

# Vanløse Bymidte gågade eller trafikgade

## Evaluering af Bymidtegruppens første borgermøde

Den 9. februar 2023 afholdt Vanløse Bymidtegruppe et borgermøde for at inspirere og afklare hvad folk i Vanløse havde af meninger om trafikken i Vanløse bymidte. Bymidten, defineret som strækningen fra Vanløse Allé til Jydeholmen, med de to pladser Vanløse Torv og Frode Jacobsens Plads.

Bymidtegruppen havde inviteret to rådgivere, Andreas Røhl, der til daglig arbejder for Gehl Arkitekts og Mogens Møller, der arbejder for Via Trafik, Sweco.

Andreas Røhls indlæg handlede om de mange muligheder, der er på en strækning som Jernbane Allé. Udvalgsbutikkerne og Kronen tiltrækker mennesker fra hele Vanløse. Der dukker da også stadig flere små caféer og spisesteder op. Men Jernbane Allé mangler stedkvalitet. Han omtalte Paris, hvor man ikke ikke bare begrænser biltrafikken, men simpelt hen lukker dem.

Selv om der sædvanligvis er store protester fra bilisterne, bl.a. med henvisning til at 'trafikken bryder sammen', viser det sig ofte, trods modelberegninger, at trafikken finder veje, når først lukningen eller begrænsningen træder i kraft. Et fænomen som også Mogens Møller kunne bekræfte. Et eksempel er Nørrebrogade, hvor der for nogle år siden blev ændret voldsomt i trafikfordelingen til fordel for busser og cyklister. Selv om mange dengang betragtede Nørrebrogade som en betydende indfaldsvej til centrum, har det tilsyneladende ikke påvirket mængden af biltrafik negativt indenfor kommunegrænsen siden ændringen.

Mogens Møller gav et overblik over trafikens udvikling i København siden 50'erne. Fra den gang da kun få bilister turde bevæge sig rundt blandt de mange cyklister i den centrale bydel, over 60'erne hvor biltrafikken langsom tog over, og trængte cyklerne væk fra vejbanen. Hvordan man så i 70'erne planlagde, men (lykkeligvis) aldrig udførte Søringen, og frem til 80'erne og 90'erne, hvor det blev klart, at hvis man skulle (og burde) sikre cyklisterne (og cyklismen), blev man nødt til at udbygge eksisterende cykelstier og anlægge nye. Et arbejde der dog først tog fart efter årtusindskiftet.

Også trafikplanlægningen har gennem årene ændret sig, fra at være fokuseret udelukkende på smidiggørelse af biltrafik, til også at beskæftige sig med andre trafikanter, og dermed også, at veje kan bruges til andet end trafikafvikling. Til eksempel kategoriseres Jernbane Allé i dag som en 'Strøggade', til handel og ophold. Apollovej og Jydeholmen er 'Bydelsgader'. Ålekistevej er en 'Fordelingsgade'.

Det de fleste opfatter som Vanløse, er dog afgrænset at Slotsherrensvej, Jyllingevej, Sallingevej, Rebildvej, Grøndals Parkvej, Peter Bangsvej og Roskildevej, som alle er katalogiseret som 'Regionale veje'.

Begge rådgivere pegede på muligheden af, helt eller delvis at lukke strækningen mellem Vanløse Allé og Jydeholmen.

Meget tyder på at Teknik- og Miljøborgmesteren ønsker at neddrose vejnettet i kommunen for at begrænse biltrafikken i hele byen. Biltrafikken er indenfor de sidste 10 år steget med 25 %, og i samme periode ses et fald på 8 – 10 % i cykeltrafikken. Det ser derfor ud til, at det bliver en kommende politik at nedsætte hastigheden på de store veje, og oprette trafik-øer, med få ind og udkørsler, og med højeste hastighed på 40 km/t i 'brokvarterne' (herunder også Vanløse 'bro').

Fra de fremmødte var der, som ventet, lidt knurren over at begrænse biltrafikken og skabe omvejskørsel. Men stemningen som helhed var rettet mod det fordelagtige ved at fredeliggøre Vanløse Bymidte for dermed at åbne for, at indrette bymidten til et værdigt og naturligt samlingspunkt for borgerne i Vanløse.