

Cyklistforbundets afdeling i Hørsholm og Fredensborg

Oplæg til det åbne møde den 14. marts 2017

Cykelpolitik

Dette er et diskussionsoplæg til det åbne møde i Cyklistforbundet den 14. marts 2017.

Det er Cyklistforbundet mål at få flere til at cykle. Hvad skal der til for at få folk til at vælge cyklen?

Der er tre hovedtemaer, som vi tager udgangspunkt i:

- Trafiksikkerhed
- Fremkommelighed
- Tryghed

De tre temaer

Vi vil føle os trygge, når vi cykler, eller vi vil føle, at vi trygt kan sende vores børn af sted på cykel. Tryghed er ikke altid det samme som sikkerhed. Mange analyser viser, at strækninger/kryds, som cyklister udpeger som utrygge ikke nødvendigvis er trafikfarlige. Der har til tider været en ide om, at hvis en strækning/vejkryds var lidt utryg, så var cyklisterne mere opmærksomme, og dermed blev strækningen/krydset mere sikker. Vi mener, at det er forfejlet at bruge denne tilgang overfor cyklister. Den kan nemlig medføre, at folk, der er lidt usikre, ikke cykler der, og derfor kommer den pågældende strækning/kryds til at fremstå som sikker i statistikken af den simple grund, at næsten ingen cykler.

Det skal være trygt at cykle. Har vi fornemmelsen af, at en strækning ikke er trafiksikker for cyklister, lader vi cyklen stå eller forbyder vores børn at cykle den pågældende strækning.

Fremkommelighed har betydning for vores valg af cyklen. Skal cykling være et alternativ til bilen - især på de korte ture - så skal det være muligt at cykle hele vejen, og der skal være cykelparkering tæt på målet, for en cykeltur skal ikke indeholde en lang gåtur. Hvis der er langt at gå, respekterer mange cyklister ikke cykelparkeringen, i stedet smider de cyklen lige foran "hoveddøren".

Chikaner, der skal forhindre motoriserede trafikanter i at benytte stien, må ikke være så snævre, at de kun kan passeres på cykel med besvær.

Ordentlig belysning af stierne er vigtig. Hvis der er skummelt og mørkt, vil mange vælge cyklen fra.

Skiltning, der viser vej, er med til at fremme cyklingen. Cyklister skal ikke ledes ad omveje, men skal have mulighed for at køre den mest lige vej til målet.

Hver især virker hvert tema måske let at løse. Men når der skal tages hensyn til alle tre temaer samtidigt, bliver det svært.

Vi opfordrer kommunerne til at arbejde meget målrettet med alle tre temaer samlet. Meget gerne i samarbejde med Cyklistforbundet.

Her kommer en gennemgang af de forskellige elementer i cykeltrafikken og vores krav.

Kryds

Kryds skal være overskuelige.

Stop for rødt i 3-benede signalregulerede kryds for ligeudkørende cyklister i "bjælken" skal erstattes med hjåttænder. Ret til svingning til højre for rødt i udvalgte kryds. I signalregulerede kryds skal der være tilbagetrukket stopstreg for biler – mindst 5 meter. Det forbedre sikkerheden, da bilisterne (især lastbiler og busser) lettere kan se, om der er cyklister i krydset.

Rundkørsler

Generelt foretrækker vi signalregulerede kryds frem for rundkørsler. Vælger man rundkørsel som løsning, skal cyklister kunne køre rundt i rundkørslen og ikke trækkes ud af rundkørslen, så de får vigepligt, hver gang de skal passere en kørebane. Det er der flere eksempler på i området. Det betyder nemlig, at man flytter vigepligtspilgten fra bilister over på cyklisterne f.eks. skolebørn og ældre. Det er ikke rimeligt, og det skaber utrygge situationer for cyklister. Tidligere analyser viser, at der sikkerhedsmæssigt ikke er forskel på de forskellige udformninger af vejkryds, men der er aldrig foretaget analyser, der viser hvor mange cyklister, der forsvinder, når der blive skabt disse utrygge forhold.

Bygader

Hvis der ikke er mulighed for cykelstier, skal hastigheden sænkes til 40 km/t, gene lavere hvor forholdene for cyklister er dårlige. Udgangspunktet skal være, at vejbanen stilles til rådighed for alle trafikanter på lige vilkår.

Store trafikveje

Alle store trafikveje skal være forsynet med cykelstier, enten langs med veje eller som dobbeltrettede cykelstier i eget trace.

Mindre veje i åben land og landsbyer

Vi forlanger ikke, at alle disse veje forsynes med cykelstier, det vil være meget kostbart og sikkerhedsmæssigt kan vi få mere for pengene, ved at anvende dem andre steder. Men det er nødvendigt at gøre noget for disse vej, hvis vi vil forbedre både trygheden og sikkerheden. En hastighedsnedsættelse kunne være en løsning, men det er svært at få den respekteret. Der arbejdes i øjeblikket med en løsning som hedder 2 minus 1 løsning. Den findes i dag bl.a. i Kirkelte. De foreløbige erfaringer med denne løsning andre steder i landet synes at være positiv sikkerhedsmæssigt og ikke mindst for cyklisternes tryghed.

Kommuneplanen rummer mulighed for at anlægge i cykelstier i eget trace i landområderne. Det kunne være en god mulighed på kortere strækninger, som er særligt utrygge for cyklister, for eksempel ved uoverskuelige sving og bakker.

Cykelparkering

Ved stationerne skal der være tilstrækkeligt med parkering tæt på perronerne, (ikke en lang gåtur). Der skal være mulighed for overdækket parkering og i et vist omfang aflåste parkeringsfaciliteter, især til dem, der skal have cyklen stående om natten og i weekenden, dvs. for dem som pendler til vores område. Cykelparkeringen skal også rumme aflåste pladser til cykelanhængere og cykler med børnelad. De er alt for udsatte for tyveri og hærværk. Det er ellers en cykeltype, der for alvor har potentiale til at tage kampen op med bilen som børnefamiliernes foretrukne transportmiddel.

Det er desuden hensigtsmæssigt, at der er cykelparkering ved større busstoppesteder, og ved mindre stoppesteder skal der også være muligheder for at stille en cykel eller to.

Stisystem

Det er vigtigt, at der på sigt etableres et sammenhængende cykelstisystem. Et stisystem kan deles i hovedstier og sekundære stier. Så i første omgang skal vi have udpeget et stinet, og så skal der prioriteres hvilke strækninger, der skal være hovedstier. F.eks. skoleveje, adgang til stationer og mellem bycentre. Det er et krav, at der er belægning på alle cykelstier, der bruges til daglig transport, mens udflugtsstier (f.eks. Langstrup Mose) godt kan være grusbelagte.

I den forbindelse vil der givetvis blive behov for at anlægge kortere eller længere hovedstier, der kan binde de eksisterende stumper af stier sammen til et egentligt stisystem.

Renholdelse

Vi har en forventning om, at stierne renholdes løbende og især renses for glasskår, nedfaldne grene m.m., samt at bevoksning langs stier klippes så hyppigt, at det ikke vokser ud over stien. Det kniber det meget med. Den kommunale indsats er tilsyneladende ikke opsøgende, men forlader sig på, at borgerne indmelder mangler, før der bliver gjort noget. Derfor sker renholdelse og vedligehold af beplantning alt for sent.

Snerydning

Stierne skal sneryddes og glatførebekæmpes så tidligt, at de er fremkommelige til arbejds- og skoletid.

Skiltning

Det er vigtigt, at stisystemet dels navngives ved rute numre eller navne, og at der henvises til vigtige mål. Nabobyer, centre, skoler, turistmål og institutioner m.m.