Søborg, den 26.1.2023

**Trafiksikkerhedsplan 2023**

**Høringssvar**

**Cyklistforbundet takker for det udsendte forslag til Trafiksikkerhedsplan 2023 med bilag og Teknisk baggrundsrapport.**

Høringssvaret er todelt med kommentarer til selve rapporten og med et bilag til detaljerede forslag til sikre skoleveje med særligt fokus på skolernes nærområder, som i Trafiksikkerhedsrapporten ikke er behandlet, men hvor der henvises til en arkitektonisk vurdering. Bilaget kaldes ”Sikre ankomstzoner til skolerne”.

**1. Kommentarer til selve Trafiksikkerhedsplanen**

Herunder følger kommentarer til rapporten mere specifikt.

Nogle af de overordnede principper, som kan gøre færdsel mere sikker for cyklister er

- sammenhængende stisystemer

- prioritering af de planlagte supercykelstier, som indebærer at de er sammenhængende, at der er god fremkommelighed og sikkerhed for cyklister også i de lysregulerede kryds.

- sikkerhed ved krydsning af veje både for skoleelever og alle andre cyklister som fx kan være etablering af midterheller.

- kvalitet i udførelsen af både cykelstier og veje, herunder at regnvandsriste ikke vender på tværs af kørselsretningen som på Mars Alle, at der ikke er langsgående revner i asfalten som på Vandledningsstien mellem Vandtårnsvej og Tingbjergvej, at huller bliver lappet osv.

Trafiksikkerhedsplanen er tænkt at være overordnet, men indeholder alligevel mange detaljer, hvorfor høringssvaret også er tilsvarende detaljeret.

- Side 7 afsnit 1.1 *En cykelsti eller cykelbane er ønskelig for at skabe et sammenhængende stisystem til Vadgård Skole*:

Snogegårdsvej ligger i område 8, som er uden tiltag. Snogegårdsvej er skolevej til Vadgård Skole på Kong hans Alle, som går i forlængelse af Snogegårdsvej. Kong Hans Alle har cykelsti, men Vadgård Skole er blandt de skoler med det relativt laveste antal cyklende elever, hvilket netop kan skyldes at Snogegårdsvej er utryg at cykle på. Anlæg af cykelsti eller cykelbane på Gladsaxe Kommunes andel af Snogegårdsvej på ca 400 m vil hjælpe på problemet, især da cykelstien/banen kan føres helt frem til krydset med Buddingevej. Cykelstien er ikke nævnt senere i Trafiksikkerhedsplanen eller i ”Anbefalede Skoleruter”. Samtidig vil cykelstien sikre et sammenhængende cykelstinet inden for kommunen i det område.

- Side 13 afsnit 1.3.4 Uheldssteder. Figur 7. *Uheldsbelastet strækning på Gladsaxevej. En midterhelle er ønskelig for at fremme både trafiksikkerheden og trygheden ved krydsning af Gladsaxevej*

Denne strækning af Gladsaxevej er vanskelig at krydse både som fodgænger og cyklist. Mange af villavejene syd for Gladsaxevej munder ud i Gladsaxevej, som illustreret af den uheldsramte strækning. En hovedfærdselsåre for beboerne i Maglegårdskvarteret går fra Mars Alle til Gustav Wieds Vej og omvendt. Den fører til idrætsfaciliteterne ved Vandtårnsvej, til Gladsaxe Gymnasium, til 10. klasse og GXU mm. En midterhelle på Gladsaxevej fra Mars alle til Gustav Wieds Vej kan fx løse problemet og give en sikker krydsning.
Der er ingen planlagte tiltag for denne strækning senere i Trafiksikkerhedsplanen. Der er ingen grund til at vente på et evt. forgrønningsprojekt af hele Gladsaxevej, som har meget lange udsigter, når en midterhelle kan gøre krydsningen mere tryg og sikker.

- Side 15 afsnit 2.1. ”Det trafikale hierarki” er en blød og ukonkret tilgang. De fleste af de akutte og aktuelle problemer om utryghed omkring skoler ved ankomstzonerne kan løses med skiltning.

Både bilparkering, biltrafik og tung trafik bør helt udelukkes fra ankomstzonerne i tidsrummet 7:30-8:30. I øvrigt henvises til høringsbilaget ”Sikre ankomstzoner ved skoler”.

I Trafiksikkerhedsplanen står anført ”Fartdæmpende belægninger så som brosten.”

Brosten er farlige at cykle på, fordi de er glatte, når de er våde. Endvidere kan cykeldækket blive fanget i rillerne mellem brostenene. Andre fartdæmpende foranstaltninger må indtænkes i stedet for brosten, hvor cyklister, handikappede og gående skal færdes.

De 20 projekter, som er prioriteret i Trafiksikkerhedsplanen er alle skoleveje, når Atheneskolen medtages. Flere projekter ud over skolevejene er også uheldsbelastede selv med den anvendte politiregistrering. Ud over de foreslåede skolevejsforbedringer resterer derfor bl.a. følgende:
- Gladsaxevej er markeret med en uheldsbelastet strækning, hvor sikkerheden kan afhjælpes med en *midterhelle* mellem Mars Alle og Gustav Wieds Vej, se ovenfor.
- Den østlige del af Klausdalsbrovej er en del af en skolevej, men mangler i forslag vedrørende skoleruter. Den kan bl.a. afhjælpes med en *cykelsti* eller i det mindste den hurtigere og billigere løsning, en cykel­bane.
- Høje Gladsaxe Torv, som både fører ned til kirken og Grønnemose Skole mangler også *cykelsti* eller cykelbane.
- Gladsaxe Møllevej er også uheldsbelastet, har høj trafiktæthed. I krydset (uheldsramt) mellem Gladsaxe Møllevej og Østmarken. Et løsningsforslag kunne være en cykelsti/-bane på Østmarken ved at ved at sløjfe de 3 parkeringspladser ud for Silvan. Silvan har selv en stor P-plads, og over for Silvan er der også en stor P-plads, så der er ingen grund til at have P-pladser på Østmarken.

Den planlagte supercykelsti, Vandledningsstien, mangler tilslutning til Rådhuskrydset. Et løsningsforslag kunne være etablering af en cykelsti på 25 m gennem et område med bøgepur som er ejet af Hofor. Herved fører den hen til Telefonvej, hvor der kan tegnes en cykelbane. Cyklisterne skal så nøjes med at krydse Tinghøjvej, som også er usikker. På Tinghøj Park kan cykelstien igen forlænges med en cykelbane.

Skovbrynet Station er udpeget som trafikalt knudepunkt i Gladsaxe Kommune. Når man kommer fra Bagsværdvej eller Skovdiget og benytter den dobbeltrettede cykelsti vest for parkeringsområdet ankommer man lige ud for trappenedgangen under togskinnerne. Der mangler *cykelslisker på trappen*, fordi man ikke kan komme hen til rampen uden at cykle mod kørselsretningen for bilisterne.

Side 31. Under ”Cykelkampagner” er nævnt ABC-kampagnen organiseret af Cyklistforbundet. Alle regionerne betaler nu for deltagelse i ”Vi cykler til uddannelse” kaldet VCTU, som er målrettet især gymnasieelever, som Gladsaxe Kommune også bør støtte og koordinere deltagelse i. Den mangler i Trafiksikkerhedsplanen.

* + 1. **2. Kommentar til bilaget Anbefalede skoleruter**

Her følger nogle få kommentarer til bilaget ”Anbefalede skoleruter”, men vigtigst er at ankomstzonerne i hele rapporten ikke behandles, men henvises til stadsarkitekten. Derfor er vedhæftet et bilag kaldet ”Sikre ankomstzoner til skoler”. Det er tænkt som inspirationskatalog for løsningsmuligheder, som billigt, nemt og hurtigt kan sikre trygge ankomstzoner til de kommunale grundskoler hovedsageligt gennem skiltning.

**3. Om bilaget ”Sikre ankomstzoner til skolerne”**

Som bilag til dette høringssvar er vedlagt ”Sikre ankomstzoner til skolerne” som inspiration til praktisk, billig og nem gennemførelse af sikre ankomstzoner, hvor biltrafik ikke blandes med de bløde trafikanter. Inspirationen er hentet fra Københavns og Gentofte Kommune.

Ankomstzonerne er udfærdiget således at der er optimal fokus på at gående og cyklister kan færdes sikkert. Det opnås ved at holde bilerne væk fra skolernes nærhed. Af samme årsag bliver det mere besværligt for forældrene at sætte børnene af efter biltransport fordi det kun kan foregå længere væk fra skolen. Bildøre som åbner, medvirker også til at skabe utryghed. Hensigten er at forældre og børn indser at de lige så godt kan gå eller cykle hele vejen, fordi skoleruten er blevet tryg. Med Per Schultz Jørgensens ord: ”Forældrene skal ikke bære børnenes byrder, men hjælpe børnene til selv at bære dem. En af børnenes byrder er at transportere sig til og fra skole.

Bilaget har filbetegnelsen CF\_Glad\_Trafiksikkerhed2023\_SkolerHoeringssvarwordformat.docx og er også tilgængelig på Cyklistforbundets hjemmeside under Frivilligportalen, lokalafdelinger, Gladsaxe.

Med venlig hilsen

Inger Plum