

FREDERIKSBERG
KOMMUNE



Mobilitetspolitik

Mobilitet på Frederiksberg frem mod 2030

Gang, cykling og kollektiv trafik er første valg på Frederiksberg

Kære læser,

Tak fordi du viser interesse for Frederiksberg Kommunes mobilitetspolitik. Politikken handler om transporten på Frederiksberg og om, hvordan vi indretter den bedst muligt for flest muligt.

Transport er en vigtig del af alles hverdag og livskvalitet. Vi skal fra det ene sted til det andet mange gange i løbet af en dag – og det skal foregå så let og smertefrit som muligt. I en tæt by som Frederiksberg sker det ofte hurtigst og lettest ved hjælp af gang, cykling eller kollektiv trafik, så de tre transportformer er første valg i politikken.

Samtidig ønsker vi at reducere transportens CO₂-udledning, som står for ca. tyve procent af Frederiksbergs samlede udledning. Det bidrager disse tre transportformer også til.

Det er dog ikke alle ture, som kan klares til fods, på cykel eller i kollektiv trafik, og der skal fortsat være plads til biler i byen. På de ture, hvor der er behov for bilen, skal det være særligt nemt at vælge delebil eller at køre sammen med andre, ligesom Frederiksberg allerede er godt på vej med at understøtte omstillingen til elbiler.

Vi glæder os til at se politikken blive til virkelighed, og vi håber, den vil bidrage til at fastholde Frederiksberg som en tilgængelig og rar by at færdes og være i – også for fremtidens generationer, så vi med stolthed kan sige:

På Frederiksberg har vi god mobilitet, og vi vælger aktivt og bæredygtigt!

God læselyst!



Michael Vindfeldt
Borgmester



Jan E. Jørgensen
Formand for
Miljø- og Trafikudvalget

Indhold

Forord	2
Vision	3
Aktive og bæredygtige transportvaner	4
Trafikhierarki	5
Fokusområder og mål	6
Fokusområder	7
Sammenhæng med andre planer	10
Opfølgning	11



Vision

Vi har god, grøn og klimavenlig mobilitet, og vi vælger aktivt og bæredygtigt.

Frederiksberg har korte afstande og gode muligheder for, at mange ture foregår med aktive transportmidler, som gang eller cykling.

Derfor er Frederiksbergs mobilitets-vision for 2030 at:

Alle har adgang til god mobilitet, og trængslen er reduceret

Det er nemt, trygt og sikkert for alle borgere og brugere at komme rundt i og igennem byen

Der er mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv

Der er mere metro, der er omstillet til miljørigtige busser, og BRT-løsninger er undersøgt

Som bilist er det mest attraktivt at vælge delebiler og samkørsel, og elbil ved behov for individuel bil

Løsninger skal vurderes på gadeplan, på kommuneniveau og sættes ind i den større trafikale sammenhæng, der omgiver Frederiksberg. I de konkrete løsninger prioriteres fodgængere, cyklister og kollektiv trafik.



Aktive og bæredygtige transportvaner

Mobilitet er muligheden for at bevæge sig fra et sted til et andet.

Den oplevede mobilitet afhænger både af den enkeltes muligheder, det omgivende transportsystem, indretning af vejarealerne og viden.

Transportmiddelvalg

Tre hovedbegrundelser for det overordnede transportmiddelvalg. Samme ord anvendes om forskellige transportmidler⁶:

- Det er nemt og enkelt (93 %)
- Det er sundt og giver motion (65 %)
- Vane (65 %)

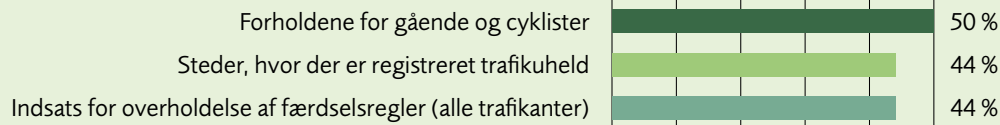
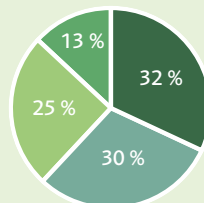
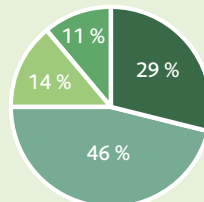
- Internt
- København
- Ringbyen
- Øvrige

Rejserelationer - ture med start og/eller slutdestination i Frederiksberg Kommune.

- 0-2 km
- 2-5 km
- 5-15 km
- > 15 km

Rejselængder for ture med relation til Frederiksberg Kommune.

Kilde: COWIs træk fra TU 2008-2018³

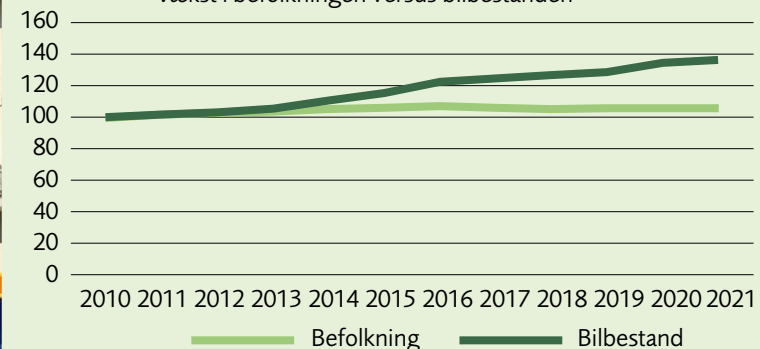


Uddrag af svarfordeling. De tre emner med højest % gengivet. Svarfordeling til spørgsmålet "Frederiksberg Kommune vil gerne forbedre trygheden ved at sætte ind på en række områder. Hvilke områder mener du, at kommunen skal prioritere højest?" (434 besvarelser)¹¹

Bilejerskab på Frederiksberg:

Bilbestanden er fra 2010 til 2021 steget med ca. 36 %, og er ved udgangen af 2022 på 30.464 biler¹²

Vækst i befolkningen versus bilbestanden^{12 og 14}



Vi ser ind i en fremtid, hvor vi – hvis vi ikke gør noget – må forvente, at der bliver flere biler, længere ture med alle transportmidler, og at trængslen i byen vil fortsætte med at stige.

Frederiksberg skal være CO₂-neutral i 2030, og der er fart på omstilling af bilflåden til el, men det ændrer ikke på mængden af biler, der giver trængsel og fylder i byrummet.

Frederiksberg er den tættest befolkede kommune i Danmark. Når mange mennesker bor tæt, skal mange funktioner også fungere på begrænset plads. Samspejlet og gensidigt hensyn er en del af byens rytme, som afspejles i indretningen af vejarealerne.

Mobilitetspolitikken sætter mål, der skal fremme aktive og bæredygtig transportformer som gang, cykling og miljørigtig kollektiv trafik, for at gøre trygheden og oplevelsen af byen endnu bedre.

Aktive og bæredygtige transportvaner er godt for klimaet, sundheden og oplevelsen af byen.

Trafikhierarki

Ved at overveje transportmidler til hver rejse er der mulighed for at bryde med vaner⁶ og afklare, om der er andre muligheder.

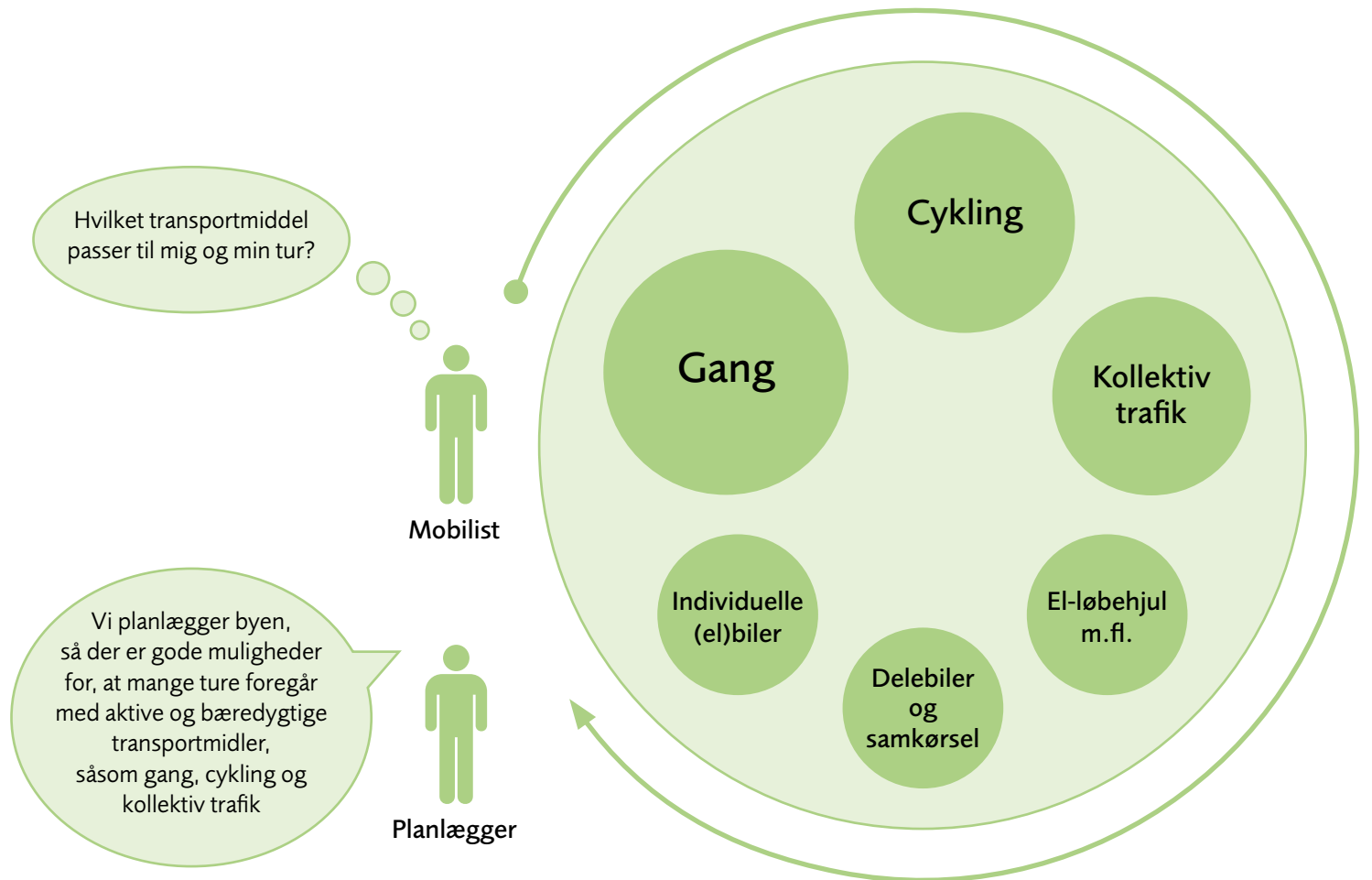
Trafikhierarkiet angiver at der ved planlægning og indretning af byen prioriteres at ture foretages med aktive og bæredygtige transportmidler.

I hierarkiet er gang, cykling og kollektiv trafik angivet størst, fordi de er prioriteret over el-løbehjul, delebiler og samkørsel samt individuelle (el)biler.

Prioriteringen betyder, at det bliver let for dem, der bevæger sig i byen at vælge aktive og bæredygtige transportformer og kombinere dem.

For hver enkelt tur gælder, at **længde, formål og personlige forudsætninger skal passe sammen**.

For at fremme den aktive og bæredygtige mobilitet på Frederiksberg understøttes vision og målsætninger af et trafikhierarki.



Fokusområder og mål

Fokusområde: Det skal være nemt, trygt og sikkert at færdes i trafikken

Mål 1: God mobilitet til alle - alle skal kunne komme til de steder, de gerne vil, når de vil

1. 90 % af borgerne oplever, at de har god mobilitet
2. Ældre og borgere med handicap, er overvejende tilfredse med mobiliteten på Frederiksberg

Status mål 1:

1. Basis fastlægges ved første måling
2. Basis fastlægges ved første måling

Mål 2: Alle vejarealer skal være tilgængelige

1. De definerede tilgængelighedsruter forbindes til et tilgængelighedsnet
2. 90 % af borgerne skal være tilfredse med tilgængeligheden.

Status mål 2:

1. Basis fastlægges ved første måling
2. Basis fastlægges ved første måling

Mål 3: Trafikken skal være sikker for alle trafikanter

1. I 2030 er der højst 15 alvorligt tilskadede og ingen dræbte i trafikken på Frederiksberg

Status mål 3:

1. 2018-20: 29 alvorligt tilskadede og 0 dræbte (gennemsnit)

Fokusområde: Der skal være bedre forhold for og mere plads til fodgængere, cyklister og kollektiv trafik

Mål 4: Danmarks mest cyklende by

1. Minimum 40 % af borgernes ture skal være på cykel
2. 85 % af alle skoleelever går eller cykler til og fra skole

Status mål 4:

1. TU kommune rapport 2016-18: 29 %
2. 2022: 81 %

Mål 5: Det skal være nemt at vælge gang og cykel som transportmiddel på korte ture

1. 90 % af turene på 0-2 km er gang- eller cykelture
2. 70 % af turene på 2-5 km er gang- eller cykelture

Status mål 5:

1. TU 2016-18: 90 %
2. TU 2016-18: 64 %

Mål 6: For mellemlange ture skal den kollektive trafik og supercykelstierne være den nemmeste løsning

1. 45 % af turene på 5-15 km er ture med kollektiv trafik
2. 25 % af turene på 5-15 km er ture på cykel

Status mål 6:

1. TU 2016-18: 40 %
2. TU 2016-18: 22 %

Fokusområde: Biler skal fylde mindre i gadebilledet

Mål 7: Biler skal fortrinsvist benyttes på lange ture eller ture, der ikke kan foretages med andre transportmidler

1. Bilbestanden holdes i ro
2. 15 % færre besøgende skal transportere sig i bil

Status mål 7:

1. Ultimo 2022: 30.464 biler
2. 2022: 3.065.856 påbegyndte parkeringer

Note: TU: Transportvaneundersøgelsen, DTU, data fra perioden 2016-18

Fokusområde:

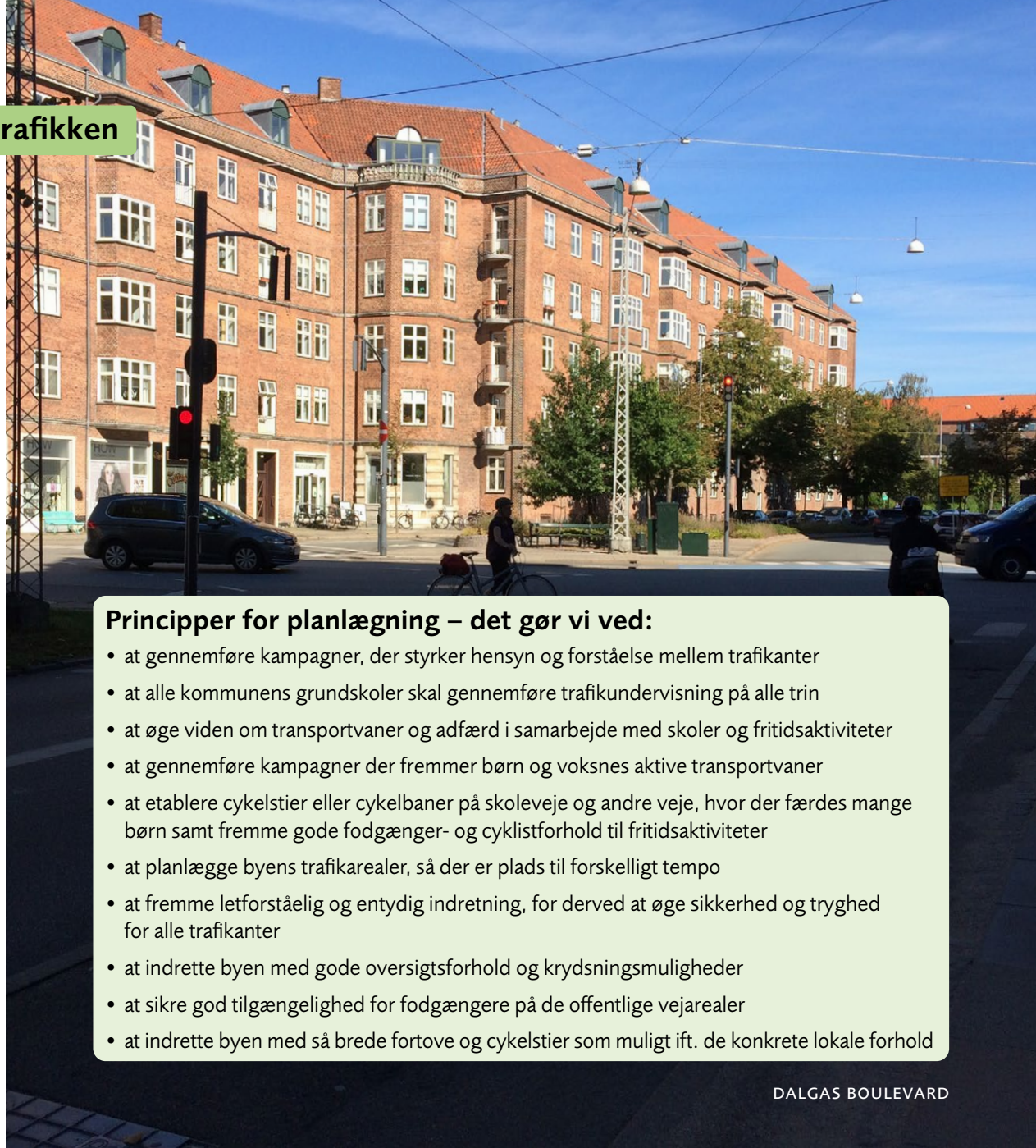
Det skal være nemt, trygt og sikkert at færdes i trafikken

Uanset om man er ny i trafikken eller har meget erfaring, skal det være muligt at komme rundt i byen på en **nem, tryk og sikker** måde.

Alle trafikanter skal tilpasse sig byens rytme. Rytmen varierer over døgnet, og derfor skal der i byen være mulighed for at foretage ture i forskellige hastigheder. Den oplevede tryghed afhænger både af den fysiske udformning af trafikale løsninger, den enkeltes trafikkompetence og opmærksomhed mellem trafikanterne. Entydig indretning kan hjælpe trafikanterne med at overholde færdselsreglerne og vise hensyn til hinanden. Hensyn kræver ofte meget lidt, men betyder meget for oplevelsen. Andres adfærd eller mængden af trafikanter må ikke blive en begrænsning for den enkeltes valg af transportmiddel.

Frem mod 2030 bliver der flere ældre borgere. Tilgængelighed og overskuelige byrum er vigtigt for alle men særligt for børn, ældre og borgere med handicap. Tydeligt definerede byrum understøtter aktive og bæredygtige transportvaner fra start og igennem hele livet.

Indretningen af vejarealet samt afstanden til både destination og transportmiddel er vigtig for oplevelsen af mobilitet. For ældre og borgere med handicap kan det være bilen, der giver mobilitet. Samtidig kan biler også være med til forringe mobiliteten, hvis mængden af parkerede biler og trafik nedsætter oversigtsforholdene og gør det svært at krydse veje.



Principper for planlægning – det gør vi ved:

- at gennemføre kampagner, der styrker hensyn og forståelse mellem trafikanter
- at alle kommunens grundskoler skal gennemføre trafikundervisning på alle trin
- at øge viden om transportvaner og adfærd i samarbejde med skoler og fritidsaktiviteter
- at gennemføre kampagner der fremmer børn og voksnes aktive transportvaner
- at etablere cykelstier eller cykelbaner på skoleveje og andre veje, hvor der færdes mange børn samt fremme gode fodgænger- og cyklistforhold til fritidsaktiviteter
- at planlægge byens trafikarealer, så der er plads til forskelligt tempo
- at fremme letforståelig og entydig indretning, for derved at øge sikkerhed og tryghed for alle trafikanter
- at indrette byen med gode oversigtsforhold og krydsningsmuligheder
- at sikre god tilgængelighed for fodgængere på de offentlige vejarealer
- at indrette byen med så brede fortove og cykelstier som muligt ift. de konkrete lokale forhold

Fokusområde:

Der skal være bedre forhold for og mere plads til fodgængere, cyklister og kollektiv trafik

Det aktive og bæredygtige transportmiddelvalg understøttes af **bedre forhold for og mere plads til fodgængere, cyklister og kollektiv trafik**.

Mange af de ture, der starter og/eller slutter på Frederiksberg, har potentiale for at blive foretaget med aktive og bæredygtige transportmidler, da der er et veludbygget cykelstinet og gode kollektive transportforbindelser. En stor andel af alle ture foregår enten internt på Frederiksberg eller mellem Frederiksberg og Københavns kommuner³.

Mængden af trafik og hvordan den afvikles har sammen med indretning af vejarealerne betydning for oplevelsen af byen og **valg af transportmiddel**. Der kan være få eller mange overvejelser i forbindelse med valg af transportmiddel. Det gælder både ved ture, der er foretaget før og ved ture til nye destinationer. Helt generelt betyder det noget for trafikanterne, at det er **nemt og enkelt**, samt **sundt og giver motion**, og så handler det i høj grad også om **vaner**⁶.

Når cyklisterne oplever trængsel på cykelstierne, kan det være en hindring, der afholder både nye og ældre cyklister fra at cykle.

Gode pladsforhold på både fortove, cykelstier, og til cykelparkering samt muligheder for ophold giver incitament til at vælge at gå og cykle og fortsætte med at bruge dem.



Principper for planlægning – det gør vi ved:

- at prioritere byens færdselsarealer efter trafikhierarkiet, under hensyntagen til konkrete lokale forhold
- at øge kendskab til transportmulighederne i byen, så hver enkelt tur overvejes
- at fremme let adgang til kollektiv trafik
- at indrette en attraktiv by med genveje og opholdsmuligheder for at fremme gang, cykling og byliv
- at indrette byen så det er let at kombinere gang, cykel og kollektiv trafik
- at prioritere gode skiftemuligheder imellem kollektive transportformer
- at planlægge den kollektive trafik som et finmasket og effektivt net, der er tilgængeligt for alle

Fokusområde:

Biler skal fylde mindre i gadebilledet

For at give plads til fodgængere, cyklister og byliv **skal biler fylde mindre i gadebilledet**, da pladsen i byen er begrænset.

Når antallet af biler stiger, stiger efterspørgslen på bilparkeringspladser samtidig med at fremkommeligheden på vejene reduceres. **Indretning af vejarealerne skal derfor prioriteres**. Her anvendes trafikhierarkiet, som angiver en prioritering i forbindelse med planlægning og anvendelse af byen.

Bilen skal fortrinsvist benyttes på lange rejser eller hvor der ikke er andre muligheder. Når bilen vælges som transportmiddel skal det være mest attraktivt at vælge delebiler og samkørsel, så antallet af private biler begrænses.

Fremkommeligheden for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik prioriteres. Trafikhierarkiet anvendes både i planlægning og i projekter som grundlag for prioritering, under hensyntagen til de konkrete lokale forhold.

Indretningen af byrummet skal understøtte at der vælges aktive og bæredygtige transportmidler. Kampanjer skal understøtte borgernes og brugernes viden om transportmuligheder og give anledning til at overveje egne transportvaner.



Principper for planlægning – det gør vi ved:

- at øge kendskab til og give mulighed for at bruge bil uden at eje bil
- at rammen til reservation af bilparkeringspladser til delebiler med fast stamplads løbende vurderes
- at planlægge og indrette vejnettet, så biler kører i lavt tempo
- at fremkommeligheden for cykler og busser prioriteres
- at prioritere brede fortove og cykelstier og plads til byliv
- at betalingsparkeringsordningen medvirker til, at bilejerskabet holdes i ro
- at det samlede antal bilparkeringspladser afvejes i forhold til byrummets øvrige funktioner

Sammenhæng med andre planer

DALGAS BOULEVARD VED LINDEVANG STATION

Mobilitetspolitikken bygger på **Frederiksbergstrategiens** og **kommuneplanens** mål om "bæredygtig mobilitet og høj tilgængelighed". Det gør den ved at fremme sunde og grønne transportformer som gang, cykling og effektiv kollektiv trafik, som særligt skal erstatte korte bilture. Desuden skal den fremme delebilløsninger. Kommuneplanen folder rammerne ud og angiver, at bilen skal fylde mindre i gadebilledet.

Mobilitetspolitikken vedrører både de overordnede rammer og retning for mobiliteten på Frederiksberg, men også samspillet mellem transportformerne, byens rum, tilgængelighed for alle men særligt for børn, ældre og borgere med handicap. Mobilitetspolitikken støtter derved op om at arbejde bevidst med særlige målgrupper i udformningen af byens rum, i retning mod biasfriebyrum, som indgår i **Frederiksberg Bystrategi 2024**.

Frederiksberg skal være CO₂-neutral i 2030 og med **DK2020 klimaplanen** er det besluttet, at CO₂-udslippet fra transporten skal reduceres ved, at stigningen i kørt km bliver mindre. Med **elbilstrategien "Elbilby nr. 1"** er der besluttet mål om omstilling af den private bilpark til el for derved at reducere CO₂-udslippet.

Politik for Sundhed 2023-2026 omfatter mål om "Byens indretning og bynaturen styrker vores sundhed" samt fokusområderne "Tidlig indsats" og "Sunde rammer".

Handicappolitik 2023-2026 har bl.a. fokus på at byen er tilgængelig, at byen skal rumme alle, og alle skal have adgang til byens rum. **Ældre- og værdighedspolitik 2023-2026** har bl.a. fokus på at udvikle byrum og infrastruktur, så de ældre kan bevæge sig trygt rundt i byen.

I **Strategi for ren luft – 2030** er der mål om senest i 2030 at overholde WHO's retningslinjer for partikelforurening, og derved sikre ren luft til hele Frederiksberg. **Støjhandlingsplan for vejstøj 2018-2023** har mål om nedsættelse af udendørs- og indendørs støjbelastning. Både Strategi for ren luft og Støjhandlingsplanen for vejstøj foreslår at fremme brugen af gang, cykling og kollektiv trafik.

Tilgængelighedsplan 2016 bidrager med konkrete tilgængelighedsløsninger og definerer tilgængelighedsruterne. **Hastighedsplanen "Byens tempo"**, indeholder bl.a. en kortlægning af hhv. tryghed i trafikken og hastighedsniveauet på kommunens veje.

Opfølgning

Mobilitetspolitikken er udgangspunkt for planlægning og for konkrete projekter. Mobilitetspolitikken sætter rammer for og tydeliggøre principper for mobilitet, indretning af byen, samt planlægning inden for de forskellige transportmidler.

Ved implementering af mobilitetspolitikken udfoldes potentialet ved at prioritere, vælge aktivt og kombinere transportmidler. Samtidig tages der stilling til transportmidlernes brug af byens rum og hvordan fremtidens Frederiksberg skal opleves af borgere og brugere.

Mobilitetspolitikken følges op med en årlig status for målsætningerne og forslag til handlinger.

Hvis det vurderes at være nødvendigt, kan der i 2027 på baggrund af 2026 data foretages justering af en eller flere målsætninger.

Mobilitetspolitikken udløber med udgangen af 2030, og vurdering af opfyldelse af mobilitetspolitikens målsætninger vil blive udarbejdet i 2031, når data fra 2030 foreligger.



Baggrundsmaterialer:

1. De første erfaringer med el-løbehjul, *COWI, oktober 2019*
2. Gennemkørende trafik på Frederiksberg, dokumentationsnotat, *COWI, januar 2020*
3. Mobilitetspolitik, Baggrund – Trafiksituationen på Frederiksberg, *COWI, januar 2020*
4. Rejsetidsanalyse med GPS-data, *Rambøll, juni 2020*
5. Mobilitet post-corona, rapport, *Rambøll, juli 2021*
6. Transportadfærd og vaner, Resultater af spørgeskemaanalyse og fokusgruppeinterview i Frederiksberg Kommune 2021, *Rambøll, august-november 2021*
7. Trafikale forhold på Frederiksberg, *GV Models, marts 2022*
8. Analyse og visualisering af virkemidler: Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken, klimafondsprojekt nr. 5, *Urban Creators, maj 2022*
9. Transportundersøgelse på folkeskoler og privatskoler i Frederiksberg Kommune, *Rambøll, september 2022*
10. Den nationale cyklistundersøgelse, *Det Kommunale Cykelfagråd og MEGAFON, september 2022*
11. Tryghedsundersøgelse, Hovedresultater fra spørgeskemaundersøgelse, *ViaTrafik, december 2022*
12. Bilparken på Frederiksberg, *Frederiksberg Parkering, Incentive, 6. januar 2023*
13. Data fra Frederiksberg Parkering, 2023
14. Danmarks Statistik, www.dst.dk
15. Transportvaneundersøgelsen, *DTU*

Besluttet af Frederiksberg Kommunalbestyrelse den 18. marts 2024.

