



Overvejelser omkring et cykel-busgadesystem for det centrale København

Kbh. 15.05.2010

Baggrund

Infrastrukturkommissionens rapport fra 2008 forudsætter, at Danmark i 2030 har en trafik og et transportarbejde, som ligger 70-90% over det nuværende niveau (2005), og trafikens CO₂-udledninger forventes i samme tidsrum at stige med 50%. Denne udvikling vil øge det trafikale pres på det centrale København til det uacceptable.

Samtidig står vi overfor en global klimaudfordring, hvor det er uomgængeligt vigtigt i løbet af ganske få årtier at få det fossile samfund helt afviklet. Frem for at lade trafikken vokse med 70-90% burde man derfor gennem en vifte af trafik- og planlægningsinitiativer sigte på en organisering af byen og samfundet, hvor det samlede transportforbrug er halveret.

Dette ville medføre, at vi med den nuværende infrastruktur havde rigelig vejkapacitet og kunne disponere de eksisterende gaderum, så de anderledes klart end i dag afspejlede en bæredygtig trafikstruktur, hvor gående, cyklende og den kollektive trafik har førsteprioritet.

Det ville kræve en bred vifte af indsatser, heriblandt:

- systematisk omlægning fra privatbilisme til kollektiv trafik
- byfortætning og byudvikling i forstæderne
- byfortætning omkring trafikale kollektive knudepunkter 5-10 km fra centrum
- ændrede pendlingsvaner, hvor privatbil hører til undtagelsen
- langt større brug af hjemmearbejde og distancearbejde
- et ressourceforbrug, som afspejler at vi kun har én planet (vi bruger i dag som havde vi 3½)

Kort sagt markante omlægninger - fra situation, hvor bilen er en nødvendighed for de fleste, til en situation, hvor den er overflødig for de fleste - som tilsammen giver os mulighed for at udfase karréparkeringen og gøre gaderummene til smukke, sociale rum med plads til træer, vegetation og mennesker.

Nørrebrogade som cykel-busgade

På Nørrebrogade har man med stor succes omprioriteret mellem den cyklende, den private og den kollektive trafik, så den plads der er til rådighed for de enkelte trafikformer, direkte afspejler, hvor mange, som rent faktisk benytter transportformen. Der har været modstand under vejs fra en lille højtråbende gruppe af forretninger, som så det som en trussel. Men der er ingen omsætning i gennemkørende trafik, og i byudviklingens historie har det indtil nu været en succes, hver eneste gang man gav mere plads til mennesker. Det bliver derfor spændende at følge, hvordan gadens liv udvikler sig i de kommende år.

Med Nørrebrogade er det lykkedes at genvinde et gaderum, som var tabt til den gennemkørende trafik. Nørrebrogade har fået flere cyklister, flere buspassagerer, som kommer markant hurtigere frem, mere plads til de gående og handlende, mere plads til gadelivet og en markant reduktion af den private trafik - kort sagt mere livskvalitet og mere urbanitet. Omlægningen af Nørrebrogade har ikke bare ført til større trafik på de parallelt løbende Åboulevarden og Tagensvej. Den har flyttet vores transportvaner - der er sket en trafikfordampning.

Som type fortjener cykel-busgaden klart en videreudvikling. De mange foreløbige løsninger, som følger med eksperimentets natur, er rent ud sagt ikke smukke, og man burde snarest muligt udskrive en idékonkurrence om udformningen af inventar, skiltning mv. til en ny tids gaderum.

Et samlet system af cykel-busgader

Allerede ved den første præsentation af Nørrebrogade-planerne blev det luftet, at omlægningen til cykel-busgader meget vel kunne fortsættes i de øvrige brogader, og det forlyder, at der ligger detaljerede planer for en tilsvarende omlægning af Amagerbrogade. Men endnu har vi aldrig set nogen samlet plan.

Københavns Kommune har planer om, at antallet af mennesker, som hver dag tager cyklen til arbejde indenfor få år skal øges fra ~33% til 50%. Det kræver en opprioritering af cyklisterens vilkår, og her vil et sammenhængende net af cykel-busgader i og omkring det centrale København være et fantastisk hovedgreb, som på sigt vil kunne få endnu flere på cyklen, samtidig med at det vil skabe en væsentlig del af den favorisering af den kollektive trafik og de bløde trafikanter, som er nødvendig for at vi i langt højere grad end nu lader bilerne blive uden for byerne, når vi skal på arbejde, i teateret eller blot ind at have en god middag.

Ved Trafikværkstedet* har vi derfor som del af vores arbejde med at lave en visionær trafikplan for Sjælland prøvet at tænke mulighederne sammen.

De radiale gader

Hvad ville der for eksempel ske, hvis man førte en cykel-busgade i Amagerbrogade ind over Torvegade og Knippelsbro?

Til en begyndelse ville det være en befrielse for Christianshavn, som gradvist er blevet næsten sønderdelt af Torvegades og Prinsessegades gennemkørende trafik. Hvis Knippelsbro fik status af cykel-busgade, så kunne vi måske undvære cykel- og gangbroerne ved Nyhavn, som griber så voldsomt ind i tilgængeligheden for den sejlene trafik.

Hvis man herefter fortsatte cykel-busgaden via Bremerholm og Gothersgade, så man fik forbindelse til Nørrebrogade, så begyndte strukturen at hænge sammen. Man kunne forestille sig, at denne rute, fra Amagerbrogade over Gothersgade til Nørrebrogade og videre ud ad Frederikssundsvej, ikke bare var busbetjent, men var den oplagte linjeføring for en letbane forbindelse ind igennem byens centrum.

Mod nord ville Østerbrogade være selvskrævet som cykel-busgade, og man kunne tilsvarende forestille sig, at enten Strandboulevarden eller Østbanegade blev cykel-busforbindelse til centrum. Med de omfattende planer om byudvikling på Nordhavn er det nok den østligste linjeføring, som vinder. Den ville så samtidig gribe fat i den grønne rute langs S-togscirklen.

Mod vest er Istedgade på vej til at blive cykel-gade, og man kunne her overveje, om også Gammel Kongevej blev en del af det radiale cykel-busgadesystem. På den måde ville man gøre det så meget mere oplagt at tage cyklen eller bussen og lade bilen stå.

De orbitære gader

Spørgsmålet er herefter, hvordan disse radiale cykel-busgader bedst muligt sammenkædes, så de er med til at etablere en samlet trafikstruktur, hvor den bæredygtige del af trafikspektret er højere prioriteret end i dag?

Det umiddelbart naturlige ville være at samle dem i en cirkulær cykel-busgade omkring den historiske bykerne. Denne del kræver et større analysearbejde, så det følgende er endnu blot tidlige overvejelser.

Frederiksstaden ville blive en helt anden, hvis Store Kongensgade og Bredgade blev cykel-busgader. Disse to gader, som i dag er voldsomt præget af en frenetisk støjende gennemkørende trafik, ville kunne genopstå som spændende gademiljøer, hvor man havde sindsro til at beundre de statelige facader. Samtidig ville forbindelseslinjerne for de bløde trafikanter fra Middelalderbyen og Strøget over Kongens Nytorv til Nyhavn og Frederiksstaden blive langt

bedre.

På den modsatte side af den historiske bykerne har man over store stræk et mønster med tre orbitære gader: Inderst er det Vester-, Nørre- og Øster Voldgade, derefter Vester-, Nørre- og Øster Farimagsgade og yderst Vester-, Nørre- og Øster Søgade. Her ville det umiddelbart være naturligt at lade Voldgaderne indre ring være cykel-busgade. Det passer fint med planerne for pladسدannelse ved Nørreport Station, mens Vester Voldgade måske kun skulle være cykelgade. Søgadernes asfalt kunne man passende bryde op for at give plads til en samlet søpark fra Planetariet til Lille Triangelen.

Det er den slags generobring af gaderummet, som er mulig, hvis man gennem en samlet vifte af indsatser, som det indledende blev skitseret, får reduceret den samlede trafikmængde.

Erfaringer fra Odense

I Odense har man lavet en trafikplan, hvor man gennem en række trafikale justeringer forventer at kunne *reducere* biltrafikken med 16% inden 2020.

Et af hovedgrebene i Odenses trafikplan er at fuldende en ringvej omkring det centrale bydele. Arealet inden for denne ring er delt i fire sektorer, som hver især har tilkørsel fra ringvejen. men der er ikke nogen måde at køre tværs igennem byen på. Samtidig nedlægger man det gadegennembrud, Thomas B. Thriges gade, som siden anlæggelsen i 60'erne har skåret Odense over på tværs. Ved på denne måde at styre tilgængeligheden genvinder bykernen sin integritet og sin sammenhængskraft for de bløde trafikanter.

Vi så gerne en tilsvarende visionær tilgang for København.

Perspektiv

Der er i den nuværende situation brug for en radikal nytænkning på trafikområdet - som kan være med til at sikre Københavns Kommunes planer om at nå CO₂-neutralitet i 2025.

Trafikken er en af de sværeste nødder at knække i omlægningen til et bæredygtigt ligevægts-samfund. En udvikling, hvor det samlede trafikarbejde ved midten af århundredet er halveret frem for fordoblet vil derfor være et signal, som for alvor vil placere København på verdenskortet. Samtidig giver det en bred vifte af muligheder for at styrke udviklingen af byens livskvalitet og bymiljø.

På vegne af Trafikværkstedet,

Jens Hvass

Centerleder

Miljøpunkt Indre By-Christianshavn

Rådhuspladsen 77 st. tv.

1550 København V

** Trafikværkstedet er et åbent samarbejde mellem mennesker fra en bred vifte af NGO-organisationer, heriblandt Rådet for Bæredygtig Trafik, Dansk Cyklist Forbund, Det økologiske Råd, Klimabevægelsen, NOAH og en række af Københavns miljøpunkter og lokaludvalg. Tilsammen repræsenterer gruppen en stor og vidtspændende ekspertise.*

Trafikværkstedet har sat sig som mål i løbet af 2010 at udarbejde en visionær plan for en bæredygtig trafikinfrastruktur for Sjællandsområdet, hvor den samlede trafik i 2030 er nedbragt til omkring halvdelen af trafikken i dag.

Se mere på projektets arbejdsseite på www.a21.dk/blog/trafikvaerkstedet.