

Indlæg til temamøde 4. september 2011 om debatoplæg til Frederikssund Kommunes Plan- og Agenda 21-strategi 2011



Morten Ledet, Dansk Cyklist Forbund – 4.9.11

Overordnet (cykel-)trafikmålsætning

Trafiksystemet 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 resursekrævende transportmidler.

Den hidtidige generelle prioritering af personbilen i byplanlægning, infrastruktur og arealbrug har ikke begunstiget fremkommelighed og adgang for personer uden adgang til bil – herunder børn – og det giver 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 der har de fleste af bilens fordele med hensyn til uafhængighed, fleksibilitet og hastighed, men som på flere måder overgår den 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 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 Frederikssundvej en barriere. Her burde man fra den ene ende til den anden tjekke forbindelserne og lægge en plan for samme gode forbindelse mellem by og opland/nabobyer på alle steder:

- Græse Standvej – 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 Askelundskrydset til Hørupvej, så undgår østkørende cyklister at skulle krydse de store landeveje to ekstra 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 cykeltrafikken.

By- og boligområder skal indrettes på en måde, så bilernes hastighed sænkes, og forholdene bliver sikrere, tryggere og mere tiltrækkende for cyklister og fodgængere. Det er her vigtigt med et godt samspil mellem by- og trafikplanlægning.

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 som er afbrudt gennem bymidten i det meste af dagtiden.*

Let tilgængelig, god og tilstrækkelig cykelparkering gør det forholdsvis 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 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 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 trafikanalæg samme steder og ved omlægning af gå- og servicegader, vejkryds/rundkørsler m.v.

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 dernæst også om teknisk standard. Her kunne en kommunal plan omfatte tilbagevendende tjek af renhold og vedligehold – og en meget restriktiv kontrol af asfaltreparationer efter ledningsarbejder. *Fx er cykelstierne langs Frederiksborgvej i Frederikssund nærmest et vaskebræt – det ville man ikke byde bilister.*

Der findes metoder til komfortmåling som kan bruges til at lave vedligeholdelses- og renoveringsplaner med.

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, men ofte 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 (eventuelt med alternative ruter).