

Kommentar til Frederikssund Kommunes Plan- og Agenda 21-strategi 2011

ved Morten Ledet, repræsentant for Dansk Cyklist Forbund – 13. september 2011

Overordnet (cykel-)trafikmålsætning

Kommunens trafiksystemer skal give alle borgere mulighed for at føre et aktivt liv ved at give dem mulighed for at komme til og fra hjem, arbejde, institutioner, indkøb, besøg og oplevelser – ved at gøre det attraktivt at bruge de mindst plads- og resurcekrævende transportmidler.

Den hidtidige generelle prioritering af personbilen i byplanlægning, infrastruktur og arealudlæg har ikke begunstiget fremkommelighed og adgang for personer uden adgang til bil – herunder børn – og det har givet en skæv fordeling af mobiliteten.

Målsætningen må være at fremme muligheden for at bruge de sunde og billige transportmidler som gåben, cykler og kollektiv transport ved pendling til og fra arbejde og oplevelser m.m. – både ved den korte pendling (internt i byer og opland) og den fjernere pendling mellem byer. En central del af en sådan nyorientering af trafikpolitikken er cyklen som det transportmiddel – den har mange af bilens fordele med hensyn til uafhængighed, fleksibilitet og hastighed, men overgår den på flere måder med hensyn til sundhedsfremme, bæredygtighed og miljøvenlighed.

Dansk Cyklist Forbund opfordrer kommunerne til at lave cykelhandlingsplaner, så cykeltrafikken medtages systematisk i by-, trafik- og anden relevant planlægning.

Hvis man som eksempel på forholdene for den korte og mellemlange pendling tager adgangen mellem Frederikssund by og oplandet og nabobyerne mod nord-øst-syd, så udgør blandt andet Frederikssundsvej en barriere. Her burde man fra den ene ende til den anden tjekke forbindelserne på tværs og lægge en plan for gode cykelforbindelser mellem by og opland/nabobyer:

- Græse Strandvej – Havelse Mølle (upræcis anvisning af cykelkrydsning)
- Græse Strandvej – Sigerslevvestervej (OK)
- Byvej – Græse Bygade (sti- og tunnelforbindelse ikke attraktiv)
- J.F. Willumsens Vej – Hørup Skovvej (*)
- Ågade/Bonderupvej – Sundbylillevej (helt håbløs)
- Strandvangen (en stiløsning via Sillebro Ådal på vej, men den tilgodeser ikke det sydligste Frederikssund – og heller ikke adgangen vest og øst fra til genbrugspladsen)
- Roskildevej/cykelsti – Dalvejen/Store Rørbækvej (OK)

** Rundkørslen J.F. Willumsensvej/Hørup Skovvej/Frederikssundsvej er nu anlagt som den er, og jeg gider ikke gentage cyklistargumenterne imod udformningen, men vil blot gøre opmærksom på mulighederne for at gøre enkeltrettede cykelstier dobbeltrettede hvis det betyder at færre cyklister skal krydse vejen på strækningen.*

Altså – gør som minimum cykelstierne på nordsiden af J.F. Willumsensvej og Hørup Skovvej dobbeltrettede fra Askehundskrydset til Hørupvej, så undgår østkørende cyklister at skulle krydse landevejen tre gange i uregulerede kryds.

Der skal være plads til cyklerne

Der skal generelt være adgang for og plads til cykler. Og herefter bliver det hurtigt meget bredt og teknisk, men der kan alle steder findes løsninger som øger fremkommelighed, tryghed og sikkerhed for cyklister.

By- og boligområder skal indrettes på en måde, så bilernes hastighed sænkes, og forholdene bliver sikrere, tryggere og mere tiltrækkende for cyklister og fodgængere. Også cykling på landet – fra by til by og mellem by og opland – kan gøres mere tryk, sikker og tiltrækkende.

I større byer – her *Frederikssund* – bør der tænkes i ruter for pendlercyklister som giver gode og direkte forbindelser mellem periferi og bymidte og andre knudepunkter som fx trafikterminaler. *Her har Frederikssund by et problem på nord-syd-ruten hvis naturlige forløb er afbrudt gennem bymidten i det meste af dagtiden.*

Let tilgængelig, god og tilstrækkelig cykelparkering gør det lettere og mere tiltrækkende at cykle end at færdes motoriseret på korte og mellemlange distancer til og fra store trafikale mål (trafikterminaler, indkøb, arbejdspladser, institutioner). Også her vil det føre for vidt at komme ind på de mange måder det kan og bør gøres på – men de findes.

Med hensyn til trafikterminaler drejer det ikke kun om Frederikssund station, men også de mange små 'terminaler' ved busstoppesteder – ikke mindst for R- og S-busserne.

Og med hensyn til fx indkøbscentret Sillebroen bør centerledelsen opfordres til at invitere cyklister (ikke mindst børnefamilier) indenfor i tørlæ sammen med bilerne i parkeringshuset.

Gennem kommune- og lokalplaner bør der sikres ordentlig cykeladgang og cykelparkering ved nyanlæg af boliger, trafikterminaler, arbejdspladser og butikcentre og ved omlægning af trafikanelæg samme steder og ved omlægning af gå- og servicegader, vejkryds/rundkørsler m.v. *Fx: Da Frederikssund ny Stogstation i sin tid blev anlagt, blev der tænkt på cykelparkering, men ikke på cykeltrafik ind og ud af toget.*

Detaljerne er vigtige: En cykelvenlig infrastruktur betyder at cyklernes forhold er taget med i betragtning, således at cykelruter så vidt muligt forløber ad den korteste vej og starter og slutter med parkering af cyklen. Forholdene skal være i orden fra start til slut hvis flere skal vælge at cykle, og hvis de der allerede cykler, skal blive ved med det.

Tryghed, sikkerhed og komfort

Der er mange forhold der spiller ind med hensyn til at gøre cykeltrafik attraktiv. Blandt andet trygheden og sikkerheden, men dette område er jo genstand for en særlig kommunal trafikikkerhedsplan/politik, så det vil jeg ikke tage op her.

Det samme gælder komforten – som jeg ikke vil tage op i detaljer, men her ved jeg ikke om der findes en kommunal plan. Komfort handler også om fremkommelighed, tryghed og sikkerhed, men ikke mindst om teknisk standard. Her kunne en kommunal plan omfatte tilbagevendende tjek af renhold og vedligehold – og en meget restriktiv kontrol af kvaliteten af asfaltreparationer efter ledningsarbejder.

Fx er cykelstien på nordsiden af Frederiksborgvej i Frederikssund nærmest et vaskebræt – det ville man ikke byde bilister.

Cyklen er også et rekreativt transportmiddel

Der er i Danmark en mangeårig tradition for at bruge cyklen til ferier og udflugter, og her spiller de nationale, regionale og lokale cykelruter en stor rolle. Cykelturismen omfatter ikke kun voksne bikere, men også familier med cykelanhængere og børn der selv cykler, så derfor skal man ikke se alt for 'vikingeagtigt' på forholdene.

På disse kanter spiller blandt andet Fjordstien en stor rolle, og hvis der ikke allerede er det, bør der være et program for udvikling, kontrol og vedligehold af skiltning, ruteføring, belægning og fremkommelighed.

”Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingeren”

Det meste af ovenstående er allerede indeholdt og formuleret i Bycirkelens oplæg om fremtiden cykeltrafik i Frederikssundfingeren. Her har de fire samarbejdende kommuner formuleret en vision om at det skal være ”naturligt, oplagt, sikkert og lækkert at cykle”. Og derfor skal der opbygges et sikkert og effektivt rutenet for cykler, det skal være nemmere at cykle mellem station og arbejdsplads, og der skal laves bedre cykelparkering ved stationer og busstoppesteder – for at nævne planens vigtigste punkter.

Rutenettet skal (ifølge Bycirkel-pjecen fra februar 2011) forbinde byer og boligområder med stationer og centrale busstoppesteder, bycentre, større uddannelsesinstitutioner og arbejdspladskoncentrationer samt fritids- og naturområder.

Et element i ruteplanen er den såkaldte hurtigrute eller supercykelsti langs Stogslinjen mellem København (Herlev) og Frederikssund. Det er fint med supercykelstier som tilgodeser supercykelpendlerne, men stien er jo også et godt tilbud til de langt mere talrige kort- og mellemlangt-pendlende (*fx til og fra Frederikssund, Vinge, Store Rørbæk og Ølstykke*) og til de langt-pendlende som alt efter vejr, vind og lyst udskifter en del at togturen med en cykeltur mellem nogle af stationerne.

Dette sagt for at pointere at de store gevinster sundhedsmæssigt og resurse- og miljømæssigt hentes ved at fremme den korte og mellemlange cykelpendling og ved at styrke sammenhængen mellem kollektiv trafik og cykling.

Supercykelstien er jo spektakulær – den skal nok blive indviet med rød snor og det hele – men den skal betragtes som en af flere R/S-cykelruter hvis potentiale bedst udnyttes i sammenhæng med et godt net af A-cykelstier – hvor de mange små, men vigtige forbedringer nok ikke hver for sig trækker så stor bevågenhed.

Som man måske bemærker, er de konkrete eksempler og forslag, som er skrevet i kursiv, alle hentet fra Frederikssund by, men det skyldes altså bare mit bedre personlige kendskab til detaljerne dér.

Se i øvrigt Dansk Cyklist Forbunds cykelpolitik 2011 – <http://dcf.dk/composite-191.htm>