

**Dansk Cyklist Forbund**  
**Hørsholm og Fredensborg Afdeling**  
**Ringvej 54**  
**2970 Hørsholm**  
**Tlf/Fax: 45 57 11 05**  
**e-mail: [stene@it.dk](mailto:stene@it.dk);**  
**[jon.stene@tdcadsl.dk](mailto:jon.stene@tdcadsl.dk)**

**2008-03-12**

Strategi 2008  
Fredensborg Kommune  
Plan og Trafik  
Egevangen 3B  
2980 Kokkedal

## **Vedr.: Forslag til Strategi 2008**

### **Indledende bemærkninger**

Cyklistforbundet hilser Fredensborg Kommunes plan til udviklingsstrategi velkommen. Den indeholder en række forslag, som vi gerne vil kommentere med udgangspunkt i vores overordnede mål, at forbedre forholdene for cyklister og at fremme brugen af cykel i almindelighed.

Indledningsvis ønsker vi dog at påpege, at selv om mange anvender cyklen til dagligt, så har denne transportform traditionelt været viet meget beskednen opmærksomhed i forskellige kommunale planer, det være sig planer på trafikområdet, hvor man kun har talt om biltrafik, på miljøområdet, hvor man har talt om forskellige slags forurening, uden dog at bemærke den reduktion i forurening og og opprioritering af miljøvenlige transportformer, som mere brug af cyklen ville indebære, og på sundhedsområdet, hvor cykling hidtil ikke er blevet omtalt i særlig udstrækning.

Disse bemærkninger antyder, at cykeltrafik længe er faldet mellem de forskellige politikområder. Vi skal derfor foreslå, at Cykelpolitik etableres som et eget politikområde for, at de forskellige aspekter ved brug af cykel kan sikres tilstrækkelig opmærksomhed, og for at koordinere de indsats vedrørende cykelbrug, som måtte gøres på forskellige politikområder. Dette er allerede sket i København, Odense og Hillerød, og flere andre kommuner har planer om at gøre det samme, bl.a. Hørsholm. Dette er blevet endnu vigtigere end tidligere, fordi ansvaret for det forebyggende sundhedsarbejde, for hvilket motion er meget vigtig, er nu blevet overført til kommunerne fra de nedlagte amter.

Med henblik på at bidrage med idéer til strukturering af dette nye politikområde, vedlægger vi derfor en strategiplan for cykeltrafik i Fredensborg Kommune.

Vi skal herefter kommentere de enkelte dele af Forslag til Strategi 2008.

### **Indsatsområde 1: Bymønster**

Kommunens opbygning med fire bysamfund af nogenlunde samme størrelse, hver med egne butikcentre sikrer tilstedeværelse af special- og dagligvarebutikker for de fleste borgere tæt ved deres bolig.

De fire bysamfund har alle en geografisk størrelse, for hvilken gang og cykling burde være de naturlige transportformer indenfor byområdet. Det tager kun 5 - 10 minutter at transportere sig på cykel mellem to punkter indenfor byområdet. I mange tilfælde vil man anvende længere tid med bil på grund af problemer med at finde parkeringsplads eller at holde i kø.

Kommunen bør derfor arbejde for at bevare og udbygge mulighederne for at handle lokalt, og man bør primært lægge forholdene så godt som muligt til rette for cykeltrafik i stedet for biltrafik indenfor byområderne. Man bør lægge vægt på at cykeltrafikken gøres så sikker som muligt, så også børn og ældre tilskyndes til at bruge cyklen. Meget er allerede gjort. I nyere bebyggelser har man tilstræbt at separere cyklende og gående fra biltrafikken. Dette bør man fortsætte med. Vi opfordrer til, at den håbløse planlægning i forbindelse med Holmegårdsvejs forlængelse ikke danner skole. Her er stitunnelen under Egedalsvej blevet nedlagt og den brede Egedalsvej indsnævret til to smalle spor, hvorved cyklisterne skal kæmpe om pladsen med bilerne i rundkørslen og på Egedalsvej i stedet for at køre sikkert i stisystemet.

I de ældre dele af bysamfundene mangler der cykelstier flere steder. De chikaner, som er anvendt i disse områder med henblik på at reducere bilernes gennemsnitshastighed, er ofte ikke cyklistvenlige.

Flere steder virker meget trafikerede veje som barrierer, som det kan være vanskeligt at krydse, når man skal fra en del af et bysamfund og til et andet på cykel eller til fods. Dette gælder både i Fredensborg og i Humlebæk. Men det gælder også når man ønsker at krydse Fredensborg Kongevej, for at komme til Fredtoften. Dette kan være meget farligt for de mange, som kommer på cykel til arrangementer på Fredtoften. I sådanne tilfælde vil det ofte hjælpe med at etablere en helle midt på vejen.

Kommunen bør være specielt opmærksom på sikkerheden for cyklister på skolevejene, således at børnene tilskyndes til at cykle til skole i stedet for at blive transporteret i bil. På denne måde kan de udvikle gode vaner med hensyn til motion allerede fra ung alder. Det er et velkendt problem landet over, at forholdene på veje og pladser ved skolerne er kaotiske hver eneste morgen, fordi et stigende antal forældre vælger at transportere deres børn til skole i bil. Dette bør kommunen arbejde på at ændre. Ved skolerne bør der være overdækkede cykelparkeringer.

Med henblik på at motivere folk til at anvende cykel, når de går på indkøb, går i byen eller til fritidsaktiviteter, bør der sikres gode cykelparkeringsforhold ved de forskellige indgange til indkøbscentre, ved supermarkeder, ved restauranter og caféer og ved forskellige institutioner og museer.

Som nævnt er den cyklende og gående trafik separeret fra biltrafikken i de nyere dele af byområderne. Dette er godt for sikkerheden, men det kan ofte være meget vanskeligt at finde vej i dette net af cykelstier. Eksempelvis er stisystemet i Kokkedalsområdet så indviklet, at selv folk, som har boet der længe, har vanskeligt ved at finde rundt. Vi skal derfor foreslå, at kommunen udstyrer cykelstierne med skilte, som viser hen til både centrale og perifere punkter i området, samt til punkter udenfor området. Dette vil være til hjælp for mange, specielt tilfældigt besøgende, og vil sikkert bidrage til større brug af cyklen i disse områder.

## **Indsatsområde 2: Boliger**

I forbindelse med bygning af nye boliger bør man sikre et passende antal cykelparkeringspladser per boligenhed. Disse cykelparkeringspladser bør etableres indendørs med let adgang til at tage cyklen ind og ud. Hvis der etableres fælles cykelparkeringer f.eks. i cykelparkeringskældere skal man anvende stativer som giver mulighed til at låse cyklen til stativet.

## **Indsatsområde 3: Land og natur**

*Stikort.* Med henblik på at forbedre adgangen til og borgernes benyttelse af kommunens landområder og naturherligheder for cyklister og vandrere bør Fredensborg Kommune snarest muligt udgive et detaljeret stikort i lommeformat, i lighed med dem, som Karlebo kommune og Hørsholm Kommune lavede i de senere år. På stikortet bør man udover mærkede og umærkede fodstier og cykelstier med angivelse af belægningstype også indtegne forskellige natur- og kulturseværdigheder, f.eks. de fortidsmindesmærker, som findes rundt i skovene, samt gamle markveje, kirkestier og andre gamle forbindelser. På bagsiden af kortet kan man give beskrivelser af nogle vandringsture og cykelture.

Landområderne er præget af smalle snoede veje, som er udmærkede til cykling. Men den voldsomme biltrafik med høj hastighed betyder i praksis, at kun meget få cyklister tør benytte vejene. Som forholdene er nu, er det vanskeligt for borgerne at udnytte de landskabelige værdier og deres rekreative potentiale, når det ikke er muligt at cykle på vejene.

Vi foreslår derfor, at vejene igen gøres tilgængelige for alle typer trafikanter ved at farten nedsættes til maksimalt 40 km/t på landeveje uden cykelsti og 30 km/t på uoversigtlige strækninger. Alternativt at der anlægges cykelstier.

*Cykelparkering i havne.* Fredensborg Kommune har følgende 5 havne: Humlebæk Havn, Sletten Havn og Nivå Havn ved Øresund og Sørup Havn og Fredensborg Havn ved Esrum Sø. Disse havne benyttes til dels af ejere af store sejlbåde og motorbåde, men også af folk som sejler i joller, kajaker og kanoer, som har deres faste pladser her. I Nivå Havn er der også en roklub.

For mange af dem, som tilhører de sidst nævnte grupper af brugere, vil det være naturligt at komme til havnen på cykel. Men cykelparkeringsforholdene i disse havne må karakteriseres som helt uacceptable.

I tre havne: Sletten Havn, Sørup Havn og Fredensborg Havn findes der ikke antydning til et cykelstativ. Specielt for den sidst nævnte, Fredensborg Havn, hvor Skipperhuset er basis for bådudlejning og bådfart, og desuden et meget besøgt traktørsted i sommerperioden, må dette siges at være meget beklageligt. I Humlebæk Havn finder man kun en dyngge på 5 enkle cykelstativer ved siden af havnekontoret. Der findes dog en restaurant med nogle cykelstativer i nærheden.

I Nivå Havn finder man nogle få cykelstativer af den gamle type til at sætte ned på styret nær roklubben, men disse stativer er nærmest utilgængelige på grund af både, som er sat på land. På vejen ned til Nivå Strandpark passerer man på højre side et stort skilt med påskriften ”Cykelparkering”. Foran dette skilt ligger der en stor dyngge med jernskrammel til genbrug, men intet sted, hvor man kan stille en cykel.

Da disse havne givetvis benyttes af mange, der kunne ønske at komme til havnen på cykel, bør kommunen snarest muligt få forbedret deres cykelparkeringsforhold væsentligt, for at motivere flere

af havnenes brugere til at anvende cyklen med henblik på at reducere de alvorlige problemer med mængder af parkerede biler, som man ofte møder ved disse havne i sommermånederne.

#### **Indsatsområde 4: Bæredygtighed**

Cyklistforbundet går ind for, at man i størst mulig udstrækning anvender cyklen, eventuelt i kombination med kollektiv transport. Mulighederne for at anvende denne kombination bør forbedres ved at etablere gode cykelparkeringer ved stationer og trinbrætter og ved busstoppesteder, hvortil flere vil komme på cykel. Det gælder specielt for E-busser og ved busruternes endeholdepladser og enkelte andre stoppesteder. Bemærkninger om parkeringsforhold ved stationer og trinbrætter findes endvidere under Indsatsområde 5: Trafik.

Cyklistforbundet vil også støtte etablering af nye rekreative stier i bynære områder. Vi ønsker dog at påpege, at cyklister og vandrere stiller forskellige krav til sådanne stier, deres forløb i terrænet og deres belægning. Derfor bør der anlægges forskellige stier for disse to grupper.

#### **Indsatsområde 5: Trafik**

Fra dette afsnit vil vi specielt fremhæve den flotte vision, som vi fuld ud kan støtte.

I den indledende statusopgørelse vedrørende dette indsatsområde nævnes den kraftige vækst i biltrafikken i de senere år og dens negative betydning for fremkommeligheden på vejene og for miljøet. Det nævnes også, at ”Kommunens vejnet er generelt veludbygget, mens stinettet i højere grad mangler sammenhæng” hvilket vi er meget enige i. Faktisk dækker udsagnet over to ting:

1: Stierne i de fire bysamfund er kun meget mangelfuldt forbundet til omgivelserne. Bysamfundene er omgivet af barrierer (motorvej/kongeveje, jernbaner, fredede arealer mv.), hvilket gør det vanskeligt at cykle ud over ”bygrænsen”.

2: Stinettene i de fire bysamfund er ikke specielt systematisk opbyggede med undtagelse af Humlebæk Vest, der er mere tale om virvar af stier end egentlige systemer. Som tidligere nævnt mangler der skiltning. Stierne har, med enkelte undtagelser, ingen navne, og når man kører på stierne mangler skiltning til det omgivende samfund fuldstændigt. Det begrænser borgernes mulighed for at bruge stierne.

Trafiktal: Tabellen mangler tællinger af cykeltrafikken. Det er desværre det gennemgående træk over hele landet. Bortset fra København (og enkelte statsveje), har der aldrig været lavet tællinger af cykeltrafikken. Det bør tilføjes under punktet handling, at der skal indføres tællinger af cykeltrafik. Uden tællinger er det umuligt at opstille målbare størrelse, som udviklingen kan kontrolleres mod og som det kan planlægges efter.

Vi er meget tilfredse med det opstillede mål: ”Skabe et sammenhængende og sikkert stisystem i og mellem kommunens 4 bysamfund”. Her kunne dog med fordel tilføjes: ...”samt til øvrige omliggende bysamfund”. Der er afgjort mange borgere, som med fordel kunne benytte cyklen til transport til de nærliggende byer, f.eks. Hillerød og Hørsholm, og det bør målet også tilsikre.

Vi glæder os over punktet ”vedtage en stiplan...”. Vi til dog gerne anholde vendingen ”med særligt fokus på bedre adgang til landskabet og naturen”.

Der er nemlig desværre en tendens til mange steder at opfatte cykling som et fritidsfænomen, der mest har til formål at transportere borgerne ud i naturen. Og når der fokuseres på det, viser

erfaringen, at det medfører anlæg af uoplyste grusstier. Men de mange hverdagscyklister benytter især cyklen til daglige transportformål, hvilket betinger ”rigtige” stier med asfalt og belysning. Det er vigtigt at huske, når ordene skal gøres til handling. (Rigtige stier kan for øvrigt sagtens benyttes i fritiden).

For de kommende år ønsker man at skabe en sammenhængende trafikstruktur, som prioriterer de miljøvenlige transportformer, og som samtidigt forbedrer fremkommeligheden for biltrafikken, som fortsat vil være meget vigtig.

De miljøvenlige transportformer, som står nærmest til rådighed, er cykling og brug af tog og disse to i kombination, samt brug af bus, også i kombination med cykel.

For at fremme cykeltrafikken er det nødvendigt at opgradere dens status i den kommunale beslutningsproces. Dette kan gøres, som vi allerede har nævnt indledningsvis, ved at indføre cykeltrafik som et eget, kommunalt politikområde, noget som flere kommuner allerede har gjort og flere tænker på at gøre. Med henblik på at fremhæve en række elementer, som bør indgå i dette politikområde, vedlægger vi et forslag til en strategiplan for cykeltrafik i Fredensborg Kommune.

Denne strategiplan indeholder en række detaljer om årsager til, at mange mennesker ikke anvender cyklen i det omfang visse myndigheder kunne ønske, og om hvad man kan gøre for at motivere folk til at cykle mere og herved reducere biltrafikken og samtidigt forbedre fremkommeligheden for samme.

Vi skal henvise til det nævnte bilag og ikke gentage disse punkter her. Dog skal vi understrege, at der er tre hovedkrav som er væsentlige for at motivere folk til at cykle mere og for at forældrene skal lade deres børn cykle til skole og fritidsaktiviteter i stedet for at transportere dem til disse steder i bil. Disse hovedkrav er:

- Forbedret sikkerhed for cyklister,
- Forbedret fremkommelighed for cyklister, og
- Forbedrede parkeringsforhold for cyklister.

For de to førstnævnte kravs vedkommende henviser vi til omtalen i det vedlagte strategiplansforslag.

Når det gælder cykelparkering, er dette et område, som har været stedmoderligt behandlet gennem meget lang tid. Vi har allerede nævnt hvor uacceptable forholdene er i de kommunale havne. En mere fyldig diskussion af denne problematik findes i de vedlagte kommentarer fra Cyklistforbundet til Fingerplan 2007 for Region Hovedstaden, som omtales til sidst i Forslag til Strategi 2008.

*Cykelparkering ved kommunens jernbanestationer og trinbrætter.* Siden man påpeger, at Kystbanen og Lille Nordbanen udgør ”rygraden” i den kollektive trafikbetjening af henholdsvis den østlige og den vestlige del af kommunen, skal vi nærmere kommentere cykelparkeringsforholdene langs disse to jernbanestrækninger.

I Fredensborg Kommune er der på Lille Nord én station, Fredensborg, og to trinbrætter, Grønholt og Langerød, og på Kystbanen er der tre stationer: Humlebæk, Nivå og Kokkedal. Den sidstnævnte er fælles med Hørsholm Kommune, således at selve stationen ligger i Hørsholm, mens kommunegrænsen går på den nordlige side af stationshuset, således at den nordligste

cykelparkeringsplads på den vestlige side af jernbanen ligger i Fredensborg. Kokkedal st. betjener Kokkedal byområde og de tilliggende landzoneområder af Fredensborg Kommune.

Rent overordnet kan man sige, at cykelparkeringsforholdene på Fredensborg st. på mange måder er rimelige, men næppe tilstrækkelige. For Kystbanens stationer forholdene ikke gode, specielt for Nivå og Kokkedal stationer er de mangelfulde og utilstrækkelige, og for de to trinbrætter meget dårlige.

På Fredensborg st. er der flere overdækkede, åbne bure med cykelparkeringer i forbindelse med stationshuset og med plads til i alt 80 cykler. Sammen med disse findes der et overdækket bur med plads til 32 cykler, som er låseligt med kortbetjening. Dette bur er låst til dagligt. Alle disse parkeringspladser ligger beskyttet for vejr og vind. Desuden findes der et større antal ikke-overdækkede cykelparkeringspladser, som befinder sig mere udsat for blæst. Men dette antal er næppe tilstrækkeligt.

På Kystbanen findes der en del overdækkede cykelparkeringer på Humlebæk og Nivå stationer, men de er ikke af samme gode kvalitet som dem på Fredensborg st. Hverken på Nivå eller Kokkedal stationer findes der mulighed for at stille cyklen på et aflåst sted. På Humlebæk st. findes der et bur, som i princippet er låseligt, men den ene dør mangler. Cyklistforbundet har klaget til DSB over forholdene, men vi har kun modtaget et undvigende svar. Det nævnte bur på Humlebæk st. ligger desuden i den yderste del af cykelparkeringsområdet, så det er mindre attraktivt af den grund, mens det på Fredensborg st. ligger meget centralt.

På både Humlebæk og Nivå stationer findes der en række uoverdækkede cykelparkeringer. Specielt på Humlebæk st. er disse placeret, således at de er meget udsat for blæst. Dette var tydeligt efter et døgn med stormende kuling den 1. og 2. marts 2008, hvor mange af cyklerne var blæst omkuld, specielt i de ikke-overdækkede stativer. Dette viser, at disse stativer ikke er særlig gode.

På Kokkedal st. mangler der totalt overdækkede cykelparkeringer.. Specielt ved Kokkedal station er cykelparkeringskapaciteten helt utilstrækkelig.

Et problem, som man møder ved disse stationer, er, at en del cykler efterlades for altid i stativerne. Nogle personer sørger for at blive af med sine gamle cykler på denne måde. Disse cykler fylder bare op. Der er ingen klar procedure med hensyn til at fjerne disse cykler. Kommunen bør tage kontakt med DSB for at få løst dette problem.

Ved Grønholt trinbræt går der en vej helt frem til trinbrættet. Der findes der nogle primitive cykelstativer til i alt 15 cykler. Et par af stativerne er placeret under vejbroen og er således i princippet overdækket. Parkeringskapaciteten er åbenlyst utilstrækkelig.

Langerød trinbræt ligger i en klynge af træer på den sydlige side af jernbanelinien under den bro, som leder Højsagervej over jernbanen. Der går en metaltrappe fra en metalplatform i højde med vejbroen ned til trinbrættet. Omkring 100 m syd for jernbanen går der en lille vejstump mod øst fra Højsagervej hen til et gammelt ledvogterhus. Her er det indrettet en primitiv parkeringsplads med plads til nogle ganske få biler. Fra denne bilparkeringsplads løber der en pløret og dårlig sti hen til den østlige ende af trinbrættet, hvor der, under åben himmel og midt i en kraftig græsbevoksning, er opsat et cykelstativ med plads til 10 cykler.

Vi finder specielt denne sidstnævnte cykelparkering helt uacceptabel og overhovedet ikke motiverende for brug af cykel i forbindelse med tog. Bedre cykelparkeringsforhold kan etableres ved at forlænge den øverste afsats på trappen ned til trinbrættet. Her kan man placere en del solide cykelstativer.

Forøvrigt giver placeringen af dette trinbræt ved Højsagervejbroen i stedet for ved broen over jernbanen ved krydset Toeltvej, Brunemarksvej og Langerødvej grund til undren. Den nuværende placering af trinbrættet på den sydlige side af jernbanelinien ligger meget uhensigtsmæssigt både for bilparkering og for cykelparkering. Havde trinbrættet ligget på den nordlige side, havde der været lettere adgang over markerne, hvor man også kunne have etableret cykelparkering og bilparkering tæt ved trinbrættet. Desuden ligger trinbrættet væsentligt fjernere fra Langerød landsby og det meste af anden bebyggelse i området, end det ville have gjort ved den anden, nævnte placering. På den nordvestlige side af krydset Brunemarksvej – Langerødvej findes der også et nærmest fladt brakmarksområde, som kunne egne sig udmærket til at etablere parkeringspladser for biler og cykler tæt ved jernbanen.

Man kan være fristet til at tro, at proprietæren på den store gård Brokærgård, lige nord for trinbrættet, i sin tid fik etableret dette trinbræt på sin egen grund uden hensyntagen til den øvrige bebyggelse i området. Desuden er trinbrættet, som nævnt, lagt i en klynge af træer på den sydlige side af jernbanen, og der er kun adgang til trinbrættet over broen langs vejen sydpå mod Asminderød og ikke over gårdens marker.

En konkret forbedring i forhold til det kollektive transportsystem vil være at flytte Langerød trinbræt fra dets nuværende placering og til vejbroen ved krydset Toeltvej, Brunemarksvej og Langerødvej og anlægge det på den nordlige side af jernbanelinien samt etablere cykelparkering og bilparkering der som foreslået.

*Langerød trinbræt*, således som det nu er, fremstår som *et skoleeksempel på hvor og hvorledes man, i vore dage, ikke skal anlægge et trinbræt*. Det indbyder overhovedet ikke til brug, og derfor anvendes det også væsentligt mindre end det burde.

Cyklistforbundet imødeser anlæggelsen af det foreslåede trinbræt ved Kratbjerg og regner med, at dette bliver etableret med tidssvarende og tilstrækkeligt mange overdækkede parkeringspladser for cykler tæt ved trinbrættet, således at det vil fremstå som indbydende for cyklister, som vil tage toget.

### **Indsatsområde 6: Erhverv**

Med henblik på at skabe gode rammebetingelser for eksisterende og nye virksomheder bør man præsentere de ansatte, som måtte ønske at komme på cykel til arbejdet, for gode og indbydende faciliteter. Dette betyder gode og sikre parkeringsforhold for cyklen, helst indendørs, og muligheder til at komme i bad, hvis man har cyklet langt. Disse krav bør kommunen stille i forbindelse med lokalplaner for nyt erhvervsbyggeri. Også eksisterende erhvervsbyggeri bør tilfredsstille disse krav. Det skal påpeges, at ansatte, som kommer i bil, almindeligvis får tilfredsstillet væsentligt mere omkostningskrævende krav f.eks. store bilparkeringsarealer.

Mange turister anvender cyklen i forbindelse med ferier. Nogle rejser fra sted til sted og overnatter på vandrerhjem, campingpladser eller primitive lejrpladser, andre tager udflugter fra en fast base, f.eks. en campingplads.

Fredensborg Kommune har sammen med nabokommunerne en enestående samling af turistattraktioner, som alle kan (eller rettere: burde kunne) nås på cykel. Derfor bør der sættes meget mere på cykelturismen. Det kræver først og fremmest sikre og trygge cykelveje, som alle cykelturisterne kan benytte, også dem, der cykler med børn.

Fredensborg Kommune bør desuden, som tidligere nævnt, udgive et stikort over kommunen, lave foldere, som beskriver cykelture rundt i kommunen, både til naturseværdigheder og kulturseværdigheder. Kommunen bør også samarbejde med de øvrige kommuner i Nordsjælland, turistorganisationerne og Dansk Cyklist Forbund med at lave forskellige cykelturistpakker. Det kan nævnes, at Cyklistforbundet lige har lavet en regional guidebog på 84 sider for cykeloplevelser i Nordsjælland. Den kan skaffes fra Dansk Cyklistforbund [www.dcf.dk](http://www.dcf.dk).

### **Overordnet planlægning**

I et eget afsnit i Forslaget påpeges det, at kommunens planlægning og udvikling, herunder også Strategi 2008, skal ske i et samspil med den overordnede statslige planlægning og Region Hovedstadens udviklingsplanlægning. Der henvises til de forslag, som er fremmet i Fingerplan 2007.

Efter Cyklistforbundets opfattelse har Fingerplan 2007 behov for væsentlige supplementter på cyklistområdet, som desværre er svagt behandlet i Fingerplanen. Vi har derfor valgt at medsende Cyklistforbundets bemærkninger til denne plan, således at disse bemærkninger kan indgå i det videre arbejde med Strategi 2008.

### **Afsluttende bemærkninger om cykelparkering**

Vi har på en række punkter fremført kritiske kommentarer om cykelparkeringsforholdene forskellige steder og nævnt den dårlige kvalitet, som mange af de almindeligt anvendte cykelstativer har. Mange af disse stativer kan let komme til at beskadige cyklerne, specielt hjulene, hvis cyklen vælter i cykelstativet, hvilket let kan ske.

I de senere år er der sket en omfattende produktudvikling af cykelstativer. Mange steder har man også arbejdet med selve indretningen af større cykelparkeringsanlæg. En hel række af disse erfaringer er samlet i en bog, som Dansk Cyklist Forbund udgav i august 2007 i samarbejde med bl.a. DSB og København og Odense Kommuner. Bogen er tituleret "Cykelparkeringshåndbog", og den er på 97 sider. Bogen kan erhverves gratis fra Dansk Cyklist Forbund, Rømersgade 5, 1362 København K. Den kan også downloades fra websiden [www.cykelparkering.info](http://www.cykelparkering.info). Ved hjælp af talrige eksempler fra ind og udland, beskrives i detaljer forskellige cykelstativer og deres egenskaber og cykelparkeringsanlæg, og hvorledes disse kan indrettes.

Cyklistforbundet er af den opfatning, at en kraftig indsats for forbedrede cykelparkeringsforhold både i forbindelse med boligerne, arbejdspladserne, transportmidler og i det offentlige rum er nødvendig for at motivere folk til at anvende deres cykler væsentligt mere end det gøres i dag.

### **Afsluttende kommentarer**

Dansk Cyklist Forbund mener, at med henblik på at fremme cyklismen i Fredensborg Kommune, således som det lægges op til flere steder i Forslag til Strategi 2008, kræves det, at det bliver attraktivt at cykle i Fredensborg Kommune, både i byområderne og ellers i kommunen. For at komme dertil vil det være nødvendigt at rette opmærksomheden mod de problemer, som er nævnt i

de ovenstående bemærkninger til Forslaget og i det vedlagte forslag til cykelpolitik, og at finde tilfredsstillende løsninger på disse.

På vegne af Hørsholm og Fredensborg Afdeling af Dansk Cyklist Forbund

Med venlig hilsen

Jon Stene  
Formand