

# TRAFIKØER

Mindre trængsel og flere levesteder til københavnernerne



## HVAD?

En trafikø er et kvarter der lukkes af for gennemkørende trafik med afspærringer og ensretninger. Der er stadig adgang for biler, men den er forbeholdt bilister med et ærinde, som f.eks. beboere og erhverstkørsel, og kun via én adgangsvej.

Det betyder færre biler der, hvor folk bor, og det frigiver plads til cyklister, gående og kollektiv trafik, grønne åndehuller, biodiversitet og lokalt byliv.



## HVORFOR?

Hver dag holder titusindvis af bilister i kø i trafikken i København. Det skaber trængsel, forurening og arealmangel i byen, og koster samfundet milliarder om året i sundhedsmkostninger. Trafikøer fremmer et sundere, grønnere og mere bæredygtigt København – uden et forbud mod privatbilismen.

Trafikøer er et væsentligt skridt mod kommunens målsætning om at blive verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad i 2025 og regeringens 70 % CO<sub>2</sub>-reduktionsmål for Danmark i 2030.



## HVOR?

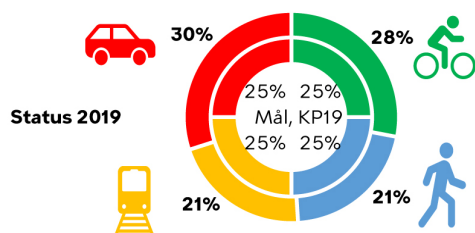
Trafikøer kan etableres i flere af byens brokvarterer og bydele, med udgangspunkt i de mest oplagte adgangsveje og lokale ønsker. Flere steder i København har beboere allerede organiseret sig for at skabe trafiksaneringer i trængte dele af byen. Det er oplagt at tage afsæt i bydelsplaner og ønsker fra borgersamlingen i Middelalderbyen i Indre By og i Sankt Kjelds Kvarter på Østerbro, hvor der arbejdes for mindre biltrafik, trafiksanering, rum for flere lokale, grønne byrum og plads til ophold.

## TRAFIKØER VIRKER

Den belgiske by Gent har siden 2017 indrettet sig med seks trafikøer. Siden er biltrafikken i myldretiden reduceret med 12 %. Antallet af cyklister er steget med 25 % og brugen af kollektiv transport er steget med 28 %. Efter et år var luftforureningen i bymidten faldet med 18 %, og antallet af trafikulykker faldet med mere end 35 %.

Den første trafikø findes allerede i København, i Guldbergsgadekvarteret på Nørrebro. Det er nu et trygt kvarter, hvor de bløde trafikanter har god plads, og der er frigjort plads til skolegård og plantebede. Den tilstødende Nørrebrogade er samtidig blevet delvist bilfri og har nu plads til busbaner og 42.000 cyklister dagligt – en mobilitetskapacitet, der ikke var på den gamle Nørrebrogade. Børnefamilierne bliver nu boende i så stort omfang, at Københavns Kommune er nødt til at bygge en ny skole i kvarteret.

### Fordeling af ture til, fra og i København

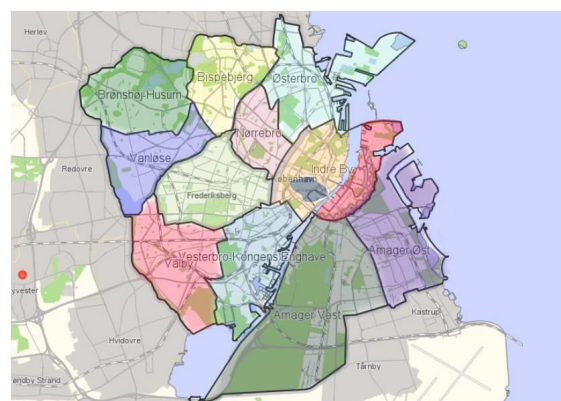


Cykelredegørelsen 2020, Københavns Kommune.

### VISIONER FOR KØBENHAVN

Illustrationen til venstre er fra Cykelredegørelsen 2020 og viser den trafikale status i 2019 og målet om maksimum 25 % biltrafik i 2025.

Kortet til højre viser Københavns inddeling i lokaludvalg. Netop det lokale demokrati, erhverv og bydelenes borgere er vigtige at inddrage for at udvikle planerne for trafikøer i København.



## Forum for klima, trængsel og sundhed i København

