



Trafik- & Mobilitetsplan 2018

- rammer og prioriteringer



“Trafik- & Mobilitetsplan 2018” er godkendt af Kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune den 27. maj 2013.

Udgivet af Frederiksberg Kommune, By- og Miljøområdet, Vej- og Parkafdelingen, Smallegade 1, 2000 Frederiksberg

Layout: JUUL | FROST Arkitekter

Foto: Frederiksberg Kommune / JUUL | FROST Arkitekter

Trykt hos Frederiksberg Bogtrykkeri

2013

ISBN

RÅDGIVERE:

MOE A/S
Buddingevej 272
2860 Søborg

www.moe.dk

JUUL | FROST arkitekter
Refshalevej 147
1432 København K

www.juulfrost.dk

Indhold

FORORD	05
1. DET ER VORES VISIONER OG MÅLSÆTNINGER!	07
1.1 Indledning	09
1.2 Formål	10
1.3 Visioner for mobilitet	13
1.4 Målsætninger	14
1.5 Trafikale prioriteringer	18
2. HVAD SIGER BRUGERNE?	23
2.1 Baggrund	25
2.2 Fokusgruppeinterview	27
2.3 Internetundersøgelse	32
3. HVILKE UDFORDRINGER HAR BRUGERNE?	37
4. HVILKE VÆRKTØJER HAR VI?	41
4.1 Kommunikation og nye vaner	45
Kampagner	
Formidling	
Digitale infostationer	
Smartphones	
4.2 Fysiske tiltag	46
Busbaner	
Reduktion af køresporsbredde	
Reduktion i antallet af kørespor	
Hastighedsdæmpende foranstaltninger	
Etablering af brede cykelstier/-baner	
Bredere fortove	
Sikre stikrydsninger/krydsningsmuligheder	
Gode parkeringsmuligheder - biler	
Gode parkeringsmuligheder - cykler	
Styrke forholdene for den kollektive trafik	
Fleksible byrum	
Begrønning	
Signalprioritering - Cykel	
Signalprioritering - Bus	
Signalprioritering - Bil	
Støjsvage belægninger	
Læssezoner	
Vejlukning	
Pullerter	
Flere siddemuligheder	
Etablering af cykelgader	
Trafiklegepladser	
Etablere cykelcentre	
4.3 Tjenester og ordninger	60
Delebiler	
Pendlernet	
By- og pendlercykler	
Fremme elcykler	
4.4 Planlægning	62
Ensretning	
Elbiler	
Fremme kollektiv trafik	
Hastighedszoner	
Cykelsuperstier	
"Undtagen-regler" for cyklister	
Mindre trafikerede veje omlægges til gågader	
Udvidelse af miljøzonen	
Tidsrestriktioner på p-pladser	
Betaling på parkeringspladser	
5. HVILKE EFFEKTER KAN VI OPNÅ?	69
6. HVORDAN KUNNE DET SE UD?	73
6.1 By- og pendlercykler	75
6.2 Busstop på kørebanen	76
6.3 Flexibelt byrum	78



FORORD

LAD OS UDVIKLE FREDERIKSBERG SAMMEN!

Kære borgere, virksomheder og samarbejdspartnere

“Frederiksberg skal være det sunde, pulserende og grønne hjerte i hovedstaden” – dette er kommunens overordnede vision, som er vedtaget i Kommuneplan 2010. Denne vision er også udgangspunktet for Frederiksbergstrategien.

Et af temaerne i strategien er “Klimabyen for fremtiden”. Frederiksberg vil fremme og bidrage til et bæredygtigt trafiksystem, hvor miljørigtig bilisme, fodgænger- og cykeltrafik kombineres med effektiv kollektiv trafik. Vi prioriterer muligheder for at gå, opholde sig, møde mennesker og dyrke motion i byrummet og i indretningen af byens veje og planlægning af trafikafviklingen.

Med denne Trafik- og Mobilitetsplan kommer vi et skridt nærmere visionen om at optimere den bæredygtige mobilitet på Frederiksberg under hensyntagen til de forskellige trafikformers styrker og skaber grundlag for et bedre byliv og livskvalitet for borgerne. Frederiksberg skal være en levende og spændende by, hvor der er mulighed for udfoldelser i hverdagen.

I Frederiksberg Kommune ved vi godt, at vi ikke kan opnå de gode resultater alene. Vi har alle noget at bidrage med, når det handler om at udvikle vores by. Hvis vi lægger vores kræfter sammen, opnår vi de bedste resultater. Derfor har vi været glade for den interesse og de mange input byens borgere og gæster har bidraget med i forbindelse med udarbejdelse af planen.

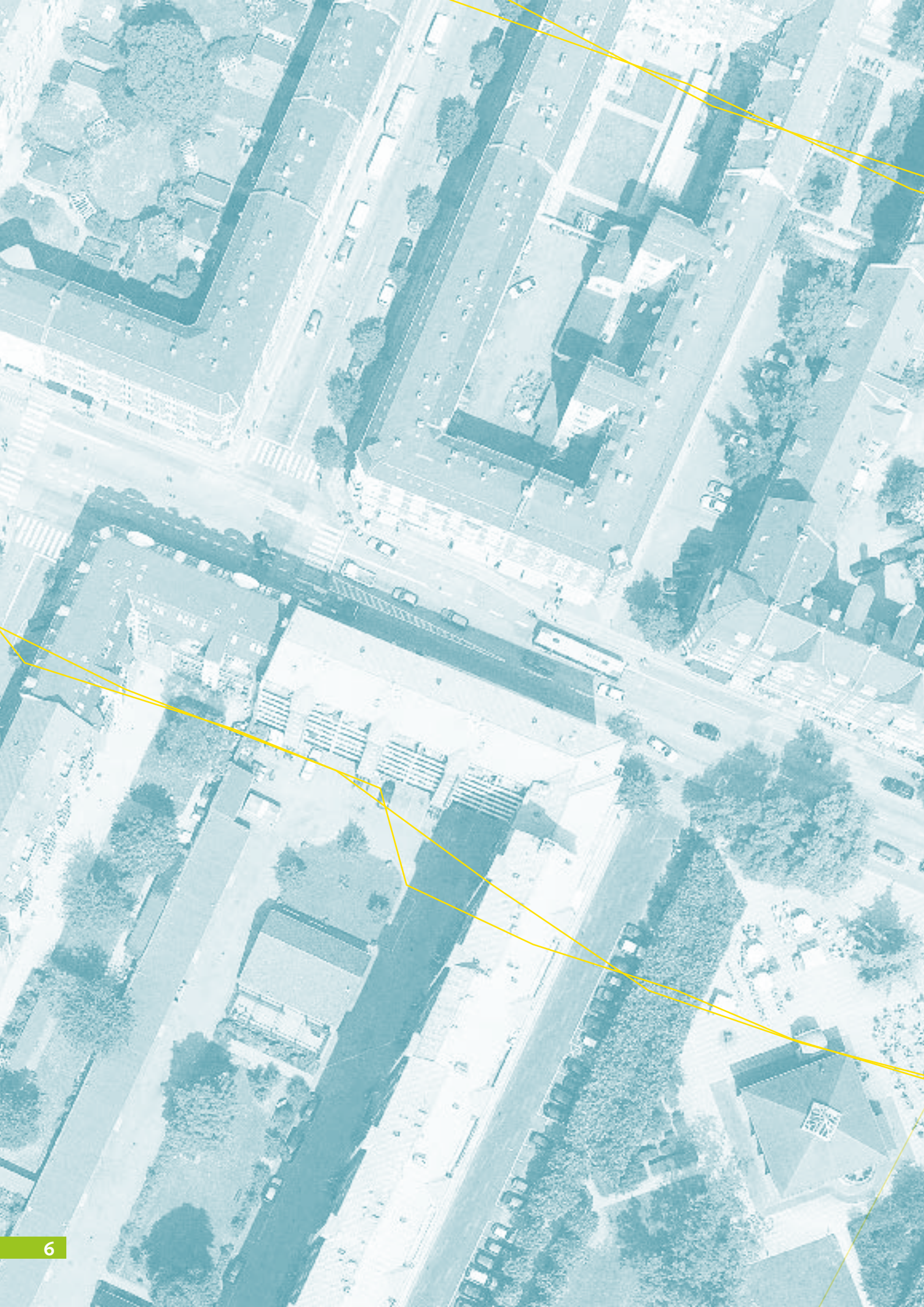
Trafik- og Mobilitetsplanen understøtter Frederiksbergstrategien og Kommuneplanen og giver rammer for de mange sektorplaner, der har en berøringsflade med trafik, mobilitet og miljø, både eksisterende og kommende planer.

God fornøjelse med Trafik- og Mobilitetsplanen.

Venlig hilsen

Jørgen Glenthøj
Borgmester

Jan E. Jørgensen
Formand for By- og Miljøudvalget











1. DET ER VORES VISIONER OG MÅLSÆTNINGER!

- 1.1 INDLEDNING
- 1.2 FORMÅL
- 1.3 VISIONER FOR MOBILITET
- 1.4 MÅLSÆTNINGER
- 1.5 TRAFIKALE PRIORITERINGER

Frederiksberg - overordnet trafikstruktur

-  Metrostation (eksisterende og fremtidig)
-  S-togsstation
-  Regionalvej
-  Overordnet trafikvej
-  Overordnet trafikvej - handelsgade
-  Mindre trafikvej



1.1 INDLEDNING

Et af målene i Frederiksbergstrategien er, at *“Frederiksberg skal være et bæredygtigt storbyområde, der er rustet til fremtidens klima”*. Vi har allerede iværksat en række initiativer, som arbejder hen mod dette mål. Der kan bl.a. nævnes:

- Vi er Danmarks mest cyklende by og der investeres fortsat i at fremme cykeltrafikken
- Vi har et godt kollektivt trafiksystem, hvor der endda er mere metro på vej
- Vi har etableret en miljøzone for at få en renere luft – og har planer om at udvide zonen

Frederiksberg er et tætbebygget område, hvor bygninger og andre fysiske bindinger sætter en begrænsning i de løsninger, der kan vælges. Vi vil være en klimaby for fremtiden. En by, hvor vi sikrer mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Derfor skal vi finde de rigtige trafikale og byrumsmæssige løsninger, der understøtter bæredygtighed.

Det skal være let at bevæge sig miljørigtigt fra sted til sted.

Vi ønsker, at bylivet skal være i fokus, når vi planlægger fremtidens Frederiksberg. For at imødekomme det gode byliv skal vi sikre, at det er attraktivt at opholde sig og mødes i byrummene ligesom det skal være attraktivt at færdes på Frederiksberg.

Der skal være høj tilgængelighed i byens rum for alle, der ønsker at bruge dem til bevægelse, ophold eller rekreation, uanset evt. handicap. Byens rum skal udformes og indrettes som åbne opholdsarealer, hvor borgerne føler sig trygge, og belysning i parker og byrum skal være stemningsskabende, øge borgernes tryghed og virke kriminalpræventivt.

Mobilitet handler om individets muligheder for at bevæge sig fra et sted til et andet. I den sammenhæng vil Trafik- og Mobilitetsplanen sætte rammerne for den trafikale afvikling i Frederiksberg Kommune.

Mobilitet er en forudsætning for bylivet, men er også en væsentlig del af bylivet. Trafik- og Mobilitetsplanen har derfor et særligt fokus på mobilitetens betydning for de byrumsmæssige kvaliteter, så Frederiksberg bliver en bedre, mere bæredygtig og levende by.

Frederiksberg Kommune er omkranset af Københavns Kommune med bydelene Indre By, Vesterbro, Valby, Vanløse, Bispebjerg og Nørrebro.

Som en del af et overordnet vejnet i Hovedstaden gennemskæres Frederiksberg af en regionalvej og flere større indfaldsveje.

Større trafikale omlægninger eller prioriteringer på Frederiksberg kan få konsekvenser på vejnettet i Københavns Kommune og omvendt, hvorfor det er vigtigt, at der er en løbende dialog mellem de to kommuner.

1.2 FORMÅL

Trafik- og Mobilitetsplanen tager afsæt i de visioner og målsætninger, der allerede i dag arbejdes hen mod med Frederiksbergstrategien og Kommuneplanen.

Det er en plan, der samler eksisterende og sikrer fremtidige fagplaner, hvor der arbejdes i en fælles retning indenfor trafik-, mobilitets- og miljøområdet.

Trafik- og Mobilitetsplanen er et bindeled mellem Kommuneplanen, Frederiksbergstrategien og fagplanerne samt internt mellem fagplanerne. Den skaber balance, prioritering og et fornuftigt samspil mellem de enkelte trafikantgrupper. Trafik- og Mobilitetsplanen danner grundlag for at have fokus på miljørigtig trafikafvikling i områdefornyelse og lokalplaner.

De eksisterende fagplaner spænder vidt fra bl.a. Cykelpolitik og Trafik-

uheld på Frederiksberg til Sundhedspolitik og CO₂ Handlingsplan. Planernes fokus og indhold er forskellige, men de arbejder i store træk i samme retning. Denne retning gøres ensartet, og Trafik- og Mobilitetsplanen skal være drivkraften.

I Cykelpolitikken er det målet, at minimum en tredjedel af alle ture skal foretages på cykel. CO₂ Handlingsplanen har et mål om at reducere CO₂ udledningen med 35 % fra 2005 til 2020 for Frederiksberg Kommune som geografisk enhed. I Sundhedspolitikken er det et mål, at fysisk aktivitet bliver en naturlig del af hverdagen. Dette er eksempler på tre mål fra forskellige planer med forskellige fokusområder, hvor de alle arbejder i samme retning - nemlig mod mere bæredygtige transportformer.

Trafik- og Mobilitetsplanen tager også afsæt i de enkelte borgergrup-

Trafik- og Mobilitetsplanen fungerer som bindeled for de eksisterende og fremtidige fagplaner og dermed sikrer, at der arbejdes med fælles visioner, målsætninger og prioriteringer

Frederiksbergstrategien 2011

Kommuneplan 2010



TRAFIK- &
MOBILITETSPLAN

pers forskellige behov og muligheder for mobilitet. Planen behandler på den baggrund de forskellige transportformers svagheder og styrker i forhold til den enkelte borgergruppe, og sætter fokus på en samlet forbedring med hensyn til mobilitet, bæredygtighed og økonomi.

Planen indeholder en prioritering mellem de enkelte trafikantgrupper afstemt i forhold til de enkelte kategorier af trafikantlæg og byrum.

Trafik, mobilitet og byudvikling er tæt forbundne størrelser og ethvert trafikalt / mobilitetsmæssigt tiltag skal indeholde en række bypotentiale, der vurderes og tilgodeses. Det handler om at skabe en helhedsorienteret løsning, der ikke blot tilgodeser parametre som trafiksikkerhed, fremkommelighed og miljø, men som også bidrager positivt til den samlede byudvikling og dermed bylivet på Frederiksberg.

For at opnå et Frederiksberg, hvor de forskellige behov og muligheder for mobilitet i videst mulig udstrækning tilgodeses, sammenholdt med vision og målsætninger, lægges der vægt på fleksible anvendelser af vejarealer og pladser. Fleksible anvendelser af vejarealerne kan både defineres som fleksibel anvendelse over tid og som shared spacelignende løsninger, hvor vejarealet bruges af flere trafikantgrupper samtidig.

Transportområdet bidrager med 31% af drivhusgasudledningen på Frederiksberg. Da udledningen på andre områder vil falde, forventes transportområdets relative andel at stige til 42% allerede i 2015. Derfor er transportområdet et vigtigt indsatsområde, og vil blive endnu vigtigere i de kommende år.

Med henblik på at reducere trafikens miljøbelastning skal først og fremmest den gennemkørende trafik reduceres og problemer med trængsel skal imødegås.

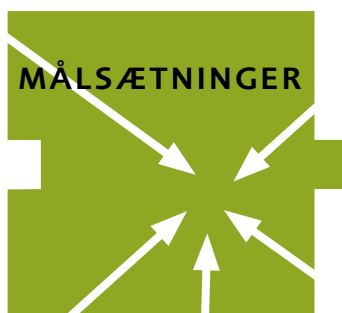




PLANSTRUKTUR



Visionerne for Trafik- og Mobilitetsplanen tager udgangspunkt i Frederiksbergs overordnede vision og Frederiksberg-strategien



Der defineres målsætninger for at realisere visionerne for Frederiksberg. Derved sikres den fælles retning, der skal arbejdes i for at løse de primære udfordringer



Prioriteringer fastsættes med udgangspunkt i målsætningerne og med ønsket om at skabe en god mobilitet, hvor "det gode byliv", tryghed og sikkerhed genfindes

1.3 VISIONER FOR MOBILITET

Frederiksberg skal være det sunde, pulserende og grønne hjerte i Hovedstaden.

TILGÆNGELIGHED

Frederiksberg skal være foregangsby i Danmark ift. tilgængelighed. En by hvor borgere i alle tempi og med forskellige behov kan færdes.

FREMKOMMELIGHED

Frederiksberg skal understøtte de sunde og grønne transportformer ved at skabe en infrastruktur, der giver mulighed for hurtigt og trafiksikkert at komme fra A til B.

VALGFRIHED

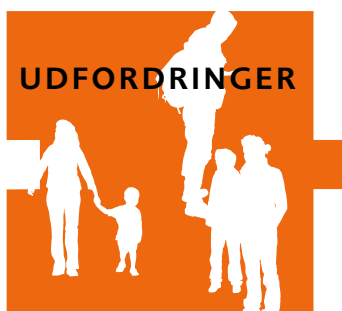
Frederiksberg skal være et sted, hvor det er muligt frit at vælge mellem forskellige transportformer, men hvor sunde og grønne transportformer som gang, cykling og offentlig transport prioriteres højest.

SPONTANITET

Frederiksberg skal understøtte fodgængere og cyklisteres mulighed for at gøre ophold og lave spontane indskydelser i byen på jagt efter nye oplevelser.

BÆREDYGTIGHED

Frederiksberg vil skabe klimabyen for fremtiden ved at arbejde for et fossilfrit og miljøvenligt transportsystem, hvor borgernes sundhed ikke belastes. Veje og byrum skal tilpasses fremtidens klimaudvikling.



Borgernes transportmiddelvalg, ønsker og opfattelser af Frederiksberg som trafikalt område, danner sammen med eksisterende fagplaner baggrund for de opstillede udfordringer



Der er beskrevet en række værktøjer, der kan bidrage til at opnå målsætningerne. Værktøjerne er opdelt i forskellige temaer og for hvert værktøj er bidraget til de enkelte målsætninger angivet



Effekterne af de forskellige værktøjer er sammenholdt med målsætningerne og det forventede resultat heraf er beskrevet

1.4 MÅLSÆTNINGER

Med visionen om det sunde, pulserende og grønne hjerte i Hovedstaden og med ambitionen om at imødekomme og fremtidssikre de mange fagplaner inden for trafik-, mobilitets og miljøområdet på Frederiksberg er der opsat en række målsætninger.

Målsætningerne skal være opfyldt inden udgangen af 2018, som er den periode planen strækker sig over. Helt overordnet er det målet, at Frederiksberg skal være et endnu bedre sted både at bo og opholde sig.

Målsætningerne er opdelt på de forskellige transportformer. For hver enkelt målsætning er angivet eksem-

pler på, hvordan det muliggøres at opnå målsætningerne. I de tilfælde, hvor det giver mening, er der desuden angivet, hvordan det er muligt at evaluere på hvorvidt målsætningen er opfyldt.

Som storby færdes der dagligt rigtig mange trafikanter på Frederiksberg. Den begrænsede plads får trafikanter i forskellige situationer til at føle sig trængte og utrygge.

Det er målet at skabe et Frederiksberg, hvor trafikanterne føler sig prioriterede og trygge, når de færdes. Dette sker gennem en tydelig prioritering af de enkelte trafikantgrupper.



MÅL FRA FREDERIKSBERGSTRATEGIEN

KLIMABYEN FOR FREMTIDEN

"Frederiksberg skal være et bæredygtigt storbyområde, der er rustet til fremtidens klima.

Vi vil udvikle og fremme innovative miljø- og klimaløsninger, som skaber bedre livskvalitet for borgerne og som er særligt egnede i tætte byområder som Frederiksberg."

VIDENSBYEN

"Frederiksberg skal være en dynamisk vidensby.

Vi vil understøtte Hovedstadens profil og samlede styrker for vækst ved at skabe synergier mellem vidensmiljøer, erhvervsliv og kommune samt ved at udvikle campusområderne og deres integration i byen og bylivet."

DESTINATION I HOVEDSTADEN

"Frederiksberg skal være en attraktiv destination i Hovedstaden.

Vi vil udvikle byens oplevelses- og kulturtilbud ved at bygge videre på eksisterende attraktioner og byens kulturhistoriske traditioner, og skabe plads til det overraskende og anderledes."

LIVSKVALITET I HVERDAGEN

"Frederiksberg skal være et levende byområde, der understøtter borgernes livskvalitet i hverdagen.

Vi vil sikre høj kvalitet i den offentlige service og rammerne for udfoldelse af hverdagslivet for mennesker i forskellige livsfaser og livsformer."



HANDLINGER

CYKELTRAFIK

- Etablere cykelstier med de ønskede mindstebredder
- Kampagner og information
- Cykelpolitik revideres hvert 4. år (første gang i 2013)

GANG

- Udpege byrum, hvor fysiske udfoldelser skal være en mulighed og beskrive hvad byrummene skal bestå af
- Kampagner omkring cyklisters adfærd

KOLLEKTIV TRAFIK

- Etablering af doseringsanlæg
- Signalprioritering
- Installering af Tele-Data-Radio
- Sammenlægning af stoppesteder
- Busstop i kørebanen

BILTRAFIK

- Elcykler
- Pendlercykler
- Kampagner
- Flere ensretninger for biltrafikken

TUNG TRAFIK

- Etablering af læssezoner hvor der er behov
- Undersøgelse af behovet for læssezoner
- Samarbejde regionalt om udvikling af miljøzonen

PARKERING

- Udarbejdelse af parkeringsstrategi
- Etablering af parkeringsanlæg

KLIMA OG MILJØ

- Ved udbud af asfaltarbejde indarbejdes krav om støjsvag asfalt
- Fremme af miljøvenlige biler. F.eks. gennem udbygning af infrastruktur til elbiler

BYLIV

- Muligheder for at fremme det gode byliv indarbejdes i alle projekter og aktiviteter
- Fredeliggørelse af udvalgte områder i kortere eller længere perioder

- TU-data anvendes til opgørelse af andelen af ture foretaget på cykel

- Spørgeundersøgelse omkring tryghed i trafikken
- Uheldsdatabasen anvendes til at opgøre antallet af dræbte og tilskadekomne fodgængere

- Movias passagertællinger samt registrering af bussernes kørehastighed

- TU-data anvendes til opgørelsen af fordelingen af ture under 10 km

- Vurdering af den tunge trafiks mulighed for af- og pålæsning af varer
- Trafiktællinger på Roskildevej, Godthåbsvej, Falkoner Allé, H. C. Ørsteds Vej og Fasanvej

- Kontinuerlig opgørelse af antal parkeringspladser på terræn og i p-konstruktioner samt beregning af forskydning mellem disse

- vejman.dk anvendes til opgørelse af, hvor der er lagt støjsvag asfalt
- Kommunens grønne regnskab anvendes til opgørelse af luftkvaliteten

- Opgørelse af byrumskvaliteter og -anvendelse gennem et nyt bylivsregnskab

- Frederiksberg skal fortsat være Danmarks mest cyklende by, derfor skal minimum 40% af samtlige ture foretages på cykel. I 2009 var 34% af samtlige ture på cykel
- Alle trafikveje har cykelstier eller cykelbaner i 2020, og der er etableret 2 nye cykelsuperstier gennem Frederiksberg

- 8 ud 10 synes, at det er trygt og trafik sikkert at færdes på Frederiksberg
- Antallet af tilskadekomne, herunder dræbte skal som minimum halveres i 2020 i forhold til 2010
- De udpegede problemer på de 14 tilgængelighedsruter skal alle være udbedrede. Der er i dag gennemført 3, og der skal være gennemført i alt 6 i 2013
- 9 ud af 10 forældre skal være tilfredse med kommunens sikring af skolevejen

- Rejsehastigheden for A-busserne i kommunen kommer op på gennemsnitligt 20 km/t, inklusiv ophold ved stoppesteder, hvilket vil medføre at rejsehastigheden øges med 25% ift. i dag.
- 15% flere passagerer i busserne
- Frederiksberg Station bliver udviklet til trafikknudepunkt med blandt andet gode skifteforhold og realtidsinformation på tværs af metro og bus

- 88% af turene på mindre end 10 km skal foregå med grønne transportmidler. I 2009-2011 foregik 16% af turene under 10 km i bil
- Antallet af delebilspadser vurderes løbende og udvides efter behov
- Trafikafviklingen søges optimeret igennem de signalregulerede kryds

- Antallet af læssezoner udvides fra 7 til 10
- Den tunge trafik må ikke stige på Frederiksberg og der arbejdes på yderligere reduktion. På følgende strækninger Roskildevej, Godthåbsvej, Falkoner Allé, H.C. Ørsteds Vej og Fasanvej skal andelen af tung trafik holdes under det nuværende niveau på 9 %

- Der skal være etableret ét p-anlæg i konstruktion
- Når der etableres parkering i konstruktion skal det undersøges om det er muligt at frigive plads til byrumsfunktioner på overfladen
- Vedtagelse af p-strategi i 2013

- 75% af trafikvejene skal have støjsvag asfalt
- EUs grænseværdier for luftkvalitet (partikler og NO₂) fastsat i direktiv 2008/05/EF skal overholdes

- På lokalveje, handeleggader og pladser skal der ved ombygning og renovering prioriteres mulighed for at gå, opholde sig, møde mennesker og dyrke motion i byrummet. Endvidere skal fredeliggørelse prioriteres - enten permanent eller midlertidig
- I første del af planperioden udvikles et bylivsregnskab
- Bylivsregnskabet skal udvise mærkbare forbedringer i slutningen af planperioden

1.5 TRAFIKALE PRIORITERINGER

De enkelte brugere af byen har forskellige behov i forskellige sammenhænge - behov der kan være modstridende.

Det er målet at tilgodese flest mulige trafikanter og brugere af byen samtidig og stadig opretholde en by, hvor tilgængelighed, effektivitet, valgfrihed og spontanitet skal kunne genfindes. Byen skal være et rart og trygt sted at være uanset om man opholder sig i byen eller transporterer sig gennem byen.

En prioritering af de forskellige trafikantgrupper skal understøtte målsætningerne og være med til at skabe en mere enkel, klar og entydig forståelse af vej- og stinettet generelt og på de enkelte veje.

Prioriteringen skal være retningsgivende for den fremtidige planlægning på de enkelte typer af veje.

Vejnettet er opdelt i fire vejtyper:

- Overordnet trafikvej
- Overordnet trafikvej (handelsgade)
- Mindre trafikvej
- Lokalvej

De enkelte trafikantgrupper (bilist, cyklist, fodgænger, kollektiv trafik og tung trafik) er enten prioriteret primært eller sekundært på de enkelte vejtyper. Foruden de fire typer af veje er der parkeringsområderne, stier i eget tracé, pladser og grønne områder, hvor der er foretaget en prioritering.

Prioriteringen understøtter det faktum, at de fysiske rammer på Frederiksberg i nogen udstrækning har en begrænset størrelse i forhold til at opfylde alle trafikanters ønsker på samtlige veje. Med andre ord er det svært at forene alle ønsker på hele vej- og stinettet, og det er netop derfor vigtigt at have foretaget en prioritering.

Den fremtidige prioritering af de enkelte vejtyper tager udgangspunkt i tværsnittet for de enkelte vejtyper.

Vej- og stinettet på Frederiksberg er veludbygget og trafiksaneringer er gennemført på mange vejstrækninger - ofte på lokaliteter, hvor man med relativt få udgifter har gennemført projekter, der har forbedret forholdene betydeligt for trafikanterne.

OVERORDNET TRAFIKVEJ

Tværsnit af en "overordnet trafikvej" med anbefalede mindstebredder med samlet profilbredde på 19,9 m

- Muligheder for justeringer:
- Fjerne P-spor i den ene eller begge sider

- Primær prioritet
- Sekundær prioritet

Fortov	Cykelsti	P-Spor	Kørespor	Kørespor	P-Spor	Cykelsti	Fortov
2,5m	2,2m	2,0m	3,25m	3,25m	2,0m	2,2m	2,5m

På de strækninger, hvor der fortsat er behov for trafiksaneringer herunder etablering af cykelsti/-bane må der derfor forventes mere omkostningstunge projekter.

I fremtidige projekter er det derfor ikke nødvendigvis muligt at tilgodese alle trafikantgrupper og i yderste konsekvens kan det være nødvendigt helt at fjerne en eller flere af de trafikantgrupper, der er sekundært prioriteret, for at skabe gode forhold for de trafikantgrupper, der er prioriteret primært.

Prioriteringsprofilerne tydeliggør arealforbruget og understøtter, hvor vigtigt det er at have en klar prioritering af, hvem man ønsker hvor.

Bilist

Der er mange biler i kommunen. Både biler, der kører gennem Frederiksberg, biler der færdes lokalt på Frederiksberg, og parkerede biler.

Det er vigtigt, at bilisterne har et sammenhængende net, hvor de kan færdes effektivt. Bilisterne prioriteres derfor højt på de overordnede trafikveje.

Langs veje med handel på begge vejsider, er bilisterne nedpriorite-

ret til fordel for busser, cyklister og fodgængere.

På de mindre trafikveje skal bilister, der bor i området, stadig prioriteres højt, så de nemt kan komme til og fra deres bolig.

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 og en analyse af parkeringsforholdene viser, at der ikke er balance mellem antallet af offentlige parkeringspladser og behovet for parkering, bl.a. fordi mange med ærinde i Københavns Kommune parkerer på Frederiksberg. Derfor arbejdes der med at opnå en bedre balance. Det kan ske ved at etablere flere parkeringspladser bl.a. i konstruktion, ved at etablere en ny parkeringsordning, og ved fortsat at udbygge den kollektive trafik og cykelstinetet. En ny parkeringsstrategi behandles i 2013.

Primær prioritering:

- Overordnet trafikvej
- Mindre trafikvej (beboere)
- Parkeringsområder

Sekundær prioritering:

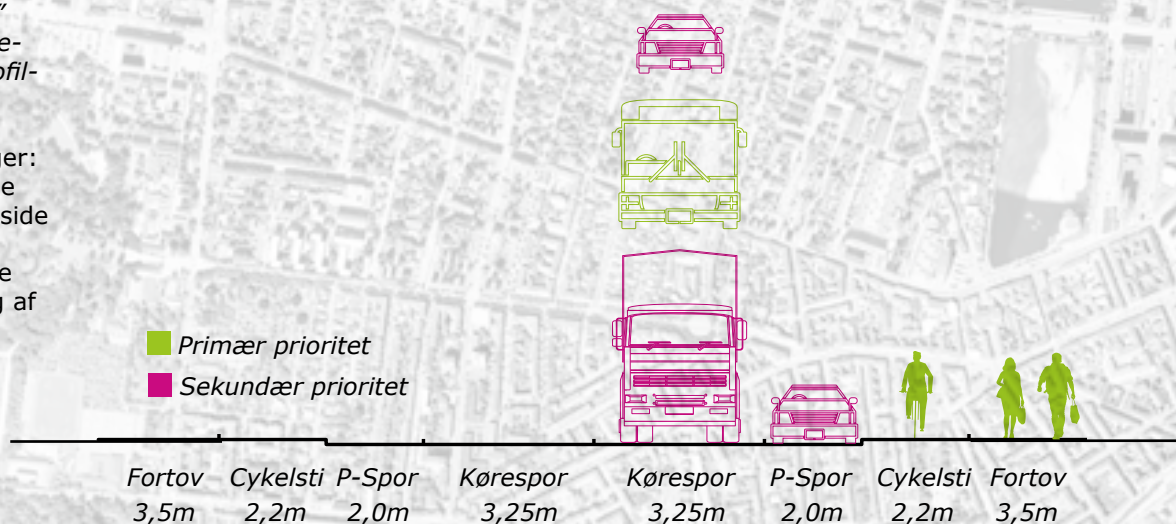
- Overordnet trafikvej (handelsgade)
- Lokalvej (beboere)

OVERORDNET TRAFIKVEJ - HANDELSGADE

Tværsnit af en "overordnet trafikvej - handelsgade" med anbefalede mindstebredder med samlet profilbredde på 21,9 m

- Muligheder for justeringer:
- Fjerne P-spor i den ene side, evt. forskudt fra side til side
 - Hastighedsnedsættelse ved f.eks. indsnævring af kørebaner

- Primær prioritet
- Sekundær prioritet



Cyklist

Der skal skabes endnu bedre forhold for cyklister med gode cykelfaciliteter og entydighed i, hvor de prioriteres højt. Det er vigtigt, at de kan færdes effektivt, trygt og sikkert rundt i byen. De skal have mulighed for valgfrihed og spontanitet, når de cykler rundt på Frederiksberg.

Cyklisterne prioriteres højt af flere grunde. Det er et sundt alternativ til bilen, både for den enkelte cyklist og for miljøet, ligesom det er en effektiv måde at komme gennem byen.

Der skal skabes endnu bedre forhold for cyklister med gode cykelfaciliteter og entydighed i, hvor de prioriteres højt. Det giver dem både et tilgængeligt og effektivt net, samtidig med at spontanitet og valgfrihed skaber gode rammer for cyklisterne.

Også cyklister har behov for flere parkeringspladser på Frederiksberg, for selvom der allerede er mange, dækker det ikke det aktuelle behov. Der skal derfor skabes endnu flere parkeringspladser til cyklisterne, så der overalt på Frederiksberg er gode muligheder for at parkere sin cykel. Det skal ske med cykelparkering, der inviterer til at parkere cyklen, så den ikke er til gene for andre trafikanter. Det er vedtaget at gennemføre en cykelparkeringsanalyse for at afdække behovet for cykelparkering og evt. at udvikle nye "smarte" løsninger på parkering af cykler.

Primær prioritering:

- Overordnet trafikvej
- Overordnet trafikvej (handelsgade)
- Mindre Trafikvej
- Lokalvej
- Stier i eget tracé

Sekundær prioritering:

- Parkeringsområder
- Pladser / byrum

Fodgænger

Fodgængerne kan opdeles i to grupper. Dem der færdes til fods for at komme fra A til B, og dem der opholder sig i byrummet.

Det er vigtigt, at alle fodgængere kan færdes trygt, og at tilgængeligheden er god.

For de fodgængere, der opholder sig i byrummet, skal der desuden være mulighed for spontane handlinger i form af forskellige ophold.

Fodgængerne skal have mulighed for at færdes og opholde sig på Frederiksberg. Der skal være særlige gode forhold for fodgængerne langs handlegaderne, i lokalområderne, på de offentlige pladser og i de grønne områder.

På Frederiksberg er der ligeledes udpeget tilgængelighedsruter, hvor fodgængernes behov har særligt fokus.

MINDRE TRAFIKVEJ

Tværsnit af en "mindre trafikvej" med anbefalede mindstebredder med samlet profilbredde på 17,4 m

Muligheder for justeringer:

- Fjerne P-spor
- Ensretning

- Primær prioritet
- Sekundær prioritet

Fortov	Cykelsti	Kørespor	Kørespor	P-spor	Cykelsti	Fortov
2,5m	2,2m	3,0m	3,0m	2,0m	2,2m	2,5m

- Primær prioritering:
- Overordnet trafikvej (handelsgade)
 - Mindre trafikvej
 - Lokalvej
 - Pladser / byrum
 - Grønne områder
 - Stier i eget tracé

- Sekundær prioritering:
- Overordnet trafikvej
 - Parkeringsområder

Kollektiv trafik

Byens brugere, der anvender den kollektive trafik, skal have god tilgængelighed til denne. Det betyder, at det kollektive trafiknet skal være forholdsvis finmasket og frekvensen mellem afgangene skal være høj.

Sammen med Metro og S-tog er det vigtigt, at busserne sikrer et sammenhængende og effektivt net.

De fire A-busser gennem Frederiksberg og de almindelig buslinjer har ruter langs trafikvejene. Som supplement tilbydes der Frederiksberg-busser. Disse busser kører som fire lokale ruter på Frederiksberg.

- Primær prioritering:
- Overordnet trafikvej
 - Overordnet trafikvej (handelsgade)

- Sekundær prioritering:
- Mindre trafikvej
 - Lokalvej (Frederiksbergbus)
 - Parkeringsområder

Tung trafik

Den tunge trafik skal som udgangspunkt færdes på de overordnede trafikveje. For en primær prioritering af de handlende langs handlgaderne kan lastbilerne få begrænset adgang dertil via restriktion om tidsbegrænset ærindekørsel.

På det øvrige vejnet skal den tunge trafik holdes på et absolut minimum.

- Primær prioritering:
- Overordnet trafikvej

- Sekundær prioritering:
- Overordnet trafikvej (handelsgade)
 - Mindre trafikvej
 - Lokalvej
 - Parkeringsområder

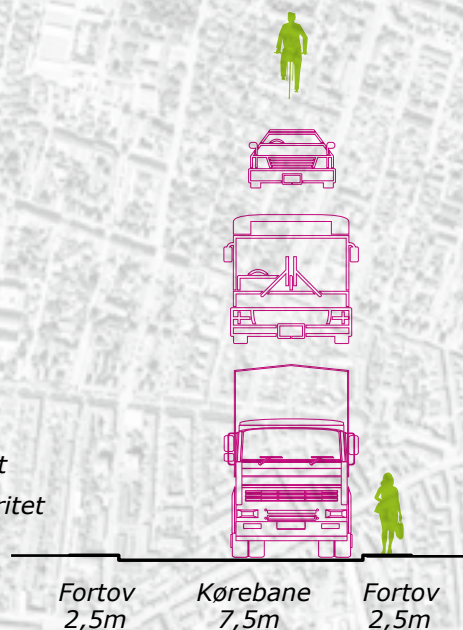
LOKALVEJ

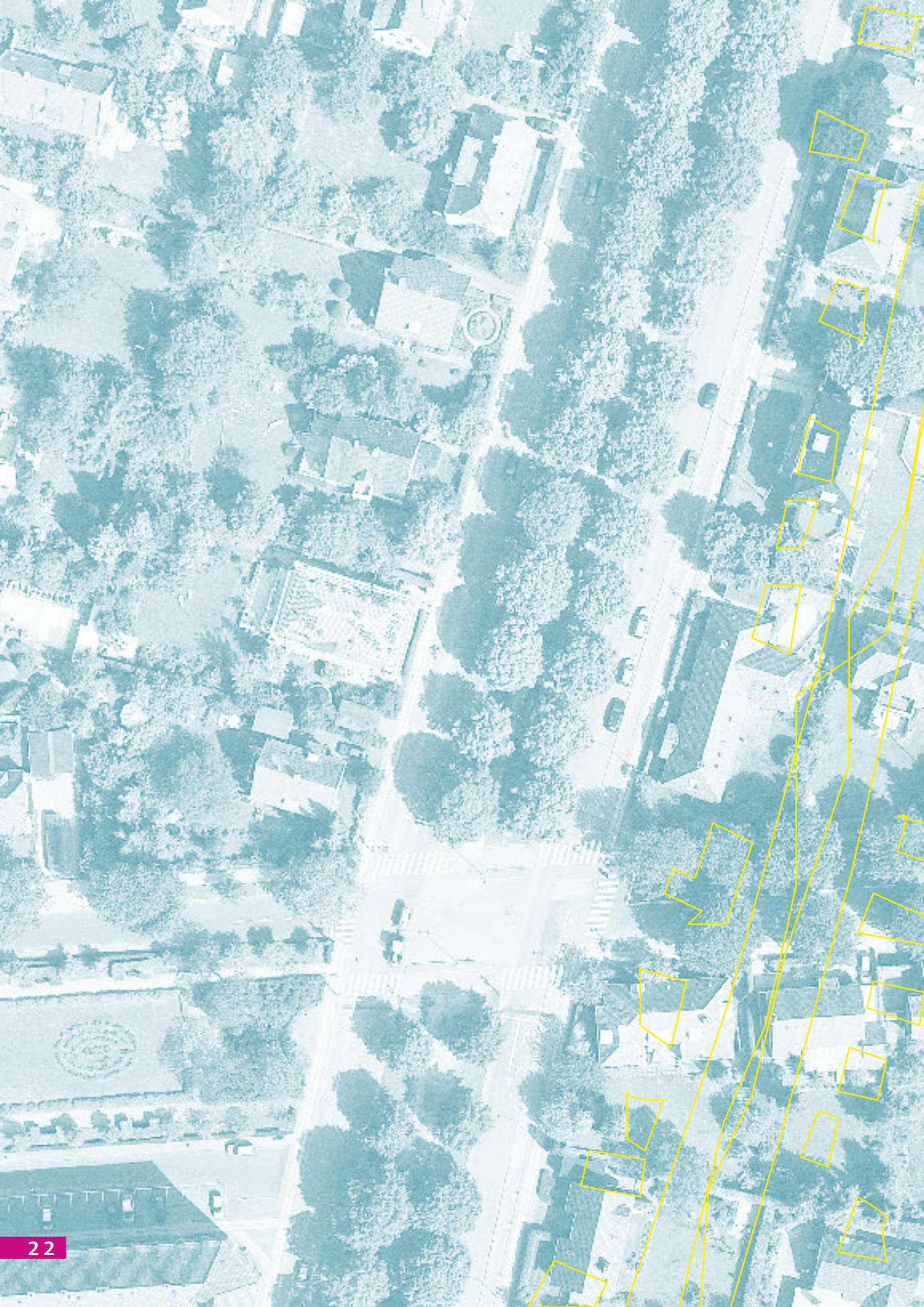
Tværsnit af en "lokalvej" med anbefalede mindstebredder med samlet profilbredde på 12,5 m
Parkering foregår på kørebanen

Muligheder for justeringer:

- Indsnævre kørebanen
- Ensretning

- Primær prioritet
- Sekundær prioritet







2. HVAD SIGER BRUGERNE?

2.1 BAGGRUND
2.2 FOKUSGRUPPEINTERVIEW
2.3 INTERNETUNDERSØGELSE



2.1 BAGGRUND

Udvalgte borgere med en bred repræsentation af børnefamilier, pendlere, pensionister, studerende og handlende er blevet indbudt til et fokusgruppeinterview, hvor de kunne bidrage med deres syn på de trafikale og byrumsmæssige forhold på Frederiksberg.

Over en periode på syv uger har der desuden været mulighed for at deltage i en internetundersøgelse omkring de eksisterende trafikale og bymæssige forhold på Frederiksberg. For alle borgere og gæster på Frederiksberg har det været muligt at udpege konkrete lokaliteter, hvor man oplever udfordringer ved at færdes.

De to undersøgelser har sammen med de eksisterende planer dannet baggrund for visioner, målsætninger og trafikale prioriteringer i Trafik- og Mobilitetsplanen.

Som en del af processen er der blevet afholdt et interessentmøde, hvor bl.a. Movia, Københavns Vognmandslaug, Cyklistforbundet, Handicaprådet og Ældrerådet deltog. Kommentarer fra dette mødet har ligeledes dannet baggrund for målsætninger og trafikale prioriteringer i Trafik- og Mobilitetsplanen.

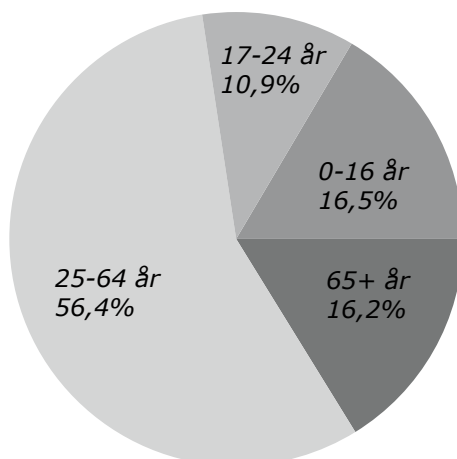
FREDERIKSBERG SOM TRAFIKAL STØRRELSE

Pr. 1. januar 2012 var Frederiksberg Kommunes indbyggertal nået op på 100.214 personer. Det betyder 11.427 personer på hver kvadratkilometer i kommunen, hvilket gør Frederiksberg til en af Nordeuropas tættest befolkede kommuner. Så det er indlysende, at det gælder om at udnytte alle kvadratmeter i byrummene optimalt og gerne fleksibelt.

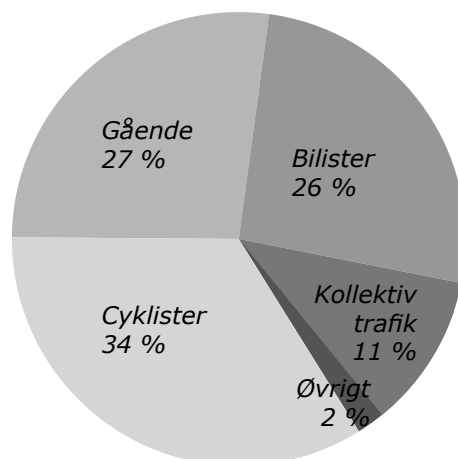
I Frederiksbergs bybillede er bilerne ret iøjnefaldende, men ifølge Danmarks Statistik er det kun 355 fami-

lier ud af 1.000, der i 2011 havde bil til rådighed, mens de tilsvarende tal var 472 for Region Hovedstaden og 596 for Danmark. Selv om bilrådigheden er forholdsvis lav for Frederiksberg betyder befolkningstætheden, og at mange ikke kan parkere på egen grund, at bilerne fylder meget i byrummene.

Indbyggerne på Frederiksberg vælger også i mange tilfælde at lade bilen stå. Det ses på fordelingen af ture på transportmidler.




Frederiksbergborgernes alder
pr. 1. 1. 2012



Fordelingen i transportmiddelvalg
2009



Fokus-
gruppe
interview

A woman with blonde hair, wearing a light blue jacket and a white scarf, is riding a bicycle on a paved path. She has a brown basket on the front of her bike and is talking on a mobile phone. The path is lined with lush green trees, and the scene is brightly lit by sunlight. In the background, another person is riding a bicycle further down the path.

2.2 FOKUSGRUPPEINTERVIEW

For at få indblik i borgernes trafik- og mobilitetsmæssige behov og ønsker, blev der som opstart på processen med udvikling af Trafik- & Mobilitetsplanen, afholdt et fokusgruppeinterview. 23 borgere i forskellige livssituationer deltog - fra den studerende og arbejdende med og uden børn, til pensionisten.

Formålet med fokusgruppeinterviewet var at skabe overblik over:

- Hvordan borgere/brugere med forskellige behov bevæger sig rundt i Frederiksberg Kommune
- Hvilken motivation, der ligger til grund for valg af transportmidler
- Hvad der skal til for at skabe en adfærdsændring
- Hvordan borgere/brugere forestiller sig at Frederiksberg bliver endnu mere attraktiv

The background of the entire page is a grayscale aerial map of a city street grid. Overlaid on this map are various black silhouettes of people in different poses and activities: some walking, some sitting, some pushing a stroller, some holding hands, and some using a camera. Five magenta speech bubbles with white text are scattered across the map, each pointing to a specific silhouette. The text in the bubbles describes urban planning desires.

Ønsker bedre og billigere bus-, metro- og togforbindelser

Ønsker hastighedsdæmpning

Ønsker flere og bredere cykelstier

Ønsker støjdæmpende beplantning og belægninger

Brugerne og deres forestilling om den gode by



Ønsker flere fredelige
opholdssteder

Ønsker mindre biltrafik

Ønsker kollektiv
transport med hyppige
afgange og fleksible
rejsetider

Fakta

Cyklen er primært transportmiddel for de fleste Frederiksbergborgere

45% tager bus fordi det er nemt - det er vigtigt at den går direkte fra hjemmet

65% foretrækker cyklen - det giver motion og fleksibilitet

De mest besøgte veje er Gl. Kongevej, Falkoner Allé og Godthåbsvej

Metro og tog er nemt og rejsetiden er komfortabel

35% foretrækker at tage bilen når ruten er for lang til en cykeltur

IDEER OG PRIORITERINGER FRA FOKUSGRUPPEINTERVIEW

Brugergruppen ønsker at Frederiksberg Kommune skal være et åbent og dynamisk område. Her er bilernes larm erstattet af fuglefløjt, og man kan frit færdes i et trygt og mangfoldigt bymiljø.

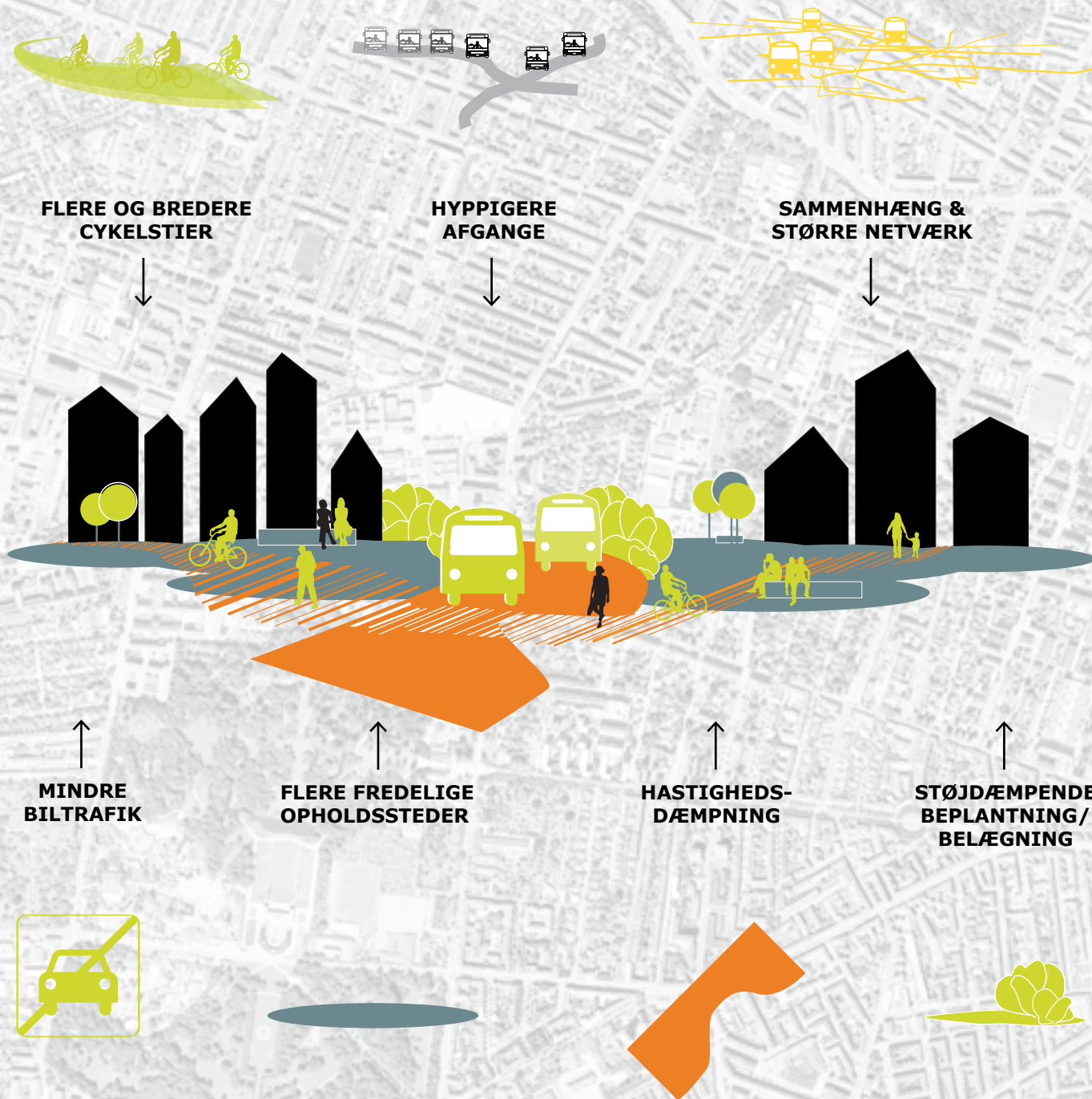
Spontant og ubesværet bevæger man sig fra A til B - fra en tæt pakket metrostation til en rolig solplet i et komfortabelt byrum.

Mobiliteten er et flow, hvor cyklister og gående er tæt forbundet med kollektiv transport og som favner Frederiksberg i et tætmasket net af forskellige transporttyper.

Brugergruppen har gennem processen fremsat en række ønsker og idéer til brug i arbejdet med udvikling af kommunens trafikale prioriteringer:

- Bylivet ønskes forbedret ved at etablere trygge og komfortable byrum
- Styrkelse af sammenhæng. Knudepunkter og sammenfletning af forskellige transportformer kan optimere overgangen fra ét transportmiddel til et andet. Det skal være nemt og effektivt
- Gående ønsker et tryggere gademiljø og bedre stiforbindelser, f.eks. er "Den Grønne Sti" populær
- Cyklisterne ønsker bedre fremkommelighed, plads og tryghed. H.C. Ørsteds Vej bliver særligt fremhævet idet der mangler cykelsti på en del af strækningen
- Busser og tog ønskes mere tilgængelige og med højere afgangsfrekvens. Metroens afgangsfrekvenser opleves meget positivt
- Biler ønskes nedprioriteret til fordel for kollektiv transport. For at skabe et tryggere bymiljø for cyklister og fodgængere og et rarere byrum med reduceret støj, ønskes bilernes hastighed nedsat

DEN GODE BY



Den gode by som den bliver fortalt af fokusgruppen

2.3 INTERNETUNDERSØGELSE

Frederiksbergs borgere og gæster har haft mulighed for at kortlægge deres transportvaner samt udpege konkrete lokaliteter på Frederiksberg, hvor de oplever en eller anden form for udfordring, utryghed eller usikkerhed ved en given transportform.

185 respondenter har deltaget i undersøgelsen, hvoraf 176 er bosat på Frederiksberg. Undersøgelsen viser nogle indikationer og tendenser for, hvordan Frederiksberg trafikalt opleves.

Besvarelserne fordeler sig ligeligt på kvinder og mænd. Det er primært borgere fra 26 år og ældre, der har deltaget i undersøgelsen. Halvdelen anvender primært cyklen og hver fjerde borger anvender primært bilen. De øvrige anvender den kollektive trafik eller går.

Tendensen i undersøgelsen peger i retning af, at jo ældre man er, jo mere hyppigt anvendes bilen som det primære transportmiddel, og jo mindre hyppigt anvendes cyklen.

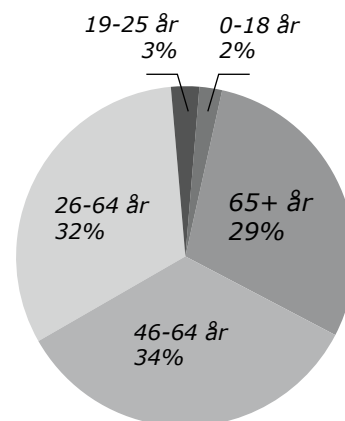
Det gennemsnitlige transportarbejde ligger på 5-10 km pr. døgn for hver tredje borger. Godt hver fjerde bor-

ger transporterer sig mellem 10-20 km i døgnet og hver fjerde transporterer sig 1-5 km i døgnet.

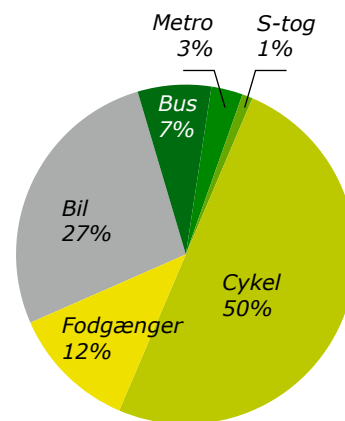
Undersøgelsen peger i retning af, at det hovedsageligt er på de lange ture, at bilen anvendes. Der er stadig et potentiale for at flytte bilister til andre og mere grønne transportformer, da der også er borgere der anvender bilen på de korte ture.

I undersøgelsen er der udpeget konkrete lokaliteter på Frederiksberg, hvor borgerne synes, det er en udfordring at færdes. Der er til hver udpegning knyttet en eller flere årsager til udpegningen, og udpegningerne er fordelt på transportformer.

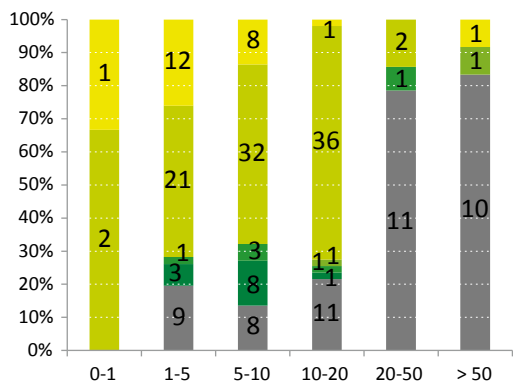
Tendensen i undersøgelsen er, at det er den østlige del af Frederiksberg, hvor borgerne oplever de største udfordringer. Det er særligt området omkring Gl. Kongevej, H. C. Ørsteds Vej, Bülowsvej og Falkoner Allé.



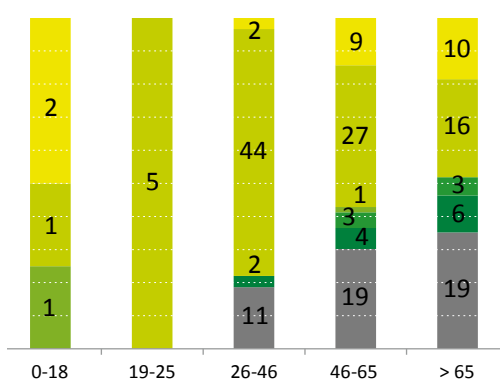
Respondenternes alder



Primært transportmiddel blandt borgerne i %



Transportmiddel fordelt på afstand målt i km. Tallene i figuren er faktiske tal



Fordelingen af primært transportmiddelvalg fordelt på alder. Tallene i figuren er faktiske tal

**BILISTER
KOLLEKTIV TRAFIK**

- 1 udpegning
- 2-5 udpegninger
- 6-10 udpegninger
- 11-14 udpegninger
- udpegning af punkt (bilist)
- udpegning af punkt (kollektiv trafik)



Borgernes primære oplevede problemområder som bilister er:

- | | |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Falkoner Allé | - Køer / langsom kørsel
- Svært at foretage sving på strækningen pga. trafikken |
| H. C. Ørstedes Vej | - Svært at finde en parkeringsplads
- Svært at foretage sving pga. trafikken |
| Nordre Fasanvej | - Køer / langsom kørsel
- Svært at foretage sving pga. trafikken |
| Roskildevej | - Køer / langsom kørsel på strækningen |

Borgernes primære oplevede problemområder for kollektiv trafik er:

For den kollektive trafik er der kun ganske få udpegninger. Det er dårlig koordination busserne imellem, der er årsag til udpegningerne.



CYKLISTER

- 1 udpegning
- 2-5 udpegninger
- 6-10 udpegninger
- 11-14 udpegninger
- udpegning af punkt

Borgernes primære oplevede problemområder som cyklister er:

- | | |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Falkoner Allé | <ul style="list-style-type: none"> - Smal cykelsti - Farligt kryds - Megen tung trafik - Bilerne kommer for tæt på - For lidt belysning - Uoverskuelig plads |
| Gammel Kongevej | <ul style="list-style-type: none"> - Smal cykelsti - Farligt kryds - Svært at krydse vejen - For lidt belysning - For mange parkerede biler |
| H. C. Ørsteds Vej | <ul style="list-style-type: none"> - Manglende cykelsti ** - Svært at krydse vejen - Bilerne kører for stærkt - Der er mange biler - Bilerne kommer for tæt på |
| Rolighedsvej | <ul style="list-style-type: none"> - Farligt kryds - Manglende belysning - Manglende signalanlæg * - Svært at krydse vejen |

* Efter undersøgelsen blev gennemført, er der etableret signalanlæg i krydset mellem Rolighedsvej og Den Grønne Sti for at forbedre trafikikkerheden og trafikafviklingen på stedet.

** Der er pt. ved at blive projekteret cykelsti på H. C. Ørsteds Vej på den del af strækningen, hvor der ingen cykelsti er.

FODGÆNGERE

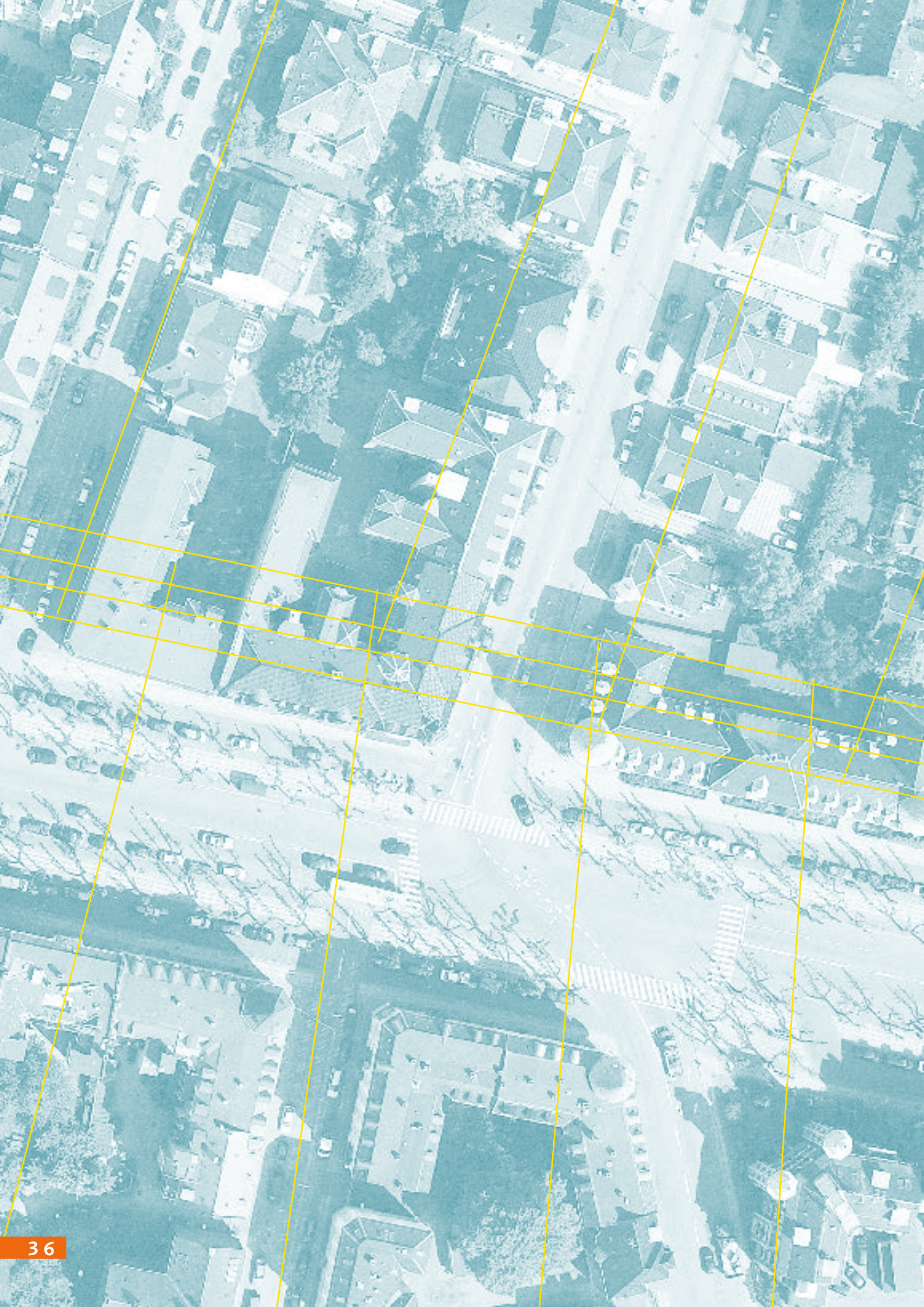
- 1 udpegning
- 2-5 udpegninger
- 6-10 udpegninger
- 11-14 udpegninger
- udpegning af punkt



Borgernes primære oplevede problemområder som fodgængere er:

- | | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Falkoner Allé | <ul style="list-style-type: none">- Fortovet er smalt- Der er for mange biler- Cyklisterne kører over for rødt- Cyklister parkerer uden for Frederiksberg Centret langt ud på fortovet |
| Gammel Kongevej | <ul style="list-style-type: none">- Bilerne kører for stærkt- Der er for mange biler- Cyklisterne færdes både på fortov og i fodgængerovergange- Bilister overholder ikke forbuddet mod venstresving- Megen tung trafik |
| Glahns Allé | <ul style="list-style-type: none">- Bilerne høje hastighed *- For mange biler og for meget tung trafik på strækningen- Bilerne kommer for tæt på |

* Utrygheden er særligt stor, da strækningen er en skolevej. Der er i 2011 etableret 40 km/t zone på Glahns Allé. Der er foretaget en efterkontrol af resultatet i 2012. Målingerne viser, at hastigheden holder sig indenfor den normale acceptable hastighed på en lokalvej.



An aerial photograph of a city, showing residential buildings, trees, and streets. A large, semi-transparent orange rectangle is overlaid on the right side of the image, containing white text. The text is centered within the orange area. The background image is in a light blue/cyan color scheme.

3. HVILKE UDFORDRINGER HAR BRUGERNE?

Gennem fokusgruppeinterviews og internetundersøgelsen er der identificeret en række udfordringer omkring de trafikale forhold på Frederiksberg.

Nogle trafikantgrupper har udpeget en lang række udfordringer, mens udfordringerne for andre trafikantgrupper er mere begrænsede.

På baggrund af eksisterende planer og de to undersøgelser er der opstillet en række primære udfordringer omkring trafik og mobilitet på Frederiksberg fordelt på de forskellige trafikantgrupper.

De identificerede udfordringer skal skærpe opmærksomheden og rette fokus på de tiltag, der kan bidrage til, at Frederiksberg bliver et endnu

bedre sted at bo og opholde sig i fremtiden. En indsats på disse områder skal desuden bidrage positivt til den samlede byudvikling og bylivet samtidig med, at parametre som sikkerhed, fremkommelighed og miljø tilgodeses.

På det meste af vejnettet på Frederiksberg færdes samtlige trafikantgrupper. På grund af de ofte begrænsede fysiske forhold kan det opleves som kaotisk, utrygt og uden respekt for andre trafikantgrupper.

Indretningen af byen og byrummene er afgørende for oplevelsen og brugen deraf. Det skal være en by man gerne vil færdes i, og det er vigtigt at skabe indbydende byrum, der opfordrer til ophold og mødesteder.

OPLEVEDE UDFORDRINGER

Cyklisterne føler sig pressede på smalle cykelstier eller på kørebanen, hvor de skal dele pladsen med bilerne.

Cykelrutenettet på Frederiksberg er veludbygget, men der mangler enkelte delstrækninger, hvor der endnu ikke er cykelsti/-bane.

Nogle cyklister vælger alternative ruter for at undgå trange forhold. På enkelte lokaliteter opleves cykelstierne smalle sammenholdt med antallet af cyklister.

Samlet set oplever mange cyklister trængsel og utryghed.

Fodgængerne føler sig nedprioriteret og er utrygge i de travle gader på Frederiksberg. Hovedsageligt grundet de mange cyklister, der ikke respekterer deres vigepligt, og fordi cyklisterne færdes på steder det ikke er tilladt.

Den kollektive trafik er generelt velfungerende. Metroen som selvstændigt transportmiddel fungerer rigtig godt. Koordinationen mellem busserne kan forbedres, ligesom faciliteterne ved stationerne og stoppestederne kan forbedres.

Bilister oplever køer eller langsom kørsel på flere af de store veje. Dette er også årsag til, at det kan være svært at foretage sving ind og ud på disse strækninger fra sidegaderne.

Uanset om borgerne færdes i bil eller med et andet transportmiddel føles det som om, der er biler overalt på Frederiksberg. Det giver trængsel, skaber utryghed for de lette trafikanter og bidrager negativt til miljøet på Frederiksberg.

Den tunge trafik fylder meget på vejene for de lette trafikanter. Den skaber utryghed langs vejen, specielt ved af- og pålæsning af varer.

Parkering fylder meget i bybilledet og alligevel kan det være svært at finde en parkeringsplads i udvalgte områder.

Bilparken er forholdsvis stor for et lille areal som Frederiksberg, og der er mange, som færdes i bil i byen. Det betyder, at behovet for parkering ligeledes er stort. I de områder, hvor det svært at finde en parkeringsplads, vil der være parkeringssøgende trafik, der bidrager til flere biler på vejene og negativt til miljøet.

Miljø og Klima påvirkningen fra trafik er stigende. Frederiksberg er Nordeuropas tættest befolkede by, hvilket betyder at trafikken er en stor bidragsyder til luftforureningen.



An aerial photograph of a city street grid, showing buildings, roads, and green spaces. A large yellow rectangular area is overlaid on the bottom half of the image, containing text. The text is in a bold, black, sans-serif font. The overall color palette is dominated by the yellow of the overlay and the blue-green tones of the aerial view.

4. HVILKE VÆRKTØJER HAR VI?

- 4.1 KOMMUNIKATION OG NYE VANER**
- 4.2 FYSISKE TILTAG**
- 4.3 TJENSTER OG ORDNINGER**
- 4.4 PLANLÆGNING**

KOMMUNIKATION & NYE VANER

- Kampanjer
- Formidling
- Digitale infostationer
- Smartphones

- Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Reduktion af køresporbredde
- Reduktion i antallet af kørespor
- Signalprioritering - bil
- Signalprioritering - bus
- Signalprioritering - cykler

FYSISKE TILTAG

- Busbaner
- Etablering af brede cykelstier / -baner
- Bredere fortove
- Sikre stikrydsninger / krydsningsmuligheder
- Gode parkeringsmuligheder - biler
- Gode parkeringsmuligheder - cykler
- Fleksible byrum
- Begrønning
- Styrke forholdene for den kollektive trafik
- Læssezoner
- Etablering af cykelgader
- Trafiklegepladser
- Etablere cykelcentre
- Støjsvage belægninger
- Vejlukning
- Pullerter
- Flere siddemuligheder

TJENESTER & ORDNINGER

- Delebiler
- Pendlernet
- By- og pendlercykler
- Fremme af elcykler

■ Cykelsuperstier

■ "Undtagen-regler" for cyklister

PLANLÆGNING

- Tidsrestriktioner på parkeringspladser
- Betaling på parkeringspladser
- Udvidelse af miljøzonen
- Fremme af kollektiv trafik
- Hastighedszoner
- Ensretning
- Elbiler
- Mindre trafikerede veje omlægges til gågader

Tiltagene i værktøjskataloget er opdelt i fire forskellige temaer. Under hvert tema er beskrevet en række tiltag.

Som opsamling på hvordan de enkelte målsætninger kan opnås er tiltagene gengivet og forventet resultat beskrevet.



For at opnå fremtidens Frederiksberg jf. visioner og målsætninger er der udarbejdet et værktøjskatalog med en række tiltag, der kan bringe Frederiksberg et skridt tættere målet.

Værktøjskataloget skal ses som et inspirationsmateriale og er ikke udtømmende i tiltag.

Tiltagene er opdelt i fire forskellige temaer, hvorunder der er beskrevet en række tiltag.

Hver af tiltagene er vurderet i forhold til de enkelte målsætninger.

Med udgangspunkt i de beskrevne prioriteringer samt de beskrevne tiltag i værktøjskataloget, vil Trafik- og Mobilitetsplan 2018 - rammer og prioriteringer blive fulgt op af en handlingsorienteret plan, der konkretiserer potentialer og giver forslag til projekter og anvendelse af værktøjer.

4.1 KOMMUNIKATION OG NYE VANER

Kampagner

Kampagner er gode til at skabe opmærksomhed omkring forskellige budskaber og formålet er at ændre adfærd hos trafikanterne. Kampagnerne kan både skabe opmærksomhed omkring adfærden på det transportmiddel man allerede anvender, eller budskabet kan være at flytte trafikanter over til en anden og mere grøn transportform.

Det kan f.eks. være kampagner omkring:

- Cyklisters adfærd i trafikken
- Opmærksomhed i signalregulerede kryds
- Højresvingende lastbiler
- Brug af mobiltelefon i trafikken
- Hensyn til sine medtrafikanter
- Valg af anden / grønnere transportform
- Forbedringer af den kollektive trafik
- Energirigtig kørsel
- Mobilitetsplanlægning i virksomheder

Kampagner er tiltag for Frederiksberg som helhed.

Emnet for den enkelte kampagne er afgørende for, hvordan målsætningerne imødekommes.

Formidling

For alle projekter, der er affødt af Trafik- og Mobilitetsplanen skal der udarbejdes en kommunikationsplan. De anvendte medier kan f.eks. være kommunens hjemmeside eller lokalavis. Medierne skal holde borgerne opdateret omkring aktuelle tiltag.

Digitale infostationer

Der kan udarbejdes specielle Frederiksbergske digitale infotavler, der placeres rundt i byen, hvor trafikanter bliver informeret omkring aktuelle tiltag. Det vil således blive et varemærke for Frederiksberg, og der vil være noget fysisk synligt og anderledes.

Standerne kan placeres på pladser og ved kollektive knudepunkter og hvor der i øvrigt inviteres til ophold.

Smartphones

Der kan udarbejdes en "Frederiksberg APP", hvor det er muligt at følge med i aktuelle tiltag og gennemførte projekter på Frederiksberg i forbindelse med Trafik- og Mobilitetsplanen.

4.2 FYSISKE TILTAG

Busbaner

For at fremme bussernes fremkommelighed, hvor de fysiske rammer tillader det, kan busbaner være et godt værktøj. Pladsen på Frederiksberg er trang, og det kan være svært at finde pladsen til etablering af længere busbaner i byen.

Busbaner vil typisk erstatte et almindeligt kørespor og tiltaget vil derfor hæmme fremkommeligheden for bilisterne på strækningen. Tiltaget kan således være med til at flytte bilister over i den kollektive trafik.

Reduktion af køresporsbredde

En reduktion af køresporsbredden har en hastighedsdæmpende effekt. Det er en måde, hvorpå det er muligt at skabe større tryghed og trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere på langs og tværs af strækningen. Ved en reduktion af køresporsbredden kan denne i stedet anvendes til faciliteter for cyklister.

Eksempler på brede veje er Roskildevej, Peter Bangs Vej, Allégade og Frederiksberg Allé.

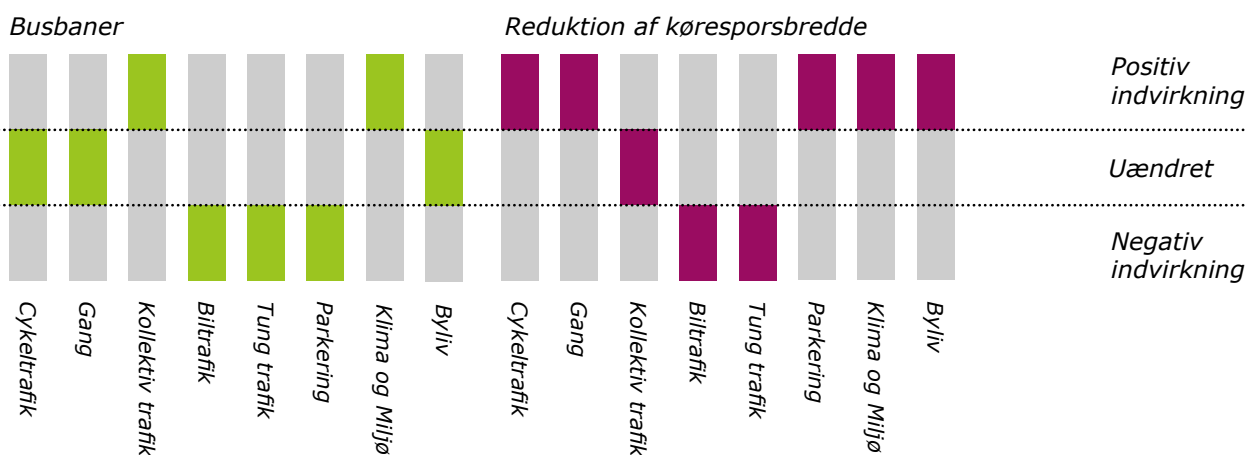
Reduktion i antallet af kørespor

Fremkommeligheden for bilisterne sænkes i takt med reduktion i antallet af kørespor. Det er en måde, hvorpå det er muligt at prioritere andre trafikantgrupper højt og der ligger dermed et potentiale i at flytte bilister over til alternative og mere grønne transportformer.

Reduktion i antallet af kørespor kan anvendes på de lokaliteter, hvor grønne transportformer prioriteres højst, og hvor det giver mening i forhold til de fysiske forhold.



Tiltagenes indvirkning i forhold til Trafik- og Mobilitetsplanens målsætninger er vist i diagrammerne nedenfor. Det er vurderet om tiltagene har en positiv, negativ eller neutral indvirkning.



Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Hastighedsdæmpende foranstaltninger kan være et effektivt værktøj på strækninger eller dele af strækninger, hvor det er ønsket at holde hastighedsniveauet nede, og hvor der færdes en større mængde af cyklister og fodgængere på langs og på tværs af strækningen.

På trafikveje med bustrafik skal den gennemkørende trafik prioriteres højt og her skal hastighedsdæmpende foranstaltninger ikke etableres. På det øvrige vejnet er det muligt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger i det omfang det vurderes nødvendigt.

De hastighedsdæmpende foranstaltninger kan være tiltag som bump, hævede flader, vejindsnævninger, midterheller, belægningsskift og beplantning.

På strækninger med bustrafik kan denne ligeledes anvendes som et hastighedsdæmpende element ved, at busserne har stop på selve kørebanelen. Bump bør ikke anvendes på strækninger med bustrafik.

85 %-fraktilhastigheden anvendes som en rettesnor for om det er nødvendigt med hastighedsdæmpende tiltag på en given lokalitet.

85%-fraktilhastigheden er den hastighed, som 85% af de registrerede køretøjer kører under. Med andre ord, den hastighed som 1 ud af 7 overtræder.

Der arbejdes med følgende værdier for 85 %-fraktilhastigheden for at vurdere behovet for hastighedsdæmpning:

85 %-fraktilhastigheden er:

5-10 % større end den tilladte hastighed:

Strækningen holdes under opsyn

10-20 % større end den tilladte hastighed:

Der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltning

Ønsket om hastighedsdæmpning fra lokalområdet kan også være afgørende for at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger på en given strækning.

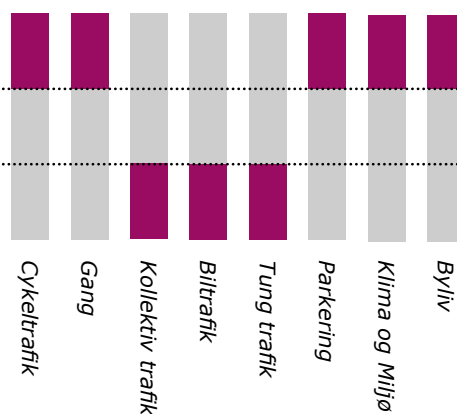
Eksempel:

Hvis hastighedsgrænsen er 50 km/t gælder der følgende:

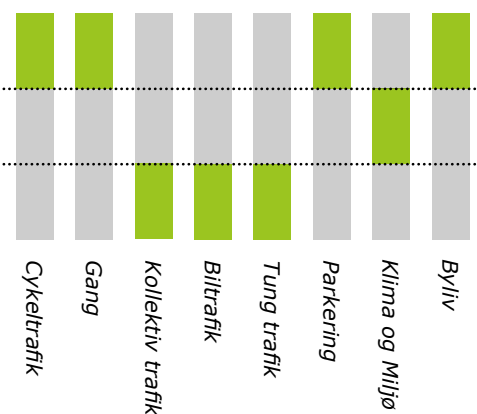
- 85 %-fraktilhastigheden er 53-55 km/t holdes strækningen under opsyn
- 85 %-fraktilhastigheden er 55-60 km/t etableres der hastighedsdæmpende tiltag.



Reduktion i antallet af kørespor



Hastighedsdæmpende foranstaltning





Etablering af brede cykelstier / -baner

Brede cykelstier / -baner giver cyklisterne sikre og trygge forhold og samtidig giver det cyklisterne mulighed for at kunne færdes i forskellige tempi på Frederiksberg.

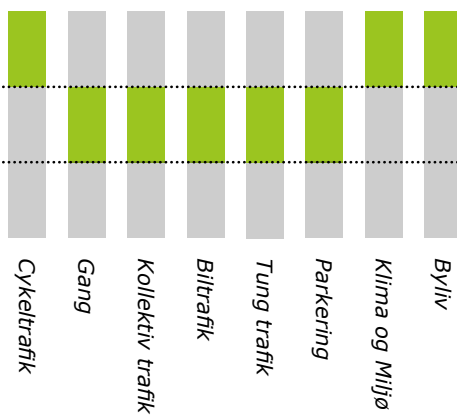
Der skal være cykelstier / -baner langs kommunens trafikveje - jo bredere jo bedre (I henhold til afsnit 1.5 anbefales en bredde på cykelstierne på minimum 2,2 m.).

Bredere fortove

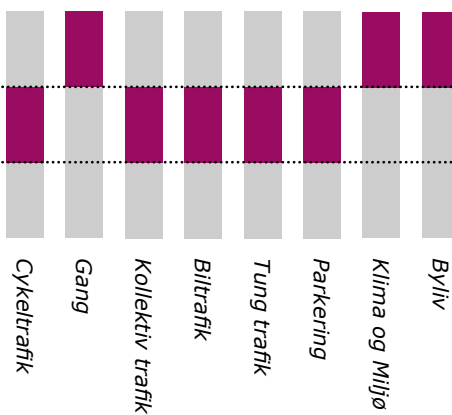
På strækninger, hvor der er mange forretninger, er det ønsket at prioritere fodgængerne højt. Det kan blandt andet gøres ved at etablere bredere fortove.

De brede fortove er særligt nødvendige langs handlgaderne og langs tilgængelighedsruterne, hvor det skal sikres, at fortovene kan anvendes af alle typer af fodgængere.

Etablering af brede cykelstier/-baner



Bredere fortove



Positiv
indvirkning

Uændret

Negativ
indvirkning



Sikre stikrydsninger / krydsningsmuligheder

For at skabe gode forhold for fodgængere på Frederiksberg er det vigtigt, at der er gode muligheder for at komme på tværs af vejene. Dette kan opnås ved f.eks. at etablere midterheller, sideheller eller anden form for støttepunkter langs handsgaderne.

Gode parkeringsmuligheder – biler

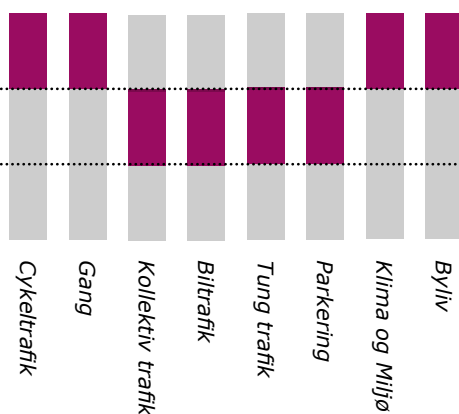
Uafhængig af vejtypen skal det være muligt for beboerne på Frederiksberg at finde en parkeringsplads i umiddelbar nærhed til deres bolig. Udbuddet af parkeringspladser kan udvides ved f.eks. etablering af parkering i konstruktion, dobbeltudnyttelse af private parkeringspladser og dobbeltudnyttelse af vejareal.

Parkeringsanlæg kan være med til at opretholde et rimeligt niveau af parkeringspladser. Anlæggene kan laves som underjordiske anlæg og dermed ikke fylde på gadeniveau.

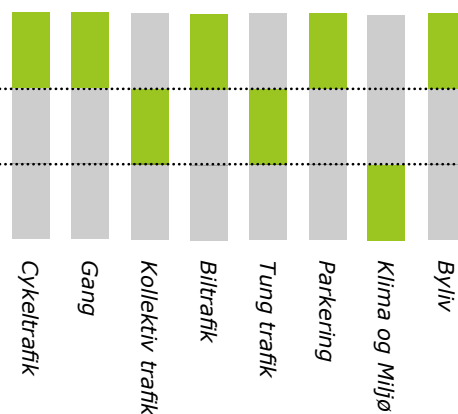
Følgende lokaliteter kan overvejes til placering af parkeringsanlæg, og skal i givet fald undersøges nærmere:

- Under Langelands Plads
- Ved Aksel Møllers Have
- Ved Smallegade
- Ved Thorvaldsensvej/LIFE
- Under Julius Thomsens Plads
- Bag Forum
- Ved Roskildevej/Zoologisk Have
- Frederiksberg Runddel

Sikre stikrydsninger/
krydsningsmuligheder



Gode parkeringsmuligheder - biler



Gode parkeringsmuligheder – cykler

Cykelparkering er en vigtig parameter at indtænke i byrummet. Behovet for cykelparkering er stort, hvor der færdes mange cyklister.

Der skal etableres flere cykelstativer, hvor det pladsmæssigt er muligt sammenholdt med efterspørgslen. Det kan f.eks. være ved busstoppesteder, ved pladسدannelser og langs hande­lsgaderne.

Cykelparkering kan etableres sammen med biler i et parkeringsspor, hvor tidspunktet på døgnet er bestemmende for hvem der må holde i p-sporet, eksempelvis ved skoler. På de lokaliteter, hvor behovet for cykelparkering er stort og det kan være svært at finde plads i gadeniveau kan cykelparkering etableres i en konstruktion. Parametre som fastlåsning af cykler og overdækning af parkeringsarealerne kan inddrages på større parkeringsområder.

Det er vigtigt, at parkering kan foregå sikkert samt tæt på målet og ikke er til gene for de øvrige trafikanter.

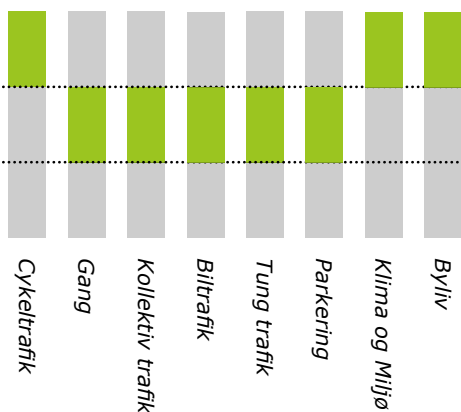
Styrke forholdene for den kollektive trafik

For at den kollektive trafik fungerer effektivt er det vigtigt, at der er en god fysisk tilgængelighed for de rejsende, og der skal være en god koordinering mellem de forskellige transportmidler som metro, bus og S-tog med korte ventetider. Det er desuden vigtigt, at komforten under ventetiden er god. Det kan f.eks. være muligheden for at opholde sig i et behageligt byrum og at information omkring ventetider er god.

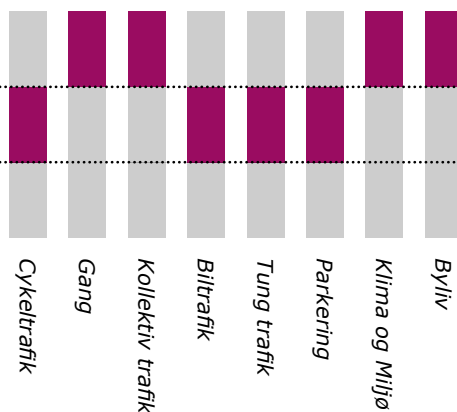
Busprioritering ved signalanlæg og etablering af busbaner kan være med til at styrke forholdene for den kollektive trafik, jf. Busbaner og Signalprioritering - bus.



Gode parkeringsmuligheder - cykler



Styrke forholdene for den kollektive trafik



Positiv indvirkning

Uændret

Negativ indvirkning



Fleksible byrum

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.

Der er mulighed for at etablere fleksible byrum f.eks. følgende steder:

- Ved Aksel Møllers Have
- Krydsningen mellem Rolighedsvej og Den Grønne Sti
- Ved Forum
- Ved Thorvaldsensvej/LIFE
- H. C. Ørsteds Vej
- Ved Danas Plads
- Ved Frederiksberg Centret/Frederiksberg St.
- Finsensvej ved Solbjerg Have
- Nordre Fasanvej ved Howitzvej
- Peter Bangs Vej ved Den Grønne Sti
- Værnedamsvej

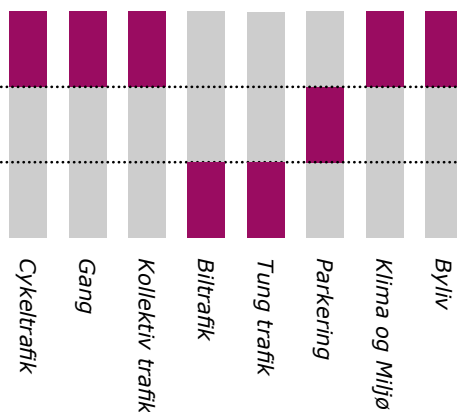
Et fleksibelt byrum kan f.eks. etableres efter shared space-tankegangen. Ved en egentlig shared space løsning færdes alle trafikanter på lige vilkår uden at nogle brugere er dominerende. Rummet skabes uden niveauforskelle og afmærkning til at opdele de forskellige trafikantgrupper. Reguleringsformen er ved hjælp af opmærksomhed, øjenkontakt og "forhandling" med de øvrige brugere. Shared space er derfor en

løsning, der kan arbejdes med på lokaliteter, hvor det ikke er fremkommelighed der har høj prioritet.

Ved et fleksibelt byrum kan der også arbejdes med dobbeltudnyttelse af vejarealer og pladser, hvor det er muligt at tilgode flere forskellige behov. Der kan f.eks. arbejdes med:

- at kørebaner anvendes til kørsel i myldretiden og til kantstensparkering uden for myldretiden
- at parkeringsanlæg anvendes til andet formål f.eks. om lørdagen, som på parkeringspladsen bag Frederiksberg Rådhus
- at veje lukkes på udvalgte tidspunkter for at anvende dem til andre formål som f.eks. en event
- at parkeringsspor anvendes til cykelparkering om dagen og biler om natten
- at parkeringsspor omdannes til cykelbaner om dagen.

Fleksible byrum

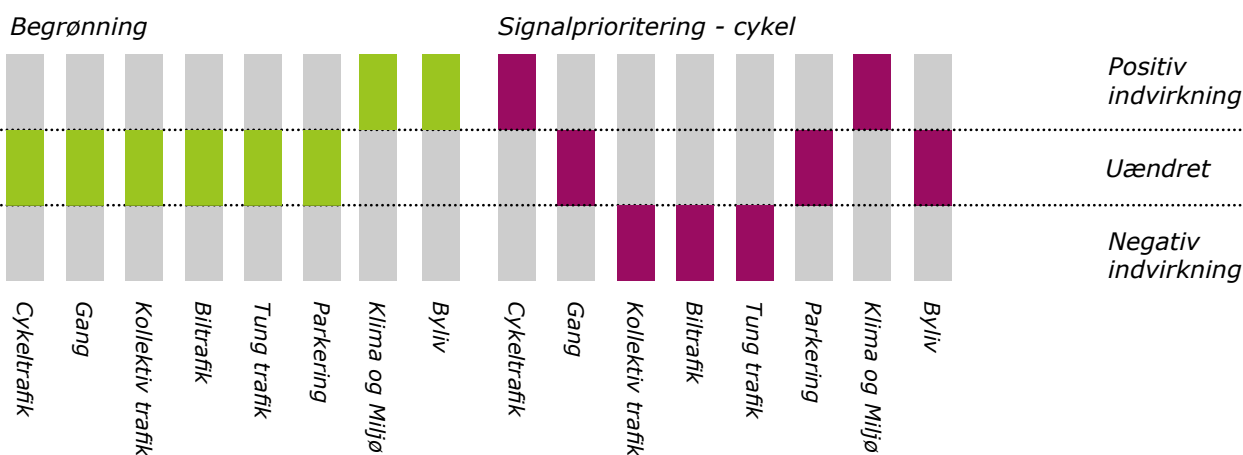


Begrønning

Begrønning af byens rum indtænkes generelt i planlægningen. Træer og planter forskønner byens rum og har stor betydning for borgernes mentale sundhed og det at byen opleves levende og vital. Grønne elementer er samtidig med til at forbedre byens klima og miljø, idet træer og grønne tage renser luften ved at optage CO₂, optager store mængder af regnvand og køler byen gennem transpiration og skyggeeffekt. De grønne tiltag kan også have en direkte indflydelse på trafikssikkerhedsmæssige foranstaltninger, idet vejtræer og beplantede midterrabatter kan fungere som afskærmning mellem forskellige typer af trafikanter.

Signalprioritering - cykel

Signalprioritering kan bruges som et værktøj til at regulere og prioritere forskellige trafikantgrupper. I signalprioriterede kryds, hvor den helklare prioritering er cykler, kan der laves en prioritering af denne trafikantgruppe. Det kan være på steder, hvor en sti krydser en vej eller hvor der gives før-grønt til cyklister. Det kan også være for cyklister langs cykelsuperstierne.



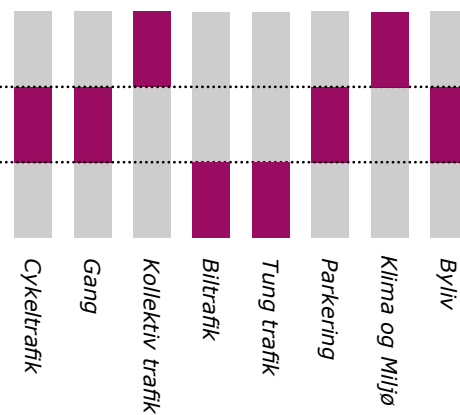


Signalprioritering - bus

Signalprioritering kan bruges som et værktøj til at regulere og prioritere forskellige trafikantgrupper.

Der kan laves signalprioritering for busser. F.eks. kan doseringsanlæg som på Søndre Fasanvej sikre bussernes fremkommelighed, da de får grønt før bilerne.

Signalprioritering - bus



Signalprioritering - bil

Signalprioritering kan bruges som et værktøj til at regulere og prioritere forskellige trafikantgrupper.

Signalprioritering kan også bruges til at prioritere en bestemt retning. Dette tiltag er integreret langs en stor del af det overordnede trafikvejnet allerede i dag.

Skal der gøres mere for signalprioriteringen for en bestemt retning vil det næste skridt være at foretage en adaptiv styring af trafikken. Adaptiv styring er en styring af samordnede signalanlæg, hvor parametre som omløbstid, forskydning og grøntider løbende kan ændres på baggrund af trafikvariationer registreret af detektorer.

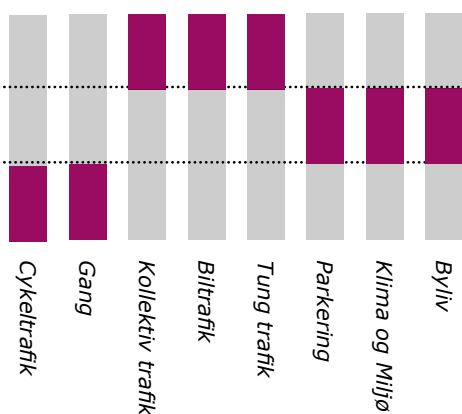
Støjsvage belægninger

Støj fra trafikken kan være til stor gene for både dem der bor og opholder sig langs en vej med megen trafik.

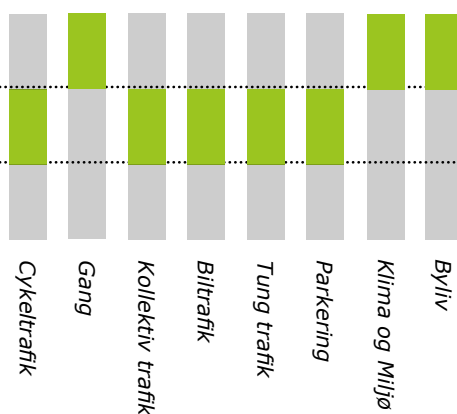
Støjdæmpende asfalt kan reducere støjen med op til 4 dB(A).

Prioritering af udlægning af støjsvag asfalt skal ske både i forhold til de enkelte vejes tilstand og støjbelastningen.

Signalprioritering - bil



Støjsvage belægninger



Positiv indvirkning

Uændret

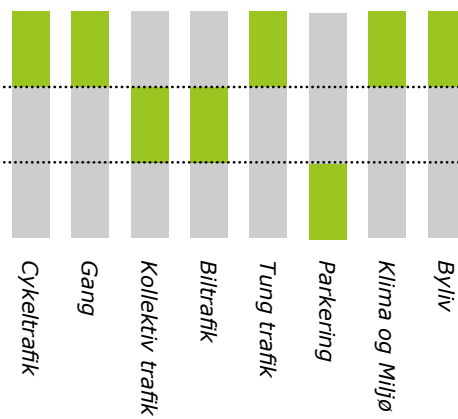
Negativ indvirkning



Læssezoner

For at den tunge trafik fylder mindst muligt og generer færrest trafikanter ved af- og pålæsning af varer kan der etableres læssezoner på lokaliteter, hvor der er stort behov for af- og pålæsning.

Læssezoner



Vejlukning

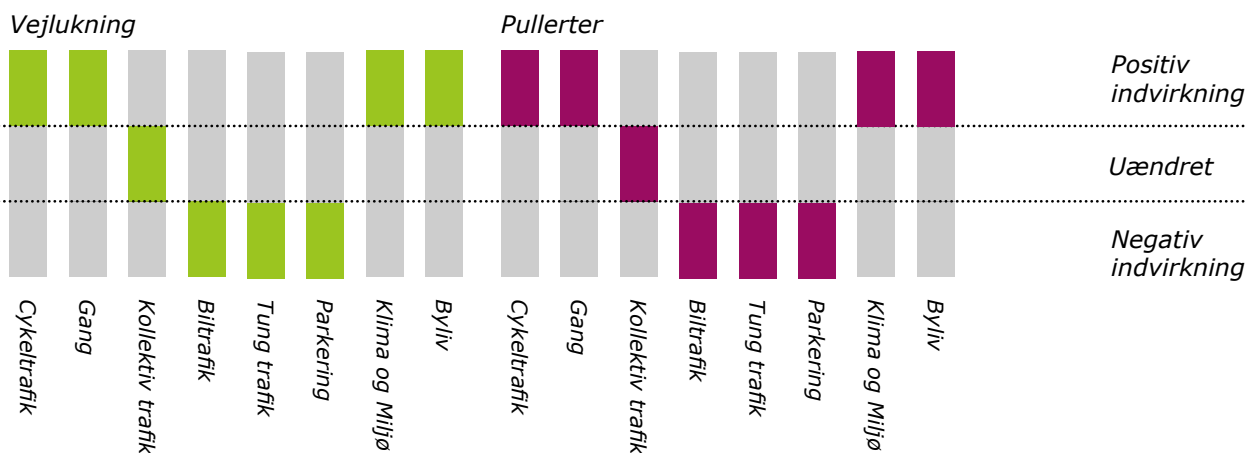
Vejlukninger er et effektivt trafikreguleringsværktøj. Vejlukninger tvinger trafikken ad andre ruter.

På steder, hvor man ønsker at fjerne gennemkørende trafik er det et godt værktøj. Vejlukninger får også nogle konsekvenser på de omkringliggende veje, hvorfor det anbefales at lave trafikale konsekvensvurderinger inden der etableres en vejlukning.

Vejlukningerne kan laves med en sluse, så det stadig er muligt for cykler at passere en vejlukning. Dette sikrer at fremkommeligheden for cyklisterne ikke forringes.

Pullerter

Pullerter kan anvendes både til permanent og midlertidig afspærring. Til områder hvor kørende trafik ikke ønskes kan der anvendes permanente pullerter, mens der i områder, hvor afspærringen skal være midlertidig f.eks. på grund varetilkørsel og renovationskøretøjer kan anvendes pullerter, der enten er sænkede i et bestemt tidsrum eller kan sænkes af brugerne med en "nøglebrik" eller lignende.

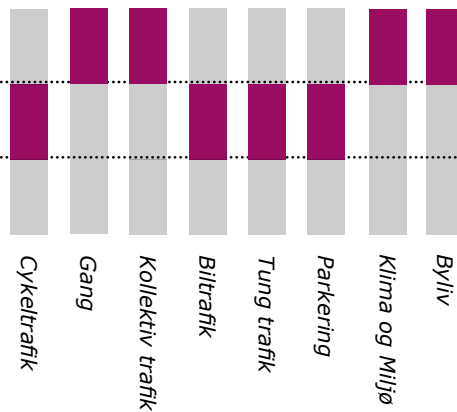




Flere siddemuligheder

En måde at skabe mere liv i det offentlige rum er ved at invitere til ophold. Det kan ske ved at skabe siddemuligheder i form af f.eks. plinthe, bænke, stole, de steder hvor der allerede færdes mange fodgængere eller hvor der ønskes flere mennesker og dermed mere liv i byrummet.

Flere siddemuligheder



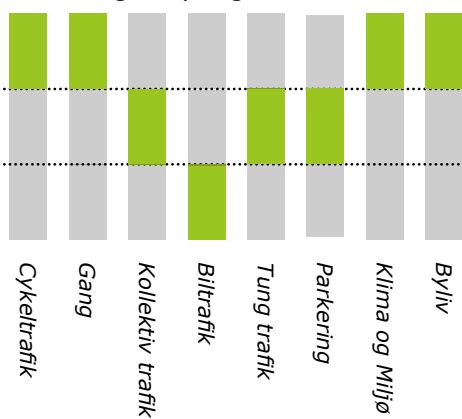
Etablering af cykelgader

Veje med mange cyklister i forhold til bilmængden og snævre tværprofiler kan ændres til en cykelgade, hvor cyklisterne får første prioritet, og bilerne har begrænset adgang. Fodgængerne har stadig arealer indrettet til dem.

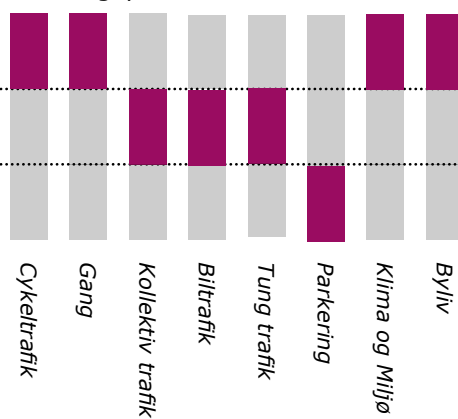
Trafiklegepladser

En hjælp til forældre, skoler og institutioner i forhold til at lære børn at færdes i trafikken, kan være etablering af en trafiklegeplads. Den kan enten være permanent eller den kan være midlertidig/mobil, som periodvis kan etableres på afspærrede P-arealer, på torve/pladser eller i skolegårde.

Etablering af cykelgader



Trafiklegepladser



Positiv
indvirkning

Uændret

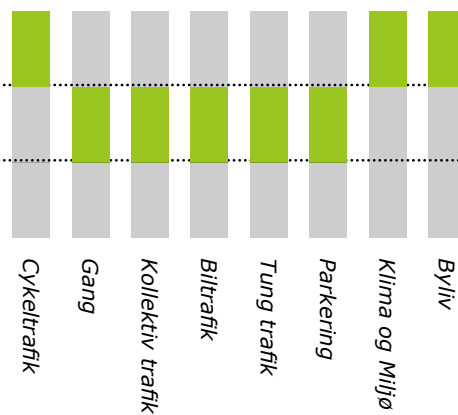
Negativ
indvirkning



Etablere cykelcentre

Etablering af cykelcentre kan gøre det mere attraktivt at være cyklist på Frederiksberg. Der kan arbejdes med parametre som etablering af indendørs cykelparkering, flere cykelbutikker, cykelværksteder og tiltag som luftpumper, drikkevand og bagagebokse langs cykelruter.

Etablere cykelcentre



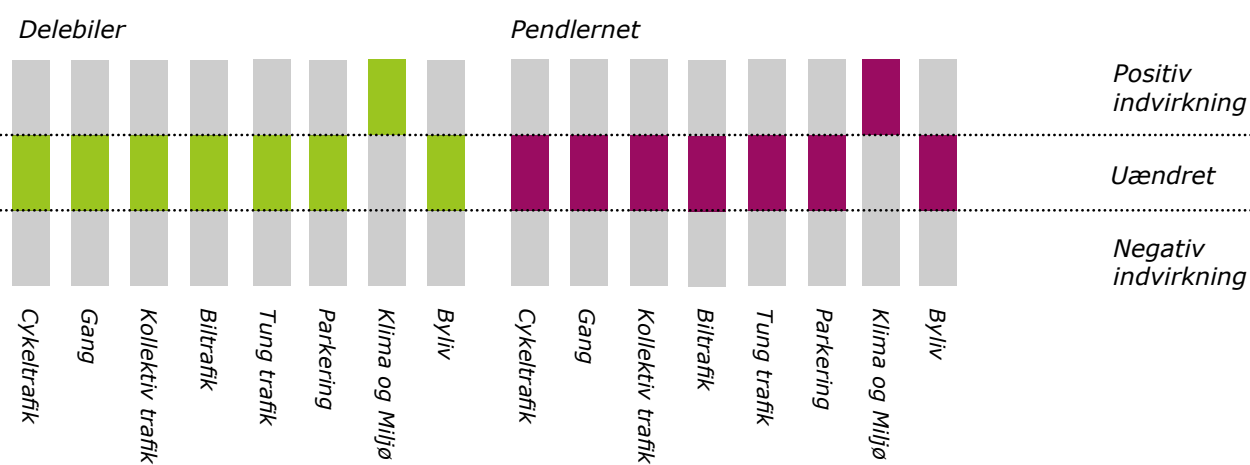
4.3 TJENESTER OG ORDNINGER

Delebiler

Delebiler er et alternativ, der tilgode-
ser behovet for en bil samtidig med,
at det reducerer bilparken og der-
med parkeringsbehovet. Desuden er
delebiler en mere miljøvenlig løsning
end private biler.

Pendlernet

Pendlernet er en ordning, hvor det
er muligt at organisere samkørsel –
så flere med samme rute kun bruger
én bil. Det er et miljøvenligt og
fleksibelt koncept.





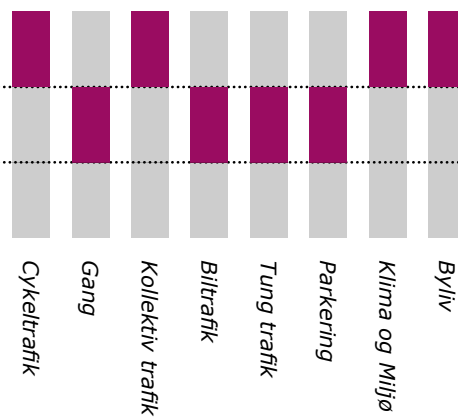
By- og pendlercykler

Ved at indgå i samarbejdet om et nyt by- og pendlercykelsystem med DSB og indføre dette, vil det bidrage til at gøre S-tog, busser og metro mere attraktive, da cyklerne vil fungere som et supplement til den øvrige kollektive trafik. Ud over S-togs- og metrostationer kan der opsættes dockingstationer på udvalgte steder i kommunen.

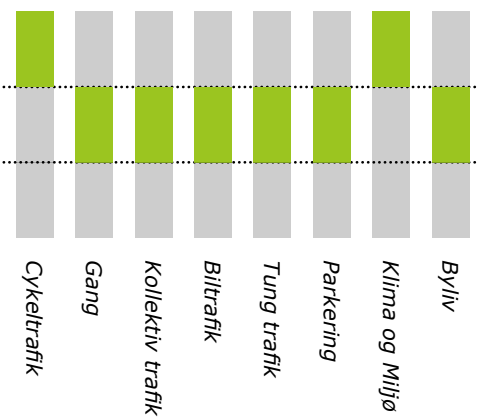
Fremme af elcykler

Ved at informere og udbrede brugen af elcykler på de lidt længere ture, kan antallet af cyklister øges til fordel for andre og mindre grønne transportformer - altså flytte bilture til cykelture. Der kan arbejdes med initiativer som at tilbyde el-cykler for en låneperiode og etablere specielle cykelparkeringspladser til disse.

By- og pendlercykler



Fremme af elcykler





4.4 PLANLÆGNING

Ensretning

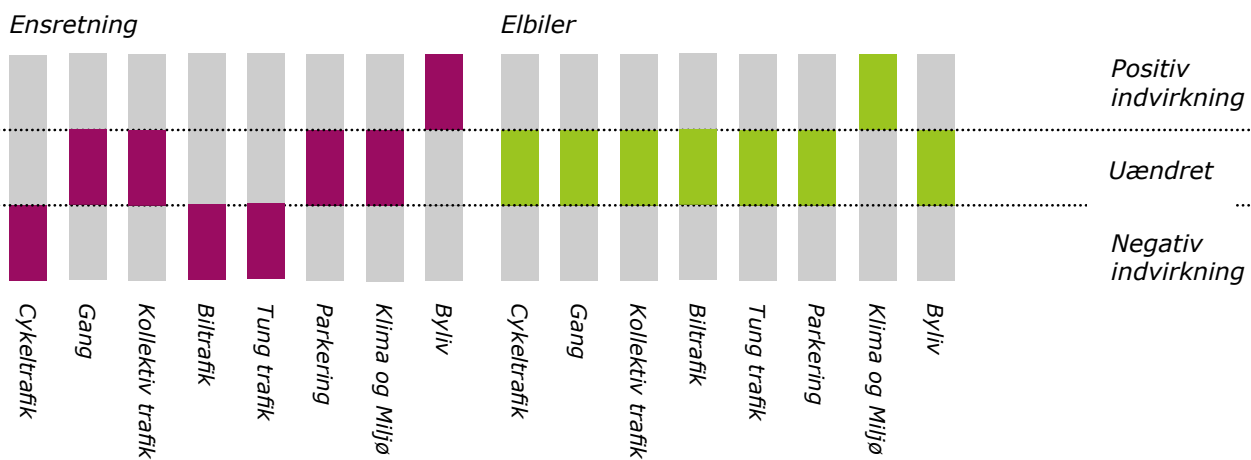
Det er muligt at ensrette gader. Ensretning kan bruges som en regulering af trafikken.

Ensretningen kan etableres for både motorkøretøjer og cykler eller den kan kun gælde for motorkøretøjerne.

På den måde er det muligt stadig at opretholde en god fremkommelighed for cyklister.

Elbiler

Grøn transport er en måde at indtænke miljøet, så Frederiksberg fortsat er et rart sted at være. Der skal sikres gode muligheder for opladning af elbiler på de offentlige parkeringspladser.





Fremme af kollektiv trafik

For at få flere til at vælge den kollektive trafik, er man nødt til at fremme denne. Dette kan gøres gennem en række forskellige tiltag.

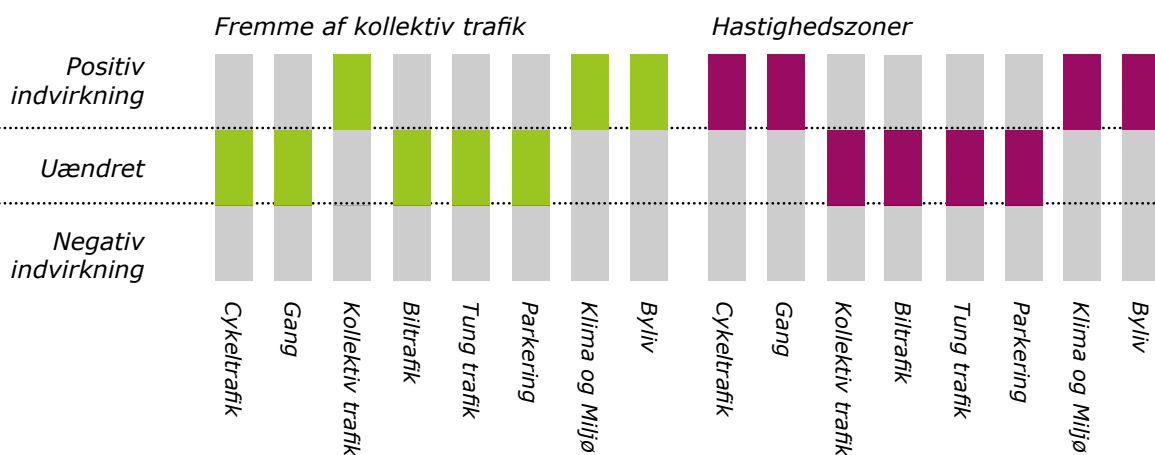
Rejsetiden kan gøres kortere ved busprioritering. Frekvensen på busserne kan øges og dermed fremme det kollektive trafiktilbud.

Forholdene ved byens stoppesteder skal være trygge og attraktive for brugerne af den kollektive trafik. Dette kan skabes gennem sikring af tilstrækkelig cykelparkering, god information, læfaciliteter mv.

Hastighedszoner

For at nedbringe hastigheden i lokalområderne, hvor hastigheden skal være lav, kan der etableres en egentlig hastighedszone. På den måde er det muligt at skabe forhold, hvor vejen opfordrer til leg og parkering frem for gennemkørende trafik.

Der kan enten etableres zoner med hastighedsbegrænsning eller zoner med anbefalet hastighed. Zoner med anbefalet hastighed kræver etablering af flere fysiske tiltag/hastighedsdæmpende foranstaltninger end en zone med hastighedsbegrænsning.





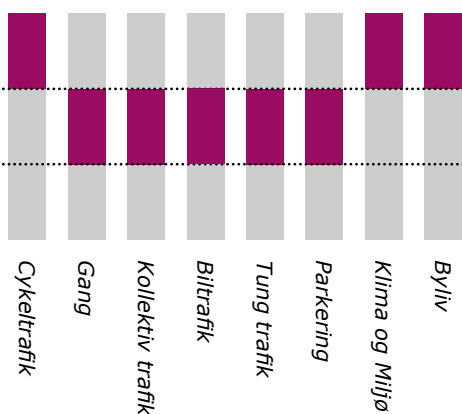
Cykelsuperstier

For de trafikanter, der bruger cyklen som transportmiddel i forbindelse med den daglige rejse til og fra hjemmet er det vigtigt, at der er god fremkommelighed. Cykelsuperstier er et samarbejde mellem flere kommuner, hvor fremkommelighed for cyklisterne prioriteres højt. Mindste bredden på disse stier skal være 2,5 m.

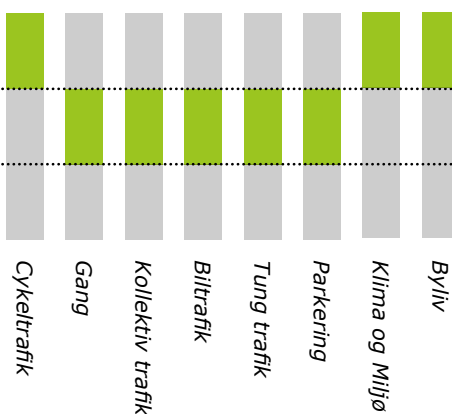
"Undtagen-regler" for cyklister

En forbedring af cyklisters fremkommelighed kan gøre det mere attraktivt at vælge cyklen som transportmiddel. Der kan arbejdes med "undtagen-reglen" for cyklister. F.eks. ved at tillade cyklister at cykle mod ensretning. Der kan også arbejdes med at gøre det muligt for cyklister at foretage højresving ved rødt lys i de signalregulerede kryds. Dette er dog forbudt i dag, hvorfor der skal søges dispensation for de konkrete projekter.

Cykelsuperstier



"Undtagen-regler" for cyklister



Positiv
indvirkning

Uændret

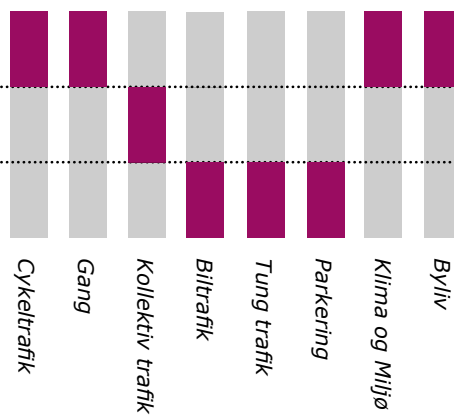
Negativ
indvirkning



Mindre trafikerede veje omlægges til gågader

Det er muligt at omlægge trafikken på Frederiksberg ved helt at lukke mindre trafikerede veje og i stedet gøre dem til egentlige gågader evt. med cykling tilladt. Tiltaget skal føre til at anvende de grønne transportmidler.

Mindre trafikerede veje omlægges til gågader



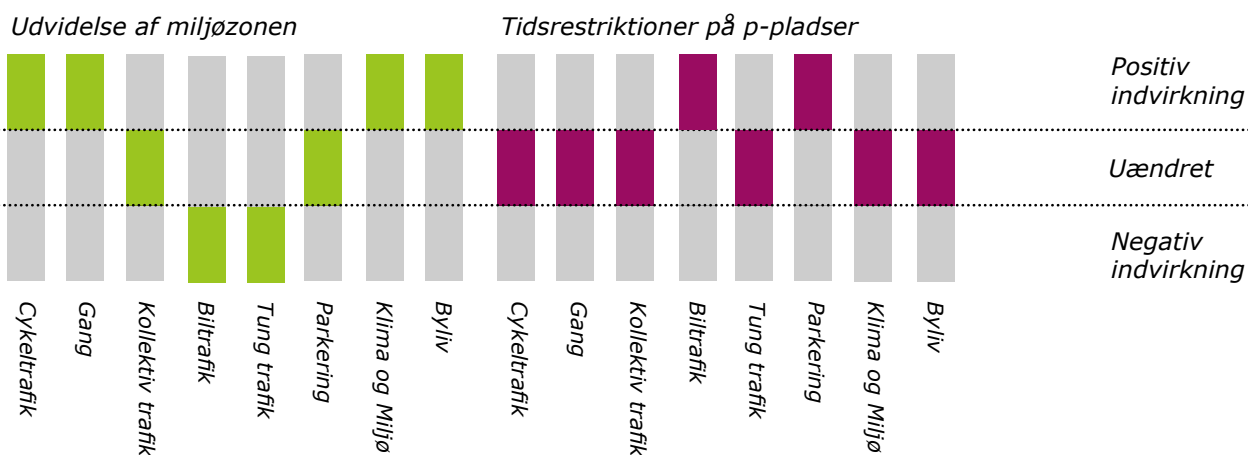
Udvidelse af miljøzonen

I Strategi for bekæmpelse af luftforurening er der en oversigt over initiativer, der kan være med til at styrke den bæredygtige og miljøvenlige trafikafvikling. Af strategien fremgår at: Kommunen vil arbejde for at den eksisterende miljøzone udbygges, så den også omfatter krav til vare- og personbiler. Dette kan være med til forbedre miljøet og mindske antallet af biler på Frederiksberg.

Tidsrestriktioner på p-pladser

Et godt redskab til at regulere parkeringsefterspørgslen er tidsrestriktion på parkeringspladser. Dette kan sikre en stor udskiftning på parkeringspladserne. Hvis restriktioner på parkeringspladser er forskellige afhængig af beliggenhed, kan dette også være med til at styre trafikanterne, der skal parkere alt efter deres behov.

Korte tidsrestriktioner øger udskiftningen på parkeringspladserne og tilgodeser derfor flere trafikanter samtidig med, at det har en positiv indvirkning på handelen.





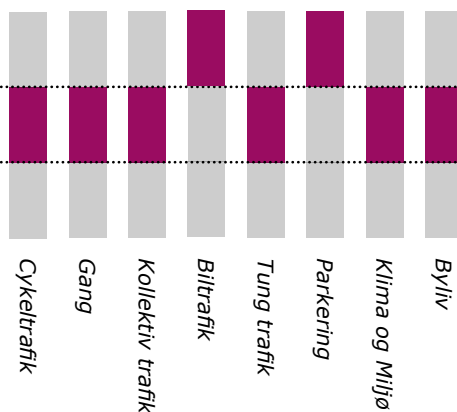
Betaling på parkeringspladser

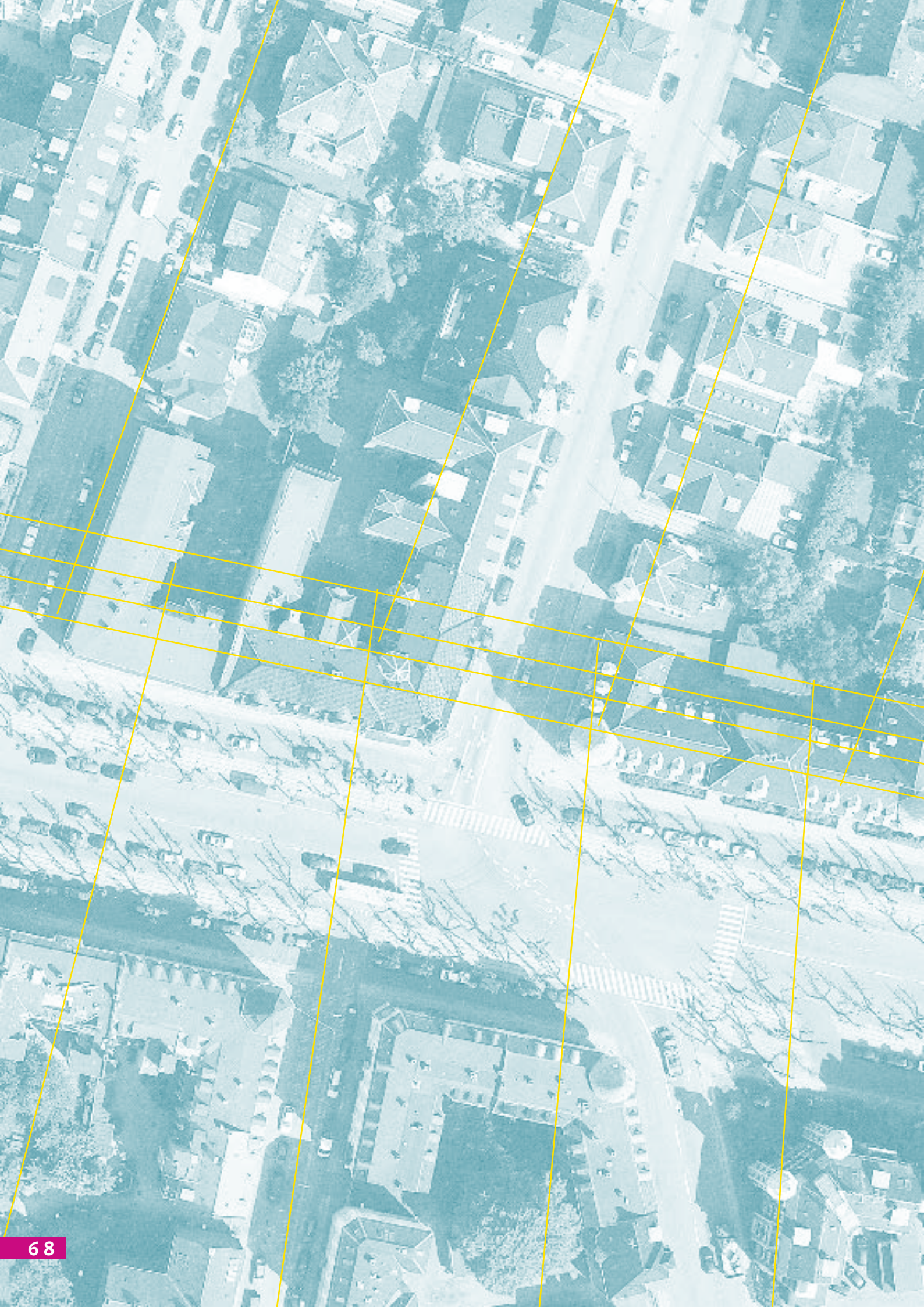
Betaling på parkeringspladserne er et godt redskab til at regulere parkeringsefterspørgslen. Dette kan være medvirkende årsag til, at der vælges andre og grønnere transportformer, at udskiftningen på parkeringspladserne øges, og at biler uden ærinde på Frederiksberg, ikke parkeres i byen.

Betaling på parkeringspladserne kan dermed også have en positiv indflydelse på handelslivet og skabe mere plads til byens egne borgere.

På Frederiksberg kan betaling for parkering i dag foretages via kommunens hjemmeside, ved køb af skrabemærkater hos en af kommunens 24 licensforhandlere og med mobiltelefon hos 2 private selskaber. Af andre betalingsmuligheder kan nævnes opstilling af betalingsautomater på gaden.


Betaling på parkeringspladser





An aerial photograph of a city, showing residential buildings, trees, and streets. A large red rectangular overlay covers the lower two-thirds of the image. Two thin yellow lines cross the image diagonally from the top-left towards the bottom-right. The text '5. HVILKE EFFEKTER KAN VI OPNÅ?' is centered in white on the red background.

5. HVILKE EFFEKTER KAN VI OPNÅ?



De tiltag, der er vurderet at have en positiv indflydelse på de enkelte trafikantgrupper opdelt som under målsætninger.

CYKELTRAFIK

Tiltag

- Reduktion af køresporsbredde
- Reduktion i antallet af kørespor
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Etablering af brede cykelstier / -baner
- Sikre stikrydsninger / krydsningsmuligheder
- Gode parkeringsmuligheder – cykler
- Fleksible byrum
- Signalprioritering - cykler
- Læssezoner
- Vejrlukning
- Etablering af cykelgader
- Trafiklegeplads
- By- og pendlercykler
- Fremme elcykler
- Hastighedszoner
- Cykelsuperstier
- "Undtagen-regler" for cyklister
- Etablere cykelcentre
- Mindre trafikerede veje omlægges til gågader
- Udvidelse af miljøzonen

Forventet resultat

Et sammenhængende cykelrutenet vil øge attraktiviteten ved at cykle og samtidig øge trygheden og trafikikkerheden for de mange cyklister på Frederiksberg.

Fysiske tiltag af forskellig art vil både kunne bidrage til et sammenhængende cykelnet og gøre det mere attraktivt at cykle på Frederiksberg. Det kan få flere til at vælge cyklen som transportmiddel.

GANG

Tiltag

- Reduktion af køresporsbredde
- Reduktion i antallet af kørespor
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Bredere fortove
- Sikre stikrydsninger / krydsningsmuligheder
- Styrke forholdene for den kollektive trafik
- Fleksible byrum
- Læssezoner
- Vejrlukning
- Flere siddemuligheder
- Etablering af cykelgader
- Trafiklegeplads
- Hastighedszoner
- Mindre trafikerede veje omlægges til gågader
- Udvidelse af miljøzonen

Forventet resultat

Ved forbedring af de fysiske forhold for fodgængere og cyklister må det forventes, at det øger trygheden og tilgængeligheden. Dermed bliver det også mere attraktivt at være fodgænger på Frederiksberg.



KOLLEKTIV TRAFIK

Tiltag

- Busbaner
- Styrke forholdene for den kollektive trafik
- Fleksible byrum
- Signalprioritering - bus
- Signalprioritering - bil
- By- og pendlercykler
- Fremme af kollektiv trafik
- Flere siddemuligheder

Forventet resultat

Flere trafikanter finder det attraktivt at anvende den kollektive trafik og det er samtidig et konkurrencedygtigt alternativ til bilen.

BILTRAFIK

Tiltag

- Gode parkeringsmuligheder – biler
- Signalprioritering - bil
- Tidsrestriktioner på p-pladser
- Betaling på parkeringspladser

Forventet resultat

Gennem fysiske tiltag, indretningen af vejnettet og med udgangspunkt i de trafikale prioriteringer koncentrerer bilerne på det overordnede vejnet.

Tiltagene for specielt cyklerne skal gerne forbedres, så det er muligt at der er flere der anvender cyklen på de mindre ture.

TUNG TRAFIK

Tiltag

- Signalprioritering - bil
- Læssezoner

Forventet resultat

Etablering af læssezoner giver den tunge trafik retninglinjer for hvor og hvornår de kan af- og pålæsse varer.

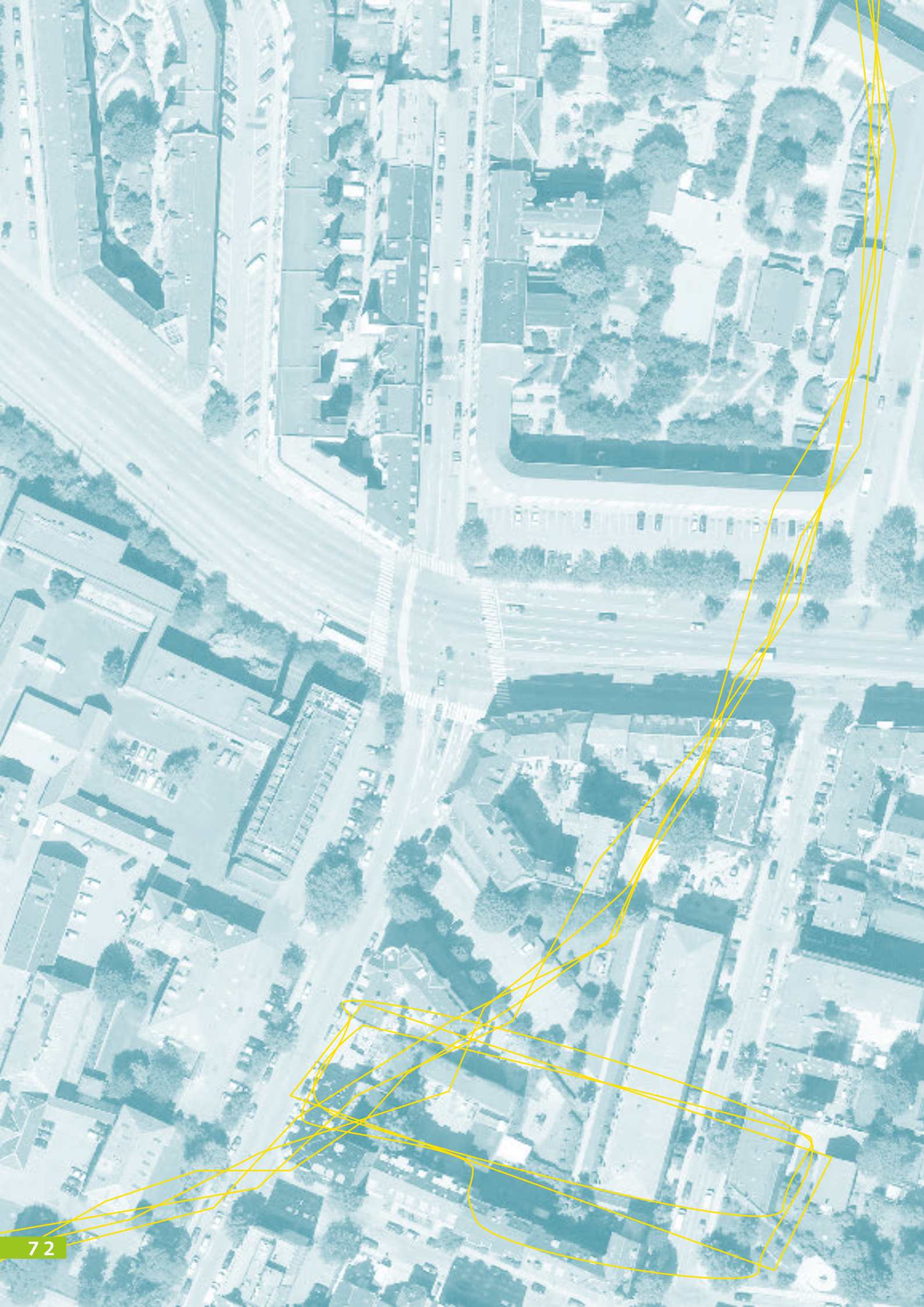
PARKERING

Tiltag

- Reduktion af køresporsbredde
- Reduktion i antallet af kørespor
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Gode parkeringsmuligheder – biler
- Tidsrestriktioner på p-pladser
- Betaling på parkeringspladser

Forventet resultat

Med øget fokus på hvem parkeringspladserne er tiltænkt og med restriktioner på parkeringspladserne vil udskiftningen øges på parkeringspladserne og nogle vil vælge en anden og mere grøn transportform.



An aerial photograph of a city street grid, showing buildings, roads, and green spaces. A large, semi-transparent green rectangle is overlaid on the image, covering most of the page. The text is centered within this green area.

6. HVORDAN KUNNE DET SE UD?

6.1 BY- OG PENDLERCYKLER
6.2 BUSSTOPPESTED PÅ KØREBANEN
6.3 FLEKSIBELT BYRUM

For at opnå målsætningerne og imødekomme de trafikale prioriteringer på Frederiksberg er der gennem tre forskellige eksempler lagt vægt på at imødekomme disse og visionen om, at Frederiksberg skal være det sunde, pulserende og grønne hjerte i Hovedstaden.



6.1 BY- OG Pendlercykler

Incitament

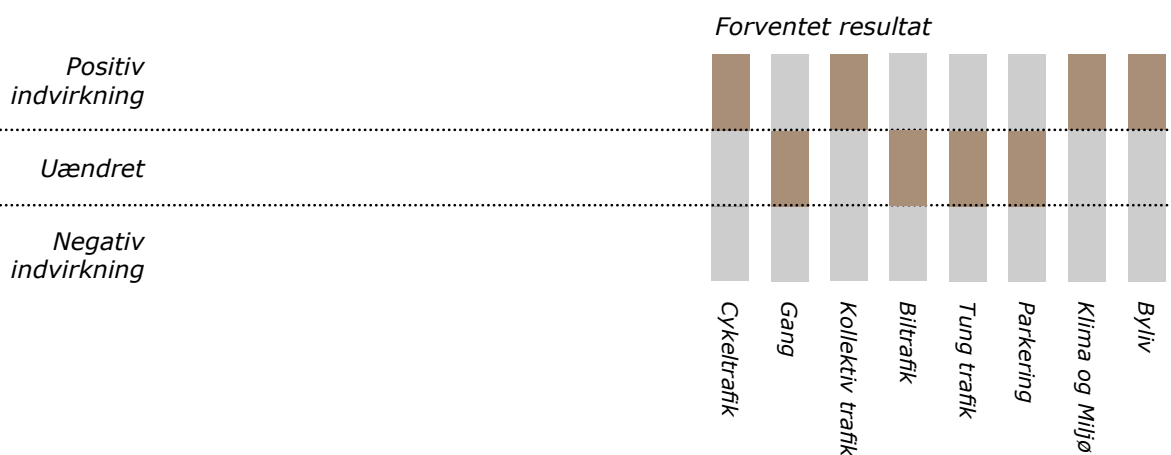
Vi ønsker at skabe de rette forudsætninger for at byens brugere anvender cykler og kollektiv trafik. Dette gælder både når der er tale om transport mellem bolig og arbejde, men også når byen og byens rum skal opleves. For at understøtte og initiere de gode og sunde transportvaner, skal vi tilbyde attraktive muligheder for både at benytte cykel og kollektiv trafik - og meget gerne i kombination

Forslag

Der opsættes by- og pendlercykler ved S-tog og metrostationer af DSB. For at gøre dette tilbud endnu mere attraktivt planlægger Frederiksberg at etablere ydeligere fem dockingstationer rundt i byen.

Vælger Frederiksberg at indføre by- og pendlercykler vil der komme ca. 400 cykler.

I forbindelse med indførelsen af by- og pendlercykelsystem skal der gennemføres kampagner, så borgerne bliver opmærksomme på det nye og supplerende kollektive trafiktilbud.





Konvertering af buslommen giver plads til en bredere cykelsti. Busstoppestedet flyttes og skaber bedre plads til gående langs butikkernes facader.

6.2 BUSSTOP PÅ KØREBANEN

Incitament

Cyklisternes fremkommelighed prioriteres højt – også på veje med busstrafik. En buslomme er typisk etableret på bekostning af en indsnævring og / eller en forsætning af cykelstien. Ved at lade busser foretage stop på kørebanen virker den dels som hastighedsdæmpning og dels kan fremkommeligheden for busser og cyklister opretholdes. På de lokaliteter, hvor pladsen tillader det, kan der etableres en perron med karakter af en pladdannelse mellem kørebane og cykelsti. Her kan ventende buspassagerer og øvrige fodgængere opholde sig og nyde byen.

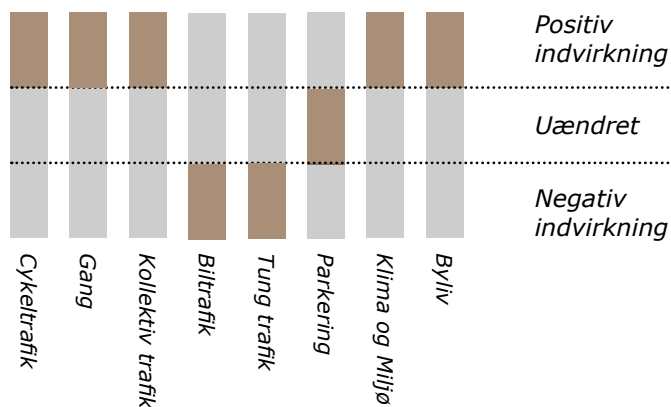
Løsningseksempel

Buslommen på Gammel Kongevej lige over for Edisonsvej fjernes. Bussen skal således gøre ophold på kørebanen. Buslommen skal etableres som en perron / plads for ventende buspassagerer, mens cykler uhindret kan fortsætte deres tur.

Foruden den hastighedsdæmpende

effekt og god fremkommelighed for busser og cyklister, som fjernelse af buslommen sikrer, så øges trygheden desuden for buspassagerne. Buspassagererne får ved denne løsning deres eget areal til ind- og udstigning og dermed fjernes konflikten med cyklisterne.

Forventet resultat







6.3 FLEKSIBELT BYRUM

Incitament

I Kommuneplanen er der på det overordnede vejnet udpeget en række lokaliteter som mulige fleksible byrum. Flexible byrum er defineret som lokaliteter, hvor forholdene for kollektiv trafik, cyklister, fodgængere og byliv i højere grad tilgodeses.

Værnedamsvej er en lokalvej, der forløber mellem Gammel Kongevej og Frederiksberg Allé. Der er ingen kollektiv trafikbetjening på Værnedamsvej. Værnedamsvej kunne derfor være et muligt sted, hvor der kunne etableres fleksibelt byrum.

Løsningseksempel

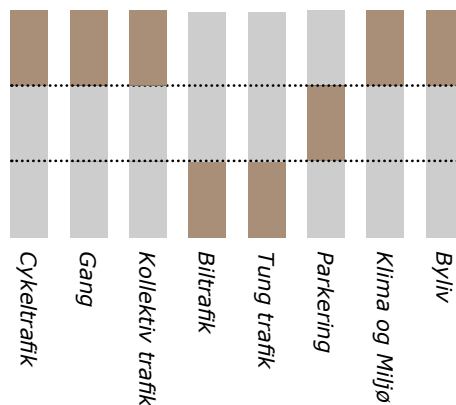
Strækningen skal udformes på en sådan måde, at den i højere grad tilgodeser de lette trafikanter. Det er derfor vigtigt, at sikre en god fremkommelighed for cyklisterne på strækningen, og det skal være trygt for fodgængerne at færdes både på langs og på tværs af strækningen.

Først og fremmest gøres strækningen ensrettet mod Gammel Kongevej, der sikres parkering i kørselsretningen og hele strækningen etableres således, at alle trafikanter færdes i samme niveau. Værnedamsvej har flere funktioner langs strækningen, hvor der bl.a. er behov for vareaf-læsning og der skal tages særligt hensyn til skolebørnene på Prins Henrik Skole.

Det bør sikres, at strækningen får en øget opmærksomhed, således det er sikkert og trygt for alle trafikantarter at færdes på strækningen. Dette kan gøres ved etablering af en afvigende belægning, hvor det stadig er muligt for cyklister at opretholde en god fremkommelighed.

Udover synliggørelse af strækningen skal belægningen have en form for hastighedsdæmpende effekt for bilerne og derigennem primært prioritere fodgængere og cyklister. Ved at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger skiftevis i de to vejsider kan den hastighedsdæmpende effekt yderligere forøges.

Forventet resultat





Det fleksible byrum markerer særlige steder i byen. Via et belægningskift og en større detaljering af trafikrummet skabes et rum med større intimitet og medfølgende lavere hastighed



WWW.FREDERIKSBERG.DK