

*En kommentar fra en beboer i Kingosgade på Frederiksberg til projekterne for Platanvej.*

Det er i udgangspunktet positivt at Frederiksberg Kommune fremlægger nogle af de ideer som den kommunale forvaltning arbejder med, til debat blandt borgerne. Uden dette ville nærørende høringssvar selvsagt ikke være mulig.

Når det er sagt, kan det undre mig at forvaltningen arbejder med 2 principper for den fremtidige Platanvej, som har været lukket for biltrafik i ca. 8 år.

Historisk var det jo sådan, at da det i 2011 blev bekendtgjort at Platanvej skulle lukkes, opstod der en ret aktivistisk stemning blandt beboerne her i Kingosgade (opslag på trappeopgangene og i supermarkeder, møder her og der – osv.)

Man vurderede at det var urimeligt at "Kingosgadelinien" ( H.C. Ørstedesvej - Alhambravej - Kingosgade – Enghavevej) som allerede den gang var hårdt trafikalt belastet, blev pålagt at overtage den væsentligste del af den gennemkørende trafik fra "Platanvej linjen" ( Bülowsvej – Madvigs allé – Platanvej – Vester Fælledvej). Denne vurdering viste sig hurtigt efter lukningen af Platanvej at være korrekt. "Kingosgadelinien" blev med det samme tæt pakket, og der opstod bilkaos flere gange i døgnnet. Derudover steg forureningen mærkbart.

Sagen landende imidlertid dengang ved:

- at man ønskede alt godt for Cityringen
- at man ikke kunne se hvordan trafikken ellers kunne afvikles fra Åboulevarden mod nord gennem Frederiksberg til de sydlige bydelene i Københavns kommune og vice versa.
- at man havde tiltro til at Frederiksberg Kommunen ville genåbne Platanvej når metrobyggeriet var overstået således at man på ny kunne deles om den gennemkørende trafik der nu en gang skal passere vores bydele fra nord til syd og omvendt.

Da jeg jo i hele perioden har været overbevist om at ubehagelighederne ved den øgede trafikmængde kun var for en periode (ganske vist på 8 år), undre det mig nu, at Frederiksberg kommune har bedt byrådsfirmaet Gehl om at illustrer/analysere 2 forskellige principper, for Platanvejs fremtidige funktion og udformning.

Gehl illustrerer det 1.Princip, gennem 2 udformningens muligheder hvoraf essensen er :

- Platanvej reetableres som den trafikvej den tidligere var og aftager igen, solidarisk, de trafikmængder som den gjorde før Metrobyggeriet.

Gehl illustrerer ligeledes det 2.Princip gennem 2 udformningens muligheder hvoraf essensen er:

- Platanvej lukkes for gennemkørende trafik og der etableres i stedet en lokal opholdsgade. Et projekt der hovedsagelig må være tiltænkt gadens nuværende 745 beboere samt de nye beboere som inden for en korte årrække flytter ind i de 27 nye tagboliger og 5 rækkehuse der etableres på området Platanvej 9-29.

Jeg vil ikke undlade at bemærke at jeg finder analyse materialet fra Gehls hånd ret tendentiøst og ufuldstændigt hvad angår form, argumentationen og illustrationer.

Således er 2.Princip - Platan permanent lukket for gennemkørende trafik - klart fremhævet som den "rigtige, lækre løsning". F.eks. understreges den dramatiske trafikstigningerne på 13.000 biler, der vil opstå på Platanvej hvis vejen genåbnes. ( Selvfølgelig en dramatisk stigning. Men Platanvej har ikke haft gennemkørende trafik i 8 år.) Derudover viser illustrationerne cyklende forældre og børn på fine vejbelægnings i grønne Alle' lignende omgivelser.

Men materialet beskriver ikke hvad en fortsat lukning af Platanvejlinen indebærer trafikalt og miljømæssigt for de tilliggende kvarterer når disse, yderligere, skal optage de fremtidige trafik stigninger som den anvendte trafikmodel foreskriver.

Analysen er med andre ord mangelfuld og ufuldstændig. Der er ikke argumenteret og illustreret i tilstrækkelig grad over for os borgerne, som Frederiksberg Kommune her har indbudt til dialog.

Vi behøver kendskab til hvad kommunen vil gøre ved de problemer og konsekvenserne som valget af princip og scenarie indebærer. Såvel på kort- som på lang sigt

Vi mangler således en klar oversigt over hvad valg af princip for Platanvejproblematikken betyder for større byområder af Frederiksberg og Københavns kommune. Herunder den trafikal sikkerhed for de forskellige trafikarter samt støj og forureningsforhold i de enkelte områder som bliver berørt af beslutningen.

Overordnet kan det siges, at vælger Frederiksberg Kommune at implementere 1.Princip - En genåbning af Platanvej - vil det umiddelbart skabe en forbedring af forholdene for beboeren i de kvarterer der tidligere påtog sig trafikforøgelsen i Metroens byggeperiode.

Vælger Frederiksberg Kommune at implementere 2.Princip – Permanent lukning af Platanvej for gennemkørende trafik - pålægger man ekstra trafikmængder og dermed øgede forurenings- og miljøforringelser for de kvarterer der tidligere påtog sig trafikforøgelsen i Metroens byggeperiode i tillid til at Frederiksberg Kommunen ville opfatte det som et midlertidigt indgreb.

Jeg håber at Frederiksberg Kommune vil drøfte sagen grundigt og inddrage mere overordnede byplanmæssige synspunkter i sine afgørelser, end alene hensynet til selve Platanvej.

Med venlig hilsen  
Henrik Lyng  
Kingosgade 15  
1818 Frederiksberg C

Tlf. 53706614.