



## **RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

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

Frederiksberg den 9. april 2021

### **Hørings svar til Forslag til Frederiksberg kommuneplan 2021**

Rådet for bæredygtig trafik (RBT) vil i sit høringssvar alene forholde sig til temaet trafik og de med trafikken forbundne konsekvenser: klima, luftforurening og støj.

**Rådet har en række forslag til byudvikling med udgangspunkt i transportformerne gang, cykling, kollektiv trafik, vejinfrastruktur og parkeringspolitik. RBT foreslår bl.a. følgende:**

**RBT foreslår udarbejdelse af en egentlig strategi til fremme af gang.**

**RBT vil i stedet for mere metro slå til lyd for en alternativ skinnebåren løsning på overfladen i form af letbanelinjer, meget gerne suppleret med en ny S-banetunnel.**

**Vi skal have flere og bredere cykelstier, herunder på Frederiksberg Allé, og et fortsat udbygget cykelrutenettet.**

**Grønne skolecykelveje skal stå højt på prioriteringslisten.**

**Kommunen bør tage initiativ til grøn cykellevering og udbrede strategien i samarbejde med kommunens erhvervsdrivende.**

**En maksimumsgrænse på 40 km/timen på det overordnede vejsystem og 30 km/timen på alle lokalveje vil ud over en forøget trafiksikkerhed skabe et forbedret trafikflow gennem byen.**

**Frederiksberg kommune bør iværksætte en undersøgelse for etablering af trafikører og tilføje trafikører som trafikstrategisk element i kommuneplanen.**

**Strategien bilfri eller delvis bilfri bydelsudvikling bør programsættes, således som det er tilfældet i Københavns kommune.**

**Kommunen skal arbejde for etablering af en miljøzone for personbiler for hele kommunens areal, og der skal sættes en slutdato for salg af nye fossilt drevne biler og for kørsel med ”gamle” fossilbiler.**

**Parkeringsnormerne er hovedredskabet til at tæmme en vildtvoksende pendlerbiltrafik og skal derfor strammes op, med inspiration fra de nye p-normer i ”omegnskommunen”.**

**RBT foreslår stop for konstruktion af flere underjordiske p-kældre, herunder de planlagte anlæg af p-kælder bag Rådhuset, ved konservatoriegrunden på Rosenørns Allé og p-kældre i forbindelse med i forbindelse med udvikling af Hospitalsgrunden på Nordre Fasanvej. De voldsomt dyre p-kældre skaber blot endnu mere overflødig trafik og øget trængsel.**

### **Kommuneplanforslagets afsnit om trafik**

Forslag til kommuneplan 2021 for Frederiksberg omfatter visionsdokumentet Hovedforslag og det mere uddybende dokument Rammer og retningslinjer.



Dokumentet Hovedstruktur består primært af en række hensigtserklæringer, rummer et meget beskedent antal konkrete målsætninger og nødvendige handlingsanvisninger.

Afsnittet om mobilitet fylder en dobbeltside, hvor intentionerne om mindre biltrafik og bedre forhold for cyklister og forgængere trækkes frem, med reference til to af FN's verdensmål, 10 og 11. Afsnittet indledes med nøglebegreberne bæredygtighed og tilgængelighed:

# BÆREDYGTIG MOBILITET OG HØJ TILGÆNGELIGHED

## SÅDAN ARBEJDER VI FOR EN BÆREDYGTIG BYUDVIKLING

- Tilgængeligheden til stationerne og gode skiftemuligheder optimeres ved at sikre tryk færdsel og kort skifteafstand mellem transportformer.
- Bussernes fremkommelighed forbedres ved at etablere fremrykkede stoppesteder, gennem signaltekniske løsninger og ved at kigge på mulighederne for busbaner.
- Senest i 2021 kan alle lade deres elbil op inden for en afstand af maksimalt 250 m fra husstanden, og alle kommunale køretøjer er eldrevne i 2030.
- Adgangs- og cykelparkeringsforhold forbedres omkring supermarkeder og handelsstrøg, så det er let for borgere og besøgende at købe ind på cykel.
- Cykelparkeringsforholdene forbedres ved de trafikale knudepunkter med 1.200 nye stativer inden udgangen af 2025.
- Cykelstinetet udbygges med særligt fokus på bedre skoleveje og på andre veje hvor børn og unge i høj grad færdes.

## FN's VERDENSMÅL

- Øget komfort, tilgængelighed og større overskuelighed for fodgængere både hen til og i byens trafikknudepunkter.
- Der etableres gennemgående fortove på lokalveje, hvor det er muligt.
- Der udvikles et sammenhængende net af fodgænger-ruter med færre barrierer og gode opholdssteder, der binder bydelene sammen.
- Øget mulighed for fodgængere for at færdes uhindret på fortove bl.a. på byens strøggader.

Frederiksberg Kommune har særligt fokus på at forbedre trafiksikkerhed for gående og cyklister, og at adgang til delebiler, elbiler og kollektiv transport, herunder metro, udbygges og forbedres for alle.

Herved bidrager Frederiksberg Kommune til FN's Verdensmål 10 og 11.



## Kommunens klimastrategi

Kommunens klimastrategi har fået en fyldig placering i plandokumentet. Den overordnede målsætning er CO2-neutralitet i år 2030.

Frederiksberg kommune er en blandt 20 kommuner i klimaprojekt DK2020 og har derfor forpligtet sig til at udvikle en overordnet klimaplan til realisering af Paris aftalens målsætning (enighed om en langsigtet målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning til under to grader – og om at arbejde for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 grader).

## KLIMAPLAN FOR CO<sub>2</sub> NEUTRALITET 2030

Som en af 20 danske kommuner i klimaprojekt DK2020 udvikler Frederiksberg en overordnet klimaplan, der skal sætte skub i implementeringen af Parisaftalens mål i Danmark. Planen skal samle og koordinere en række tiltag, der skal sikre, at Frederiksberg når målet om at være CO<sub>2</sub> neutral i 2030 og minimere risikoen for oversvømmelser.

Det er foreningen Realdania, der sammen med det internationale bynetværk C40 og den grønne tænketank CONCITO står bag DK2020.

## TEMAREVISION FOR BÆREDYGTIGE TILTAG

Sammen med klimaplanen kommer der i de kommende år en række nye eller reviderede planer, som vil understøtte målet om CO<sub>2</sub> neutralitet og mere bæredygtig byudvikling.

Disse planer kan føre til nye konkrete mål og krav, som ikke kommer med i denne kommuneplan. Derfor lægges der op til, at kommunen allerede om to år laver en temarevision, hvor den grønne og miljømæssige del af kommuneplanen opdateres, så vi fortsat kan arbejde ud fra de mest bæredygtige principper.

Der skal som konsekvens udarbejdes en række nye eller reviderer planer med nye og konkrete mål og krav. Kommuneplanens skal derfor suppleres med en temarevision for opdatering af kommuneplanen om to år.

Forslag til kommuneplan afsluttes med en gennemgang af **kommunens Byudviklingsområder** herefter et afsnit med betegnelsen Perspektivområde, som drejer sig om planer for **en fortsat udbygning af metrosystemet**. Konkret drejer det sig om to metrolinjer M4, Fasanlinjen og M5, en ny linje over havneløbet til den planlagte bydel Lynetteholm med kobling til metrostationen ved Forum.

## UDBYGNING AF METRONET - PERSPEKTIVOMRÅDE

Med åbningen af Cityringen i 2019 blev Frederiksberg endnu mere central og tilgængelig. Det er en udvikling, Frederiksberg Kommune arbejder for, skal fortsætte. Udvikling af et fintmasket metronet med kortere og hurtigere forbindelser i og på tværs af byen er centralt i en omstilling til miljømæssig bæredygtig transport med mindre trængsel, lavere klimabelastning og højere trafiksikkerhed.

Frederiksberg Kommune arbejder for en samlet plan for fremtidens metro og vægter særligt en ny linje fra Ny Ellebjerg over Frederiksberg til Bispebjerg Hospital højt. Fortsættelsen fra Ny Ellebjerg Station blev muliggjort, da metroens sydhavnslinje blev placeret under jorden ved Ny Ellebjerg Station. Linjen forudsættes at løbe langs Fasanvejene, der i dag er stærkt trafikerede. Dermed vil store destinationer blive stationsnære.

En linje fra Ny Ellebjerg over Frederiksberg vil give mulighed for metrobetjening af ZOO, der i 2019 havde over 1,5 mio. besøgende, og af hele det rekreative område omkring Frederiksberg Bakke. Det kommende byudviklingsområde på Frederiksberg Hospitals grund vil kunne få en højklasset kollektiv trafikbetjening, ligesom en metrolinje langs Fasanvejene vil kunne skabe en hurtig forbindelse fra Valby, Frederiksberg

og Nørrebro til Bispebjerg Hospital. Linjen knytter sig tæt op ad regionaltoget, S-tog og metro, giver helt nye muligheder for at komme rundt blandt mange lokaliteter og vil derfor styrke det samlede kollektive trafiknet.

Københavns Kommune og staten har indgået aftale om Lynetteholmen, en ny kunstig ø ud for Københavns Havn. Øen skal metrobetjenes, og der er flere muligheder herfor. En af mulighederne, der samtidig kan være med til at løse kapacitetsproblemerne under havnen, giver mulighed for at betjene Frederiksberg ved Forum Station. Denne mulighed indgår derfor også i Frederiksberg Kommunes planlægning.

En sådan linjeføring vil gøre Forum til en knudepunktsstation. Forumområdet er vigtigt i et vidensby perspektiv, idet Niels Brock og flere gymnasier er placeret her. Det samme er det Kgl. Danske Musikkonservatorium, og Frederiksberg Kommune planlægger en kultur- og musikskole i området som et vigtigt fritidstilbud til børn og unge. Selve Forumbygningen udgør en vigtig kulturel destination i området. Kommuneplanen giver mulighed for en udvikling på grunden, såfremt der kan etableres en ny destination for hovedstadens kultur- og idrætspublikum.



# RAMMER OG RETNINGSLINJER

# KOMMUNEPLAN 2021

## FREDERIKSBERGS PLAN FOR EN BÆREDYGTIG BYUDVIKLING

Bilagsrapporten Rammer og retningslinjer rummer de mere konkrete detaljer i kommuneplanforslaget, herunder for temaerne Mobilitet og Parkering (s. 58-67).

**Afsnittet Mobilitet er bygget op omkring de tre transportformer kollektiv trafik, cykling og vejtrafik. Der mangler således et afsnit om gang som transportform.**

### **RBTs forslag til forbedring af forholdene for gående trafikanter.**

RBT forslår udarbejdelse af en egentlig strategi til fremme af gang

Gang er den mest bæredygtige transportform, men de gående er samtidig de mest skrøbelige og udsatte trafikanter.

De gåendes prioritet i trafikbilledet kan bl.a. måles ved arealet reserveret til gående i form af fortov og ved den tid, der tildeles de gående i forbindelse med kryds- og vejpassage.

På Frederiksberg har biler adgang til at parkere på dele af fortovet til stor gene for de gåendes passage. Her burde Frederiksberg kommune tage ved lære af Københavns kommune, hvor delvis parkering på fortove er forbudt: et fortov er et reserveret areal for de gående.

Nedenstående foto fra Jacobys Allé demonstrerer, at en gående i den ene retning ikke vil kunne passere en gående med barnevogn i modsat retning, eller at to modsat rettet gående nærmest må kante sig forbi hinanden.



Kilde: eget foto

### **Trafikledningstider til ulempe for gående**

Biltrafikkens prioritet over anden trafik afspejles ligeledes i trafikledningen. Bilstrømme på en lang række vejstrækninger har generelt meget lange perioder med grønt, mens de bløde trafikanter ved passage af samme vejstrækning og i kryds har alt for kort tid til at fortsætte deres tur. Et yderst grelt eksempel er trafikledningen for de gående ved passage af Pile Allé mod hovedindgangen til

Frederiksberg Have. For almindeligt gående skal man stå klar ved fodgængerovergangen ved lysskift til grønt for at nå over, mens gangbesværede med stor fare for deres sikkerhed ikke har mulighed for at nå over med de tildelte sekunder for passage. I lyskryds med helle er det urimeligt at gående på grund af utilstrækkelig ledningstid skal gøre stop midtvejs i en vejpassage og dermed tvinges til at indtage usunde partikler.

## **Kollektiv trafik**

Afsnittet Mobilitet indledes med retningslinjer for den kollektive trafik. Her omtales anstrengelser for at realisere to nye metrolinjer M4 og M5. På det ledsagende kort kaldes linjerne endda under planlægning.

RBT er ganske tilfreds med etableringen og funktionaliteten af de nuværende metrolinjer M1, M2 og senest M3. Men vi er ikke fortalere for en videre udbygning med metro. Det er der flere grunde til. For det første viser erfaringen, at de trafikantgrupper som benytter metrosystemet først og fremmest er tidligere buspassager, bl.a. fordi en række buslinjer samtidig er blevet nedlagt, og tillige cyklister, mens både pendlerbilister og fritidsbilister ikke i samme omfang gør brug af dette kollektive transporttilbud. Det skyldes bl.a., at metrosystemet ikke når ud over de to centralkommunes grænser til omegnskommunerne og derfor kun med besvær via skift af transportmiddel betragtes som et brugbart transportmiddel af bilister.

Dernæst har kommunen ikke peget på en brugbar finansieringsmodel for nye metrolinjer. Frederiksberg kan jo ikke som By & Havn i Københavns kommune sælge byggeretter som udgangspunkt for finansiering af metro. Så hvor skal pengene komme fra, og hvem skal betale for det dyre tunnelbaserede transportmiddel?

BRT af den opfattelse, at kampen om det sparsomme byareal til transport skal finde sted på byens overflade. Den prioritering af den kollektive trafik og reduktion af overflødig biltrafik, som stort set alle partier går ind for, må ske ved, at det stilles et attraktivt kollektivt transportmiddel til rådighed på vejarealet, som tager plads op til ugunst for fremkommelighed af flere biler, men som samtidigt bliver et højklasset transportmiddel med attraktion for bilister.



Og ærligt talt: mon ikke vi som borgere eller gæsterne i vor by får en større glæde ved at betragte bygninger og mennesker set fra overfladens transportmiddel sammenlignet med det tilvante tunnelsyn under jorden?

## RETNINGSLINJER

### Kollektiv trafik

- Cityringen M3, der blev indviet i 2019, med indvielsen af 3 nye metrostationer på Frederiksberg: Frederiksberg Allé, Frederiksberg (udvidelse af den eksisterende) og Aksel Møllers Have danner sammen med M1 og M2 med stationer på Forum, Fasanvej, Lindevangs Allé og Flintholm kommunens del af metronettet.
- Der skal arbejdes for en kommende metrostrækning M4, der i store træk følger Fasanvejslinjen, med anlæg af 4 nye metrostationer: Zoo, Fasanvej (udvidelse af den eksisterende), Godthåbsvej (Frederiksberg Hospital) og Borups Allé.
- Der skal arbejdes for, at en eventuelt ny indre ring M5 kommer til at betjene Forum Station.
- Det strategiske busnet med A og S busser på Frederiksberg skal planlægges i samarbejde med de øvrige kommuner og Movia i en mobilitetsplan, der skal skabe stabilitet i den kollektive trafik samt tilpasning af Nyt Bynet efter metroens ibrugtagning.
- Frederiksberg skal herudover betjenes af lokale buslinjer på det overordnede vejnet og Frederiksbergbusser, der sikrer det mere lokale mobilitetsbehov.
- For øget brug af den kollektive trafik skal der gennem samarbejde med Movia og DOT arbejdes for bedre trafikinformation, flere og bedre gangmuligheder til stoppesteder og stationer og gode skifteforhold mellem metro, S-tog og bus og for gående og cyklister.
- Der må som udgangspunkt højst være 400 meter i gangafstand til et busstoppested for enhver bolig på Frederiksberg. Dette kan bl.a. sikres ved, at skabe bedre og kortere gangafstande til de eksisterende stoppesteder. Der skal sondres mellem busruter, hvor fremkommelighed (hastighed) er det vigtigste, hvilket kan sikre passagergrundlag og effektivitet for en majoritet af passagerer, der skal hurtigt fra a til b og mere lokale busruter, hvor tilgængelighed (nærhed fra bolig til busstop) er særligt afgørende og bør opfyldes med en mindre afstand på busstoppestederne end den fastsatte minimumsafstand på 400 meter gangafstand.



## RBT's forslag til højklasset kollektiv transport

RBT vil i stedet for mere metro slå til lyd for en alternativ skinnébåren løsning på overfladen i form af det seneste forslag om letbanelinjer fra letbaner.dk fra august-september 2020.

Letbanesystemets store fordel er dets rækkevidde. De fleste linjer når ud til omegnskommunerne til den letbane, som bygges langs Ring3.

På kortet nedenfor ses letbaner.dk's kort over forslag til potentielle linjer i Region Hovedstaden. For Frederiksberg vil L4 være et interessant alternativ til M4, men også L6 vil være af interesse.



## Letbaner.DK

### Linjeforslag 2020 for letbaner i København og omegn

#### Letbanelinje 1

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

#### Letbanelinje 2

Letbane mellem Ballerup og Dragør via Herlev, Nørrebro, Nørreport og Amagerbrogade samt 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 lettere alternativ til den af DTU for Region Hovedstaden foreslåede letbane eller BRT ad Lyngbyvejen.

Mulig forlængelse fra Nærum til Gammel Holte.

#### Letbanelinje 6

Letbane mellem Brønshøj og Refshaleøen via Frederiksberg og Amagerbro.

Mulig forlængelse mod nord til Lynetteholmen.

#### Letbanelinje 7

Letbane ad "Ring2½" fra Gladsaxe til Avedøre Holme via Husum, Rødovre og Hvidovre Hospital.

Linjen er tidligere foreslået som en 2. etape af letbanen i Ring 3 af DTU.

Mulig forlængelse mod syd til evt. nye holme syd for Avedøre Holme.

#### Letbanelinje 8

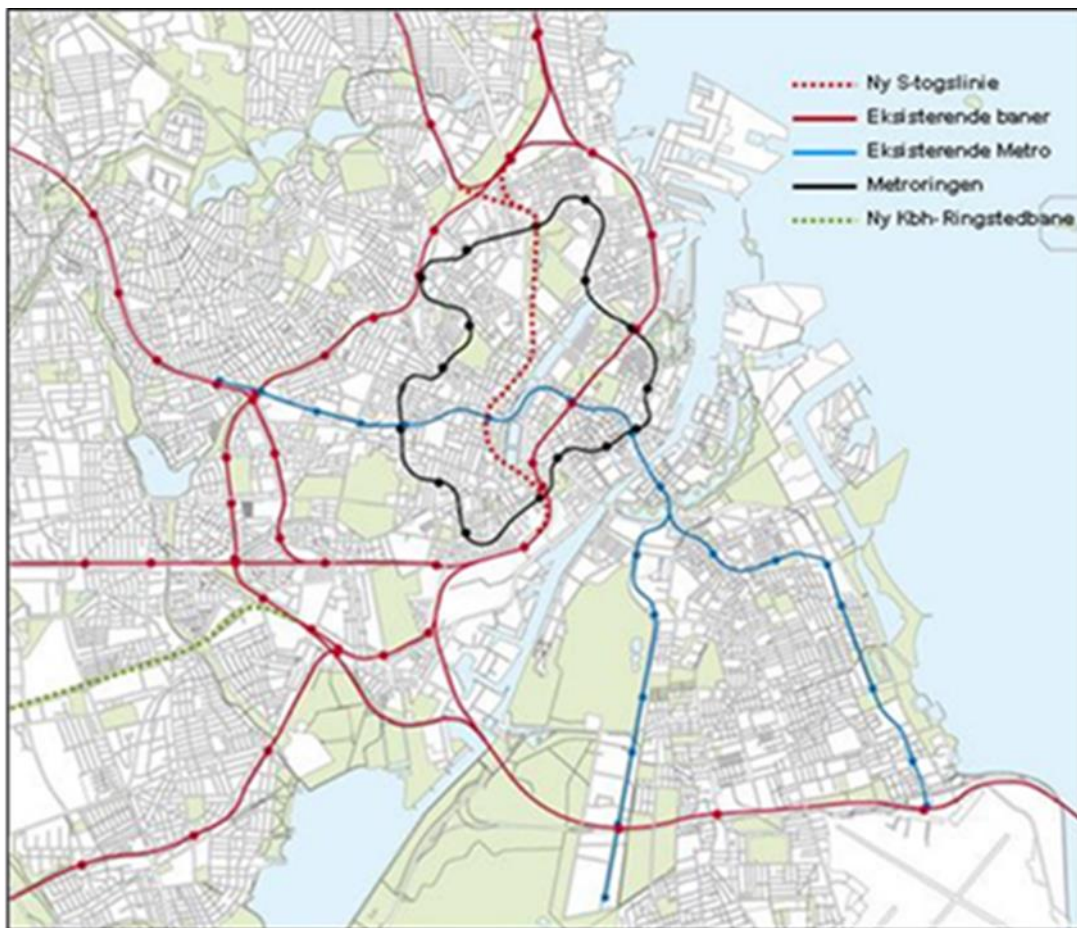
Nærumbanen omdannet til letbane og indført til Lyngby station.

Er foreslået i Movias visionsplan for lokaltog.

*Version pr. 22. september 2020*

## Endnu er alternativ til udbygning af metrosystemet: en ny S-banetunnel

Et vigtigt projekt for hele Hovedstadsregionen er en ny S-banetunnel mellem Hellerup og Hovedbanegården via Rigshospitalet og Forum. Den vil give mulighed for at fordoble antallet af tog på hele S-banenettet og giver direkte forbindelse fra alle S-banerne til Forum station. En udbygning af S-togsnettet bør indtænkes i stedet for en metrolinje via Forum, som der ikke kan skabes finansieringsgrundlag for.



Forslag til ny S-banetunnel fra DTU.

Et senere forslag fra "Ekspresgruppen" kører uden om Hovedbanegården og er længere og dyrere.

### **Evaluering af effekten af Nyt Bynet**

RBT har i forskellige sammenhænge ytret sig kritisk om den ret drastiske reduktion af Movias buslinjer i de to centralkommuner København og Frederiksberg. Det har bidraget til en øget immobilitet hos de af vore samfundsgrupper, som meget nødtigt benytter tunnelsystemet langt under jordoverfladen. Med sine kortere afstande mellem stoppesteder sammenlignet med metronettet vil busnettet være mere tilgængeligt for mindre mobile medborgere. RBT imødeser derfor en evaluering af effekten af gennemførelsen af Nyt Bynet og formoder, at resultatet af en kommende evaluering vil føre til en genovervejelse af den strategiske nedlægning af buslinjer.

## **Styrkelse af trafiksamarbejdet for alle trafiksselskaber på hele Sjælland**

RBT håber på et styrket samarbejde inden for en enkelt organisation, som skal styrke sammenhængen i det kollektive trafiksystem på tværs af regioner og trafiksselskaber på hele Sjælland.

## **Cykling**

### **Retningslinjer for cykeltrafik**

I afsnittet retningslinjer for cykeltrafik omtales målsætningen, at cykelstinetet skal udbygges med cykelstier eller cykelbaner på alle kommunens trafikveje, hvor kun Platanvej og Frederiksberg Allé mangler at blive gennemført.

## **RETNINGSLINJER**

### **Cykeltrafik**

- For at understøtte og initiere gode transportvaner skal byens borgere og brugere tilbydes attraktive muligheder for at benytte cykel, meget gerne i kombination med kollektiv trafik.
- Der fastlægges en cykelstistruktur som vist på retningslinjekort 10.
- Cykelstinetet udbygges så der kommer cykelstier på alle trafikveje. I 2021 anlægges cykelsti på Platanvej og en del af Frederiksberg Allé. Herefter vil kun restere Frederiksberg Allé fra Sankt Thomas Plads til Frederiksberg Runddel, som der skal tilvejebringes beslutningsgrundlag for i første halvdel af planperioden.
- Næste fokusområde skal være anlæg af cykelstier eller cykelbaner på de veje, der udpeges som skoleveje. Hvis det fysisk ikke er muligt at anlægge cykelstier eller cykelbaner, skal vejene i stedet indrettes med henblik på at sikre cyklende mest muligt, herunder at etablere flere cykelgader.
- Der skal arbejdes for en grøn cykelrute (Frederiksberggruten), som skal være med til at forbinde Københavns indre by med Brønshøj-Husum.

Kommunens indsats for at etablere grønne cykelruter i samarbejde med Københavns kommune og omegnskommuner skal roses.

- Planlagt supercykelsti
- Etableret supercykelsti
- Den Grønne Sti
- Cykelbane
- Cykelsti
- Komb cykelsti-cykelbane
- Planlagt cykelsti
- Sti i eget tracé
- Planlagt sti i eget tracé



Retningslinjekort 10 - Eksisterende og fremtidige cykelstier

## **RBT's forslag til forbedret cykelstrategi**

At cykling bidrager til en vedligeholdelse og forbedring af menneskets sundhed er velkendt. Det er ligeledes velkendt, at jo flere bilister der hopper på cyklen, desto bedre sikrer vi os imod at klimaet løber løbsk.

Derfor skal vi have **flere og bredere cykelstier og et fortsat udbygget cykelrutenettet**. RBT skal pointere, at cykelbaner udgør en usikker løsning for cyklister, og at cykelstier med kant er den eneste acceptable løsning. Mange af kommunens cykelstier lever ikke op til det breddemodul, som kommunen selv har formuleret som en sikker cykelsti. Det gælder eksempelvis for Platanvej. Den smalle cykelsti på Gl. Kongevej udgør et alvorligt risikomoment for cyklisterne.

**Grønne skolecykelveje** burde stå højt på prioriteringslisten. Det er en dårlig skik, at forældre transporterer deres børn i skole via bil. Dette problem skal løses via samarbejde mellem kommune, skoler og forældre.

Det er pinligt, at kommunen ikke har været i stand til at realisere sin oprindelige målsætning, at alle trafikveje skulle forsynes med cykelsti inden afslutningen af år 2020. Det kan ikke være rigtigt, at hensynet til parkering af biler på Frederiksberg Allé har en højere prioritet end cyklisternes sikkerhed. Men det er jo den undskyldning flertallet på Rådhuset anvender, når det skal forklares, hvorfor målsætningen ikke indfries.

**Grøn cykellevering** er en lovende strategi for udbringning af en lang række varer og tjenesteydelser. Cykellevering har et stort potentiale i forhold til at reducere trængslen og reducere klimabelastningen og partikelforureningen. Strategien finder indpas i flere europæiske storbyer, og Københavns kommune har sat grøn cykellevering på dagsordenen. Kommunen bør gå foran som eksempel og være initiativtager i samarbejde med kommunens erhvervsdrivende.

## **Retningslinjer for vejinfrastruktur**

I afsnittet retningslinjer for Vejstruktur omtales det hierarkiske vejklassifikationssystem og deres funktioner for trafikafvikling.



## RETNINGSLINJER

### Vejstruktur

- Vejinfrastrukturen er opbygget hierarkisk i følgende vejklasser: Regionale veje, primære trafikveje, sekundære trafikveje, primære lokalveje og sekundære lokalveje. På retningslinjekort 11 er alene vist vejklasser til og med primære lokalveje.
- De regionale veje, der udgør det overordnede vejnet rundt om byen, er primært fødeveje for trafikken til og fra hovedstadsregionen.
- De primære trafikveje er det vejnet i kommunen, hvor trafikken gennem kommunen og trafikken til, fra og mellem de frederiksbergske kvarterer afvikles. Den tunge trafik gennem kommunen afvikles primært på de primære trafikveje.
- De sekundære trafikveje supplerer de primære trafikveje. På disse veje afvikles trafik til og fra samt mellem de frederiksbergske kvarterer.
- På trafikveje bør der som udgangspunkt ikke etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.
- De primære lokalveje udgør, sammen med de sekundære lokalveje, det øvrige vejnet i kommunen, og afvikler trafikken fra trafikvejene til selve turmålet/boligen.
- De lokale veje kan ved hastighedsdæmpende foranstaltninger og vejlukninger fredeliggøres for gennemkørende og hurtigkørende trafik idet muligheden for etablering af 40 eller 30 km/t zone samt vejbump og andre hastighedsdæmpende tiltag skal vurderes i hvert tilfælde efter dialog med Politiet. Fredeliggørelsen skal ske efter en plan for hvert lokalområde, som indeholder en vurdering af de samlede trafikale konsekvenser for hele lokalområdet.
- Fodgængere skal prioriteres som transportform.
- På handegaderne skal fodgængere, cyklister og den kollektive trafik (busserne) prioriteres højt.
- På vejstrækninger, hvor det i højere grad er forholdene for kollektiv trafik, cyklister, fodgængere og byliv, der skal tilgodeses, kan der arbejdes med etablering af fleksible byrum. Det fleksible byrum skal markere særlige steder i byen, hvor der via et belægningskift og en større detaljering af trafikrummet skabes et rum med større intimitet og medfølgende lavere hastighed.

- P Etableret parkeringsanlæg med offentlig adgang
- P Udpeget parkeringsanlæg
- P Parkeringsanlæg under udredning
- Statsvej / Regionalvej
- Regionalvej
- Primære trafikveje
- Sekundære trafikveje
- Overordnede trafikveje-handelsgader



Retningslinjekort 11 - Vejklasser og handelsgader og muligheder for nye offentlige P-anlæg

## RBT's forslag til ændret anvendelse af vejstrukturen

I forbindelse med redegørelsen for vejklassifikationssystemet fastslås det, at der på trafikveje som udgangspunkt ikke bør etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Denne holdning svarer ikke til de sikkerhedsbaserede hastighedsgrænser, som er på vej i en række storbyer i Europa. **En maksimumsgrænse på 40 km/timen på det overordnede vejsystem og 30 km/timen på alle lokalveje vil ud over en forøget trafiksikkerhed skabe et forbedret trafikflow gennem byen.**

Det fastslås, at de lokale veje via hastighedsdæmpende foranstaltninger og vejlukninger kan fredeliggøres for gennemkørende trafik. I flere storbyer etableres trafikøer, som ikke tillader gennemkørende trafik. På Frederiksberg findes i praksis allerede trafikøer i et par villakvarterer med mellem- og højindkomstgrupper. På Nørrebro omkring Nørrebrogade har trafikø begrebet været praktiseret i en årrække og skal nu opgraderes i form af et pilotprojekt. I Københavns kommuneplan 2019 er trafikøer nu indskrevet som et trafikstrategisk element til nedbringelse af den gennemkørende biltrafik. Flere partier i København giver udtryk for, at hele kommunen som sådan skal omdannes til trafikøer. **Frederiksberg kommune bør iværksætte en undersøgelse for etablering af trafikøer og tilføje trafikøer som trafikstrategisk element i kommuneplanen.**

Begrebet **bilfri eller delvis bilfri bydelsudvikling** er ligeledes programsat i Københavns kommune via Kommuneplan 2019. Denne strategi kan også implementeres i allerede eksisterende afgrænsede områder af byen. Denne strategi for bilfrihed, som vil tilgodese adskillige borgeres ønsker om et mere trafiksikkert og mindre forurenede bymiljø, skal baseres på borgernes opbakning og initiativ.

RBT opfordrer kommunen til at formulere **et loft over antal kørte km i bil for kommunen**, eksempelvis at biltrafikken ikke må overstige niveauet for år 2020. Mere skrappe reduktionsmål kan siden hen komme på tale. En sådan strategi vil kunne bidrage til at skabe mere plads til de øvrige transportformer. Det svære spørgsmål for kommunens politikere vil så være at komme frem til, hvilke midler i form af pisk og gulerod der skal sættes på for at realisere en sådan beslutning.

### **RBT's forslag til reduktion af klimabelastningen tillige med luft- og støjforureningen fra vejtrafikken**

Det er en vigtig opgave for kommunen at få reduceret CO<sub>2</sub>-belastningen tillige med luft- og støjforureningen forårsaget af den eksisterende og fortsat stigende bilpark.

Der skal etableres **en miljøzone for personbiler** for hele kommunen, og der skal sættes en **slutdato for salg af nye fossilt drevne biler og for kørsel med ”gamle” fossilbiler**. Det kunne passende være i år 2025. Disse krav kan alene gennemføres via beslutninger i Folketinget, så derfor skal alle kommunens partier presse på i forhold til deres repræsentanter på tinge.

Med henblik på at hjælpe vore støjplagede medborgere skal kommunen gøre WHO's fastlagte støjgrænse til sin målsætning, dvs. at **støjen fra vejtrafikken skal reduceres til 53 dB for alle boliger**. Kommunens fastsatte støjgrænse på 58 dB skal derfor skrottes.

## Retningslinjer for parkering

I afsnittet retningslinjer for parkering fastlægges som målsætning, at der skal arbejdes for etablering af op til 1.600 flere p-pladser på terræn uden at den grønne profil reduceres. Retningslinjerne omfatter tillige planer om etablering af p-hus og p-kældre.

### RETNINGSLINJER

#### Parkering

- Der kan etableres parkeringsanlæg til offentlig anvendelse i form af parkeringshuse eller parkeringskældre, som vist på retningslinjekort 11 s. 63.
- Ud fra screening, der har vist, at vejene kan ændres, skal der arbejdes for etablering af op til 1.600 flere p-pladser på terræn (hvoraf ca. 600 er etableret i den forrige kommuneplanperiode) uden at den grønne profil reduceres.
- Via dialog med bygherrer skal delebilsordninger og ladestandere til elbiler fremmes.
- Ladestandere til elbiler skal etableres jf. bygningsreglementets bestemmelser

- P Etableret parkeringsanlæg med offentlig adgang
- P Udpeget parkeringsanlæg
- P Parkeringsanlæg under udredning
- Statsvej / Regionalvej
- Regionalvej
- Primære trafikveje
- Sekundære trafikveje
- Overordnede trafikveje-handelsgader



Retningslinjekort 11 - Vejklasser og handelsgader og muligheder for nye offentlige P-anlæg

Forslag til parkeringsnormer og parkeringsandel under terræn ved større bebyggelsesprocenter fremgår af de generelle rammebestemmelser som følger:

GENERELLE RAMMEBESTEMMELSER		
<b>Parkeringsnormer</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ved opførelse af ny bebyggelse eller nyindretning af bebyggelse skal der etableres følgende antal pladser til bil- og cykelparkering:</li> </ul>		
	<b>Bilparkering<sup>1</sup></b>	<b>Cykelparkering</b>
Familieboliger (≥ 2 boliger)	1 pr. bolig	2 pr. bolig ***
Familieboliger (3 - 5 boliger)	0,8 pr. bolig **	2 pr. bolig ***
Familieboliger (6 - 20 boliger)	0,7 pr. bolig	2 pr. bolig ***
Familieboliger (21 ≤ boliger)	0,5 pr. bolig	2 pr. bolig ***
Særlige boformer	1 pr. 200 m <sup>2</sup> *	2 pr. bolig ***
Kollegie-, studie- og Ungdomsboliger (under 600 etagemeter)	1 pr. 200 m <sup>2</sup>	4 pr. 100 m <sup>2</sup> ***
Kollegie-, studie- og ungdomsboliger (600 – 2000 etagemeter)	1 pr. 350 m <sup>2</sup>	4 pr. 100 m <sup>2</sup> ***
Kollegie-, studie- og Ungdomsboliger (over 2000 etagemeter)	1 pr. 500 m <sup>2</sup>	4 pr. 100 m <sup>2</sup> ***
Ældre- og plejeboliger	1 pr. 400 m <sup>2</sup> *	1 pr. 250 m <sup>2</sup> *
Institutioner og undervisning	1 pr. 150 m <sup>2</sup> *	1 pr. 25 m <sup>2</sup> *
Andre erhvervsformål	1 pr. 100 m <sup>2</sup> *	1 pr. 25 m <sup>2</sup> *
<p>* Krav til antal parkeringspladser til biler og cykler i tilknytning til særlige boformer, offentlige servicetilbud og almennyttige formål - herunder plejeboliger, daginstitutioner, skoler og uddannelsesinstitutioner samt idræts- og kulturinstitutioner mv. - kan fastsættes på baggrund af en konkret vurdering.</p> <p>**Alle boliger fra 1-5 medtælles så der i projekter med 3 nye boliger kræves 2 p-pladser, til projekter med 4 boliger kræves 3 p-pladser og projekter med 5 boliger kræves 4 p-pladser.</p> <p>***Hver 10. cykelparkeringsplads skal etableres som parkeringsplads til særligt pladskrævende cykler (ladcykler mv.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parkeringskravet er absolut. Flere bilparkeringspladser end angivet i tabellen ovenfor, skal etableres under terræn.</li> <li>Antallet af bil- og cykelparkeringspladser til erhvervsformål samt institutions- og undervisningsformål kan fastsættes større eller mindre ud fra en vurdering af virksomhedens art og beliggenhed, antallet af beskæftigede samt behovet for kundeparkering og lignende.</li> </ul>		

- I de stationsnære kerneområder kan bilparkeringskravet i forbindelse med bebyggelse til institutions- og undervisningsformål evt. nedsættes til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> efter en vurdering i det konkrete tilfælde.
- Der skal i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes eller forsynes med el til opladning af elbiler (jf. krav i bygningsreglementet), og at disse har en attraktiv og hensigtsmæssige placering.
- Ved nybyggeri med bebyggelsesprocenter større end 110 skal en del af parkeringen som minimum etableres under terræn efter følgende retningslinjer:

Bebyggelsesprocent for bebyggelsen	Parkeringsandel under terræn*
Fra 110 og indtil 150	50 %
Fra 150 og derover	100 %

*\*Krav til andel af bilparkeringspladser, der skal etableres under terræn i tilknytning til offentlige servicetilbud og almennyttige formål, herunder plejehoteller, daginstitutioner og skoler og uddannelses-institutioner samt idræts- og kulturinstitutioner mv. samt familieboliger som særlig boform, kan fastsættes på baggrund af en konkret vurdering.*

- Hvis særlige forhold ikke gør det muligt at etablere parkering under terræn, kan der efter en konkret vurdering i forbindelse med en konkret planlægning åbnes mulighed for at etablere parkering på terræn eller i konstruktion på terræn. Der må ikke etableres parkering i stueetagen.
- Såfremt der på den enkelte ejendom ikke kan udlægges det nødvendige antal parkeringspladser, kan kommunalbestyrelsen forlange, at der for de manglende parkeringspladser indbetales til en parkeringsfond.

## **Anbefalinger fra Frederiksberg kommunes bæredygtighedsråd**

I et læserbrev fra Karen Sørensen i Frederiksberg-Bladet onsdag den 24. marts 2021 omtales anbefalinger vedrørende biltrafik og parkeringspolitik fra Frederiksberg Kommunes bæredygtighedsråd, som borgmester Simon Aggersen har været initiativtager til at søsætte. Udgangspunktet i læserindlægget er, at biler i form af veje og parkeringspladser er trængselsskabende ved at fylde alt for meget. Det er nødvendigt at skabe adfærdsændringer for at komme trængslen til livs ved at anvende både pisk og gulerod. En hovedkonklusion er, at parkering på Frederiksberg er alt for billig i forhold til omkostningerne.

Rådet for bæredygtig trafik er ganske enig i disse betragtninger og anbefalinger.

## Svar til Balder Mørk Andersen: Svaret er: Færre biler

Karen Sørensen, Platanvej 24

LÆSERBREV: Kære Balder Mørk Andersen. Du efterlyser modellen for at begrænse trængslen af bilerne på Frederiksberg.

Frederiksberg Kommunes bæredygtighedsråd med borgmesteren for bordenden anbefaler at begrænse trafikken i takt med mere metro og at stramme parkeringsreglerne.

Bæredygtighedsrådet anbefaler således adfærdsendringer hos kommunens borgerne. Adfærdsendringer kræver både "pisk" og "gulerød". Kommuneplan 2021 nævner kun "gulerødderne" i form af elbiler, bedre kollektiv trafik og delebiler.

Der er to former for trængsel. Kampen om parkeringspladserne og kampen om at kunne køre, dvs. det er mængden af biler der skaber trængsel. Hverken elbiler eller kollektiv trafik reducerer antallet af biler, delebiler gør måske, hvis koncepterne forbedres.

Mængden af biler stiger og stiger, både egne biler og leasede biler. På et tidspunkt er det fysisk umuligt at lave flere parkeringspladser.

Københavns kommune har analyseret at ca. 25 % af de biler, der er parkeret kun



Parkering på Frederiksberg er alt for billig i forhold til omkostningerne, mener Karen Sørensen i dette indlæg. Foto: Birgitte Carol Heiberg

kører lejlighedsvist. Selv har jeg lavet nogle helt uvidenskabelige tællinger i nabolaget og tallet passer fint. Disse 25 % er potentielle delebilskunder.

Parkering på Frederiksberg er alt for billig i forhold til omkostningerne. En beboerlicens koster max 290 kr. om året, mens en gade-parkeringsplads koster kommunen ca. 1500 kr. om året og en underjordisk parkeringsplads svimlende 20.000 pr. år. Kommunen subsidierer således hver eneste bil på Frederiksberg, der parkerer på offentligt areal, i betydeligt omfang. Dertil kommer den del af byrummet, som gadeparkering beslaglægger,

15-20 kvadratmeter pr. parkeret bil. Det er også en slags subsidiering eller overdragelse af fællesarealet til privat brug.

Regeringens klimakommission har foreslået en trængselsafgift ved billkørsel til/fra København og Frederiksberg. Regeringen var hurtigt ude med en afvisning og her på Frederiksberg har de konservative lige så rutinemæssigt afvist forslaget, med mindre bilerne bliver billigere. Billigere biler fører til flere biler, mere trængsel og mere kommunal subsidiering af bilerne.

Svaret på spørgsmålet er enkelt: Færre biler.

### RBT's forslag til ændret parkeringspolitik

I den evige kamp om anvendelse af byens sparsomme arealer har bilparkering fortsat en al for høj prioritet, uanset hvor meget man besmykker bilbrug og bilanvendelse med farven grøn. Det bør ikke være en menneskeret via sin bilbenyttelse at have ret til at hindre kommunens øvrige indbygges rimelige krav på pladsudfoldelse med forgiftning af lungerne til følge. I forbindelse med nybyggeri skal det være muligt at udpege bilfri boligområder til glæde for de mange beboere uden bil.



De tætbebyggede kommuner bør kunne mande sig op til at formulere krav til kommende beboere: ja, selvfølgelig må du eje en bil, men du skal selv finde plads til den inden tilflytningen, og det må ikke være på terræn.

Parkeringsnormerne er hovedredskabet til at tæmme en vildtvoksende pendlerbiltrafik. Sammenlignet med nye opstrammede p-normer i Københavns Kommuneplan 2019 er der et pænt stykke vej at gå for Frederiksberg til at nærme sig standarden i "omegnskommunen". Ens normer vil afhjælpe det indlysende problem, at pendlere til København historisk har udnyttet og fortsat benytter p-kapaciteten på Frederiksberg til egen fordel.

De nye opstrammede p-normer i Københavns kommune, som nu står nedfældet i kommuneplanens rammer, blev vedtaget efter en lang og dramatisk afstemningsproces forud for vedtagelse af Kommuneplan 2019 i Borgerrepræsentationen. De opstrammede normer ses af følgende skema:

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>
<b>Offentlige og almene formål:</b>			
Ved byggeri til brug for offentlige og almene formål, herunder f.eks. uddannelse (erhvervsskoler, universiteter m.v.), døgninstitutioner, kulturelle og rekreative funktioner (museer, biblioteker, koncerthuse m.v.) fastsættes parkeringsdækningen efter en konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
<b>Husbåde:</b>			
Parkeringsdækningen ved husbåde fastsættes med udgangspunkt i husbådens funktion og beliggenhed, jf. ovenstående tabel. Kravene til parkering kan dog reduceres, hvis anlæg af parkering kan vanskeliggøre adgang til vandet, hindre skabelsen af attraktive havnemiljøer mv. Parkering på private kajer, veje og grundarealer kan indgå i parkeringsdækningen.			
<b>Funktioner af ekstensiv karakter:</b>			
Ved etablering af funktioner af ekstensiv karakter med hensyn til antal ansatte og besøgende, f.eks. lagerhoteller, arkivbygninger, tekniske anlæg m.v. fastsættes parkeringsdækningen efter konkret vurdering på baggrund af ejendommens/områdets anvendelse og beliggenhed i byen, antal ansatte og besøgende m.v.			
<b>Ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse</b> Ved ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse kan parkeringsbehovet fastsættes efter en konkret vurdering. Anvendelsen, stationsnærhed og begrænsede friarealer er elementer, der blandt andet kan indgå i den konkrete vurdering. Det kan konkret vurderes, at der ikke stilles krav om yderligere parkeringspladser til bebyggelsen.			

Gratis bilparkering via arbejdsgiverbetalt p-ordninger på privatejede arealer skaber overflødig pendling. Dette frynsegode skal kommunen arbejde for at afskaffe. Et sådant forslag fremkommer i trafikvisionen ”Ad grønnere veje”, udgivet af Socialdemokratiet i København. Partiet foreslår tillige, at gadeparkeringspladser på kommuneveje skal reduceres med 1/3 inden 2025 til fordel for mere plads til cykling, gang og byliv.

[https://r.search.yahoo.com/\\_ylt=AwrJS9Tif3Bg6h8Aa3r7Owx.;\\_ylu=Y29sbwNpcjIEcG9zAzIEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1618014307/RO=10/RU=https%3a%2f%2fwww.socialdemokratiet.dk%2fmedia%2f9378%2ftrafikpolitik-2021\\_fuld\\_version.pdf/RK=2/RS=IjN17xt3GDJDd5GmvFzSzETrPjE-](https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrJS9Tif3Bg6h8Aa3r7Owx.;_ylu=Y29sbwNpcjIEcG9zAzIEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1618014307/RO=10/RU=https%3a%2f%2fwww.socialdemokratiet.dk%2fmedia%2f9378%2ftrafikpolitik-2021_fuld_version.pdf/RK=2/RS=IjN17xt3GDJDd5GmvFzSzETrPjE-)

## **Stop for flere underjordiske p-kældre for offentlige midler**

For at få overblik over fremtidig tilgængelig jord til det af staten og Københavns foreslåede gigantprojekt Lynetteholm i Øresund rettede Rådet for bæredygtig trafik en forespørgsel til de to centalkommuner og en række omegnskommuner om deres forventninger om overskudsjord i de kommende årtier. Der skal bruges omkring 80 mio. tons jord til hullet i Øresund. Forespørgslen til Frederiksberg kommune om byggejord lød således:

”Hvilke projekter/type projekter i Frederiksberg Kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & Havn og i hvilke procentdele og mængder?”

Og kommunens svar var som følger:

”Frederiksberg Kommune har kendskab til følgende projekter der omfatter jordhåndtering:

- **Etablering af Ny Søndervang Plejecenter på Nylandsvej (2021-2023),**
- **Etablering af P-kælder på pladsen bag rådhuset (2021-2024),**
- **Opførelse af Kultur- og Musikskole med P-kælder på Konservatoriegrunden på Rosenørns Alle (2021-2023),**
- **Etablering af idrætshal og studieboliger på Rolighedsvej/Bülowsvej (2021-2025),**
- **Udvikling af Hospitalsgrunden, herunder etablering af p-kældre på Nordre Fasanvej (2025-).**

**Der er ikke på nuværende tidspunkt kendskab til andre større bygge- og anlægsprojekter, som vil kunne bidrage med jord til Lynetteholmen, hverken kommunale eller private. Jordmængderne, der vil skulle håndteres på ovennævnte projekter er ikke kendte."**

Det fremkommer tydeligt, at Frederiksberg kommune forventer en mindre aktiv byggeperiode i de kommende årtier sammenlignet de forløbne årtier, men der er fortsat mange p-kældre på tegnebrættet.

RBT foreslår stop for konstruktion af flere underjordiske p-kældre, herunder de planlagte anlæg af p-kælder bag Rådhuset, ved konservatoriegrunden på Rosenørns Allé og p-kældre i forbindelse med i forbindelse med udvikling af Hospitalsgrunden på Nordre Fasanvej. De voldsomt dyre p-kældre skaber blot endnu mere overflødig trafik og øget trængsel.

Frederiksberg kommune bør gribe chancen og etablere Hospitalsgrunden som et bilfrit område.

Kjeld A. Larsen  
næstformand for Rådet for bæredygtig trafik