

5 gode grunde til at åbne Platanvej for biltrafik

Tak til Frederiksberg kommune for at give alle berørte mulighed for at give sit besyv med i spørgsmålet om, hvad der skal ske med Platanvej, når Cityringen åbner. Det er ikke nogen nem, men nødvendig proces.

I det følgende beskriver jeg 5 gode grunde til at åbne Platanvej for gennemkørende biltrafik igen. Konklusionen er klar. Scenarie 4 (trafikvej med cykelsti og parkering) giver på samme tid bedst mulige forhold for cyklister, bedre trafikale forhold for bilister på Frederiksberg og bedre parkeringsforhold i området.

1. Forholdene for cyklister

Det er et mål at skabe bedre forhold for cyklister på Platanvej og generelt på Frederiksberg. Det er et prisværdigt mål. Samtidig planlægges Platanvej i scenarie 2 og 3 blot lukket for biltrafik ved at opsætte gennemkørsel forbudt skilte i hver ende. Sådanne skilte blev opstillet på de små sideveje, som løber parallelt med Platanvej, da denne blev lukket i 2011. Disse skilte forhindrer ikke bilister i at køre igennem de små sideveje. Samtidig skal der køre busser igennem Platanvej i stort omfang. Det betyder at der kan forventes at være mange biler og busser, som kører sammen med cyklisterne. Det vil være meget sikrere for cyklisterne at adskille cyklister fra bilister og busser.

2. Gennemkørsel via Frederiksberg

Det er et mål at reducere antallet af biler, som kører gennem Frederiksberg fra de store indfaldsveje (motorvejsforlængelser). Et godt, men måske svært opnåeligt mål. Det har vist sig i den tid, hvor Platanvej har været lukket, at trafikken blot flyder ad andre veje via Frederiksberg. Samtidig skaber lukningen af Platanvej også gener for beboere på f. eks. Kochsvej (ensrettet mod Vesterbrogade), som skal til Hillerød- eller Helsingørmotorvejen i forbindelse med kundebesøg o. lign. Den korteste og dermed for alle på Frederiksberg mindst belastende vej går fra Vesterbrogade via Platanvej Madvigs Allé og Bülowvej til Åboulevarden. Andre veje er via Pile Allé og Falkoner Allé eller via Nordre Fasanvej. Disse veje belaster alt andet lige Frederiksberg mere. Gennemkørsel via Frederiksberg kan kun reduceres ved at skabe løsninger rundt om Frederiksberg, f. eks. en havnetunnel, ikke ved at sætte en prop i en af vejene gennem Frederiksberg.

3. Parkering

En lukning af Platanvej vil betyde et reduceret antal parkeringspladser i området. Det fik vi en forsmag på, da Frederiksberg Forsyning i foråret 2019 renoverede gas- og vandrør på Platanvej og i den forbindelse midlertidigt nedlagde parkeringspladser dér. Det betød at bilister på Platanvej måtte parkere på parallelvejene, hvorfor det var sværere for alle at finde en parkeringsplads på offentlig vej. Og de private parkeringspladser på Platanvej bliver ifølge det oplyste tilsyneladende ikke benyttet tilstrækkeligt. Når antallet af offentlige parkeringspladser reduceres, skal områdets bilejere køre mere rundt og lede efter en ledig plads. Dermed kommer vi til at belaste Frederiksberg mere. En reduktion af parkeringspladser må kræve at der etableres mindst et tilsvarende antal parkeringspladser på samme vilkår et andet sted i nærheden.

4. Frederiksberg Allé

Der er planer om at etablere cykelstier på Frederiksberg Allé i 2020 eller senere. Her indgår der overvejelser om at ensrette Frederiksberg Allé. En

løsning for Platanvej hænger uløseligt sammen med Frederiksberg Allé. Hvordan skal bilister komme ind til Kochsvej, hvis Alléen ensrettes i retning mod runddelen? Hvordan skal bilister fra Henrik Ibsensvej komme til Valby, hvis den ensrettes mod øst? Svarene på begge spørgsmål er at de skal køre en omvej f. eks. ad Gl. Kongevej og dermed belaste Frederiksberg endnu mere. Eller køre gennem Platanvej, selv om de ikke må. Hvis Platanvej spærres for gennemkørende trafik, vil det forhindre at Frederiksberg Allé på et senere tidspunkt ensrettes. Så er det selvfølgelig muligt at holde Platanvej lukket, indtil der er truffet en beslutning om Frederiksberg Allé. Men hvor længe skal vi fortsat leve med en uafklaret situation på Platanvej?

5. Belastning af parallelvej

Det vurderes at en genåbning af vil medføre en trafikbelastning på ca. 16.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Og trafikken vil i de kommende år stige. En lukning af Platanvej vil derfor omvendt føre til en stigning af biltrafikken på de allerede hårdt belastede gennemkørselsvej, Pile Allé og Kingosgade. Samtidig vil den såkaldt "beskedne" sivetrafik via de mindre parallelgader også stige. Trafik er ligesom vand. Den flyder derhen, hvor det er nemt og muligt at komme igennem. Allerede i dag oplever beboerne på Kochsvej at sivetrafikken stiger. Kochsvej anses for at være en nem genvej, når man skal fra Frederiksberg Allé til Vesterbrogade og vil undgå at holde i kø på Pile Allé, specielt i myldretiden. Dertil kommer at der på Kochsvej er en skole. Det vil alt andet lige skabe flere risici for skolebørnene, hvis der kommer mere trafik på gaden.

Det er selvfølgelig en skam at der ikke kan findes en løsning med flere træer og flere grønne udearealer på Platanvej. Det ville området også nyde gavn af. Men det ville kræve at der findes andre løsninger for specielt biltrafikken og parkering. Og disse løsninger findes ikke i dag. Måske kan de komme på et senere tidspunkt.