

28. juni 2019

## Høringssvar vedr. udvikling af Platanvej

Jeg støtter scenarie 1 og 4, der begge inkluderer at Platanvej igen åbnes for gennemkørende trafik efter en langvarig, men midlertidig lukning grundet metrobyggeriet, som det oprindeligt var planlagt jf. side 188 i *Udskrift af forhandlingsprotokollen for ekspropriationskommissionen vedrørende anlæg i henhold til Lov om en Cityring* fra 2009.

Der er en lang række gode argumenter for at holde fast i planen om genåbning, der blev vedtaget ifbm. beslutningen om den midlertidige lukning af Platanvej. Blandt andet

1. **Trafikale hensyn.** Under metrobyggeriet har der været et enormt trafikalt pres på de omkringliggende veje. Særligt linjen Alhambravej-Kingsgade-Enghavevej har været hårdt ramt. Min opfattelse har været, at der blandt beboere langs denne trafikale linje og de andre omkringliggende veje har været en fælles forståelse for, at vi nok skulle klare os, mens der blev bygget en ny moderne metro til fordel for os selv og resten af byen. Men med færdiggørelsen af metrobyggeriet er det kun rimeligt at genåbne Platanvej for biltrafik og dermed aflaste den hårdt belastede trafik-linje samt de omkringliggende gader.
2. **Fair fordeling af forurening.** Kingsgade fik den tvivlsomme ære at blive kåret til Københavns mest forurenede gade i 2013 – få år efter at Platanvej blev midlertidigt lukket for gennemkørende trafik.<sup>1</sup> Trafikmængden er ikke blevet mindre siden, og der er heller ikke meget der tyder på, at det sker fremover. Den eneste måde at forbedre forholdene for beboerne på en af byens mest forurenede veje er ved aktivt at aflaste denne, hvilket kun vil ske, hvis Platanvej genåbnes.
3. **Trafiksikkerhed.** Det meget skæve kryds Alhambrasvej/Kingsgade og Frederiksberg Allé er i bedste fald uhensigtsmæssigt fra et trafikalt synspunkt samt en stor synder ifht. kødannelse og i værste fald decideret farligt at bevæge sig i – både som ”blød” og ”hård” trafikant. Den store mængde trafik i dette kryds skaber daglig et farligt trafikalt kaos og der er et stort behov for at få aflastet dette. En genåbning for gennemkørende trafik på Platanvej vil også kunne bidrage hertil.

Flere høringssvar nævner klima, miljø og ambitionen om et mere grønt Frederiksberg som et bærende argument for at vedtage en permanent spærring for gennemkørende trafik på Platanvej. Mens jeg er fuldstændig enig i, at et mere grønt byrum i både København og Frederiksberg kommune er at foretrække, så har jeg svært ved at se, hvordan lukningen af en enkelt vej gør andet og mere end blot at lede trafikken hen

---

<sup>1</sup> <https://www.dr.dk/nyheder/indland/dr-maaler-forureningen-i-koebenhavn-denne-gade-er-vaerst>

på de nærliggende veje. Tværtimod, så betyder den øgede mængde trafik på disse omkringliggende veje, at bilisterne må tilbringe længere tid i bilen grundet kø og tung trafik, hvilket kun øger forureningen.

Formanden for By- og Miljøudvalget, Jan E. Jørgensen, gav i sit indlæg i Frederiksberg Bladet 25. juni 2019 udtryk for at være bekendt med at ”løsningen også påvirker andre veje” og at der er et hensyn til at ”trafikken i hele området skal glide”.<sup>2</sup> Jeg har meget svært ved at se, hvordan denne ambition kan være forenelig med at gennemføre scenarie 2 eller 3, som medfører en spærring for gennemkørende biltrafik på Platanvej.

Jeg synes dog også, at det er værd at overveje en alternativ løsning: En modsatrettet ensretning af Platanvej og Kingosgade. I samme indlæg afviser Jan E. Jørgensen en ensretning af Platanvej af hensyn til busdriften, men jeg har svært ved at følge dette argument. De seneste mange år har de omkringliggende veje også måtte sluge al bustrafik, hvorfor jeg mener at eventuel ensretning af vejene vil være med til at udglatte al trafik i området herunder også bustrafikken.

Parvist ensrettede veje som disse har store fordele set fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt (særligt omkring Alhambravej/Kingosgade og Frederiksberg Allé-krydset må der kunne forventes en positiv effekt ved ensretning af Kingosgade). Selv hvis en ensretning af de to veje måtte øge den forventede transporttid for bilister, så vil det være en fair måde at fordele belastningen, mens der samtidig gives et større incitament til at bruge de nye gode kollektive transportmuligheder – igen til glæde for hele området og drømmen om et grønt Frederiksberg.

Med venlig hilsen

Jeppe Højgaard Krog

Kingosgade 5, 1. tv.  
1623 København V

---

<sup>2</sup> <http://www.e-pages.dk/nmfrederiksbergbladet/600/>