

Cyklistforbundets høringsvar ifm. planlægningen af metrolinje M5 (miljø-konsekvensvurdering og udkast til §25-tilladelse)

Generelt er Cyklistforbundet positive overfor mere metro. En veludbygget metro betyder, at cyklister også har et alternativ på udfordrende dage. En god cykelby er således også en by, der giver cyklister alternativer i de tilfælde, hvor cyklen ikke slår til.

Cykelparkering

Særligt vigtigt for Cyklistforbundet er, at cykelparkeringen på de nye stationer bliver i den absolutte verdenselite. Vi ved fra succesfulde stationer i Danmark, men især også Holland, at det er muligt at få tusindvis af cyklister til at benytte cykelparkering, hvis denne er placeret *meget* tæt på perronerne, er overdækket, føles sikker at opholde sig i og nem at overskue.

Det er vigtigt at lære af fejlene begået på de nuværende metrolinjer, og vedblive interesseret i, hvordan netop metrobrugerne foretrækker cykelparkering. Et hovedprincip for cykelparkering er altid, at parkeringen skal placeres *inden* metronedgangen, og ikke *efter*, så cyklisterne ikke skal gå en omvej for at komme til metroen.

Underjordisk cykelparkering på bl.a. Københavns Hovedbanegård

Særligt Danmarks største og vigtigste station – Københavns Hovedbanegård – trænger til en seriøs opgradering. Hovedbanegården indgår i planerne for M5-linjen. Vi anbefaler på det kraftigste, at man i forbindelse med M5-linjen på Hovedbanegården etablerer underjordisk cykelparkering i forbindelse med metroen, og i det hele taget tænker i lettilgængelig cykelparkering med niveaufri adgang til overfladen og alle perroner på tværs af metroprojektet og de forestående undersøgelser og planer for Tietgensbroen, som BaneDanmark og Københavns Kommune står for.

Da der foreligger planer for en underjordisk tunnel, vil det være oplagt at undersøge mulighederne for at lade denne tunnel blive en cykelgenvej – naturligvis ordentligt adskilt fra fodgængere – til en fremtidig underjordisk cykelparkering.



Gottlieb Paludan Arkitekters bud på nemt tilgængelig cykelparkering ved fremtidige metrostationer



Korridorer hvorfra niveaufri cykeladgang til underjordisk cykelparkering er vigtig

Cyklistforbundet opfordrer på det kraftigste Metroselskabet, Baneland Danmark, DSB og Københavns Kommune til at indgå i et samarbejde – med seriøs finansiering og gerne statslig forankring – om at udstyre netop denne vigtige station med et underjordisk cykelparkeeringsanlæg med adgang fra så mange sider af banegården som muligt.

Til inspiration kan tjene hollandske cykelparkeringsanlæg, hvor kapacitet, komfort og smidig adgang uden afstigning mv. er i højsædet. Vi anbefaler også, at man på øvrige relevante stationer på M5 undersøger muligheden for at etablere underjordisk cykelparkering med direkte adgang til metroperronerne.

Linjeføring

Vi har i de senere år erfaret, at den nye M3-linje (Cityringen) – der udelukkende forbinder steder indenfor gensidig cykelafstand – sandsynligvis lokker folk af cyklen og ned i metroen. Et formål, der modarbejder Metroselskabets ejeres (Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Staten) egne strategier om flere cyklister.

Det er derfor vigtigt for Cyklistforbundet at understrege, at linjeføringen er meget betydningsfuld, da denne skal optimeres på en måde, så den lokker så mange bilister og så få cyklister af vejene som muligt – ud fra en samlet betragtning om, at cyklisme er en god samfundsforretning, og at det giver flere sunde og glade københavnere. Hvis det er muligt at anlægge metro på en måde, så vi ligefrem ser endnu flere cyklister, gerne i forbindelse med brug af metro og anden kollektiv transport, er det naturligvis at foretrække.

Vi vurderer umiddelbart, at den nuværende linjeføring for M5 også vil tage cyklister af vejene, og opfordrer blot i denne sammenhæng til hele tiden kritisk at genbesøge præmisserne for linjeføringen, og finde en god balance, der primært afhjælper en presset storbyes problemer med massebilisme.

Udnyt højbanen

Cyklistforbundet vil opfordre til, at højbanen på Lynetteholm udnyttes til en højklasset (super)cykelsti, som vi har set det i Nordhavn. Forløbet kan enten være parallelt med højbanen, men også under – som vi kender det fra det meget omtalte Radbahn-forsøg i Berlin, som sandsynligvis vil blive implementeret i hele U1-højbanens længde. Radbahn tjener som en cykelmotorvej, der nyder overdække fra den hundrede år gamle højbane. Et opdateret koncept for Lynetteholm vil kunne tjene som pragteksempel for resten af verden.

Cykelmedtagning

Cyklistforbundet ser gerne, at Metroselskabet i den kommende planlægning af tog og dimensioner for stationer, overvejer en mere S-togslignende løsning, hvor cykelmedtagning i metro bliver nemmere end i dag. Det er i sagens natur svært at omgøre M1-M4-linjerne, men af samme årsag finder vi, at det vil være rettidig omhu at indtænke cykelmedtagning for en kommende M5. Ved samme lejlighed opfordrer vi til en forsimples/ensartning på prissætning og spærretid, således at metro, S-tog og regionaltoget i højere grad kan ses som en samlet og ensartet løsning for københavnere og øvrige brugere.



Utrecht Centraal har et underjordisk cykelparkeringsanlæg med direkte adgang for cyklister



Højklasset cykelsti ved Orientkaj



Radbahn under U1-højbanen i Kreuzberg, Berlin

Metroen som trafiksanering

Cyklistforbundet vil benytte høringen som en lejlighed til at rose især M3-linjens effekt på byrummene over den underjordiske bane, hvor man har trafiksaneret og gjort disse helt eller delvist bilfri. Gode eksempler herpå er Enghave Plads og Skjolds Plads, hvor metroen fuldstændig har forandret livet på pladserne fra bil-liv til byliv – stærkt hjulpet på vej af genvejene for cyklister, der som bekendt er en menneske- og bymiljøvenlig transportform. Derfor vil vi i samme ombæring naturligvis opfordre Metroselskabet og Københavns Kommune til at fortsætte denne praksis, hvor man tager eksisterende byrum ifm. metrobyggeri og gør dem til *rigtige* pladser for mennesker frem for støjende og forurenede motortrafikkorridorer.