



## **RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

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

Frederiksberg 17. juni 2023

### **Hørings svar til Mobilitetspolitik, Mobilitet på Frederiksberg frem mod 2030**

#### **Opsummerende:**

Den skitserede mobilitetspolitik rummer flere fine visioner, men der mangler effektive handlingsanvisninger og politisk vilje til at realisere en reel transformation, hvor det ikke er bilerne der dominerer byens rum med dens ulidelige følgevirkninger i form af trængsel, trafikulykker, partikelforurening og støjbelastning.

Men der er heldigvis relevant viden og handlingsanvisninger til reduktion af bilbelastning og fremme af de bæredygtige transportformer gang, cyklisme og kollektiv transport. Her skal ikke mindst peges på fem forslag fra kommunens egen rådgiver GV Models, på Odense kommunes nye trafikpolitiske aftale fra juni i år og på Det internationale Energiagenturs (IEA's) 10 punkter for energibesparelse og omlægning af transportsektoren.

I kort form kan peges på følgende elementer: forøgelse af parkeringsafgifterne, bilfri områder, skærpede miljøzoner, eldrevne arbejdsmaskiner, etablering af trafikø(er), i samarbejde med Københavns kommune, reduktion af hastighedsgrænser, bilfri søndage, flere hjemmearbejdsdage, fremme af delebilsordninger og samkørsel, fremme af kollektiv transport på overfladen, meget gerne i form af letbane, frem for dyre tunnelløsninger, busbaner, billigere kollektiv transport, gratis pendlerkort, cykelgader, grønne bølger for cyklister og grønne og oplevelsesrige gangarealer.

#### **Den fremlagte vision**

Visionen er klar og fremlagt i form af fem overlappende bobler. Det fremgår, at der skal være mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv, at der skal sættes på mere kollektiv trafik i form af metro, og at bilister i større omfang skal vælge delebiler og samkørsel. Den individuelle biltrafik skal med andre ord reduceres.

# Vision

Vi har god mobilitet, og vi vælger aktivt og bæredygtigt.

Frederiksberg har korte afstande og gode muligheder for, at mange ture foregår med aktive transportmidler, som gang eller cykling.

Derfor er Frederiksbergs mobilitets-vision for 2030 at:



Alle har adgang til god mobilitet

Det er nemt, trygt og sikkert for alle borgere og brugere at komme rundt i og igennem byen

Der er mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv

Der er mere metro og der er omstillet til miljørigtige busser

Som bilist er det attraktivt at vælge delebiler og samkørsel

Løsninger skal vurderes på gadeplan, på kommuneniveau og sættes ind i den større trafikale sammenhæng, der omgiver Frederiksberg. I de konkrete løsninger prioriteres fodgængere, cyklister og kollektiv trafik.

## Handlingsmål

En vision uden fokus i form af opstillede og realiserbare målsætninger er blot et indholdsløst stykke papir, opstillede målsætninger uden politisk handlekraft bag fører blot til skuffede forventninger blandt borgerne.

Rammer i form af fokusområder og opstillede mål, som fremgår af nedenstående figur fra mobilitetsplanen, omfatter primært målsætninger for cyklisme og kollektiv trafik tillige med et mål om at "bilbestanden holdes i ro" på niveauet på 30.464 biler i 2022.

# Fokusområder og mål

## Fokusområde: Det skal være nemt, trygt og sikkert at færdes i trafikken

Mål 1: God mobilitet til alle - alle skal kunne komme til de steder, de gerne vil, når de vil

1. 90 % af borgerne oplever, at de har god mobilitet
2. Ældre og borgere med handicap, er overvejende tilfredse med mobiliteten på Frederiksberg

Status mål 1:

1. Basis fastlægges ved første måling
2. Basis fastlægges ved første måling

Mål 2: Alle vejarealer skal være tilgængelige

1. De definerede tilgængelighedsruter forbindes til et tilgængelighedsnet
2. 90 % af borgerne skal være tilfredse med tilgængeligheden.

Status mål 2:

1. Basis fastlægges ved første måling
2. Basis fastlægges ved første måling

Mål 3: Trafikken skal være sikker for alle trafikanter

1. I 2030 er der højst 15 alvorligt tilskadedekomne og ingen dræbte i trafikken på Frederiksberg

Status mål 3:

1. 2018-20: 29 alvorligt tilskadedekomne og 0 dræbte (gennemsnit)

## Fokusområde: Der skal være bedre forhold for og mere plads til fodgængere, cyklister og kollektiv trafik

Mål 4: Danmarks mest cyklende by

1. Minimum 40 % af borgernes ture skal være på cykel
2. 85 % af alle skoleelever går eller cykler til og fra skole

Status mål 4:

1. TU kommune rapport 2016-18: 29 %
2. 2022: 81 %

Mål 5: Det skal være nemt at vælge gang og cykel som transportmiddel på korte ture

1. 90 % af turene på 0-2 km er gang- eller cykelture
2. 70 % af turene på 2-5 km er gang- eller cykelture

Status mål 5:

1. TU 2016-18: 90 %
2. TU 2016-18: 64 %

Mål 6: For mellemlange ture skal den kollektive trafik og supercykelstierne være den nemmeste løsning

1. 45 % af turene på 5-15 km er ture med kollektiv trafik
2. 25 % af turene på 5-15 km er ture på cykel

Status mål 6:

1. TU 2016-18: 40 %
2. TU 2016-18: 22 %

## Fokusområder: Biler skal fylde mindre i gadebilledet

Mål 7: Biler skal fortrinsvist benyttes på lange ture eller ture, der ikke kan foretages med andre transportmidler

1. Bilbestanden holdes i ro
2. 15 % færre besøgende skal transportere sig i bil

Status mål 7:

1. Ultimo 2022: 30.464 biler
2. 2022: 3.065.856 påbegyndte parkeringer

Den mest ambitiøse målsætning er målet for borgernes ture på cykel, som skal forøges fra et gennemsnit i perioden 2016-2018 på 29 % til minimum 40 % i 2030.

Som det fremgår neden for betragter Rådet for bæredygtig trafik denne målsætning for ganske urealistisk set i lyset af den førte trafikpolitik, hvor biltrafikken fortsat forbliver den dominerende transportform på kommunens vejareal.

Københavns kommune har længe haft en målsætning om, at ture i bil maksimalt må fylde 25 % af alle ture, herunder i Kommuneplan 2019, men kommunens Økonomiforvaltning har endnu engang foreslået samme målsætnings realisering udskudt i form af den fremlagte Kommuneplanstrategi 2023, udgangspunktet for en kommende Kommuneplan 2024.

## Ingen ny målsætning for transportens CO2-udslip

I Mobilitetsstrategien henvises til, at "Frederiksberg skal være CO2-neutral i 2030 og med DK2020 klimaplanen er det besluttet, at CO2-udslippet fra transporten skal reduceres ved, at stigningen i kørte km bliver mindre."

Den manglende politiske vilje til at beslutte nødvendige tiltag i forhold til den dominerende biltrafik var årsagen til, at Københavns kommunen måtte erkende, at klimamålet i Kommunens klimaplan om klimaneutralitet i 2025 måtte opgives.

Samme skæbne vil sandsynligvis overgå Frederiksberg kommunes målsætning om klimaneutralitet i 2030.

## Den nødvendige transformation frem mod bæredygtig mobilitet og byliv/byrum for mennesker frem for dominans af biler

En bykommune, hvor bilernes prioritet og dominans med dertil hørende konsekvenser i form af trængsel, luftforurening og støj fortsat præger bylivet, fortjener ikke en selvpromoverende titel som Danmarks mest cyklende by.

Det mere realistiske billede af byens nuværende og fremtidige trafikale situation fremgår ganske klart af et yderst interessant dokument, som fremlægges sammen med mobilitetsstrategien: rådgiver GV Models fremskrivningsarbejde "Trafikale forhold på Frederiksberg" fra den 10. marts 2022.

Ved anvendelsen af den ret avancerede COMPASS model fremskrives bl.a. udvikling i befolkning, bilejerskab, vejtrafikarbejdet og CO<sub>2</sub>-emissioner fra et basisår 2017 til 2021, videre til 2025 og endelig til 2035.

Det virker besynderligt, at man ikke har fremlagt fremskrivninger til 2030, som jo er slutmålet for mobilitetsplanen.

Nedenfor ses et klip fra opsummeringen om **vejtrafikkens fortsatte dominans**, som sætter de noget lyserøde takter fra mobilitetsstrategien i relief:

Personbilerne udgør 83% af vejtrafikken, og er dermed altdominerende på kommunens veje, 11% udgøres af varebiler og 6% udgøres af lastbiler. I fremtidsårene stiger vejtrafikken med ca. 3% i 2025 og med ca. 8% i 2035, alt ift. 2021. Idet vejkapaciteten på Frederiksberg ikke udvides i fremtiden, vil væksten i vejtrafikken øge trængslen. Som konsekvens deraf vil myldretidsintervallerne udvides i fremtiden, og vejtrafikkens eksterne effekter vil forværres, dvs. støj, uheld og forurening. Eksempelvis forventes det at antallet af personskader i trafikken vil stige med 8% i 2035 samt trafikens CO<sub>2</sub>-udslip med 9%. Modelberegningerne viser også, at det største antal af trafikuheld i kommunen sker i vejkrydsene, ca. 70%.

I tabel 15 ses fremskrivningen af den procentuelle stigning i vejtrafikarbejdet i 2025 og 2035 sammenlignet med 2021:

Tabel 15 – %-udvikling i vejtrafikarbejde i 2025 og 2035 ift. 2021

	Personbil	Varebil	Lastbil	Vejtrafik
2025	2,4 %	2,9 %	3,0 %	2,5 %
2035	8,5 %	8,1 %	8,0 %	8,4 %

I tabel 23 ses tilsvarende fremskrivningerne i den kollektive trafik i 2025 og 2035 sammenlignet med 2021. Det fremgår, at den kollektive trafik i fremskrivningerne udviser stigninger, som er langt lavere end biltrafikkens vækst, først og fremmest via det underjordiske metrosystem.

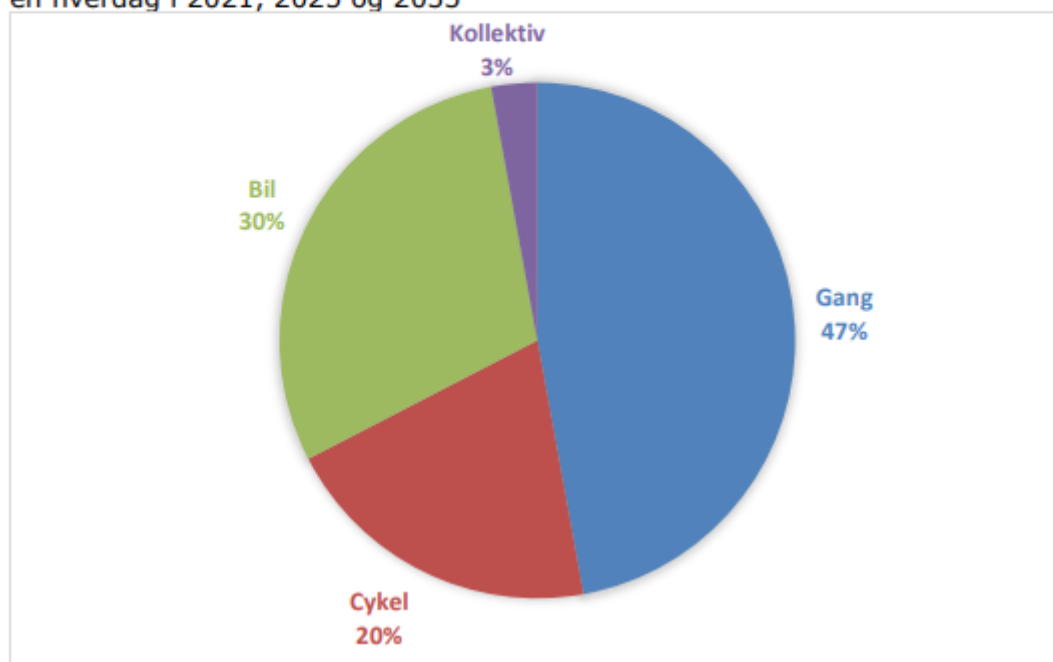
Tabel 23 – %-ændringer i påstigere i 2025 og 2035 ift. 2021

	2025	2035
Metro i alt	3,7 %	6,9 %
S-tog	-2,1 %	-1,9 %
Bus	-0,8 %	1,8 %
Total	1,6 %	4,2 %

Fremskrivningen peger på, at der fra 2021 til 3035 med den førte politik ikke vil ske nogen ændring i fordelingen af personture mellem de fire transportformer gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil. Ture i bil vil fortsat udgøre 30 % af alle ture. Såfremt gang trækkes ud af mobilitetsligningen, så vil ture med bil udgøre 56 %.

Figur 1 viser %-fordelingen af personture mellem gang, cykel, bil og kollektiv transport på en hverdag for 2021, 2025 og 2035 på Frederiksberg. Denne fordeling er uændret gennem de tre scenarieår, svarende til 47% gangture, 20% cykelture, 30% bilture, og 3% kollektive personture.

Figur 1 – %-fordeling af personture på gang, cykel, bil og kollektiv transport i kommunen på en hverdag i 2021, 2025 og 2035



GV Models fremskrivning af bilejerskab og trafikarbejdet viser således et fortsat ret stærkt opsving. Interessant i den forbindelse er, at GV Models som afslutning kommer med fem gode råd om, hvordan man netop skal undgå at fremskrivningen bliver realiseret.

## Fremskrivning af transportens CO2-udslip

Via COMPASS modellen fremskrives stort set det samme udslip af CO2 fra biltrafikken sammenlignet med fremskrivning af vejtrafikarbejdet, ganske bemærkelsesværdigt. For perioden 2021-2025 2,5 % for trafikarbejdet, 3 % for CO2-udslippet, for perioden 2021-2035 8,4 % for vejtrafikarbejdet og 9% for CO2-udslippet. Denne sammenhæng forsøger rapporten ikke at forklare: hvorfor forventes ingen relativ reduktion af CO2-udslippet sammenholdt med væksten i trafikarbejdet?

CO2-emissionerne fra trafikken i GV Models rapporten måles på en anderledes måde end i tidligere rapporter, så vi ikke har mulighed for at sætte tallene i relation til tidligere beregninger over trafikens CO2-udslip.

## De fem gode råd fra GV Models

Mest interessant er rådgivningen fra GV Models: såfremt kommunen vil opnå reduktion i trafikens CO2-udslip, så skal I gøre noget helt andet end fremskrivningen peger på. Det er ret ualmindeligt at se rådgiver i så progressiv en rolle. Her ses rådgivers fem mulige trafikplanlægningsovervejelser:

Fem mulige trafikplanlægningsovervejelser på baggrund af data:

1. Bilejerskab stiger på Frederiksberg med 7% mod 2035.  
Ændringer i parkeringspolitikken vil kunne mindske denne vækst, eksempelvis etablering af områder uden bilparkering og omlægning af p-pladser til kun elbiler og/eller delebiler.
2. Lastbiltrafikken stiger med 8% på Frederiksberg mod 2035.  
Restriktioner mod tunge køretøjer, fx med etablering af skærpede miljøzoner, kan regulere dette.
3. Små lokale trafikale tiltag (saneringer) vil have "små lokale effekter" – både positive og negative.  
Ønsker man at opnå bredere effekter på Frederiksberg, skal der gennemføres større geografiske saneringer og etableres en sammenhængende trafikø for kommunen, som hænger sammen med lignende fremtidstrafikøer i Københavns Kommune.
4. Cykeltrafikken kan promoveres på Frederiksberg med fx grønne bølger på udvalgte strækninger.
5. Gennemkørende trafik er et potentielt problem for visse dele af Frederiksberg.  
Ensretning af veje og sænkning af hastigheden, til fx 30 km/t, vil i højere grad få bilisterne til at søge andre veje udenom Frederiksberg, når det drejer sig om gennemkørende trafik.

Rådgivers fem mulige trafikplanlægningsovervejelser ses stort ikke afspejlet i mobilitetsplanens handlingsanvisninger, eksempelvis i form af ændret parkeringspolitik, skærpede miljøzoner, introduktion af en sammenhængende trafikø, grønne bølger for cyklister, ensretning af veje og sænkning af hastigheden.

## Lyt til Odense

I Odense kommune har et samlet byråd i juni måned vedtaget en trafikplan med række tiltag, som blandt andet skal reducere CO2-udledningen fra transportsektoren med 100. 000 tons årligt i 2030, hvor byen efter eget udsagn vil være klimaneutral.

Her er rigtig mange gode råd at hente for fremsynede og modige politikere på Frederiksberg:

### Her er tiltagene fra Odense

1. Hastigheden sænkes over hele kommunen med 20 kilometer i timen på boligveje, veje i bymidten og en række indfalds- og ringveje.
2. P-taksten fordobles for benzin- og dieslbiler på kommunale parkeringspladser i bymidten.
3. Der etableres gratis p-pladser til delebiler, og store samkørselsprojekter søsættes.
4. Biltrafik og parkeringspladser fjernes eller begrænses i udvalgte områder.
5. Der etableres nye busbaner og tilføjes flere busafgange samt en ny cykelgade.
6. Nye fodgænger- og cykelzoner omkring alle skoler.
7. Gratis pendlerkort i en periode, hvis man har mere end 10 kilometer på arbejde eller til studie.
8. Nulemissionsstrækninger afprøves enkelte steder i kommunen.
9. Alle entreprenør- og arbejdsmaskiner skal køre på el, ikke diesel.
10. Byrådet ønsker også at sænke hastigheden på Fynske Motorvej E20 til 90 kilometer i timen. Det er dog noget, som staten bestemmer.

*Kilde Fyens.dk*

### Det skal være mere besværligt for bilister

Tanken bag er faktisk, at det skal blive mere besværligt at køre i bil, så man vælger et alternativ, såsom cykel eller kollektiv trafik.

Samtidig vil cyklister få forkørselsret i lyskryds, hvor det i dag er biltrafikken, der prioriteres.

Flere gader i centrum vil også på sigt blive ensrettede og tage mere hensyn til cykler og gående.

Og så vil der blive oprettet busbaner og busgader, så busserne kan komme hurtigere frem.

Kilde:

<https://www.bing.com/ck/a?!&p=b0bca986582bf719JmItdHM9MTY4Njc4NzlwMCZpZ3VpZD0xNWNiMIGU2ZS04Yjk1LTY5YzMtMDIwMS0xYzBiOGFmZTY4YWUmaW5zaWQ9NTE3Nw&ptn=3&hsh=3&fclid=15cb0e6e-8b95-69c3-0201-1c0b8afe68ae&psq=Byr%3%a5d+vender+op+og+ned+p%3%a5+trafikken+i+Odense%3a+Fartgr%3%a6nsen+s%3%a6nkes+og+parkeringspriserne+fordobles&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cuZHIuZGsvbnloZWRIci9zZW5lc3RIL3N0b3JlLXRyYWZpa2FlbmRyaW5nZXItcGFhLXZlai1pLW9kZW5zZS1mYXJ0Z3JhZW5zZXItcGFhLTlwLWtpbG9tZXRIci1pLXRpbWVvLW9n&ntb=1>

## Lyt til IEA

I RBT's arbejdsprogram for 2022-23 og igen 2023-24 indskrev Rådet som punkt 1 Det Internationale Energiagentur, IEA's 10 punkter for energibesparelser og omlægninger i transportsektoren, som på hurtig måde kan bidrage til at håndtere energi- og klimakrise. Rådene og anbefalingerne fra (IEA), har vi i RBT været optaget af og støttet op om. Det er et emne, der skal udvikles i vores regi, så IEA's og EU Kommissionens anbefalinger kommer ud og arbejder. Energireduktioner og CO<sub>2</sub>- reduktioner går for tiden hånd i hånd. Disse ti punkter drejer sig om:

1. Reducer hastighederne på alle landeveje og motorveje med 10 km/t
2. Gør offentlig transport billigere, styrk mikromobilitet, cykling og fodgængere
3. Bilfrie søndage i større byer
4. Hjemmearbejde op til tre dage om uge, hvor det er muligt
5. Reducér brugen af private biler i byerne
6. Stimulér til at deles om bilerne og andre måder at reducere bilernes energiforbrug
7. Få gjort brug af lastbiler mere effektiv
8. Sæt tempoet i vejret for introduktion af el-biler
9. Undgå forretningsrejser hvor der findes alternativer
10. Erstat flyrejser af højhastighedstog og nattog, hvor det er muligt

Desværre har IEA's 10 bud ikke haft stor ørenlyd i Danmark, hverken på nationalt eller kommunalt plan, ærgerligt nok. Rådet for bæredygtig trafik støtter ikke den ubetingede begejstring for introduktion af el-biler. De optager lige så megen plads som fossilbiler og bidrager dermed til den stigende trængsel, de støjer lige så meget som fossilbiler ved en hastighed over 30/timen, de er generelt tungere end fossilbiler og slider således på vejarealeret, og såfremt vi ser på elbilens livscyklus så er deres bidrag til CO<sub>2</sub>-udslippet at sammenligne med omkring halvdelen af en fossilbils CO<sub>2</sub>-udslip.

## Kollektiv trafik på overfladen kontra i underjordiske tunneller

Siden sporvognene blev nedlagt i København i 1972 har bilernes indtog fået lov til at dominere byrummets veje og friarealer med trængsel, luftforurening og støj som følgevirkninger. Det er på tide, at borgerne erobrer dele af byens rum tilbage til anden livsudfoldelse end kørende og holdende biler.

Desværre har den dominerende måde at fremme den kollektive trafik på været at bygge tunneller under jorden i form af et kostbart metrosystem. Alligevel kan et metrosystem aldrig nå op på den passagerkapacitet, som sporvejene ydede på sit højdepunkt i starten af 1970'erne. Det fremgår af de to medfølgende figurer, som blev bragt i en artikel af Thomas Dinsen og Mathias Oldager i DR indland den 9. juni i år.



## 280 vs 108 millioner

Helt tilbage i 1940'erne satte de københavnske sporvogne deres all-time passagerekord, da man rundede 280 mio. passagerer på et enkelt år.

I 2022 nåede metroen — med dens nu fire linjer og 39 stationer — op på 107,9 mio. passagerer.

Med andre ord brugte flere end 2½ gange så mange mennesker i 1946 sporvognen, som der var metropassagerer i 2022.

Og selv hvis man i 2035 når op på 189 mio. metropassagerer — som Metroselskabet budgeterer med — vil man altså stadig være knap 100 mio. passagerer fra at indhente sporvognen i 1946.



📍 Så veludbygget var det københavnske sporvognsnet i 1952. Fotograf: Arkiv



Den københavnske metro har indtil videre 39 stationer. Yderligere fem kommer til i 2024, når M4s forlængelse til Sydhavn åbner.

Sammenligningen er naturligvis ikke helt rimelig. Sporvognen havde i 1940'erne 17 linjer mod metroens i dag fire og var dermed en endnu mere integreret del af byens transport, end metroen er blevet det i dag.

Men den var langt fra ene om at tilbyde offentlig transport i byen. Lige siden 1913 har der også kørt offentlige busser i København.

Kilde:

<https://magasinetkbh.us1.list-manage.com/track/click?u=b17428ef6ae53ca06329fe602&id=78e957e50d&e=e0b46be3cc>

## Alternativet til metro: et overfladebaseret letbanesystem

NGO'en Letbaner.dk har udarbejdet flere forslag til udbygning af et overfladebaseret letbanesystem i København, som tager udgangspunkt i den kommende letbane i forstædernes Ring3. Letbanelinje 6 går gennem Frederiksberg. Letbanesystemet vil være til gavn for hele Hovedstadsregionens befolkning og skabe mulighed for at overflødiggøre unødigt biltrafik.



Kilde:

<http://letbaner.dk/nyheder/00593/>

**Linjeforslag til letbaner i København og omegn er et bidrag til løsning af klimakrisen****Letbanelinje 1**

Letbane i Ring 3, mellem Ishøj og Lundtofte, som er under anlæg ved Hovedstadens Letbane. Mulig forlængelse fra Ishøj til Høje Tastrup. Forslag fra Letbaner.DK

**Letbanelinje 2**

Letbane mellem Ballerup og Dragør via Herlev, Nørrebro, Nørreport, Hovedbanen, Amagerbrogade og Københavns Lufthavn. Delstrækningen mellem Husum og Nørreport station er den letbanelinje, der planlægges af Københavns Kommune. Hele strækningen er foreslået af DTU og Region Hovedstaden

**Letbanelinje 3**

Letbane mellem Gladsaxe og Nørreport via Høje Gladsaxe, Emdrup, Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet. Forslag fra Letbaner.DK

**Letbanelinje 4**

Letbane mellem Glostrup og Emdrup via Hvidovre Hospital, Ny Ellebjerg og Frederiksberg samt Bispebjerg Hospital. Strækningen indgår som begge de to mulige optioner for forlængelse af Sydhavnsmetroen.

**Letbanelinje 5**

Letbane mellem Nærum og Nørreport via DTU, Lyngby, Vangede, Bispebjerg Hospital og Rigshospitalet. Linjen er et alternativ til den af DTU for Region Hovedstaden foreslåede letbane eller BRT ad Lyngbyvejen, der undgår komplikationer ved Jægersborg. Mulig forlængelse fra Nærum - Gl. Holte.

**Letbanelinje 6**

Letbane mellem Brønshøj og Refshaleøen via Frederiksberg, Hovedbanen og Amagerbro. Kan forlængelse mod nord til Lynetteholmen.

**Letbanelinje 7**

Letbane ad "Ring 2½" fra Gladsaxe til Avedøre Holme via Husum, Rødovre og Hvidovre Hospital. Linjen er tidligere foreslået af DTU som en 2. etape af letbanen i Ring 3. Mulig forlængelse mod syd til evt. nye holme syd for Avedøre Holme.

**Letbanelinje 8**

Nærumbanen kan omdannes til letbane og indføres til Lyngby station. Kan eventuelt indgå i Ring 3 letbanen. Er foreslået i Movias visionsplan for lokaltog.

Afslutningsvis:

Rådet for bæredygtig trafik har – desværre – ikke været blandt de eksterne interessenter, som kommunen har holdt møder med, men det kan vel ændres i fremtiden?

Kjeld A. Larsen

Borger på Frederiksberg

Næstformand i Rådet for bæredygtig trafik