

Hørings svar fra Cyklistforbundet om forslag til Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen

Cyklistforbundet skal hermed kommentere det forslag til en byrums- og trafikplan for Middelalderbyen, som er i offentlig høring i efteråret 2022.

Vi kan 100 % bakke op om det rigtige i at se på Middelalderbyen på en helt ny måde og har med både glæde og interesse fulgt hele forløbet fra den oprindelige politiske beslutning om at reducere bilparkering og biltrafik i området til i dag; med deltagelse i projektets følgegruppe og i de borgermøder, der har fundet sted undervejs.

Særlig kredit vil vi give til gennemførelsen af den borgersamling, der på fornemste vis ledte frem til en række anbefalinger, som helt konkret danner baggrunden for det fremlagte forslag.

Borgersamlingen har bl.a. affødt, at perspektivet har udvidet sig fra mest at handle om trafik til også at handle mere overordnet om hele det byrum, som Middelalderbyen dækker. Hvilket Cyklistforbundet hilser med glæde, al den stund (cykel)trafik ikke kun handler om asfalt, men også om de omgivelser, vi færdes i på vores cykler.

Når det er sagt, vil Cyklistforbundets høringssvar primært koncentrere sig om det tema i planen, der hedder "Mobilitet: Mere plads til fodgængere og cyklister", men vi vil dog indledningsvis også knytte et par kommentarer til de tre øvrige temaer i planforslaget.

Vi har grundlæggende ikke noget at indvende imod princippet om at fastholde og styrke områdets grundlæggende træk, som vi vurderer, at forslaget påtænker gjort på en måde, som ikke griber afgørende ind i cyklisternes muligheder for at færdes i området, men når der andetsteds i temaet "Byrum der fortæller" anføres, at *som hovedregel skal de eksisterende brosten, der ligger gemt under asfalten, blotlægges...* bliver vi bekymrede, og selv om det anføres, at de blotlagte brosten skal kombineres med mere jævne brosten, får alene antallet af gader med brolægning (sådan de fremgår af kort 03 på side 24) os "op af stolene". Vi kan som sådan godt til nød acceptere det umiddelbart fornuftige i, at en række pladser helt eller delvist brostenbelægges, så det kan medvirke til at skabe attraktive pladsmønstre, men at vigtige cykelforbindelser i Middelalderbyen som Sankt Peder Stræde og Kattesundet foreslås belagt med et så cykeluvenligt underlag, må vi på det kraftigste fraråde. At der under den eksisterende asfalt findes brosten fra en anden tid kan aldrig blive et argument for at genere én af de trafikantgrupper, som planen foregiver at prioritere. Også de gangbesværede – som er en anden gruppe, omlægningen til mindre biltrafik burde tilgodesee – vil få forringede forhold med så megen brostensbelægning.

Cyklistforbundet hilser også målsætningen om "En grønnere Middelalderby" velkommen med bevarelse af eksisterende træer m.v. og ønsket om lokale grønne initiativer. Elementet "Styrke forbindelser til Fæstningsringens grønne parker" – d.v.s. Ørstedsparken og Kongens Have - står

dog umiddelbart i modstrid med Mobilitetstemaets påpegning af, at *har man som cyklist behov for en hurtig rute gennem Indre By, er voldgaderne og Gothersgade gode alternativer*. Denne helt essentielle påpegning af, at cykelkørsel i området uden egentligt ærinde i Middelalderbyen helt oplagt sker – og fremover vil ske – i disse gader, gør det vigtigt, at cyklisternes fremkommelighed netop her ikke forringes. Den trinvis udvidelse af cykelstibredde i Gothersgade i de senere år er jo netop sket med baggrund i den høje cykelbenyttelse i gaden. Således en opfordring til, at den foreslåede styrkelse af krydsningsmulighederne – som Cyklistforbundet som sådan ikke vil opponere imod – skal ske uden at forringe cyklisternes fremkommelighed i de pågældende gader.

Hermed når vi frem til temaet ”Mobilitet: Mere plads til fodgængere og cyklister”.

Som Cyklistforbundet i et tidligere høringssvar i processen har påpeget, har vi ingen intentioner om at ønske, at al den fra bilkørsel og bilparkering frigivne plads alene skal komme cyklisterne til gode. Vi er 100 % enig i den ”prioriteringspyramide”, som ledsager temaets indledning, hvor fodgængerne har højest prioritet. Når store dele af biltrafikken og bilparkeringen fjernes, vil fodgængertrafikken naturligt blive intensiveret med øget pladsbehov til følge. Fortove skal udvides, og pladserne skal helt oplagt indrettes til fodgængere – som vi jo alle er, uanset hvilken transportform vi i øvrigt benytter. Cyklistforbundet er derfor i udgangspunktet enig i, at bil- og cykelparkering skal reduceres markant på Middelalderbyens pladser.

Også tanken i afsnittet ”Mere hensynsfuld cykelparkering” om en ny måde at indtænke cykelparkering i Middelalderbyen på er vi principielt enig i, men da vi her har med en problemstilling at gøre, der notorisk er en kæmpeudfordring i det centrale København – altså cykelparkering som sådan – har kommunen et stort arbejde foran sig med at få intentionen om at omfordele cykelparkeringspladserne til at virke i praksis. Ingen skal forledes til at tro, at en overflytning af cykelparkering fra centrale pladser til nyetablerede stativer i områdets gader bliver en problemfri proces. Jo, i det omfang de nye stativer får en placering, hvor cyklisterne har ærinde, skal de såmænd nok blive benyttet; vi må blot udtrykke tvivl om, at det bliver en enkel sag at få alle cyklister overbevist om, at de ikke længere skal parkere deres cykel på de pladser, hvor de plejer, hvad enten de har ærinde på selve pladsen, eller ikke kan finde en parkeringsmulighed tættere på det sted i nærheden, hvor de har ærinde.

Vi ser dog frem til at få afprøvet den nye tankegang i praksis, og Cyklistforbundet noterer derfor med meget stor tilfredshed, at der allerede i budget 23 er afsat betydelige midler til at igangsætte planens første tværgående projekt med nedlæggelse af 600 parkeringspladser. Det vil i sig selv reducere biltrafikken i Middelalderbyen, men altså også åbne for muligheden for hurtigt at få igangsat omfordelingen af cykelparkeringspladserne, så det bliver muligt at afprøve, i hvilken grad cyklisterne tager den anderledes tankegang til sig.

Som nævnt ovenfor er vi helt enig i, at fodgængerforholdene i Middelalderbyen skal forbedres, og vi kan derfor i det store og hele tilslutte os forslagene i afsnittet ”Bedre fodgængerforhold”. Det ser fornuftigt ud med både flere egentlige gågader og gågader med cykler tilladt.

Til gengæld må vi tilstå, at vi synes, at afsnittet "Bedre cykelforhold" er en *tynd kop te*. Tre nye cykelgader i hele Middelalderbyen ligger langt under, hvad vi havde forventet af en plan, der skal opprioritere cyklisternes forhold. Jo, vi er glade for at bemærke, at Nørregade får den status af cykelgade, som Cyklistforbundet har efterlyst i årevis, men det er skuffende, at det ikke er *hele* Nørregade, der skal være cykelgade, ligesom vi også gerne havde set, at fortsættelsen over Nytorv/Gammeltorv og Rådhusstræde frem til Stormbroen fik status som cykelgade.

Allermest skuffende for Cyklistforbundet er det dog, at strækningen Krystalgade-Landemærket ikke har fået cykelgade-status. Vi har i årevis savnet en cykelvenlig sydvest/nordøstgående forbindelse gennem Middelalderbyen beliggende et sted mellem Nørrevold og Strøget. Hvor ville det dog klæde en storby med ambitioner om at blive "Verdens Bedste Cykelby", hvis der var tværgående, cyklistprioriterede forbindelser gennem bykernen ad Vendersgade, Nørregade og Rådhusstræde på den ene led, og ad Vestergade, Nørregade, Krystalgade og Landemærket på den anden.

Cyklistforbundet noterer med tilfredshed, at ensretningen for cyklisterne foreslås ophævet i en række gader – herunder i ovennævnte Krystalgade og Landemærket, men ellers er et blik på kort 11 på side 52 over "Bedre cykelforhold" altså også visuelt hurtigt overskuet.

Når dét er sagt, skal Cyklistforbundet samtidigt også anerkende, at der i området i forvejen er udført en række cyklistfremmende tiltag såsom cykelstierne i Stormgade, Vindebrogade og Gothersgade, ligesom modstrømscykelbanerne i gader som Kr. Bernikows Gade, Bremerholm og Gothersgade er initiativer, som de københavnske cyklister sætter stor pris på. Ligeledes skal mængden af nye gader, hvor ensretningen for cyklisterne ophæves, ses i sammenhæng med de rigtigt mange, hvor dette allerede er sket.

Samlet set kan man efter Cyklistforbundets mening derfor ikke påstå, at cyklisterne selv med de relativt få nye tiltag er dårligt stillet fremover i Middelalderbyen; vi kunne blot ønske os endnu bedre forhold, og der er da heller ikke nødvendigvis noget i denne plan, der skal afholde os fra at kæmpe videre for endnu bedre forhold, end der lægges op til.

Afslutningsvis skal vi endnu engang slå fast, at det overordnede sigte med forslaget til Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen er helt rigtigt: At opprioritere fodgænger- og cykeltrafik i området på bekostning af biltrafik og bilparkering. Et sigte, der i dén grad flugter med kommunens overordnede målsætning for fremtiden om fordelingen mellem transportmidler i Københavns Kommune i det hele taget. Cyklistforbundet opfordrer derfor: Flere sådanne tiltag frem mod år 2025, Tak!

Cyklistforbundet, Københavnsafdelingen;

25. september 2022