



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

Frederiksberg 17. april 2017

**Høringsvar vedrørende ”Frederiksberg Kommune: Kommuneplan 2017”**

# BÆREDYGTIG MOBILITET

Som repræsentant for en NGO med navnet Rådet for Bæredygtig Trafik - og som borger på Frederiksberg – kan man kun blive grebet af begejstring ved læsning af afsnittet med ovenstående overskrift BÆREDYGTIG MOBILITET.

I det indledende afsnit slås det fast, at mange af byens beboere (kun omkring 1/3 af husstandene har egen bil) kun har behov for en bil en gang imellem, og at en delebilsordning kan være en fornuftig løsning som alternativ til at eje en bil selv.

## BÆREDYGTIG TRANSPORT

Mange beboere i byen har kun behov for bil en gang imellem. Her kan en delebil være løsningen i stedet for selv at eje en bil. Frederiksberg Kommune bidrager til at fremme delebilismen, og der findes flere delebilordninger i kommunen. En delebil kan erstatte seks privatejede biler og dermed være med til at nedbringe trængslen på vejene og lette presset på parkeringen.

Frederiksberg Kommune vil gerne bidrage til, at flere vælger en elbil, da elbiler ikke udleder CO<sub>2</sub>-partikler og ikke støjer.

Et pilotprojekt med adgang til delebil er endog iværksat på en af kommunens veje, og der er store forventninger til, at projektet bliver en succes.

## Stor interesse for ny måde at transportere sig på

14. Mar 2017  
TRAFIK

Et projekt på Henrik Ibsens Vej på Frederiksberg giver deltagerne let og billig adgang til delebiler, bybiler, bycykler og kollektiv trafik i tre måneder. Interessen for at deltage er stor. 58 beboere på vejen er interesserede i at være med, og 12 bilejere er positivt indstillet over for at undvære deres bil i perioden.

Og set med bæredygtighedsbriller er de opstillede målsætninger superfine og ambitiøse: 88 % af alle ture på mindre end 10 km skal foregå med bæredygtige transportmidler, minimum 40 % af alle ture skal foretages på cykel, cykelstiudbygning, herunder cykelsuperstier, skal prioriteres, hastigheden for den kollektive trafik skal øges, og delebilismen skal udbredes.

### MÅLSÆTNINGER

- 88 % af turene på mindre end 10 km skal foregå med grønne transportmidler som f.eks. cykel, gang, bus, tog eller metro.
- Delebilismen skal udbredes, og derfor udvides antallet af stampladser til de traditionelle delebiler løbende i samarbejde med delebilordningerne.
- Der skal sikres gode muligheder for opladning af elbiler på de offentlige parkeringspladser.

## MÅLSÆTNINGER

- Frederiksberg skal fortsat være Danmarks mest cyklende by, derfor skal minimum 40 % af samtlige ture foretages på cykel.
- Alle trafikveje har cykelstier eller -baner i 2020, og der er etableret to nye supercykelstier gennem Frederiksberg.
- Der skal etableres cykelstier på relevante skoleveje.
- Mindst 90 % af cyklisterne er tilfredse med muligheden for at finde et ledigt cykelstativ ved trafikale knudepunkter.
- Mindst 90 % af cyklisterne er tilfredse med standarden af cykelparkeringsfaciliteter ved trafikale knudepunkter.
- Cykelparkeringsforholdene ved de trafikale knudepunkter skal forbedres.

## MÅLSÆTNINGER

- Rejsehastigheden for A-busserne i kommunen kommer op på gennemsnitligt 20 km/t inklusive ophold ved stoppesteder, hvilket vil medføre, at rejsehastigheden øges med 25 % ift. i dag.
- Frederiksberg arbejder for mere metro i Hovedstaden med en linje langs Fasanvej - fra Ny Ellebjerg over Frederiksberg langs Fasanvejen til Bispebjerg Hospital.

## **Den skizofrene kommune**

Men så slutter begejstringen. Mobilitetsafsnittet rummer to opslag, som afspejler hver sit transportpolitiske udsyn og dermed fortæller om en politikerverden og en forvaltning i stor konflikt med hinanden vedrørende transportmiddelprioritering og dermed anvendelsen af byrummet og byens begrænsede arealer.

I opslag nr. to står den private biltrafik og udbygningen med stadig flere p-pladser i centrum. Der skal ikke blot skabes flere p-pladser til et stigende antal borgere i kommunen, men der skal også skabes flere parkeringsmuligheder for pendlere. Mange af de nye p-pladser skal endog foregå i konstruktion og vil derfor være omkostningstunge.

## PARKERING I BALANCE

En levende by med mange aktiviteter skaber trafik og behov for parkeringspladser - både til byens egne borgere og til gæster. Behovet for bilparkering har i de senere år været stigende, hvilket er en udfordring i forhold til målene om en grøn, sund og aktiv by. Der er i 2015 indført en ny parkeringsordning med betaling på alle offentlige veje, og det er besluttet at anvende provenuet fra betalingen til at øge parkeringskontrollen samt at etablere flere parkeringspladser i konstruktion og på terræn. Sidstnævnte under hensyntagen til at fastholde grønne og attraktive byrum. Behovet for yderligere tiltag vurderes ved en evaluering af parkeringsordningen i foråret 2018.

## MÅLSÆTNINGER

- Frederiksbergs borgere skal have nem adgang til en parkeringsplads nær deres egen bolig, og dette gode skal være uden væsentlige udgifter for borgerne.
- Byens borgere og byens gæster kan forholdsvis nemt og billigt parkere, hvis det er nødvendigt at bruge bilen til arbejdsformål, indkøb eller kultur- og fritidsaktiviteter.
- Pendlere til de frederiksbergske arbejdspladser skal have rimelige muligheder for at parkere, hvis det er nødvendigt at køre i bil til arbejde, men der skal samtidigt være et incitament til at bruge byens meget veludbyggede kollektive trafik.
- Der skal skabes bedre parkeringsforhold med flere parkeringspladser og udvikling af "smart parkering".

Og desværre er det partierne med flertal i kommunalbestyrelsen, som står for denne linje, og derfor er det sandsynligvis de oven for skitserede målsætninger, som vi vil se udfolde sig i den kommende planperiode. Vi kan ikke både skabe mere plads til de grønne transportformer og den meget pladskrævende udbygning til flere privatejede biler og bilparkering, uanset om parkeringen foregår under jorden. En prioritering er nødvendig.

Selv i nærheden af højklasset kollektiv trafik, eksempelvis de eksisterende og kommende metrostationer, stilles de samme normeringskrav til etablering af p-pladser. Fra kommunalt hold forventer de styrende partier åbenbart ikke, at de store investeringer i kollektiv trafik skal have indflydelse på valg og anvendelse af transportmiddel og dermed byens generelle transportpolitik.

I centalkommunerne er bilejerskab, biltrafik og konsekvenskrav om flere p-pladser i stigning. Det skaber mere trængsel, reduceret fremkommelig og barriereeffekt for andre transportformer, mere luftforurening, mere støj og forøget drivhusgasudslip. Centalkommunerne får det vanskeligt med at opfylde de klimaplaner, som politikerne har vedtaget, netop på grund af transportsektorens amokløb. Seneste advarsel kommer fra OECD: **Bil- og flytrafikken vokser så hurtigt, at det fjerner håbet om at holde verdens temperaturstigning under to grader i 2050, med mindre verdens ledere handler øjeblikkeligt**, konkluderer OECD-rapport [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/itf-transport-outlook-2017\\_9789282108000-en#page1](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/itf-transport-outlook-2017_9789282108000-en#page1)

Metrocityringen har været en kostbar affære, og flertallet af politikerne i kommunen ønsker mere metro. Men er det ikke meningen, at den kostbare metro skal bruges maksimalt, at væksten i den kommende trafik primært skal ske inden for den kollektive transport, så vi kan få mulighed for at reducere den pladskrævende og forurenende biltrafik på overfladen?



## **Den manglende omtale af kommende busreduktion via Movias ”Trafikplan 2016”**

”Trafikplan 2016”, som blev fremlagt ultimo 2016, er først og fremmest et udkast til en øvelse i at få ca. 34 mio. årlige buspassagerer til at stige under jorden til metrosystemet, når ringmetroen – efter planen - åbner i løbet af 2019. Det burde kritiseres, at det ikke er politikerne, der udformer og vedtager en trafikplan af så stor betydning, men trafikudbyderen Movia. Følgende aspekter af trafikplanen med betydning for kommune og borger vil kort blive kommenteret.

### **Klima- og forureningsproblematikken**

Midlerne til at imødegå klima- og forureningsproblematikken er for Movia primært den teknologiske udvikling inden for brændselsteknologi. For Movia er funktionalitet, dvs. at busserne skal komme til tiden, den primære målsætning, mens miljøproblematikken er sekundær. Men det bør være politikernes opgave at være frontløber og kræve forureningsfri busser i hovedstadsregionen, ikke trafikbestilleren Movia. To miljøpunkter i Københavns kommune, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, hvor Rådet for Bæredygtig Trafik er repræsenteret i bestyrelsen, og Miljøpunkt Nørrebro, har målt forureningsniveauet fra nogle af buslinje, specielt den mest trafikerede 5 A, og har fundet ganske høje forureningsniveauer. I udbudsmaterialet til linje 8 A, som også løber igennem Frederiksberg kommune, stiller Movia ikke højere krav end Euronorm 4. Movias forurenende busser er blevet diskuteret i medierne, kommenteret af overborgmester Frank Jensen og Movia, og problematikken blev bragt på dagsordenen til revurdering i Borgerrepræsentationen. Frederiksberg kommune bør drøfte problematikken og indgå i dialog herom med Movia og stille større krav i overensstemmelse med EUs normer over for Movia.

### **Dækningsgrad, skift og brugervenlighed**

Movias beregning af dækningsgraden baserer sig på, at stationer for skinnebåren trafik (metro, S-tog) skal kunne nås i en afstand inden for 600 meter (stationsnærhedsprincippet), mens gangafstanden til busser baseres på 400 meter. Når så omkring 34 mio. passager skal bringes fra busser til metrostationer under jorden, så må der forventes en længere gåafstand til transportmidlet, op mod ekstra 200 meter. Dette burde være omtalt i trafikplanen, og problematikken bør tages op af politikerne i Frederiksberg kommune.

I almindelighed er det en accepteret grundregel, at antallet af skift er afgørende for, hvor mange passagerer, man kan bevæge til at anvende den kollektive trafik. Når buslinjer nedlægges og omlægges må det forventes, at brugerne af den kollektive trafik må imødeses flere skift på den kollektive rejse, specielt i skiftet mellem metro og bus. Dette blev bekræftet på et borgermøde i Københavns kommune om Trafikplan 2016 den 5. oktober, men problematikken omtales heller ikke i

Trafikplanen. Det er en udeladelse, som Frederiksberg kommune bør gøre opmærksom på.

En del borgere er mere utrygge end andre borgere ved flere skift mellem transportmidler, længere gåafstande til station/stoppested og bevægelse ned og op i forhold til undergrunden: ældre, handicappede, unge med barnevogne etc. Denne utryghedsproblematik er heller ikke adresseret i Trafikplanen. Trafikbrugeren betragtes nærmest som en rationel og ung gennemsnitsborger.

### **Et letbanesystem frem for mere metroudbygning**

Rådet for Bæredygtig Trafik skal ikke lægge skjul på, at vi langt hellere havde set en opbygning af et letbanesystem i hovedstadsregionen end en fortsat satsning på den meget dyre metroudbygning. Vi er hermed i overensstemmelse med Region Hovedstaden, som i en publikation i samarbejde med DTU Transport har skitseret et radiale letbanesystem fra den kommende letbane i Ring 3 ind gennem hovedstadens forskellige indfaldsveje.

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

Et sådant system har mange fordele frem for en videreudbygning af det dyre metrosystem, som regeringen ikke vil medfinansiere yderligere, heriblandt at give bilpendlere et højklasset kollektivt alternativ til egen bilpendling på overfladen, således at vi kan få frigjort byrum til udvikling af alternative grønne aktiviteter.

mvh

Kjeld A. Larsen  
Formand for Rådet for Bæredygtig Trafik