

# Nye fartgrænser giver kun lille klimaeffekt

BILISTER SKAL HELT NED OG KØRE 30 KM/T I BROKVARTERERNE TÆT PÅ CENTRUM OG 40 KM/T I STORE DELE AF HOVEDSTADEN. MATHIAS SVOLD (ARKIV)

På de københavnske veje forventes det, at bilisterne snart skal til at sænke farten, fordi kommunen vil indføre omfattende hastighedsbegrænsninger. Men effekten vil være stærkt begrænset, siger trafikforsker.

Nye fartgrænser giver kun lille klimaeffekt.

Bilister skal helt ned og køre 30 km/t i brokvartererne tæt på centrum og 40 km/t i store dele af hovedstaden.

BILISTER SKAL HELT NED OG KØRE 30 KM/T I BROKVARTERERNE TÆT PÅ CENTRUM OG 40 KM/T I STORE DELE AF HOVEDSTADEN. MATHIAS SVOLD

På de københavnske veje forventes det, at bilisterne snart skal til at sænke farten, fordi kommunen vil indføre omfattende hastighedsbegrænsninger. Men effekten vil være stærkt begrænset, siger trafikforsker.

Alberte Bay Sandager [absa@berlingske.dk](mailto:absa@berlingske.dk)

Det er disse principper for hastighedsnedsættelse, som Teknik- og Miljøudvalget nu skal drøfte – men en generel hastighedsnedsættelse er allerede aftalt af et bredt politisk flertal.

DET ER DISSE PRINCIPPER FOR HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE, SOM TEKNIK- OG MILJØUDVALGET NU SKAL DRØFTE – MEN EN GENEREL HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE ER ALLEREDE AFTALT AF ET BREDT POLITISK FLERTAL. KILDE: KØBENHAVNS KOMMUNE

Der har længe været et ønske om at mindske forureningen fra trafikken i Københavns Kommune – men en ny plan fra politisk side kommer ikke til at opfylde det ønske.

Det er vurderingen fra Niels Buus Kristensen, transportøkonom og medlem af Klimarådet, efter at planer om at begrænse hastigheden på flere københavnske veje snart ser ud til at blive virkelighed. Det vil betyde, at bilister skal helt ned og køre 30 km/t i brokvartererne tæt på centrum og 40 km/t i store dele af hovedstaden. En plan, som kommunen kalder »den hidtil mest ambitiøse plan for at sænke hastigheden på veje over hele byen«.

Forventningen fra kommunen er, at den lavere hastighed gør det mindre attraktivt at vælge bilen og dermed give en CO<sub>2</sub>-reduktion, fordi det vil rykke borgere over i grønnere transportformer som bus, tog, metro eller cykel.

»Den samlede udledning af CO<sub>2</sub> fra vejtrafikken har stort set ikke ændret sig de seneste ti år. Derfor er det helt nødvendigt, at vi nu tager det tunge værktøj i brug og gør det over hele byen,« lød det blandt andet fra teknik- og miljøborgmesteren i en pressemeddelelse om forslaget.

Når de nye fartbegrænsninger er bredt ud til hele byen, forventer forvaltningen, at de – sammen med en række andre initiativer fra kommunen som flere elbilspladser – vil give en reduktion i byens CO<sub>2</sub>-udledning på 14.500 ton om året. Det er den effekt, som ikke imponerer Niels Buus Kristensen.

»Når man regner med, at vejtransporten vil udlede 331.000 ton i 2025, er det en reduktion på cirka fem procent – altså ikke noget, der for alvor har en betydning. Erfaringerne er, at det er svært at få rykket folks transportvaner. Det er ikke det samme som at sige, at der ikke er en effekt, men det er formentlig en meget begrænset effekt,« siger han.

### **Begrænsede sundhedseffekter**

Udover en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet forventer kommunen, at tiltagene – udover at begrænse fremkommeligheden – vil betyde færre trafikulykker og øget tryghed for bløde trafikanter. Og det er da også Niels Buus Kristensens forventning.

»Effekterne på trafiksikkerhed og det oplevede bymiljø er formentlig langt vigtigere end CO<sub>2</sub>-besparelsen. Især værdien af bymiljø er svært at sætte tal på, men i min vurdering er de gode begrundelser for at sænke farten på byens lokale veje, hvor borgerne opholder sig. Fordelene kan godt stå mål med tiltagets omkostninger i form af øget rejsetid, men det er vigtigt, at man fokuserer tiltaget der, hvor man får de største fordele,« siger han.

»Og så kan jo glæde sig over at man også får en mindre CO<sub>2</sub>-besparelse med i købet.«

De værktøjer, som har en stor effekt på CO<sub>2</sub>-udslippet er derimod ikke værktøjer, som kommunen ligger inde med, pointerer han.

Et effektivt middel til at nedsætte CO<sub>2</sub>-udslippet fra biler er nemlig at øge afgifterne på brændstof og have lavere afgifter på elbiler end på benzin- og dieslbiler, som allerede er indført.

Samtidig er sundhedseffekterne ved sænkelse af hastigheden meget begrænsede. De skyldes ikke CO<sub>2</sub>, men først og fremmest forskellige partikler, forklarer Niels Buus Kristensen.

»Selv hvis man reducerer udslippet af disse helbredsskadelige stoffer fra trafikken i Københavns Kommune betydeligt, er sundhedseffekten for byens borgere begrænset. Det skyldes, at størstedelen af forureningen i det

københavnske luftrum slet ikke stammer fra København, men kommer udefra – blandt andet fra det øvrige Danmark og udlandet.«

Planerne om at sænke farten i Københavns Kommune blev for alvor sat i værk under sidste års budgetforhandlinger, hvor et bredt politisk flertal blev enige om en generel hastighedsnedsættelse, og det er den beslutning, der nu ligger på Teknik- og Miljøudvalgets bord, inden det officielt vedtages.

Berlingske har forsøgt at få et interview med teknik- og miljøborgmester Line Barfod (EL). I et skriftligt svar skriver hun, at forventningerne til CO<sub>2</sub>-reduktionen primært skyldes forventede adfærdsændringer, og at det er rådgivere, der har foretaget analysen:

»En nedsættelse af hastighederne på vejene er således et af flere tiltag, som vi vil gennemføre i Københavns Kommune for at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken i byen. Vi er nødt til at udnytte alle de muligheder, vi har, hvis vi skal nå i mål med at nedbringe vores CO<sub>2</sub>-udledning.«erte Bay Sandager  
absa@berlingske.dk