



Trafik- og Miljøhandlingsplan

STATUS



2002

Indholdsfortegnelse

1. Forord	1
2. Status over den eksisterende Trafik- og Miljøhandlingsplan	2
3. Trafik- og Miljøhandlingsplanens forhold til anden planlægning i regionen	3
4. By- og trafikstruktur	4
5. Biltrafik	5
6. Gang- og cykeltrafik	7
7. Kollektiv trafik	8
8. Tung trafik	10
9. Trafiksikkerhed og tryghed	11
10. Støj og luftforurening	13
11. Byens rum	15
12. Forløb og tidsplan	17

Forord

Frederiksberg Kommunes nuværende Trafik- og Miljøhandlingsplan fra 1998 skal revideres, og i denne forbindelse har kommunen udarbejdet nærværende debatoplæg med status på den nuværende trafiksituation.

Aldrig før er der sket så meget nyt på Frederiksberg, som i de seneste år – og udviklingen fortsætter. Metroen føres gennem Frederiksberg til Vanløse og i den forbindelse anlægges en række nye stationsforpladser, Ringbanen forlænges, og HUR indfører de nye A-busser i takt med metroens etapevise ibrugtagning. Områderne ved Flintholm, Frederiksberg og Solbjerg (Fasanvej) stationer udbygges, og der anlægges nye cykelstier langs Fasanvej.

På trods af alle disse tiltag øges antallet af biler fortsat på Frederiksberg. Dels får kommunens egne beboere flere biler – det registreres ved en stigende efterspørgsel på parkeringspladser, og dels stiger bilejerskabet generelt og dermed også trafikpresset og miljøpåvirkningerne på vejnettet. Derfor ønsker kommunen at revidere den eksisterende Trafik- og Miljøhandlingsplan, og som noget nyt skal der i denne plan fokuseres specielt på trafiksikkerheden.

Som optakt til dette arbejde indbyder Frederiksberg Kommune til en dialog med borgerne gennem afholdelse

af tre borgermøder i uge 38 - i hver sin del af Frederiksberg. Hermed er det vores håb, at der vil kunne skabes en såvel lokal som overordnet debat omkring trafikken i vor by. Og for de borgerne som har lyst, vil der blive mulighed for at indgå i en række arbejdsgrupper, som kan komme med input til den endelige plan.

Debatoplægget indeholder status på de nuværende forhold omkring trafikmængder, støj, luftforurening og trafiksikkerhed, og vil være det nødvendige grundlag for den videre diskussion. Efter input fra borgermøderne og de eventuelle arbejdsgrupper, der vil foregå fra uge 38 og resten af 2002, vil kommunen udarbejde den egentlige Trafik- og Miljøhandlingsplan, som forventes vedtaget i Kommunalbestyrelsen i efteråret 2003.

Vi håber, at så mange borgere som muligt vil deltage i debatten.



Mads Lebech

Borgmester



Flemming Brank

Formand for
Teknik- og Miljøudvalget

Status over den eksisterende Trafik- og Miljøhandlingsplan

Den gældende Trafik- og Miljøhandlingsplan fra 1998 er udgangspunkt for arbejdet med trafik og miljø i kommunen. Nu – 4 år efter – skal planen revideres.

I denne proces skal der ses på de opstillede målsætninger i den gamle plan og vurderes hvorledes det gik med at efterleve målsætningerne. Generelt er der opstillet langsigtede målsætninger uden delmål, som det i dag kan være svære at vurdere på.

For at nå målsætningerne blev der opstillet en række konkrete tiltag i en prioriteret rækkefølge. Denne handlingsplan blev dog ikke vedtaget politisk.

Trafik- og Miljøhandlingsplanen 1998

I den gældende Trafik- og Miljøhandlingsplan fra 1998 er der opstillet en helt overordnet målsætning, at Frederiksberg Kommune skal blive en mere trafikssikker og miljøvenlig by at bo og færdes i. Der skal i højere grad lægges vægt på kommunens funktion som boligkommune frem for funktionen som transitkommune for biltrafikken.

For at nå den overordnede målsætning er der opstillet en række kvantitative delmål, som skal opfyldes frem til 2015 med udgangspunkt i statusåret 1996.

- **Biltrafikken skal reduceres i forhold til 1996-niveauet.**

Status er, at biltrafikken er steget med ca. 15% i hovedstadsområdet siden 1996, og ifølge trafikprognoser forventes biltrafikken at stige yderligere frem til 2015.

- **1/3 af persontransportarbejdet med bil på ture på 3 km og derunder skal overflyttes til cykel eller gang frem til 2015.**

Der er ikke opstillet delmål for 2002.

- **Det samlede antal uheld, antallet af personskadeuheld og antallet af tilskadekomne og dræbte cyklister skal reduceres med mindst 50% fra 1996 til 2015.**

Som det fremgår af grafen nedenfor følger antallet af uheld siden 1996 den opstillede målsætning. Uheld med personskade (antallet af dræbte, alvorligt og let tilskadekomne) og uheld, hvor der er cyklister indblandet, er faktisk faldet mere end målsætningen foreskriver.

For at nå målsætningen har kommunen iværksat en række trafikssikkerhedsmæssige tiltag som bl.a., etablering af cykelstier, trafiksaneringer, signalanlæg, rundkørsler og cyklistkampagner i kryds.

- **Den kollektive trafik skal øge sin andel af persontrafikarbejdet med 10% frem til 2015.**

Hovedstadsregionens befolkning rejser i alt 55 mio. personkilometer på et hverdagsdøgn, heraf sker 13% med tog og 7% med bus i 2000. Udviklingen i den kollektive trafiks andel af persontrafikarbejdet har været faldende siden 1990, hvor togtrafikkens andel udgjorde 17% og bustrafikkens 7%. Ifølge modelberegninger forventes en markant stigning i antallet af rejser med kollektiv trafik på ca. 17% i perioden 2000 til 2010, mens stigningerne i rejser med bil, cykel og gang i perioden vil stige med 3-5%.

- **NOx-, HC- og partikelemissionen skal reduceres med mindst 50% fra 1996 til 2015, og det skal sikres, at der i 2015 ikke er nogen vejstrækninger, hvor de vejledende grænseværdier for luftkvalitet er overskredet.**

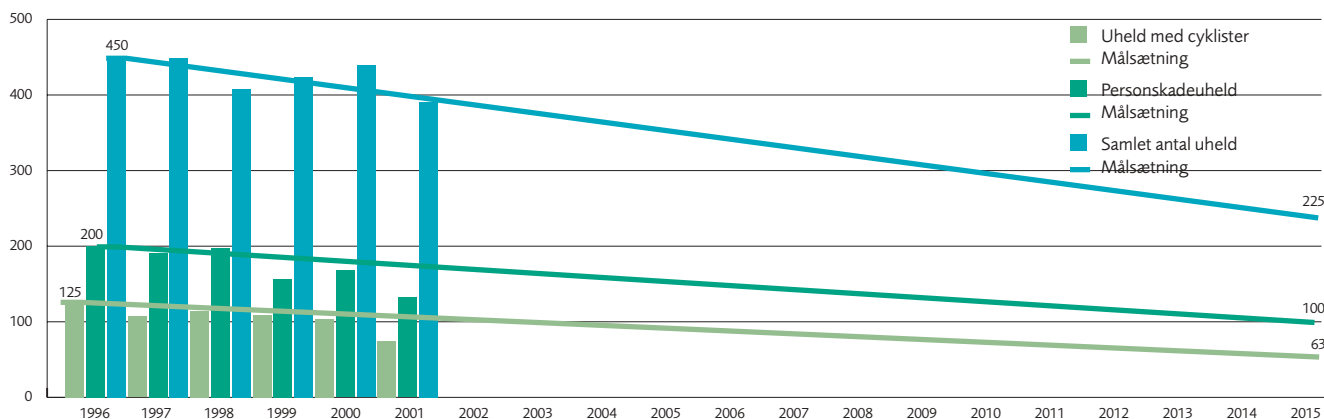
Målsætningen er sat for perioden 1996 - 2015. Der er ikke opstillet specifikke delmål for 2002. Indledende beregninger (2002) m.v. viser, at luftkvaliteten generelt er forbedret, men at der stadig er gaderum, hvor de vejledende grænseværdier for luftkvalitet er overskredet.

- **Antallet af boliger med et støjniveau over 65 dB(A) tilstræbes halveret fra 1996 til 2015.**

Der er ikke opstillet delmål for 2002. Støjberegningerne (2002) viser, at der ikke er sket et fald i antallet af støjbelastede boliger over 65 dB(A).

- **Trafikkens energiforbrug og CO₂-emission skal reduceres med mindst 5% fra 1996 til 2015.**

Der er ikke opstillet delmål for 2002. Energiforbruget og CO₂ udslippet må forsigtigvis vurderes som svagt stigende (1996 - 2002), da trafikken generelt er steget.



Trafik- og Miljøhandlingsplanens forhold til anden planlægning i regionen

I forbindelse med Frederiksberg Kommunes revision af den nuværende Trafik- og Miljøhandlingsplan fra 1998 er det vigtigt at være opmærksom på den øvrige planlægning i regionen. I den forbindelse er det derfor interessant, at både Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) og Københavns Kommune samtidig er i gang med tilsvarende planarbejder. Endvidere har HUR tidligere – i juni 2001 – udgivet hæftet "Trafikstrategi for Hovedstadsregionen".

Trafikstrategi for Hovedstadsregionen

Trafikstrategi for Hovedstadsregionen er HUR's første trafikstrategi, hvis formål er at fremme en samlet, overordnet planlægning for Hovedstadsregionen. Af strategien fremgår det, at 73% af regionens samlede transportarbejde er biltrafik - og at denne andel er voksende. Tilsvarende fremgår det, at den kollektive trafiks andel er faldende og udgjorde i 2000 ca. 20% af regionens transportarbejde. Trafikstrategien er et skridt på vej mod en samlet trafikplan for hele Hovedstadsregionen og skal løbende sammenkøbes med regionplanlægningen.

Trafikplan 2003

Trafikplan 2003 er således en udløber af trafikstrategien, og det er tanken, at den skal revideres hvert 4. år – dvs. første gang i 2007. Trafikplan 2003 har netop været i høring i hele regionen, og høringsperioden udløb den 1. juli 2002. I forbindelse med høringsperioden har HUR udgivet debathæftet "Trafikplan 2003 – debatoplæg". I debathæftet rejser HUR selv de to hovedspørgsmål:

"Skal vi først og fremmest sikre en bedre fremkommelighed og løse de lokale trængselsproblemer, eller skal vi koncentrere os om at opbygge en øget regional mobilitet?"

eller:

"Skal vi primært løse trafikproblemerne ved udbygning af trafiksystemerne, dvs. øge udbuddet af transportmulighederne, eller skal vi snarere gå efter at styre, regulere og omdirigere trafikken, så det eksisterende apparat udnyttes bedre?"

På baggrund af de to spørgsmål har HUR opstillet fire forskellige hovedstrategier. Strategierne beskriver en række forslag til bedre fremkommelighed for såvel den individuelle som den kollektive transport gennem henholdsvis udbygning og trafikstyring af trafiknettet. Det giver mulighed for at kunne udvælge en passende kombination af tiltag, der kan bidrage til at opfylde målene.

På Frederiksberg Rådhus blev der tirsdag den 7. maj år 2002 afholdt et debatmøde om Trafikplan 2003, og lørdag den 8. juni havde HUR opstillet en debatbus på Frede-

riksberg Rådhusplads, hvor det også var muligt for borgerne at stille spørgsmål til trafikplanen. På baggrund af de indkomne forslag, udarbejdes nu et forslag til Trafikplan 2003, som forventes endelig vedtaget i HUR i marts 2003.

Københavns Kommunes Trafik- og Miljøplan 2003

Københavns Kommune er i gang med at revidere sin nuværende Trafik- og Miljøplan, der blev vedtaget i 1997. Også København oplever en stigning i biltrafikken på trods af alle planer og tiltag. Siden 1995 er biltrafikken i København steget med 15%, og det skaber trængsel. Ifølge Københavns Kommunes udsendte pjeces med status og hovedproblemer, fordeler pendlertrafikken sig således (antal ture): Bil 33%, cykel 34%, kollektiv trafik 27% og gang 6%.

Københavns Kommune har i første halvdel af 2002 gennemført en række borgermøder mv. I løbet af 2. halvår 2002 udarbejdes udkast til den nye Trafik- og Miljøplan, der efter en høringsperiode forventes endelig vedtaget i 1. halvår af 2003.



By- og trafikstruktur

Frederiksberg har igennem en lang årrække været en udbygget kommune og er med sine godt 91.000 indbyggere på kun 8,7 km² (svarende til 870 hektar) Danmarks tættest befolkede kommune. Til trods herfor er der i de seneste år løbende sket en byudvikling og byomdannelse.

Byens udvikling

Både den overordnede vejstruktur og banelinierne har påvirket og påvirker fortsat udviklingen af by- og bebyggelsesstrukturen på Frederiksberg.

I den østlige del af Frederiksberg er kvarterer mellem de store veje, som indgår i det københavnske vejsystem, opdelt i et regelmæssigt vej mønster, der følger retningerne fra de store veje. Kun de ældste veje - som f.eks. Vodroffsvej - bryder med sit buede forløb dette mønster.

I den vestlige del af Frederiksberg er vej mønsteret mere uregelmæssigt udformet, og bystrukturen er præget af store planlagte boligområder med åben bebyggelses karakter.

Banelinierne - specielt S-togslinierne i den vestlige del af Frederiksberg - har haft stor indflydelse på udformningen af denne del af byen. Den nedlagte jernbanelinie, hvor Den Grønne Sti anlægges, skærer sig i et buet forløb skråt gennem store dele af kommunen og bryder de regelrette mønstre i mange af byens kvarterer.

Udbygningen af det kollektive trafiknet med Metro og Ringbane, hvor Metroen føres i tunnel frem til Nordre Fasanvej, har afgørende indflydelse på den fremtidige byudvikling og bystruktur. På de stationsnære arealer omkring de nye Metrostationer Frederiksberg og Solbjerg (Fasanvej) er nye centrale byområder under udvikling, men også i Flintholm-området åbner den nye store station

mulighed for udviklingen af et nyt attraktivt byområde i den vestligste del af Frederiksberg.

Vejnettet

Kommunens vejnet består af regionale veje, trafikveje og lokalveje. Det samlede vejnet i Frederiksberg Kommune udgør ca. 100 km vej hvoraf:

- 81 km er offentlige veje
- 19 km er private fællesveje

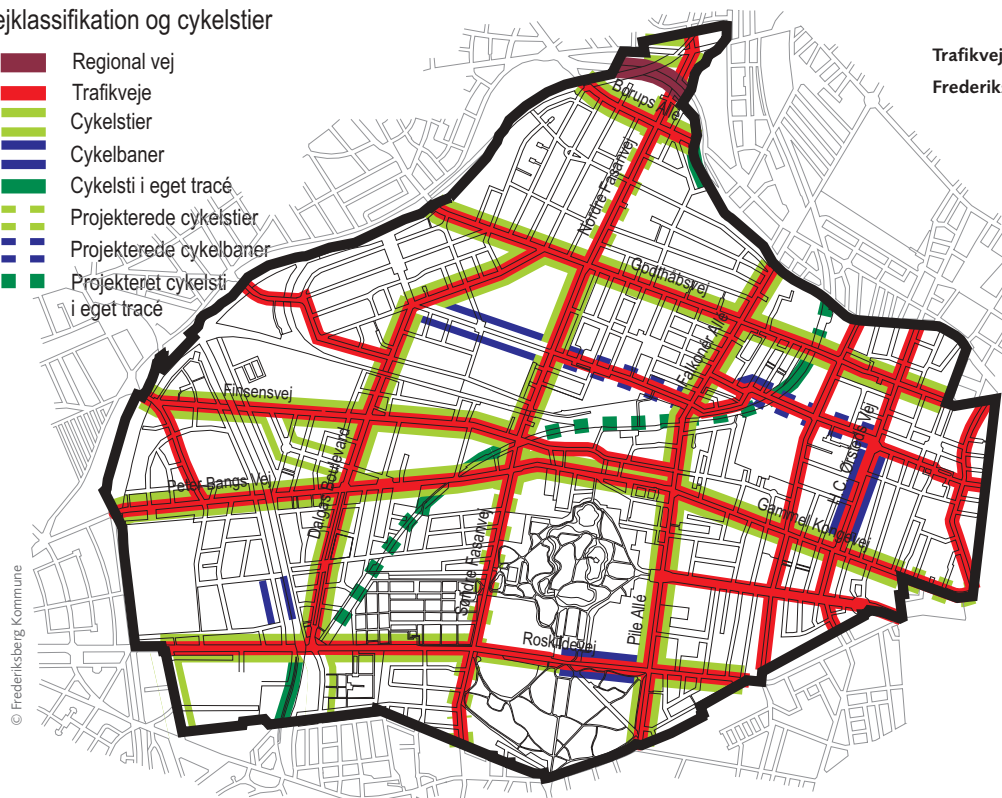
Udgifter til drift og vedligeholdelse af private fællesveje afholdes af grundejere. Kommunen er dog vejmyndighed og skal derfor godkende eventuelle ændringer i vejenes udformning.

Stinettet

Kommunen er i gang med at udbygge cykelstinettet. Der er anlagt cykelstier langs ca. 20 km vej, og kommunen planlægger en fortsat udbygning på bl.a. Søndre Fasanvej og Nordre Fasanvej. Der er etableret cykelbaner langs ca. 3 km vej, og kommunen forventer yderligere at etablere cykelbaner på Nylandsvej og Thorvaldsensvej. Forskellen mellem cykelsti og -bane er, at cykelstier afgrænses mod kørebanen med kantsten mens cykelbaner afgrænses med en kantlinie.

Vejklassifikation og cykelstier

- Regional vej
- Trafikveje
- Cykelstier
- Cykelbaner
- Cykelsti i eget tracé
- Projekterede cykelstier
- Projekterede cykelbaner
- Projekteret cykelsti i eget tracé



Trafikvejnettet jf. Regionplan 2001 for Frederiksberg Kommune.

Biltrafik

Størsteparten af trafikken på Frederiksberg er gennemfartstrafik mellem omegnskommunerne og Københavns centrum og trafik på tværs mellem københavnske kvarterer.

Udvikling i trafikken

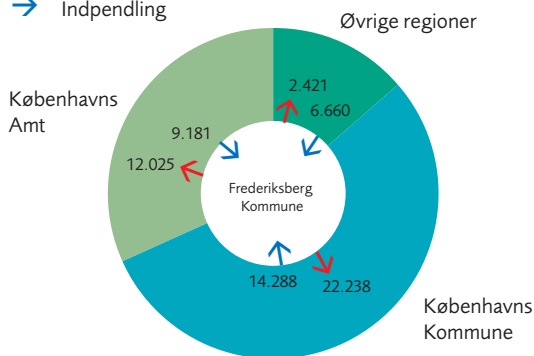
I løbet af de sidste 10 år er den samlede biltrafik på Frederiksberg steget, både trafikken internt i kommunen, men også den gennemkørende trafik fra omegnskommunerne til Københavns centrum samt trafikken på tværs mellem københavnske kvarterer.

Flere frederiksbergborgere har fået råd til at købe bil. I løbet af de sidste 5 år er antallet af husstande med 1 eller flere biler steget med ca. 15%. Et af hovedargumenterne for anskaffelse af bil er, at bilen er det hurtigste transportmiddel mellem boligen og arbejdspladsen samtidig med, at det bl.a. er let at foretage indkøb, hente børn undervejs på turen, osv.

Pendlingsmønsteret viser, at knapt 36.700 frederiksbergborgere dagligt krydser kommunegrænsen for at arbejde i nabokommuner, heraf arbejder 60% i Københavns Kommune. Tilsvarende krydser 30.100 pendlere fra andre kommuner Frederiksbergs kommunegrænse for at komme på arbejde. Heraf kommer 47% fra Københavns Kommune. Kun 10.900 personer, svarende til ca. hver 8. indbygger, har både bopæl og arbejdsplads i kommunen.

Pendling - beskæftigede efter bopæls- og arbejdsstedområde

- Udpendling
- ← Indpendling

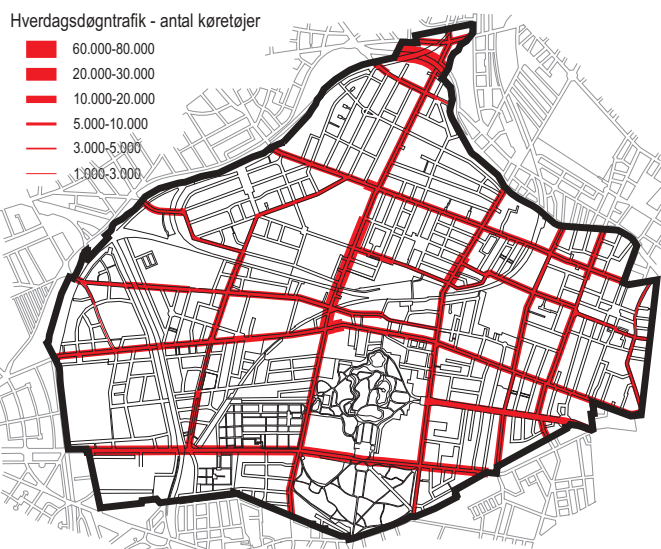


Antal pendlere der dagligt passerer kommunegrænsen.

Trafikstrømme

Vejne med mere end 1.000 køretøjer i gennemsnit pr. døgn og strækninger, der på grundlag af henvendelser fra borgere skønnes at rumme væsentlige problemer, er medtaget i det vejnet, som ligger til grund for modelberegningerne af trafikstrømmene.

Modelberegningerne er baseret på trafiktællinger foretaget i foråret 2002. Trafikmodellen giver et teoretisk billede af, hvorledes trafikken fordeler sig på vejnettet og angives i hverdagsdøgntrafik (HVDT). HVDT angiver det gennemsnitlige antal køretøjer på et hverdagsdøgn. På baggrund af den beregnede trafikmængde, andelen af tunge køretøjer samt hastighederne på vejnettet, er der gennemført modelberegninger af støjniveauet ved skel og luftens indhold af kvælstofdioxid (NO₂), jf. afsnit omkring støj og luftforurening.



Hverdagsdøgntrafik (HVDT) 2002.

Fremkommelighed

De vigtigste øst-vest gående indfaldsveje til Københavns centrum er:

- Ågade - Åboulevard
- Godthåbsvej - Rolighedsvej - Rosenørns Allé
- Peter Bangs Vej - Smallegade - Gammel Kongevej
- Roskildevej - Vesterbrogade

Den ringe fremkommelighed på Roskildevej – Vesterbrogade øst for Søndre Fasanvej bevirker, at en stor del af den udefra kommende trafik på Roskildevej vælger at køre ad Peter Bangs Vej ved Damhussøen. Godthåbsvej foretrækkes frem for Ågade af mange som forbindelsesvej mellem Københavns centrum og de københavnske bydele Vanløse, Brønshøj - Husum og Bispebjerg.

De vigtigste nord-syd gående vejforbindelser er:

- Søndre Fasanvej - Nordre Fasanvej
- Falkonér Allé - Allégade - Pile Allé
- Bülowvej - Madvigs Allé – Platanvej
- H. C. Ørsteds Vej – Alhambravej – Kingosgade.

Falkonér Allé er stærkt trafikeret – hovedsageligt af trafik med udspring eller mål i Frederiksberg Kommune, men også hovedtrafikforbindelser fra Østerbro, Lyngbyvejen og Åboulevarden til det centrale Frederiksberg. På grund af trængsel på Falkonér Allé anvendes H. C. Ørsteds Vej som gennemfartsvej for pendlertrafik til og fra Ågade samt trafik til og fra de nordlige københavnske bydele.

Efter at Stengade i Københavns Kommune er blevet lukket for gennemkørende trafik, er det ikke længere muligt at fortsætte fra Bülowvej eller H. C. Ørsteds Vej videre nordpå. Forbindelsen nordpå sker derfor normalt via Jagtvej eller Nordre Fasanvej.

Hastigheder

Gennemsnitshastigheden er generelt faldet i hovedstadsregionen i takt med den stigende trafik samt politiets automatiske hastighedskontrol, der blev indført i foråret 1999. Ifølge Politiets oplysninger faldt hastigheden i forsøgsperioden fra april 1999 til april 2000 med ca. 2,8 km/t på Frederiksberg.

Hastighedsmålinger foretaget af Frederiksberg Politi viser, at gennemsnitshastigheden på samtlige målte veje har ligget lavere end hastighedsgrænsen på 50 km/t. På trafikveje som Peter Bangs Vej, Sønderjyllands Allé, Bülowvej og Roskildevej er der en forholdsvis stor andel af køretøjer, som ikke overholder hastighedsgrænsen på 50 km/t, eksempelvis overholder kun lidt over halvdelen af bilisterne hastighedsgrænsen på 50 km/t på Peter Bangs Vej.

Strækning	Antal målte køretøjer (30 min.)	Gennemsnitshastighed	Andel under 50 km/t
Peter Bangs Vej v. Henning Matzens Vej, retning mod vest	170 køretøjer	48 km/t	53%
Finsensvej nr. 139, retning mod vest	88 køretøjer	43 km/t	84%
Sønderjyllands Allé v. Tre Falke Skolen, retning mod Vanløse	34 køretøjer	46 km/t	59%
Tesdorpsvej v. Fente Juni Plads, retning mod nord	58 køretøjer	39 km/t	93%
Roskildevej v. Nordens Plads, retning mod øst	312 køretøjer	47 km/t	66%
Nyelandsvej nr. 12, retning mod vest ¹⁾	108 køretøjer	36 km/t	100%
Frederiksberg Allé v. Frydendalsvej, retning mod vest	80 køretøjer	43 km/t	80%
Rolighedsvej nr. 53, retning mod vest	130 køretøjer	39 km/t	99%
H. C. Ørsteds Vej nr. 22, retning mod nord	180 køretøjer	42 km/t	92%
Bulowsvej v. Helenevej, retning mod syd	172 køretøjer	43 km/t	76%

Hastighedsmålinger udført af Frederiksberg Politi i ugerne 27-28 2002. Der er talt 30 min. pr. lokalitet i tidsrummet ml. kl. 12.00 – 15.00.

¹⁾ Der er anbefalet hastighed på 40 km/t på en delstrækning af Nyelandsvej

Pendlernet

Frederiksberg Kommune er tilmeldt Vejdirektoratets pendlerdatabase, hvor interesserede borgere kan sætte sig i forbindelse med hinanden med henblik på samkørsel. Statistikken for juni 2002 viser, at der i alt er tilmeldt 641 frederiksbergborgere, som ønsker at køre sammen med andre enten til eller fra deres bopæl i Frederiksberg Kommune. Interesserede kan klikke sig ind på internettet og få yderligere oplysninger på hjemmesiden: www.pendler.net

Mobility Management

HUR har igangsat et projekt omkring Mobility Management. Hovedidéen bag projektet er at reducere antallet af biler med kun én person og i stedet få flere til at køre sammen, øge brugen af kollektiv trafik, etablere hjemmearbejdspladser m.v., og samtidig bevares mobiliteten i takt med, at trængslen reduceres, og det lokale miljø forbedres.

Frederiksberg Kommune har vedtaget at deltage i projektet og vil udarbejde en transportplan for samtlige ca. 7.200 ansatte. En transportplan vil typisk indeholde en kortlægning af de ansattes transport til/fra arbejde, en dialog med de ansatte omkring alternative transportmuligheder til at køre alene i bil samt en handlingsplan, som beskriver, hvorledes man vil forsøge at få de ansatte til at anvende mulige alternativer.



Gang- og cykeltrafik

Kommunen får mange henvendelser fra borgere, som ønsker forbedrede forhold for de lette trafikanter. Særligt udsatte er børn og ældre, der generelt har vanskeligt ved at overskue trafiksituationer end den øvrige del af befolkningen.

Gangtrafik

Mange borgere færdes til fods på Frederiksberg. For at sikre at vej- og fortovsarealerne kan benyttes hensigtsmæssigt, er der udarbejdet et særskilt regulativ for "Råden over vejareal i Frederiksberg Kommune". Der lægges i regulativet vægt på, at fremkommeligheden på fortovene er god, særligt for handicappede, og at anvendelsen af fortovsarealerne er hensigtsmæssig.

Kommunen forsøger at forbedre de trafikale forhold for fodgængerne, særligt for børn og ældre. Under kapitlet "Trafiksikkerhed og tryghed" omtales Skolevejsundersøgelsen. Kommunen har, som opfølgning af undersøgelsen, udarbejdet en handlingsplan til forbedring af elevernes skoleveje, og tilsvarende er kommunen i gang med et projekt, der skal forbedre sikkerheden for de ældre fodgængere.

Cykeltrafik

Ca. halvdelen af alle bilture i landet er under 5 km, og det er på disse ture, at cyklen er et attraktivt alternativ til bilen. Men for at tiltrække flere cyklister er det ønskeligt at udbygge stisystemet og derved højne komforten og fremkommeligheden.

Biltrafikkens størrelse og fordeling på kommunens vejnet er blevet registreret i mange år, men der er ikke et tilsvarende talmateriale, som viser cykeltrafikkens udvikling og størrelse. Cykeltællinger fra Københavns Kommune viser at cykeltrafikken i de sidste seks år er steget med godt 30%. En tilsvarende stigning skønnes at gøre sig gældende på Frederiksberg.

Der har siden 2001 været afsat 5 mio. kr. pr. år til etablering af cykelstier og -baner langs de større og mest trafikerede trafikveje.

Fremkommelighed

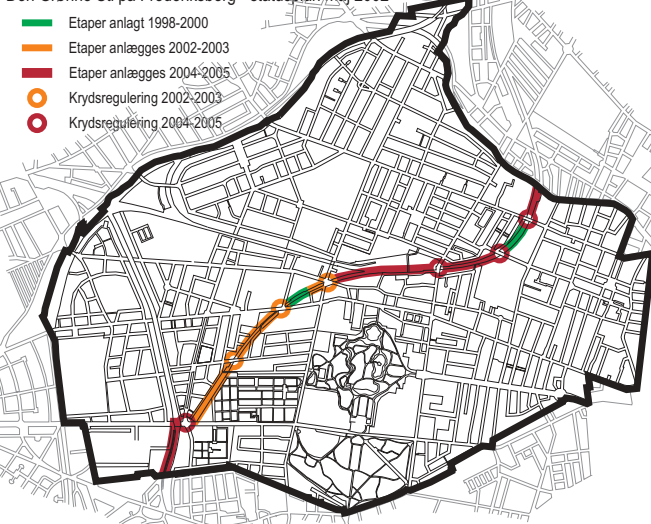
Det er ikke kun på vejene, der er tale om øget trængsel. Cyklisterne oplever også oftere, at der kan være fremkommelighedsproblemer på cykelstierne. En tur på cykel kan være forbundet med lave hastigheder og mange stop, ofte på grund af de røde signaler, buspassagerer, som krydser cykelstien samt det høje antal cyklister på cykelstierne.

Den Grønne Sti

Den Grønne Sti gennem Frederiksberg og København er et tilbud til cyklister og gående, der her får mulighed for at bevæge sig på tværs gennem byen i behagelige grønne omgivelser i fred for bilerne. Stiprojektet forløber fra Lyngbyvej i nord, over Nørrebro og gennem Frederiksberg til Valby i vest i alt 9,2 km. Stien anlægges fortrinsvis på det tidligere jernbaneareal "Vigerslevtracéet" og følger dermed sit eget tracé adskilt fra de eksisterende trafikveje.

Delstrækningerne Rolighedsvej - Thorvaldsensvej samt Orla Lehmanns Vej - Peter Bangs Vej blev etableret i 1998-99. Stiforløbet Peter Bangs Vej - Frederiksvej etableres i 2002, hvorefter stien føres videre til Roskildevej. Projektet er støttet af Trafikministeriet. Som det fremgår af etapeplanen, forventes hele stiforløbet gennem Frederiksberg at være fuldt etableret i 2005.

Den Grønne Sti på Frederiksberg - statusplan maj 2002



Etapeplanen for anlæggelsen af Den Grønne Sti 1998-2005.

Kollektiv trafik

Der er i de seneste år arbejdet meget på at forbedre den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet. Med åbningen af Metroen og Ringbanen får den kollektive trafikbetjening på Frederiksberg et markant løft.

Den kollektive trafik i dag

I dag består det kollektive trafiksystem af to S-togslinier med i alt fire stationer, to S-buslinier samt fjorten buslinier. Hertil kommer to servicebusruter, der medfører, at stort set alle hjørner af Frederiksberg på hverdage er kollektivt trafikbetjent. Men i oktober 2002, når den 1. etape af Metroen åbner, og det nye A-busnet introduceres, ser det kollektive trafiksystem anderledes ud.

Planlægning og administration af den kollektive trafik varetages af HUR og DSB i samarbejde med bl.a. Frederiksberg Kommune.

Frederiksberg til eksempelvis Nørreport på kun 4 minutter eller til den kommende Amager Strandpark på 12 minutter. Ifølge prognoser vil ca. 61.000 passagerer dagligt benytte Metroen efter åbningen af 1. etape. Når etape 2A åbner, fordobles passagertallet, og ved åbningen af etape 2B skønnes ca. 200.000 mennesker dagligt at stige på Metroen.

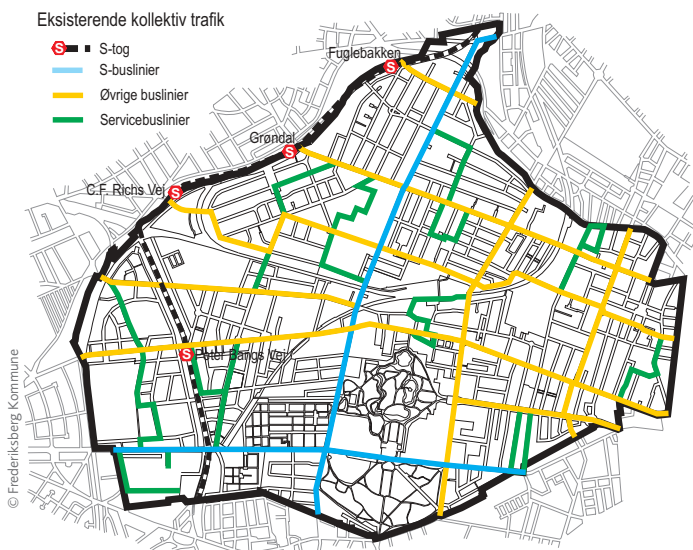
Busnettet

Samtidig med at Metroens 1. etape åbner i oktober 2002 indvier HUR et nyt busnet - A-busnettet - som er tilpasset de nye Metrolinier.

På Frederiksberg kommer der følgende nye linier:

- Etape 1: Linie 2A (Godthåbsvej - Rolighedsvej - Rosenørns Allé) sættes i drift d. 19. oktober 2002
- Etape 2A: Linie 6A (Vesterbrogade - Roskildevej) sættes i drift d. 1. maj 2003
- Etape 2B: Linie 3A (H. C. Ørstedesvej - Alhamravej - Kingosgade) og linie 4A (Nordre Fasanvej - Søndre Fasanvej) sættes begge i drift ultimo 2003

Etape 1 medfører, at de nuværende linier 2 og 11 nedlægges, men erstattes af den nye linie 2A.



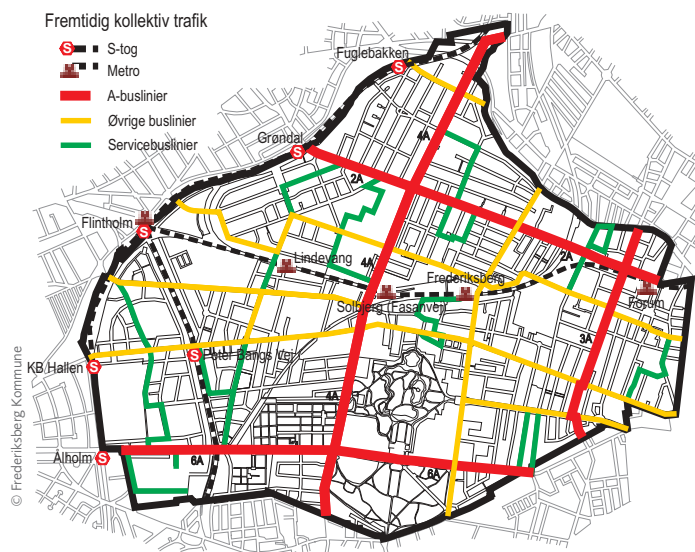
Det eksisterende kollektive trafiknet.

Metro

Den frederiksbergske del af Metroen føres i tunnel fra Nørreport til Frederiksberg station og herfra videre i det eksisterende S-banetracé til Vanløse. Metroen udføres i følgende etaper:

- Etape 1: Nørreport st. - Vestamager st./ Lergravsparken st. åbner d. 19. oktober 2002
- Etape 2A: Nørreport st. - Frederiksberg st. forventes indviet maj 2003
- Etape 2B: Frederiksberg st. - Vanløse st. forventes indviet december 2003.

Frekvensen i det fuldt udbyggede metrosystem bliver på 1,5 minutter i myldretiden og på 2-3 minutter uden for myldretiden. Den gennemsnitlige rejsehastighed vil være 40 km/t hvilket betyder, at det vil være muligt at komme fra



Det samlede fremtidige kollektive trafiknet.

Ringbanen

Gennemførelse af Ringbanen fra Hellerup til Sjælør, medfører en markant bedre fremkommelighed på tværs i regionen udenom Frederiksberg og Københavns centrum. Undervejs skal der skabes gode skiftemuligheder til de øvrige S-togsforbindelser, den kommende Metro, regionaltog og adskillige busforbindelser. Ringbanen vil også betjene områder, der i dag ikke er banebetjente.

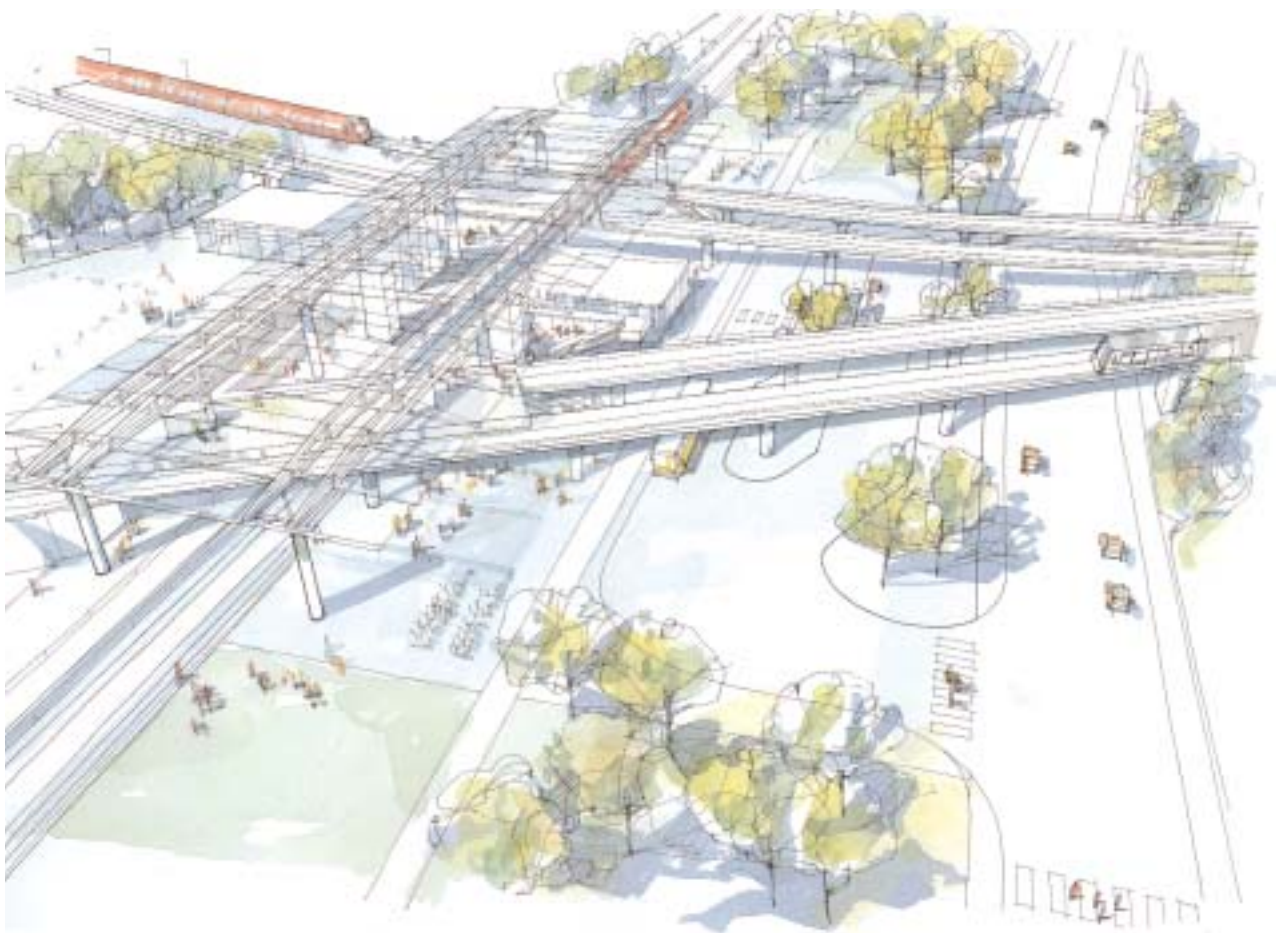
Etableringen af Ringbanen betyder at S-togsstrækningen mellem Grøndal og Vanløse stationer nedlægges, idet strækningen i stedet føres via den nye Flintholm station, der vil blive omstigningsstation mellem S-tog, Ringbane og Metro. Vanløse station bibeholdes som station på Frederikssundsbanen og endestation for Metroen.

1. etape af Ringbanen mellem Hellerup og Flintholm stationer forventes at være driftsklar til november 2002, herefter følger strækningen frem til Danshøj station (2004), og sidste del til Ny Ellebjerg station (2005) – begge i Københavns Kommune.

Som det ses af kortet ligger Flintholm, Fuglebakken, Grøndal, K. B. Hallen og Ålholm stationer i eller på grænsen til Frederiksberg Kommune.



Ifølge trafikprognoser fra 2000 vil der på Flintholm station dagligt være ca. 83.000 af- og påstigere med kollektiv trafik med omstigning mellem S-tog, Ringbanen, Metroen og busser. Flintholm station bliver dermed den 3. største skiftestation i Danmark.



Tung trafik

Byens forretninger er med til at give gaderne liv, idet de tiltrækker mennesker, som måske ellers ikke ville have ærinde i denne del af byen. Det er en forudsætning for forretningslivet, at der kan transporteres varer til de enkelte forretninger. Distributionen foregår imidlertid ofte med tunge køretøjer, der bidrager til støj og luftforureningen.

Erhvervsstrukturen

Erhvervsstrukturen på Frederiksberg har gennem en længere årrække været præget af tilbagegang i antallet af fremstillings- og håndværksvirksomheder, mens antallet af servicevirksomheder har været stigende. Denne udvikling afspejler sig også i omfanget af varetransporter, som foretages til og fra virksomhederne på Frederiksberg, som i dag mere er koncentreret omkring butiksgaderne på det centrale Frederiksberg.

Analyse af den tunge trafik

Kommunen er derfor i gang med at undersøge omfanget af den tunge trafik på Frederiksberg. Undersøgelsen koncentrerer omkring butiksgaderne: Gammel Kongevej, Falkoner Allé, Godthåbsvej, en del af Nordre Fasanvej og Vesterbrogade. Undersøgelsen skal efterfølgende danne baggrund for en debat om, hvor, hvornår og hvordan varetransporten skal foregå i fremtiden på Frederiksberg med henblik på en eventuel optimering af kørslen til gavn for både miljøet og vognmændene.

Parkeringsbegrænsning

Frederiksberg Kommune har sammen med en række andre kommuner i Storkøbenhavn indført parkeringsbegrænsning for lastbiler, busser, påhængsvogne, motorredskaber og traktorer. Disse køretøjer må ikke parkeres i tidsrummet kl. 19.00-07.00. Køretøjerne henvises til bestemte vejstrækninger eller p-pladser.



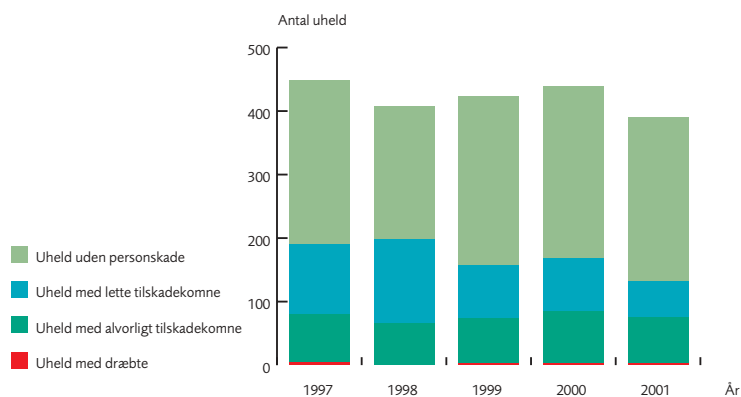
Trafiksikkerhed og tryghed Frederiksberg Kommune arbejder målrettet på at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på kommunens vejnet. Undersøgelser blandt kommunens unge og ældre viser dog, at sikkerhed og tryghed i trafikken ikke nødvendigvis hænger sammen – det kan sagtens føles utrygt at færdes på meget sikre lokaliteter.

National målsætning

I de senere år har antallet af trafikdræbte i Danmark ligget omkring 500 personer. I 2001 lå antallet af trafikdræbte på 426, hvilket er det laveste nogensinde. Nye oplysninger fra Danmarks Statistik viser dog, at antallet af trafikdræbte i årets 6 første måneder er 214 mod 187 i 2001, hvilket er en stigning på 14%.

Antallet af politiregistrerede tilskadekomne har på landsplan ligget på 10.000. I forhold til Danmarks indbyggertal er disse tal væsentlig højere end lande som f.eks. Norge, Sverige og Holland. Regeringen har derfor udarbejdet en handlingsplan for trafiksikkerhed. Planen anbefaler, at indsatsen i de kommende år koncentrerer sig på nogle få vigtige områder: høj hastighed, spiritus, cyklister og uheld i kryds. 80% af alle trafikuheld i Danmark skyldes en eller flere af disse faktorer.

Det konkrete mål for handlingsplanen i 2001-2012 er, at antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte reduceres med mindst 40% i forhold til ulykkestallet i 1998. Det vil sige, at der på landsplan inden udgangen af 2012 højst må være 300 dræbte og 2.443 alvorligt tilskadekomne.



Udviklingen i antal uheld i Frederiksberg Kommune.

I en 5-årig periode fra og med 1997 til og med 2001 er der registreret i alt 2.041 uheld i Frederiksberg Kommune, hvoraf 776 uheld (38%) er med personskade.

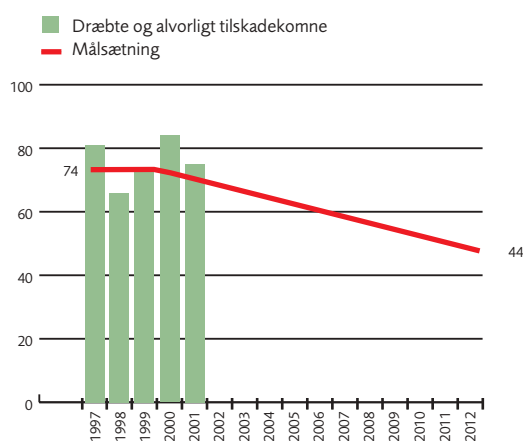
Antallet af uheld har varieret meget over perioden. Det er specielt antallet af materielkadeuheld som varierer, mens antallet af personskadeuheld har været jævnt faldende fra 173 til 125 uheld, svarende til et fald på 28%.

For at overholde Færdselssikkerhedskommissionens målsætning skal antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne reduceres med 40% frem til 2012 i forhold til gennemsnittet af ulykkestallet i 1997, 1998 og 1999. På Frederiksberg betyder det, at antal dræbte og alvorligt tilskadekomne

nedbringes fra 74 personer (beregnet som gennemsnit af årene 1997, 1998 og 1999) til 44 personer i 2012.

Uheld på Frederiksberg

Uhedsanalysen er baseret på de uheld, som politiet har kendskab til og optager rapport på. Mange uheld registreres imidlertid ikke, da de implicerede selv henvender sig på skadestuerne og selv melder uheldet til forsikringselskaberne. Erfaringsmæssigt kommer kun 10-20% af uheldene til politiets kendskab.



Udviklingen i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Frederiksberg Kommune, samt angivelse af Færdselssikkerhedskommissionens målsætning fra 2001 til 2012.

Det er særligt de lette trafikanter, som er udsatte i trafikken. Der er indblandet en cyklist i lidt over 50% af samtlige uheld, og i godt 20% af uheldene er der en fodgænger involveret. Ud af de 12 personer der blev dræbt i perioden, var 5 personer til fods og 5 personer enten på cykel eller på knallert, og kun 2 dræbte var bilister.

Antallet af uheld, som sker i kryds, er faldet jævnt i hele perioden, hvilket kan skyldes de målrettede trafiksikkerhedskampagner som Rådet for Større Færdselssikkerhed, Storkøbenhavns Trafiksikkerhedsråd og Frederiksberg Kommune har gennemført i perioden. Kommunen har endvidere ombygget nogle af de større kryds, hvilket også kan have en effekt på uheldsbilledet. Endvidere er der anlagt cykelstier og cykelbaner på flere af de trafikerede hovedfærdselsårer.

Desværre har der været en jævn stigning i antallet af uheld med spirituspåvirkede førere i perioden.

Støj og luftforurening

Trafikken anses i dag som den væsentligste bidragsyder til støj og luftforureningen på Frederiksberg. Kommunen har i forbindelse med statusdelen foretaget en nærmere kortlægning af støj og luftforureningen i de frederiksbergske gaderum.

Luftforurening

Luftforureningen fra trafikken består af mange forskellige stoffer. Blandt de stoffer som sundhedsmæssigt i dag anses for de mest kritiske er partiklerne (især de helt små) og kvælstofdioxid (NO_2). Partikler fra bilers udstødning anses for kræftfremkaldende, og Embedslægen har vurderet, at partiklerne er årsag til mellem 100 – 300 for tidlige dødsfald og mellem 200 – 500 ekstra hospitalsindlæggelser om året (tal for hele Storkøbenhavn).

Derudover medfører trafikken udslip af kuldioxid (CO_2). CO_2 er kendt for at bidrage til drivhuseffekten, d.v.s. det fænomen, der bevirker, at kloden bliver varmere.

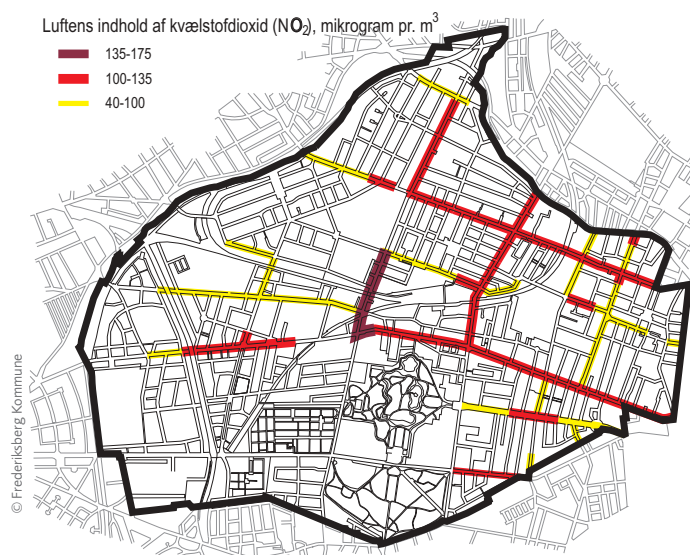
Udviklingen i luftkvaliteten

Kommunen har i en længere årrække deltaget i et samarbejde med de øvrige amter i hovedstadsregionen om overvågning af luftkvaliteten i området. Overvågningen viser, at selv om biltrafikken er steget, så er luftforureningen alligevel faldet med hensyn til en række stoffer. Således betragtes bly, kulilte samt svovldioxid ikke længere som et luftforureningsproblem. Årsagen hertil er anvendelsen af katalysatorer, indførelse af svovlfattigt brændstof samt det faktum, at udbredelsen af fjernvarmen har fortrængt anvendelsen af den mere miljøbelastende fyringsolie.

Beregning af luftforureningen

Der er foretaget en modelberegning af luftens indhold af forurenende stoffer på en række veje på Frederiksberg. Modelberegninger af luftforurening er i dag så gode, at de med god sikkerhed kan forudsige luftforureningen på et givet sted i gaderummet. Beregningerne er foretaget for kvælstofdioxid (NO_2), som er et af de kritiske stoffer, jf. figur.

Der er foretaget beregninger for NO_2 i udvalgte gaderum på Frederiksberg. Beregningerne viser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for NO_2 på 135 mikrogram/ m^3 er overskredet i enkelte gaderum. Beregningerne viser også, at de høje niveauer typisk findes i de stærkt trafikerede gader med randbebyggelse, hvor gaderummet er "lukket".



Luftens indhold af kvælstofdioxid (NO_2), beregnede værdier.

Muligheder for reduktion af luftforureningen

Luftkvaliteten i gaderummet er afhængig af en række faktorer: antal køretøjer, der belaster gaden, gadens udformning, den pågældende dags meteorologiske forhold m.v. Den teknologiske udvikling vil automatisk betyde en forbedring af luftkvaliteten i de kommende år, men derudover kan anvendelsen af alternative brændstoffer (f.eks. gas til busdrift) og brugen af partikelfiltre være med til at forbedre forholdene. Kommunen har en beslutning om at den teknologiske udvikling på området skal følges nøje med henblik på en senere beslutning om anvendelse af partikelfiltre på de kommunale køretøjer.

Støj

Det væsentlige støjproblem i dag er støj fra trafikken. Støjen kommer især fra bilernes motor og dækkenes kontakt med vejbanen. Støj kan påvirke os negativt i form af stress og søvnforstyrrelser m.v. Lyd og dermed støj måles i decibel (dB(A)). En stigning i støjen på 6-10 dB(A) vil normalt opleves som om, støjen er blevet "fordoblet". En ændring på 3 dB(A) kan normalt lige høres og svarer til en halvering eller fordobling af trafikmængden.

Grænseværdier for støj

Miljøstyrelsen har fastsat værdier for, hvor høj støjbelastningen må være, når der planlægges nye boliger. Det gennemsnitlige støjniveau bør ikke overstige 55 dB(A) i boligområderne, dog kan der i tætte eksisterende boligområder (som Frederiksberg) accepteres niveauer op til 65 dB(A). Frederiksbergs Kommuneplan indeholder bestemmelser om, at der ved nybebyggelse af f.eks. boliger, som er belastet med støj over 55 dB(A), skal træffes foranstaltninger således, at støjbelastningen indendørs ikke overstiger 30 dB(A). Derudover er der et overordnet mål om, at antallet af støjbelastede boliger med et støjniveau over 65 dB(A) er halveret i 2015.

Beregninger af trafikstøj

Der er foretaget en gennemsnitsberegning af trafikstøjen langs en række betydende veje på Frederiksberg. Beregningerne er foretaget i henhold til den nordiske støjbergningsmodel.

Foreløbige beregninger viser, at der langs vejene på Frederiksberg er ca. 33.000 boliger, svarende til ca. 65 % af byens boliger, som er belastet med et støjniveau over 55

dB(A). Derudover er der ca. 24.000 boliger (48%) som er belastet med et støjniveau over de kritiske 65 dB(A).

Støjbelastning - støjniveau ved facade, dB(A)



Støjbelastningen langs Frederiksbergs trafikveje.

Muligheder for at nedbringe trafikstøjen

Støjen fra trafikken kan nedbringes ved at flytte den tunge trafik væk, sikre en mere glidende trafikafvikling, nedsætte hastigheden og anvende støjdæmpende vejbelægninger. Derudover kan der opsættes støjskærme, hvilket dog kan være vanskeligt i en "tæt" by som Frederiksberg.

Den mest effektive støjdempering fås dog ved at støjdempe selve boligen, f.eks. ved anvendelse af støjisolerende ruder.

Byens rum

Det er vigtigt for enhver by at have gode byrum, hvor mennesker kan mødes, og hvor der er plads til både spontane og planlagte aktiviteter, samtidigt med at trafikken afvikles. Byens rum skal på én gang være gode og attraktive opholdsarealer og velfungerende trafikarealer.

Et godt byrum kendetegnes ved, at der er mulighed for ophold og oplevelser sammen med andre mennesker samt gode betingelser for gangtrafikken. Hvis biltrafikken er for omfattende, kan det være vanskeligt at opnå et attraktivt og levende byrum. Kvaliteten og placeringen af byudstyr i byens rum og vejforløb har ligeledes en væsentlig betydning for det æstetiske udtryk og identiteten i et område. Derfor har Frederiksberg Kommune vedtaget en designstrategi, der vil danne grundlag for valg af byinventar, når nye byrum etableres eller renoveres.

Frederiksberg nye bymidte

I forbindelse med etableringen af den nye Metrostation, Frederiksberg, og opførelsen af det nye Frederiksberg Gymnasium på Sylows Plads er det kommunens ønske at etablere området som et nyt bycentrum for Frederiksberg. Denne nye bymidte vil indeholde nye sidestillede pladsrum med hver sin identitet og tilbyde borgerne et attraktivt og varieret bycentrum med mange forskellige aktiviteter og oplevelser. Bymidten omfatter Solbjerg Plads, Solbjerg Torv, Solbjergvej, Sylows Plads, Metroplads og Holger Thornøes Passage.

Frederiksberg nye Metrobyrum

Omkring de kommende Metrostationer på Frederiksberg f.eks. Flintholm, Solbjerg (Fasanvej) og Forum arbejdes der med planlægningen af helt nye byrum i forbindelse med anlæggelse af Metrolinien:

- Ved Flintholm station anlægges en ny bydel med stationsplads og ny plads ved Finsensvej, der bindes sammen af en ny boulevard med beplantning.
- Ved Solbjerg (Fasanvej) station etableres et nyt byrum omkring stationspladsen samt en ny fodgængerpromenade til Den Grønne Sti.
- Ny stationsforplads ved Forum Metrostation.

Byens torve og pladser

På mange af Frederiksbergs torve og pladser foregår byens

udeliv, og det stiller store krav til både den arkitektoniske og funktionsmæssige udformning af rummene. Frederiksberg Kommune har i de senere år etableret en række nye smukke og attraktive byrum:

- "Sløjfen", en plads, hvor sporvognene i sin tid havde endestation, og som danner sammenhæng mellem Peter Bangs Vej og Lindevangsparken.
- Plads på hjørnet af Solvej og Smallegade med lukning af Solvej ved Smallegade.
- Pladser i forbindelse med Den Grønne Sti ved henholdsvis Peter Bangs Vej og Rolighedsvej.

Byens vejrum

Mange vejrum er beplantet med vejtræer for at sikre det grønne præg på Frederiksberg. Her kan specielt nævnes Frederiksberg Allé med flere fortovscaféeer, som kulminerer ved Frederiksberg Have.

Byfornyelsen

På Frederiksberg er der igangsat helhedsorienterede byfornyelsesprojekter i 3 områder, som vil medføre trafiksanering og forbedring af offentlige friarealer for kvarterets beboere.

- I Svømmehalskvarteret bliver et område, der afgrænses af Falkonér Allé, Nylandsvej, Yrsavej og Roarsvej, trafiksaneret i forbindelse med en ny trafikafviklingsplan i 2002, og efterfølgende vil der ske en ombygning af vejene til grønne vejrum med trafikdæmpende foranstaltninger.
- I Lindevangskvarteret bliver Wilkensvej renoveret med trafikdæmpende foranstaltninger og træplantning samt etablering af et nyt centralt opholdsareal.
- I Finsens Have kvarteret, der afgrænses af Finsensvej, Gustav Johannsens Vej, Christian Poulsens Vej og Sønderjyllands Allé, bliver området trafiksaneret i forbindelse med en ny trafikafviklingsplan, og Christian Poulsens Vej samt Nis Lorensens Vej trafiksaneres med etablering af et nyt opholdsareal på Christian Poulsens Vej.

Forløb og tidsplan Debatoplægget skal danne grundlag både for borgerdialogen i Miljøtrafikugen og i efterfølgende borgergrupper – men også for det videre arbejde med en ny Trafik- og Miljøhandlingsplan for kommunen.

I forbindelse med Miljøtrafikugen er det hensigten, at byens borgere sammen med kommunens teknikere og politikere skal diskutere de trafikale forhold og de trafikafledte miljøaspekter på Frederiksberg.

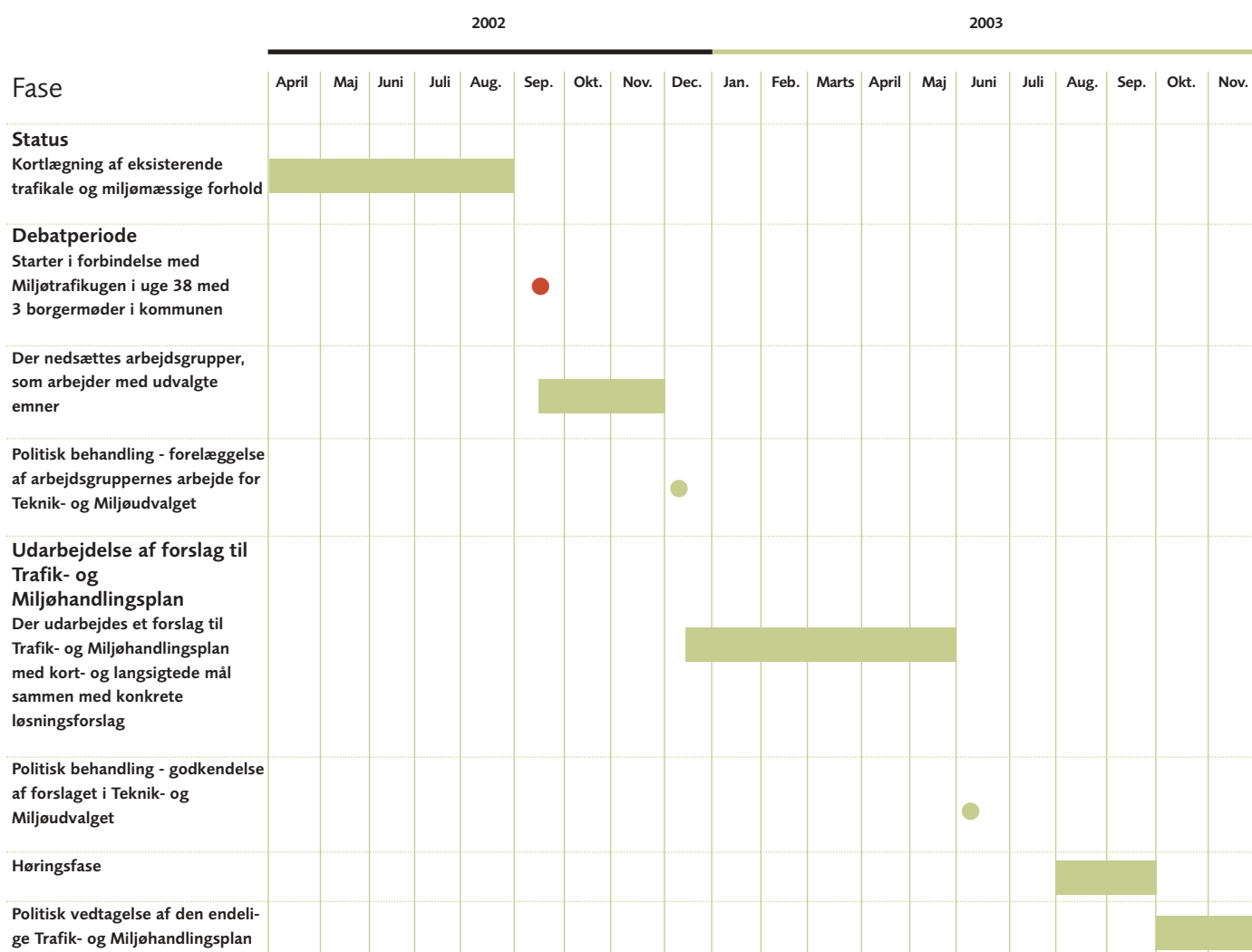
Debatten skal sikre, at der tages hånd om de problemer, som borgerne oplever rundt omkring i kommunen.

Efter Miljøtrafikugen fortsætter debatten. Der kan nedsættes lokale borgergrupper, som kan arbejde videre med udvalgte problemstillinger, såfremt borgerne udviser interesse herfor. Men også på kommunens hjemmeside er der etableret en portal, hvor borgerne kan kommentere debatoplægget, som også vil være at finde på websiden: www.frederiksberg.dk/tmplan.

Arbejdet med planen er inddelt i følgende faser:

- Kortlægningsfasen, hvor alle trafikale og miljømæssige forhold bliver kortlagt og beskrevet.
- Debatperiode, som indledes med debattmøder i Miljøtrafikugen. Der nedsættes arbejdsgrupper, som arbejder med udvalgte problemstillinger frem til december 2002. Resultatet af dette arbejde forelægges Teknik- og Miljøudvalget primo december 2002.
- Udarbejdelsen af et forslag til den endelige Trafik- og Miljøhandlingsplan. Planen indeholder både en 4-årig og en 12-årig plan, som beskriver overordnet de kortsigtede og langsigtede mål sammen med konkrete løsningsforslag til, hvorledes de opstillede mål kan nås.
- Planen forventes at blive sendt ud i høring i 8 uger efter sommerferien 2003 og blive endelig vedtaget i løbet af efteråret 2003.

Arbejdsprocessen for udarbejdelsen af Trafik- og Miljøhandlingsplan 2002 og 2003.



Udgivet af
Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Frederiksberg Rådhus
2000 Frederiksberg
Redaktion: Vej- og Parkafdelingen

Grafisk design/tryk: FB Communication
/ Frederiksberg Bogtrykkeri A/S 021391
Oplag: 4000 ex.
Frederiksberg Bogtrykkeri A/S er certificeret i henhold til EU's forordning, hvilket betyder at virksomheden har indført et miljøledelsessystem, som giver ledelsen kontrol over virksomhedens miljømæssige udvikling.