

Det er SKØNT at cykle...
gør det hver dag!

Cykelpolitik

– nyt politikområde for Fredensborg Kommune

Strategiplan for cykeltrafik i Fredensborg Kommune
udarbejdet af
Hørsholm og Fredensborg Lokalfdeling af Dansk Cyklist Forbund

Behov

Behov for egen cykelpolitik for Fredensborg Kommune

Cyklistområdet har hidtil befundet sig mellem forskellige politikområder under miljø- og teknikområdet. Dette har medført, at cyklistområdet ikke har fået en opmærksomhed som svarer til den aktuelle og potentielle anvendelse af cyklen som transportmiddel og motionsinstrument. I mange tilfælde er cyklister og cykler blevet direkte ignoreret i trafikmæssige og miljømæssige sammenhænge.

Kommunens planer på sundhedsområdet, efter at kommunerne har overtaget det forebyggende sundhedsarbejde fra de nedlagte amter, tyder dog på at cyklistområdet også vil komme til at få en del opmærksomhed indenfor sundhedsområdet og muligvis også indenfor børne- og ungeområdet.

Med henblik på at give en koordineret behandling af de forskellige problemkredse, som findes vedrørende cykler, cyklister, cykeltrafik og cykelmotion indenfor de forskellige politikområder, vil Cyklistforbundet foreslå, at Fredensborg Kommune etablerer cykelpolitik som et eget politikområde, i lighed med København, Odense og Hillerød. Andre kommuner, heriblandt Hørsholm, har også planer om at indføre cykelpolitik som eget politikområde. I de følgende vil vi begrunde dette forslag og nævne en del sagsområder, som bør indgå i dette politikområde.

Reelle transportbehov for at anvende cykel indenfor Fredensborg Kommune

De væsentligste lokale transportbehov, hvor anvendelse af cykel er en nærliggende mulighed, er:

- Børns og unges transport til og fra skole, institutioner og fritidsaktiviteter indenfor kommunen,
- Transport mellem hjem og stationer eller busholdepladser for folk i alle aldre,
- Transport til og fra indkøb og andre aktiviteter indenfor kommunen både for unge, voksne og ældre,

- Transport for folk med bopæl et andet sted, men med arbejdsplads i det lokale byområde, mellem stationer eller busholde-pladser og deres arbejdssted i lokalområdet eller et andet sted i kommunen,
- Cykelture med henblik på motion, fornøjelse og turisme.

For transport indenfor byområderne overstiger besparelsen ved at anvende bil i stedet for cykel sjældent 5 minutter. I mange tilfælde tager biltransporten længere tid, f.eks. når man holder i kø for at aflevere børn ved skolen eller man kører længe omkring for at finde parkeringsplads ved indkøbscentre.

Sundhedsmæssige og miljømæssige behov for mere cykling

Strukturreformen pålægger kommunerne ansvar for det forebyggende sundhedsarbejde og for miljøet.

Hvis kommunen vil opnå de gevinster, der er ved at indbyggerne motionerer mere, er der meget at hente for beskedne midler, hvis man får indbyggerne til at cykle mere - - ikke mindst for skolebørn og de unge.

Cyklister udsættes for mindre luftforurening end bilister. Kommunerne skal betale til regionerne pr. indlæggelse. Mere cykling mindsker en lang række sygdomme, både i hyppighed og hvor alvorlige de vil udarte sig. Cykling kan opfylde motionsanbefalingerne for børn, voksne og ældre.

Erstatning af bilkørsel med cykling og gang vil have markant positive effekter på miljøet i form af mindre støj og luftforurening, specielt for korte ture hvor bilerne erfaringsmæssigt forurener mest.

Forhindringer

Årsager til begrænset brug af cyklen

Selv om det har været officiel politik fra centralmyndighedernes side gennem mange år, at cykeltrafikken skal fremmes, fravælger mange cyklen og tager i stedet bilen, til skade for både egen og børnenes sundhed og for miljøet. Årsagerne hertil er mange:

- Voldsom biltrafik skaber utryghed, når man færdes langs veje, specielt dem uden cykelstier,
- Manglende cykelstier indenfor flere områder af de enkelte byområder,
- Manglende cykelstier mellem byområderne, mellem landsbyerne og mellem landsbyerne og byområderne,
- Uoverskuelige stiforløb og manglende skiltning, folk kan simpelthen ikke finde vej,
- Manglende stibelysning,
- Manglende vedligehold af cykelstier og andre cyklistarealer,
- Alt for smalle stier og cyklistarealer; især ved nogle skoler giver det nærmest kaotiske og farlige trafikforhold for fodgængere og cyklister i de travle minutter om morgenen,
- Ulovlig knallertkørsel med meget høj fart på cykelstier,
- De mest befærdede veje virker som barrierer, som er vanskelige og farlige at krydse,

- Mindre gode parkeringsforhold for cykler ved stationerne og trinbrætterne, f.eks. manglende aflåste parkeringer, hvor cyklen kan stå hele dagen og specielt over natten eller i weekenden,
- Uacceptable cykelparkeringsforhold i alle kommunens havne,
- Dårlige cykelparkeringsforhold i forbindelse med forskellige fritidsaktiviteter,
- Dårlige cykelparkeringsforhold ved indkøbscentre og mange forretninger,
- Utilfredsstillende cykelparkeringsforhold i forbindelse med beboelsesejendomme,
- Dårlige cykelparkeringsforhold ved mange virksomheder,
- Manglende muligheder til at komme i bad for folk som har arbejdssted i et lokalområde, men bor et andet sted i kommunen eller i andre kommuner, men kunne ønske at cykle fra hjem til arbejdssted,
- Manglende reel motivation fra myndighedernes side til at beskæftige sig med cyklistområdet, f.eks. indsamles information og data om cykeltrafikkens omfang og struktur næsten aldrig og mangler derfor næsten totalt, specielt på lokalt niveau, bortset fra for København og Odense kommuner.

En central opgave for kommunen vil være at få elimineret, eller i det mindste væsentligt reduceret, betydningen af disse årsager til manglende anvendelse af cyklen.

Løsninger

Cykelstinet bør udbygges til et sammenhængende stinet og gøres attraktivt

Bedre tryghed kan opnås ved at etablere cykelstier. Der findes allerede en række cykelstier indenfor de enkelte byområder, specielt i de nyere dele af disse, og et par skilte cykelruter i kommunen. Men disse hænger ikke sammen i et netværk. I de ældre dele af byområderne mangler der cykelstier. Der mangler også cykelstier mellem byområderne. Af mere specifikke ønsker til pendlerruter, dvs. cykelstier eller cykelruter, hvor der er god fremkommelighed, og hvor man kan cykle med stor hastighed, kan nævnes:

- Cykelsti langs Fredensborg Kongevej i hele dens længde,
- Cykelsti langs Brønsholm Kongevej – Hørsholmsvej i hele kommunens længde,
- Færdiggørelse af cykelsti mellem Fredensborg og Humlebæk,
- Cykelrute mellem Humlebæk og Nivå mellem Kystbanen og Kongevejen,
- Cykelrute mellem Nivå og Kokkedal mellem Kystbanen og Kongevejen,
- Videreførelse af Kystbanestien nordover fra Nivå og forbi Humlebæk,
- Cykelsti fra Nivå vestpå indover landet mod Allerød/Hillerød,
- Cykelsti langs Egedalsvej fra Rådhuset til Holmegårdsvej,
- Cykelstier langs Lågegyde,
- Cykelsti langs Nivåvej,
- Cykelsti langs Nordvej,
- Cykelsti langs Gammel Strandvej fra Lyngbæksgårds Alle til Strandvejen,
- Dobbeltrettet sti langs Vejenbrødvej mellem to stumper af Langstrupstien,
- Bredere sti langs Niverødvej ved Nivå Centralskole.

Der bør laves gode og sikre løsninger for krydsning af kommunens store veje.

Forbedret vedligeholdelse af cykelruter, cykelstier og øvrige cyklistarealer

Fremkommeligheden for mange cyklister besværes af forskellige slags manglende vedligehold, som bør bringes i orden:

- Overfladen af cykelstierne er mange steder ujævn, dels ujævn asfalt og dels dæksler eller riste som ligger uhensigtsmæssigt,
- Hvor sideveje krydser en cykelsti, ligger der flere steder brolægning og ikke asfalt på cykelstien, hvilket opleves som meget ubehageligt af cyklister og bør ændres,
- Der er ofte stejle ramper eller forhøjede kantstene ved ind- og udkørsel på cykelsti,
- Langs veje uden cykelsti er cyklisterne henvist til arealerne nærmest fortovs-kanten. Her støder man ikke sjældent på hul eller kumme i asfalten, hvor hjulet kan blive beskadiget, eller forskellige dæksler, som ligger i et andet niveau eller på anden måde uhensigtsmæssigt og er til gene for kørslen.

Forbedret snerydning af cykelstier

Cykelstierne skal ryddes for sne hurtigst muligt efter snefald. Hvis en eventuel efterfølgende snerydning af vejarealet medfører, at cykelstien fyldes op, skal cykelstien ryddes umiddelbart bagefter. Denne efterfølgende rydning bliver ofte ikke gennemført. Mange chikaner og bump, som er etableret indenfor de seneste år, er specielt problematiske i vinterhalvåret. Dels er de ofte dårligt oplyst, så cyklister risikerer at påkøre chikanerne, og dels bliver sneen skubbet ind på cyklisternes kørearealer, så det er helt umuligt og meget farligt at komme forbi på cykel. Bredden af det areal, som cyklisterne skal bruge til at passere chikanerne, skal være sådan, at et snerydningskøretøj kan passere.

Vejanlægsarbejder skal tage tilbørligt hensyn til cyklister

Ved udlicitering af vejanlægsarbejder skal det klart fremgå af udbudsmaterialet, at ramper og stier skal reetableres, når arbejdet er afsluttet. Vejarbejdsskilte, som gælder for bilister, skal ikke sættes på cykelstien. Hvis et anlægsarbejde helt eller delvis afspærrer en cykelsti, skal der etableres en sikker passage for cyklister forbi anlægsstedet.

Forbedrede cykelparkeringsforhold

- Etablering af forbedrede cykelparkeringsforhold ved jernbanestationerne og ved trinbrætterne med overdækkede skure, hvoraf nogle kan aflåses med låsekort,
- Etablering af gode cykelparkeringsforhold ved alle vigtigere busstoppesteder, helst overdækkede skure,
- Installering af forbedrede cykelstativer, til hvilke cyklen let kan låses,
- Etablering af egne cykelparkeringsområder helst indendørs, f.eks. i en kælder, for beboere i beboelsesejendomme og ansatte i virksomheder og udendørs cykelparkering for besøgende,
- Krav om tilfredsstillende cykelparkeringsforhold ved indkøbscentre, forretninger, caféer, restauranter, museer, institutioner, skoler og fritidsaktiviteter.

Krav i lokalplaner

- I forbindelse med lokalplaner for beboelsesejendomme og virksomheder bør kommunen stille krav om egnede og tilstrækkeligt store områder for cykelparkering for beboere og ansatte, samt for besøgende.

Cykelparkeringsområderne for beboere og ansatte bør befinde sig indendørs, f.eks. i en kælder. Hidtil har lokalplaner kun indeholdt krav til parkeringsarealer for biler.

- Med henblik på at forbedre forholdene for cykelpendlere, som arbejder i ét lokalområde, men kommer fra andre kommuner eller andre lokalområder, bør der i lokalplanen for virksomheder kræves etablering af bad, således at disse cykelpendlere får mulighed til at komme i bad før arbejdets begyndelse.

Bedre skiltning

Alle større stier bør have et navn (som det fx. er tilfældet i Humlebæk Vest) og der bør, såvel i som mellem bysamfundene, være skiltning, der viser mod centrale og perifere punkter, samt mod mål udenfor bysamfundene - gerne kombineret med kort her og der.

Bedre belysning

Såvel stier i bysamfundene og de stier der forbinder dem (eller kommer til at forbinde dem) bør være oplyste, så bl.a. skoleelever kan cykle hele året. Ønsker man ikke for meget lys i landområderne, kan man benytte lave lysstandere, som man fx. har gjort det på dele af Kystbanestien.

Cykelstinetts forbindelse med cykelstier i tilstødende kommuner

Fredensborg Kommune bør samarbejde med nabokommunerne om etablering af sammenhængende cykelruter, som bør være skiltede, med henblik på bedre orientering for de mange cyklister, som dagligt krydser kommunegrænserne. Også for cykelstier, som ikke er mærkede, bør man samarbejde med nabokommunerne med henblik på at bevare en god standard på cykelstien, når den krydser kommunegrænsen.

Naturarealer, grønne områder og cykelturisme

- Kommunen bør udarbejde et stikort med angivelse af cykelruter og cykelstier, og dette kort bør regelmæssigt opdateres,
- Kommunen bør lave foldere over egnede cykelture i kommunen, specielt med henblik på cykelturister, f.eks. en museumstur og en tur om forskellige mindesmærker,
- Kommunen bør etablere et samarbejde med andre nordsjællandske kommuner om cykelturisme i hele området. Med cykelpolitik/handleplaner i Hørsholm, Helsingør, Hillerød og forhåbentlig nu også i Fredensborg, kan området ikke blot slå sig op som Kongernes Nordsjælland, men også som Cyklernes Nordsjælland.

Indsamling af data om cykeltrafik i kommunen med henblik på at fremme cyklismen

For at fremskaffe et godt beslutningsgrundlag for den fremtidige cykelpolitik, bør kommunen indsamle data fra nuværende og potentielle cyklister. I det mindste bør følgende data indsamles:

- Cykeltrafiktællinger på udvalgte punkter og forskellige tidspunkter med henblik på, at kortlægge omfanget af cykeltrafik på forskellige tidspunkter af dagen og ugen,
- Ruteundersøgelser, hvor cyklister angiver deres ruter og eventuelle problempunkter,

- Undersøgelser af aldersfordelingen af cyklisterne på forskellige tider af døgnet og deres ruter,
- Interviews af cyklister om utryghed og utilfredshed med udvalgte kryds eller strækninger,
- Observationer af trafikantadfærd i udvalgte kryds,
- Interviews af udvalgte bilistgrupper, f.eks. ved skolerne, ved indkøbscentrene eller ved stationerne med henblik på information om, hvorfor de anvender bil og ikke cykel, og hvad der skal til, for at de vil skifte til cykel.

Cykelregnskab for Fredensborg Kommune

Fredensborg Kommune bør, i lighed med København Kommune, udgive cykelregnskaber med jævne mellemrum, hvor bl.a. ovennævnte data rapporteres. Københavns Kommunes cykelregnskab for 2006 kan findes på adressen www.kk.dk/CyklernesBy .

Motivation

I forbindelse med indførelse af cykelpolitik, må der arbejdes meget målrettet med at motivere borgerne til mere cykling. Fx. bør det gøres til en kultur i hele kommunen, at børn og unge er selvhjulpne transportmæssigt og således går og/eller cykler til skole, institution og fritidsaktiviteter - og der bør laves kampagner rettet mod virksomheder i kommunen (Rådhuset kan jo passende gå forrest!). Kommunen bør også klart profilere sig som cykelkommune, både internt i kommunen og externt til turister m.fl. Odense Cykelby har endvidere haft stor succes med bl.a. konkurrencer.

God samfundsøkonomi i cykling

Etablering af et sammenhængende cykelstinet er samfundsøkonomisk fordelagtigt

Ved vurdering af forskellige trafikløsninger bør man også inddrage de samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster for folkesundheden af de enkelte projekter. Her kan nævnes projektet med Odense som cykelby. En rapport på 121 sider med evaluering af dette projekt kan downloades fra Dansk Cyklist Forbunds hjemmeside www.dcf.dk (Fra startsiden søg på "Odense"). Dette er også gjort i en norsk undersøgelse af samfundsøkonomien ved at fuldføre sammenhængende fodgænger- og cykelstinet i tre norske byer: Hokksund (15 000 indb.), Hamar (29 000 indb.) og Trondheim (150 000 indb.) Cost-benefit-analyser viser i alle tre tilfælde, at der er samfundsøkonomisk meget fordelagtigt at fuldføre projekterne. Da forholdene i Hokksund og Hamar er sammenlignelige med dem i Fredensborg, taler resultaterne af denne analyse for, at fuldførelsen af det lokale cykelstinet gives en høj prioritet. (K. Sælensminde: Gang- og sykkelvegnett i norske byer. TØI rapport 567/2002. Transportøkonomisk Institutt Oslo. (Gå ind på www.toi.no og anvend søgeordet "sykkel". En række relevante rapporter vil dukke op).

Andre danske rapporter om samfundsmæssige og individuelle gevinster af mere cykling

I de sidste par år er der kommet flere danske rapporter, som støtter disse resultater og peger på andre samfundsmæssige, miljømæssige og individuelle gevinster af en forøget, offentlig satsning på mere cykling. Her kan der henvises til rapporten

"Cykling, motion, miljø og sundhed", som er udgivet af Det Økologiske Råd i februar 2005, og som kan hentes fra dets hjemmeside www.ecocouncil.dk under "Publikationer om trafik". På den samme hjemmeside under "Artikler om trafik" kan man også finde præsentationerne fra en konference om cykling, motion, sundhed og miljø den 27. april 2005. Flere andre relevante publikationer og artikler kan også findes her. Yderligere materiale kan man finde på hjemmesiden www.thomaskrag.com

Som et baggrundsnotat til Københavns Kommunes Cykelregnskab 2006, har trafikforskningsinstitutionen Trafitec, på baggrund af tal fra Statens Institut for Folkesundhed, udregnet hvad cykling i kroner og ører betyder for sundhedsøkonomien. De når frem til at én ekstra cyklet km i gennemsnit udløser sundheds- og produktionsrelaterede gevinster for 5 kr. og 22 øre i 2005-priser!

Disse tal harmonerer meget fint med de resultater, der blev konstateret i projektet Odense Cykelby, f.eks. gav de 20 % flere cyklede km i Odense et fald på 6 procent i fraværdsdage og en længere middellevetid på 2½ måned.

Yderligere inspiration

Cykelparkeringshåndbog

Dansk Cyklist Forbund har i august 2007 i samarbejde med bl.a. DSB og Københavns og Odense Kommuner udgivet en Cykelparkeringshåndbog med omfattende vejledninger og anbefalinger og med en række eksempler. Den kan rekvireres gratis fra Dansk Cyklist Forbund, Rømersgade 5, 1362 København K eller downloades fra websiden www.cykelparkering.info.

Se andre kommuners cykelpolitik

København:

<http://www3.kk.dk/VejPark/byenstrafik/cyklernesby/Cykelpolitik.aspx>

Odense;

<http://www.cykelby.dk/index.asp>

Næstved:

<http://www.naestved.dk/Internet/Udgivelser/Handlingsplaner/Cyklistplan%20i%20N%C6stved.aspx>

Læs regeringens cykelstrategi:

"Flere cykler på sikker vej i staten":

<http://www.trm.dk/graphics/Synkron->

[Library/trafikministeriet/Publikationer/2007/Cykelstrategi.pdf](http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/2007/Cykelstrategi.pdf)

2008-03-12