

Komfortabel cykling skal være med til at redde verden

Transporten står for cirka 30 procent af Danmarks CO₂-udledninger. I kommunernes klimaregnskaber udgør transportens andel mellem 17 og 60 procent af udledningerne afhængig af de lokale forhold. I Kommunernes Landsforening betragter man transporten som den sværeste nød at knække for kommunernes klimaarbejde. Det er netop her kommunernes klimahandlingsplaner ikke når i mål.

Og det skyldes jo at folks valg af transport er et individuelt forhold som det offentlige ikke har direkte indflydelse på. Valget af transportform handler primært om komfort, og her vinder bilerne med flere længder. Mange steder har man for så vidt intet andet valg – medmindre man vil bruge store mængder daglig tid og det man i vore dage vil betragte som overmenneskelige anstrengelser – at gå, cykle, bære eller trække ting over lange afstande i al slags vejr. Det er kun sjovt når det er oldemor der fortæller om at hun skam cyklede otte kilometer i alskens vejr for at komme i skole.

Bilen er det uovertrufne transportmiddel når det gælder om at overkomme afstande, klare det danske vejrlig (sol morgen, regn eftermiddag eller det der er værre) og at kombinere flere ærinder samtidig – pendle, bringe-hente børn, indkøb osv.

For en kommune forekommer det derfor imod alle odds at mindske biltrafikken og fremme brugen af gåben, cykler og kollektiv trafik.

Men hvis man vil have (flere) folk til at cykle, er det mindste man kan gøre da at bane vejen for dem. Man kan – ikke mindst der hvor bilens komfort-forspring er mindst - sørge for at forholdene for cyklister er gode og komfortable – nej, ikke bare det, men super gode og super komfortable – så de står sig i konkurrencen med bilerne.

Sådan er det ikke i dag: Der mangler cykelstier, de eksisterende cykelstier er ofte usammenhængende, og stiernes krydsninger er ofte dårligt designede og anlagt, og de er dårligt vedligeholdt og rengjort. Cyklerne 'efterspørger' asfalt og kun asfalt, flade ramper, rimelige stibredder og krydsningsforhold, sving- og opmarchbaner og lysregulering af mindst samme standard som den man giver bilerne. Og vedligehold og renhold. Og hvis man gerne vil have dette konkretiseret, kan man kigge i de mange hørings svar til diverse planer som Cyklistforbundet Frederikssund gennem årene har afgivet.

Antallet af elcykler stiger, og det kan være med til at hjælpe udviklingen lidt på vej. Men de øgede hastigheder på cykelstierne understreger kun behovet for bedre forhold på cykelstierne og for cyklister i det hele taget.

Med hensyn til den kollektive trafik, så kører busserne i yderområderne for sjældent (eller ikke), og den for tiden så opreklamerede mulighed for cykelmedtagning, er så ussel at man ikke kan regne med den som pendler. Se dog til den succes S-togene har haft med cykelmedtagning. Og Cyklistforbundets snart gamle forslag om at forlænge

S-toget til Hornsherred med en cykel-venlig bus er aldrig blevet taget alvorligt. Det kræver nok også den reform af busbetjeningen på herredet som ingen vil røre ved.

Jamen, det bliver jo dyrt, lyder det nok. Ja, men hverken så dyrt som en bro over Roskilde Fjord eller en motorvej fra Kildedal til Frederikssund. 'Jamen, det er en anden kasse', lyder det. Og vi svarer: 'Hvad så med at begynde af lave lobby for noget andet – noget der ikke udsætter eller umuliggør redningen af klimaet'. Marybroen ligger der, det gør motorvejen ikke endnu, begge dele er der mange der gerne vil tage æren for på både bagkant og forkant – fortalene kan dog næppe påberåbe sig æren for at redde verden.

Det man med størst effekt kan gøre, er at koncentrere sig om at prøve at få erstattet flere af de korte bilture med gåen og cyklen. Herunder også at få nogle flere til at bruge kollektiv trafik kombineret med overkommelige cykelture. Altså trafikken i byerne og deres nærmeste opland.

Apropos busbetjeningen i herredet: For at tilgodese pendlere der gerne cykler til et stoppested – og buspendlere der skal skifte fra en 'fødebus' til regionalbus til Frederikssund og Vinge – og vice versa på vej hjem – bør der etableres ventefaciliteter til komfortabelt ophold med ly for vind og vejr og trafikstøj, opvarmede rum med lys, trafikinformation, overvågning og sikkerhed samt med cykleparkering a la Vinge. Flere af busserne kører i dag sporadisk besatte til og fra Frederikssund. En kombination af fødebusser og regionalbusser giver nok noget længere rejsetid, til gengæld kan man få en højere frekvens og bedre dækning i krogene og ydertiderne. Det vil for mange være et godt bytte

Og så skal der selvfølgelig være ordentlige muligheder for cykelmedtagning i busserne. Den nuværende ordning med max to enheder (cykel, barnevogn eller kørestol) er at gøre grin med cykelpendlere – man kan jo slet ikke være sikker på at få sin cykel med og nå i skole og på arbejde til tiden. Ud med nogle af de ubenyttede sæder og ind med ordentlige flexrum.

En ting man kan gøre, er – i lighed med svømmeundervisningen – at etablere obligatorisk cykelundervisning i skolerne. Det praktiseres allerede på visse skoler – til præmiering – men burde være et særkende for kommunen (indtil alle andre kommuner forhåbentlig gør det samme).

I kommunens rekreative områder er der mange kilometer stier som er mere eller mindre egnede til cykling. Forbedrer man dette stinet og får det til at hænge bedre sammen, vil man kunne få flere lokale til at cykle rundt i deres område for sjov og motion og tiltrække flere cyklende turister udefra. Dem fra 'den store by' er jo privilegeret af S-toget hvor DSB for længst har indset at der skal være plads til cykler.

[https://www.byplanlab.dk/Transportens klimaudfordring kraever bedre organisering](https://www.byplanlab.dk/Transportens_klimaudfordring_kraever_bedre_organisering)
<https://www.cyklistforbundet.dk/frivilligportalen/afdelinger/frederikssund/horingssvar-mm/>

15. december 2022

Morten Ledet & Jens H. Petersen
Repræsentanter i Frederikssund for Cyklistforbundet