering af den grønne mobilitetsdagsorden. KL peger tillige på autonomi til at indføre strammere miljøzoner, som i dag ikke omfatter privatbiler. RBT kunne tillige pege på autonomi til at introducere kørselsafgifter, selvfølgelig i samarbejde med Københavns kommune.



## TEMA 3 /

# BEDRE RAMMER FOR KLIMAVENLIG MOBILITET

For at fremme en klimavenlig mobilitet anbefaler KL:

10. At staten og kommunerne udarbejder en national klimavenlig mobilitetsplan, der sikrer sammenhængen mellem forskellige transportformer samt trækker de store linjer for fremtidens infrastruktur.
11. At mobilitetsplanen understøttes af en national pulje til klimavenlige kollektive trafikløsninger.
12. At en klimavenlig mobilitetsplan tænkes sammen med opbygningen af det vedvarende energisystem og udviklingen af smarte byer.
13. At staten fremmer alternative drivmidler, herunder sikrer en permanent løsning for en fast lav elafgift for el til elbusser, svarende til elprisen for tog og metro.
14. At staten sikrer klare regler og ansvarsfordeling for etablering af infrastruktur til biler, der kører på alternative drivmidler som fx el og brint. Det skal blandt andet omfatte etablering og drift af el-ladestander i det offentlige rum og ved boliger samt mulighed for at oprette og regulere brugen af parkeringspladser for beholdt elbiler og delebiler mv.
15. At den nuværende deling med staten af de kommunale parkeringsafgifter ophæves, og at indtægterne herfra helt eller delvist direkte medgår til finansiering af CO<sub>2</sub>-reduktioner i kommunen inden for mobilitet samt vej- og transportområdet.
16. At der gives mulighed for, at kommunerne kan indføre strammere krav til miljøzoner i byer, med henblik på at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen.
17. At der etableres en statslig investeringsstøtte til nye klimavenlige fænger, når ældre fænger skal udfases.
18. At der nedsættes et statsligt-kommunalt partnerskab om nye og bedre cykelruter, der understøtter cyklisme.

## Yderligere forslag fra RBT til handlingsstrategi for en bæredygtig transport

### Ændring af p-normer

P-normerne er det sandsynligvis det mest effektive instrument til at reducere unødvendig biltrafik. På dette område har der altid udspillet sig et modsætningsfyldt drama af dimensioner mellem de politiske partier.

I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2019 i Københavns kommune fremkom et nyt ”grønt” flertal til gunst for en opstramning af p-normerne, generelt med 1/3.

De nye rammer for bilparkering, som står til vedtagelse på BR-mødet den 27. februar, fremgår af nedenstående oversigt.

I Kommuneplanens rammer for bilparkering justeres følgende:

<b>Bilparkering</b>		<b>EFTER</b>	
<b>Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. m2 etageareal)</b>			
<b>Funktion/bydel</b>	<b>Centrum</b>	<b>Tætby &amp; byudviklingsområder<sup>0</sup></b>	<b>Øvrig by</b>
Bolig <sup>1, 6</sup>	1:357 m <sup>2</sup>	1:250 m <sup>2</sup>	1:214 m <sup>2</sup>
Erhverv <sup>2, 6</sup>	1:214 m <sup>2</sup>	<sup>3</sup> 1:214 m <sup>2</sup>	1:143 m <sup>2</sup>
Grundskoler <sup>4- 5 - 6</sup>	1:714 m <sup>2</sup>	1:607 m <sup>2</sup>	1:464 m <sup>2</sup>
Daginstitutioner <sup>4 - 6</sup>	1:286 m <sup>2</sup>	1:286 m <sup>2</sup>	1:179 m <sup>2</sup>
Kollegie- og ungdomsboliger <sup>6</sup>	1:857 m <sup>2</sup>	1:857 m <sup>2</sup>	1:857 m <sup>2</sup>
Plejecentre/plejeboliger <sup>6</sup>	1:714 m <sup>2</sup>	1:714 m <sup>2</sup>	1:714 m <sup>2</sup>
Butiksformål <sup>6,7</sup>	1:143 m <sup>2</sup>	1:143 m <sup>2</sup>	1:143 m <sup>2</sup>

Frederiksbergs politikere burde lade sig inspirere af denne nyorientering i Københavns kommune.

## Overflødig p-anlæg ved flytning af Prins Henriks Skole

En fremragende indikator på, hvor tumpet de gældende p-normer fungerer på, er det udløsende krav om et underjordisk p-anlæg til 26 biler ved den planlagte flytning af Prins Henriks Skole til ny lokalisering på Rolighedsvej, hvor både bygherre, skolen og de omkringboende borgere udtrykker hovedrysten ved udsigten til konstruktionen af et sådant anlæg: der er simpelt hen ikke et parkeringsbehov for anlægget.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi-\\_-LNveDnAhUtMewKHRHiCxQQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fminby.dk%2F2019%2F12%2F19%2Fher-er-prins-henriks-skole-i-mini-udgave%2F&usg=AOvVaw0K2xSRN03YpQooY-6Z8Yah](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi-_-LNveDnAhUtMewKHRHiCxQQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fminby.dk%2F2019%2F12%2F19%2Fher-er-prins-henriks-skole-i-mini-udgave%2F&usg=AOvVaw0K2xSRN03YpQooY-6Z8Yah)

## Introduktion af trafikøer

En anden metode til reduktion af unødvendig biltrafik er en satsning på såkaldte ”trafikøer”, et forslag som også bragt i spil i forbindelse med vedtagelse af Kommuneplan 2019 i Københavns kommune.

I en kronik ”Aktører: Trafikøer er svaret på hovedstadens trafiktrængsler” i Altinget den 3. februar 2020 gør en række NGO’er rede for begrebet trafikøer, som kendes fra flere europæiske storbyer – og delvis på Nørrebro:

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjspj8jeDnAhWR\\_KQKHcqMC-MQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Fartikel%2Faktorer-er-er-svaret-paa-hovedstadens-trafiktraengsler&usg=AOvVaw1OC2bvhsjEMz-UZ62bBEXk](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjspj8jeDnAhWR_KQKHcqMC-MQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Fartikel%2Faktorer-er-er-svaret-paa-hovedstadens-trafiktraengsler&usg=AOvVaw1OC2bvhsjEMz-UZ62bBEXk)

**KRONIK: Trafikproblemerne bliver stadig større og flere i København, og de har store økonomiske såvel som miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser. Men der findes ifølge flere trafikaktører et tiltag, som effektivt kan modvirke det: trafikøer.**



## **Af Miljøpunkterne i København, Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, By- og Pendlercykel Fonden og IDA energi- og klimapolitik.**

Trængsel og luftforurening er fortsat en større omkostning for samfundet end CO<sub>2</sub>-udslip. Miljøministeren [har netop opgjort sundhedsmkostningen fra luftforurening](#) til 79 milliarder kroner om året, og en stor del af luftforureningen i store byer stammer fra lokal trafik. Elektrificering af bilparken vil over tid reducere problemet med luftforurening og CO<sub>2</sub>-udslip drastisk (jævnfør Klimarådet), men der skal mere til.

Heldigvis findes der værktøjer, der kan afhjælpe de dystre prognoser uden et decideret forbud mod privatbilismen.

Et af dem hedder "trafikøer". Med denne metode bliver der kun adgang med biler til og fra alle beboelseskvarterer fra én større vej. Det betyder, at der kun er langsom lommekørsel i beboelseskvarterer, og at den gennemkørende trafik holdes ude.

Den belgiske by Gent har indrettet sig med seks trafikøer siden foråret 2017. Siden da er biltrafikken i myldretiden reduceret med 12 procent. Antallet af cyklister er steget med 25 procent, og brugen af kollektiv trafik er steget med 28 procent. Efter et år var luftforureningen i bymidten faldet med hele 18 procent.

### **På Nørrebro virker det allerede**

Også i København har vi gode resultater med trafikøer. Nørrebrogade er blevet delvist bilfri, og her kører nu BRT-busser og cirka 40.000 cyklister dagligt – en mobilitetskapacitet, der ikke var på den gamle Nørrebrogade.

Guldbergsgadekvarteret på Nørrebrogades ene side er indrettet som trafikø og betjenes nu fra Tagensvej. Det er et trygt kvarter, hvor de bløde trafikanter har god plads, og hvor veje er omdannet til skolegård og plantebede. Børnefamilierne bliver boende i så stort omfang, at Københavns Kommune nu er nødt til at bygge en ny skole. Den anden side af Nørrebrogade er ligeledes ved at blive omdannet til en effektiv trafikø, som betjenes fra den store Åboulevard.

Vi anerkender, at nogle få store indfaldsveje, der betjener trafikøerne, vil få en stadig større andel af biltrafikken og belaste lokale områder uforholdsmæssigt meget. Disse indfaldsveje kan derfor overvejes tunnelført, så vejtracéet i stedet kan benyttes til offentlige transportsystemer og til korridorer for bløde trafikanter (for eksempel supercykelstier).

Den traditionelle "sorte" vejinfrastruktur på disse indfaldsveje bør erstattes med en blå-grøn infrastruktur, der bidrager til at afbøde voldsomme skybrud og til at modgå overophedning af byen ved hedebløge ("[varmeø-effekten](#)").

Byen mangler i dag blå-grønne kiler til at forbinde de eksisterende ringformede strukturer – såsom voldringen, Søerne, den grønne cykelsti, Grøndalsterrænet med flere. Ved at binde de eksisterende blå og grønne områder sammen i en gitterstruktur kan vi styrke både byliv, biodiversitet og de bløde trafikanter, som vil blive fri for støj og forurening.”

Politikere og forvaltning bør sætte sig sammen med borgergrupper for at udtænke, hvor på Frederiksberg trafikøer kunne være en bestanddel af kommunens bæredygtighedsstrategi på transport- og sundhedsområdet.

med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen

Formand for Rådet for bæredygtig trafik