

En fornyet plan for grøn og aktiv transport i Ørestad

I lokaludvalget ønsker vi at bakke op om grøn og aktiv transport – så flere vælger at cykle, gå, og tage offentligt transport, i stedet for at tage bilen. Det giver blandt andet mindre trængsel på vejene, bedre luftkvalitet og sundhed, mere liv i gaden og mindre utryghed for de bløde trafikanter.

Det ønsker vi generelt, men i særdeleshed i Ørestad. En ny bydel i København, som er udviklet med rekord fart med rigtig mange nye beboere, skoler, daginstitutioner, fritidsfaciliteter og arbejdspladser. Den oprindelige vision for Ørestad som bydel var netop, at folk primært skulle cykle, gå og tage metroen. Dette kan ses i de forholdsvis mange cykelstier, brede fortove og metrostationer i bydelen.

Men efter at have arbejdet med sikre skoleveje, parkering og cykelinfrastruktur i Ørestad gennem nu et år, kan vi også konstatere, at der er brug for en fornyet helhedsorienteret plan for grøn og aktiv transport i Ørestad, for netop at opfylde bydelens store potentiale.

Ørestad har ændret sig meget, siden de store beslutninger blev truffet om planlægning af infrastrukturen. Blandt andet med tættere boligbyggeri, nye skoler og en forventet ny bydel nord for Vejlands Allé. De knopvise lokalplaner, tillæg til lokalplaner og ændrede byggeplaner betyder, at der i dag er flere udsædvenlige, trafikale situationer for beboerne. Et eksempel er broforbindelsen ved Ove Årups Vej mellem Ørestad City og Ørestad Syd, som giver en kompliceret trafikafvikling med en dobbeltrettet cykelsti, en lang opkørsel under en bro og en cykelsti, der krydser en vejbane.

Men måske endnu vigtigere er, at de mange ændringer betyder, at der mangler overblik over, hvad der skal til, for at færdiggøre Ørestads infrastruktur i forhold til visionen om grøn og aktiv transport.

Det er lokaludvalgets opfattelse, at der er brug for en ny plan for grøn og aktiv transport i Ørestad. En plan, der skal sikre, at fremtidige infrastrukturmæssige investeringer sker koordineret, så de løfter bydelen, og binder den bedre sammen - også med andre dele af København.

København – skoleeksemplet på grøn infrastruktur

Med en fornyet, helhedsorienteret plan for grøn og aktiv transport i Ørestad kan Københavns Kommune vise, hvordan de nye ideer om byudvikling i Kommuneplan 2019 kan oversættes i praksis. Blandt andet ambitionen om, at cykel-, gå og kollektiv transport minimalt skal udgøre 75% af alle ture; at det gennemsnitlige antal daglige gangture øges med 20 pct. ift. 2017; og at privat biltrafik i nye

byudviklingsområder væsentligt skal ned. Ørestad har, med sine udfordringer også mange kvaliteter. Det er et oplagt sted for at vise, hvordan disse høje ambitioner kan realiseres, og hvordan visionen i KP 19 kan blive til virkelighed.

Lokaludvalget har gennem en længere periode arbejdet med mobiliteten i Ørestad. Vi har talt med trafikplanlæggere, beboere, skoleledere og By og Havn om situationen og på den måde fået en godt indblik i problemstillingerne. Vi peger her på nogle vigtige tiltag, som kunne være en del af sådan en fornyet plan for en mobilitets plan 2.0 for hele Ørestad

Vi grupperer dem i tiltag om 1) forbindelse mellem Ørestad og andre områder, 2) forbindelse på tværs af Ørestad, og 3) andre tiltag

1. Forbindelse mellem Ørestad og andre områder

En god forbindelse mellem Bellakvarter og det forventede ny Vejlandskvarter er vigtigt. En dobbeltrettet cykelsti over Vejlands Allé, langs den østlige side af Center Boulevard kunne sikre, at cyklisterne slet ikke behøver at krydse Center Boulevard.

En bedre forbindelse for cyklister fra Ørestad City langs jernbanen, både mod vest (for pendler rejsende til Sydhavn - den planlagte erhvervsområdet ved Selinevej Nord) og mod øst (til den grønne cykelrute som fører til Kastrup Lufthavn).

2. Forbindelse på tværs af Ørestad

En direkte fodgænger- og cykelforbindelse mellem Center Boulevard over motorvejen hen imod Kalvebod Fælled Skole. På den måde kan cyklister og fodgængere rejse hele vejen langs den vestlige kant af Bellakvarter og Ørestad, fra Vejlands Allé til Ørestad Syd.

En direkte akse for fodgængere og cyklister gennem midten af Ørestad, fra nord til syd, væk fra de store trafikerede veje. Det vil kræve, bl.a. en større omlægning omkring Fields' parkeringskælder, så bløde trafikanter kan komme direkte fra Byparken og over motorvejen og Hannemanns Alle.

De tiltage vil i øvrigt hjælpe med realisere vigtige elementer fra arkitekt-teamet Arkki's Masterplan for Ørestad, hvor ruten på tværs af bydelen ikke var spærret af et storcenter, og hvor bydelen ikke var gennemskåret af motorvej og jernbane. I deres plan var de var nemlig overdækkede. Overdækningen er også en del af AVLUs sidste bydelsplan.

3. Andre tiltag – arena metrostation, hastighedsbegrænsninger, fodgængerfelter og helleanlæg

Etablering af den manglende metrostation i Ørestad Syd – Arenakvarteret. Der er gjort plads til en ekstra metrostation ved Royal Arena, hvor man relativt nemt kan etablere trapper og perron, som vil afvikle trafikken i området, og give direkte afgang til den ny skole og svømmehal. Planerne om at bygge stationen færdig blev dog aldrig gennemført. Som Borgmester Frank Jensen sagde i 2012: *»Det vil være en fantastisk infrastruktur, hvis 15.000 tilskuere kan komme direkte med metroen i arenaen. Det vil virke logisk, og jeg vurderer, at der er stor sandsynlighed for, at vi får en ekstra metrostation samtidig med Arenaen«*. Eller Dan Hammer, Direktør for Royal Arena, i 2019: *»Det er dog vores klare forventning, at der kommer en metrostation. Men det er op til kommunen og metroselskabet at realisere den vision«*.

Lavere trafikhastighed og bedre udformning af veje kunne også understøtte den grønne trafik. Beboerne i området er bekymrede over trafikhastigheden, der skaber farlige situationer og utryghed for de bløde trafikanter. Nogle 'tværveje' er lavet på en måde, der reducerer hastigheden, men de større veje er brede, lange og lige, hvilket tilskynder hurtig bilkørsel. Pladsen midt i vejen bruges tit til midterrabbatter, som adskiller trafik i begge retninger og gør problemet værre, i stedet for at lave sving, der kunne dæmpe hastigheden.

Ret op på uhensigtsmæssige kryds for fodgængere. Fodgængere i Ørestad har ofte brede fortove, men til gengæld er der flere steder, hvor fodgængere ikke prioriteres, fordi de skal krydse trafikerede veje. Der mangler fodgængerfelter, for eksempel langs hele strækningen af Arne Jacobsens Alle, ved Fields, mellem Center Boulevard og Ørestad Boulevard, men også helleanlæg, som kunne fremme gang væsentligt.

Borgernes stemmer – Uklar og dårlig fordeling af plads til bilister og de bløde trafikanter

Vi har i lokaludvalget været i dialog med borgerne i Ørestad om deres oplevelse af trafiksituationen. Her er et udpluk:

"...Cykelvejen til Ørestad skole, for de børn der bor i Ørestad syd også, er farlig... Der er flere steder på ruten, hvor det kræver så stort overblik, at det kan være svært for selv voksne, og her er der ingen lysregulering." (Borger i Ørestad 16.8.19)

"... min pige cykler til og fra skole fra syd hver dag. Hun føler ikke, at hun ved, hvor hun må/ikke må køre"
(Borger i Ørestad 16.8.19)

En forælder til børn på Kalvebod Fælled Skole beskriver cykelinfrastrukturen, som *"Kaotisk, pragmatisk og meget upædagogisk. Uklar og dårlig fordeling af plads til bilister og fodgængere"*(16.8.19)

Et 7-årigt elev fra Kalvebod Fælled Skole siger: *"der er mange biler, der kører for hurtigt og cyklerne og menneskerne kan ikke komme forbi"*.

Et 8-årigt elev siger, at *"bilerne kører hurtigt på Ejler Billes Allé. Jeg prøver at holde mig væk fra trafikken."*(16.8.19)

Vi ønsker, at Københavns Borgerrepræsentation bakker op om grøn og aktiv transport i Ørestad ved at lave en samlet mobilitetsplan 2.0., som udmønter de brede ambitioner i KP 19 og viser, hvordan de kan blive til virkelighed.

Kort pitch:

Det er lokaludvalgets opfattelse, at der er brug for en ny plan for grøn og aktiv transport i Ørestad.

Planen skal sikre, at de fremtidige infrastruktur-mæssige investeringer i bydelen sker koordineret, så vi i højere grad lever op til den oprindelige vision med bydelen Ørestad og de brede ambitioner formuleret i KP 19 - nemlig infrastruktur, der primært understøtter de gående, cyklisterne og den offentlige transport.

Lokaludvalget har været i dialog med interessenter og borgerne i Ørestad og budskabet er klart: infrastrukturen i Ørestad er kaotisk med en uklar og dårlig fordeling af plads til bilisterne og de bløde trafikanter.