

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København

35361212

www.baeredygtigtrafik.dk

København d. 8. oktober 2006

Kaj Jørgensen

Københavns kommune

Vej & Park

Trafik- og Plankontoret

Dialog om Søruten

Projektforslaget vedrørende Søruten bør gennemføres i sin helhed, da det er af afgørende betydning for udviklingen af et bæredygtigt trafiksystem for København og for Hovedstadsområdet. Projektet er så vigtigt at de beskedne anlægsinvesteringer for det samlede Søruten-projekt bør bevilges nu, men såfremt dette ikke sker, er det centralt at der er en forpligtelse til at gennemføre det samlede projekt.

Cyklismen er et nøgleelement i en bæredygtig bytrafik, ikke mindst fordi den er energi- og miljøvenlig i ekstrem grad, samtidig med at den er gunstig for sundheden. Ydermere er den særdeles pladsbesparende i sammenligning med bilen og i den forbindelse også tidsmæssigt overlegen i forhold til den i meget af bytrafikken. Det er altså et alternativ der ikke blot er langt bedre i brug end alternativerne hvad angår energi- og miljøforhold, pladskrav, bymiljø, barriereeffekter etc., men det oven i købet er fordelagtigt at det bliver brugt både for den enkelte og for samfundet (ikke mindst sundhedssystemet).

Bilens store pladskrav optræder også når den ikke bruges, hvilket kommer til udtryk i en stadig jagt på parkeringsmuligheder, som allerede forpuster politikken i dag hvor biltætheden er langt lavere i København end for landet som helhed. Derfor er det også af vital betydning at kunne afholde folk fra at anskaffe bil især i byerne. I den forbindelse opfatter vi det som en kvalitet at forslaget til Søruten indebærer at der nedlægges 130 parkeringspladser i gadeplan, og vi kan kun opfordre til at kommunen afstår fra at erstatte dem af andre p-pladser hverken under eller over jorden. Gode forhold for fodgængere og cyklister er, sammen med et kollektivt trafiksystem af høj kvalitet, er imidlertid med til at minimere presset på den enkelte for at anskaffe bil. For den enkelte borger kan der spares mange penge ved ikke at være nødt til at anskaffe sig bil. I den sammenhæng er det også vigtigt at det trafiksystem der bygger på bilafhængighed er socialt meget skævt. Det giver stor mobilitet men til en meget lille gruppe, der er begrænset ikke kun af de fysiske pladskrav, men også sociale. Et trafiksystem bygget op omkring gang, cykel og kollektiv trafik er langt mindre socialt skævt og giver mobilitet til at tilsvarende større gruppe.

Det er derfor godt at så mange cykler i stedet for at køre i bil som det er tilfældet i København, og at der oven i købet er en markant vækst i cyklismen. Men der er al mulig grund til at den tendens

fastholdes og forstærkes i en by der har gode naturlige forudsætninger for at være en cykelby. Cyklisterne giver meget til byen, og derfor er de ikke bare en trafikantgruppe blandt de andre. De skal tværtimod forkæles i trafikken. Deres forskellige roller stiller forskellige krav til betingelserne - fra brugen i hverdagen (til arbejde, studier, indkøb etc.), over fritidscykling for at opleve byen til cykling hvor selve turen er formålet. Det er vigtigt at den ikke blot opfattes som en adspredelse, men respekteres som et transportmiddel hvor det betyder noget hvor direkte og hurtigt man kommer frem, herunder hvor nemt det er at parkere cyklen på forsvarlig vis. Men samtidig er det også afgørende at tilgodese behovet for at kunne cykle adskilt fra bilernes udstødning og uden at være underlagt en trafikrytme dikteret af bilerne. Med andre ord er der brug for både gode cykelforhold langs gader og veje i almindelighed og for cykelruter og lignende hvor cyklisten er adskilt fra den værste biltrafik.

I forbindelse med såvel debatten om det aktuelle projekt som debatterne gennem snart mange år om tidligere projekter har der være fokuseret meget på konflikten mellem cyklisterne på den ene side og fodgængere/beboere på den anden. Vi mener at de principielt er vigtigt at undgå at to grupper af svage trafikanter skal kæmpe om begrænset plads. Der skal tages fra bilen i stedet, så der bliver muligheder for at tilgodese begge. Her er vi imidlertid i en situation hvor der kun er begrænsede muligheder for at stille problemstillingen op på den måde, og hvor ultimative krav fra fodgængere/beboere vil skabe utålelige forhold for de cyklister vi ellers skulle forkæle. Desuden virker protesterne ude af proportioner med problemerne ved cykling på Dosseringerne og Svineryggen. Uanset hvilke problemer man kigger på i forbindelse med brug og parkering af en cykel, gælder at de mangedobles hvis man i stedet ser på en bil. Men dertil kommer at det er svært at pege på alternativer til dette forløb som ikke giver utålelige forhold for cyklisterne - hvilket mere end antydedes af kommunens forsøg med at udpege en såkaldt "lovlig rute". Den havde primært karakter af udpegning af en rute (oven i købet en temmelig problematisk sådan) gennem eksisterende gader, uden nævneværdige ændringer derudover. Men det afspejler at det vil kræve meget store indgreb at skabe bare nogenlunde acceptable alternativer til forløbet på Søfronten, specielt i den østlige ende.

Den eksisterende cykelsti på Søgade-siden - i det omfang denne findes - kan ikke betragtes som et relevant alternativ til Søruten. . For det første vil cykling på denne side ikke på nogen måde leve op sigtet om at undgå at cyklisterne kører direkte i bilernes udstødning, tilmed på en meget trafikeret gade. Denne side ligger desuden særdeles dårligt for cyklister der kommer fra Frederiksbers-, Nørrebro- og Østerbro-siden, hvor det er forvejen er svært at komme på tværs under cykelvenlige forhold. Den ligger også mere uhensigtsmæssigt i forhold til det overordnede cykelrutenet.

Den mest problematiske del af Søruten at gennemføre er forløbet langs Svineryggen, hvor pladsen er mere knap end på Dosseringerne. Det eneste reelle alternativ på denne strækning er at føre ruten via Vodroffsvej, men denne løsning har så mange problemer at vi ikke vurderer det som en acceptabel. Omvejskørslen via denne rute er i sig selv så begrænset, at den ikke kan siges at være et problem. Adgangsforholdene ved Åboulevard er imidlertid væsentlig mere problematiske, specielt i sydgående retning hvor cyklisterne får et venstresving over Rosenørns Allé. Men også selve turen på Vodroffsvej vil være betydeligt ringere end den tilsvarende på Svineryggen. På Vodroffsvej vil man være i almindelig trafik med biler der måske eller måske ikke tager hensyn, og det vil være en absolut minimumsforudsætning for at den føres denne vej, at den gøres til stillevej med effektiv regulering af trafikken. Også æstetisk har dette forløb en helt anden, og langt ringere, karakter end

Svineryggen. Mentalt vil den opleves som en fuldstændig afbrydelse af cykelruten, og det drejer sig trods alt om op imod 1/3 af den samlede længde af Søruten.

Det skal understreges at det er vigtigt at vælge den mest skånsomme løsning med hensyn til indgreb i Svineryggen og dens omgivelser. Det forekommer på den baggrund at den bedste løsning i forvaltningens materiale er den med en træpromenade ude i søen.

med venlig hilsen
Kaj Jørgensen
Skensvedvej 8, 1.
2700 Brønshøj