

Hermed kommentarer til Kommuneplan 2009 fra Dansk Cyklist Forbunds lokalafdeling.

Generelle bemærkninger:

Vi synes, det er en flot og meget lettilgængelig plan, og vi har med glæde noteret os, at cyklisterne er nævnt flere gange i kommuneplanen, og at der lægges op til at kommunen skal have en cykelpolitik.

Især kravene om udarbejdelse af en stiplan og skiltning af stinettet glæder os meget.

Efter kommunesammenlægning og overtagelse af mange af amternes opgaver, er det forståeligt, at Fredensborg kommune har valgt at lave en helt ny kommuneplan, og vi synes godt om den valgte udformning, hvor man kobler kommuneplanen sammen med vision og strategi.

Der er dog en række fejl og mangler i planen; disse ting beskrives i det følgende.

Selv om der er tale om nyskrivning af kommuneplanen, skal der være sammenhæng med tidligere planer. De gældende retningslinier og plankort fra nuværende kommuneplaner må ikke bare ændres eller forsvinde.

I den nye kommuneplan har man valgt at angive i margin hvor retningslinier stammer fra, og om den er ændret, og det er fint. Men vi savner her angivelse af udeladte retningslinier, de ses ikke noget sted. Det kræver faktisk en fuldstændig gennemlæsning af de gamle planer at afsløre om alt er med. Det er ikke godt nok!

Som konkret eksempel kan nævnes, at der i den gældende kommuneplan for Karlebo kommune, vedrørende arealet nord for Nivåvej er nævnt følgende på side 55:

”Arealet skal, når det bebygges, knyttes tættere og mere direkte til centeret og stationen via en broforbindelse over Nivåvej langs med jernbanen”.

Dette klare krav, som var en væsentlig forudsætning for vedtagelsen af lokalplanen for området (Lokalplan nr. 78) findes ikke den nye kommuneplan. Vi skal hermed anmode om at denne forudsætning indføres i den nye kommuneplan.

Noget tilsvarende gør sig gældende for kortmaterialet. På trods af at det, ifølge teksten, er bindende for byrådet, findes der ikke angivelse noget sted, om hvorfra kortmaterialet stammer, hvilket der er ændret, og hvad der er udeladt. Igen skal man som læser nærstudere alt, for at afsløre ændringer og udeladelser.

Cykling er mere miljøvenlig end selv kollektiv trafik, og vi savner en nærmere omtale af betydningen af mere cykling for bæredygtighed, når det drejer sig om persontransport indenfor og mellem bysamfundene, og hvad man kan gøre for at forbedre forholdene for cyklister, og herved inspirere til større anvendelse af cyklen indenfor kommunen.

En forhindring for mere omfattende brug af cyklen er dårlige parkeringsforhold for cykler ved stationer, busstoppesteder, fritidsaktiviteter, forretninger, boliger og mange andre steder. Vi kunne ønske, at kommunen retter en større opmærksomhed mod dette problem med henblik på at forbedre forholdene for cyklister og herved øge interessen for at anvende cyklen i stedet for bilen.

Kommentarer til de enkelte punkter i planen:

1.2 Stationsnærhed

Det nævnes, at de stationsnære kerneområder afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m, idet de trafikale effekter kun opnås, når gangafstanden fra station til arbejdsplads er maksimalt 600 m, hvorimod det for boliger gælder, at afstanden ikke er helt så afgørende, idet mange cykler mellem bolig og station.

Vi er af den opfattelse, at mange flere vil vælge cykel til transport mellem arbejdsplads og station, såfremt cykler trygt kan parkeres ved stationer, og der er en sikker og hurtig cykelforbindelse til og fra stationen. Punktet bør derfor omformuleres til 1200 m generel afstand mellem bolig eller arbejdsplads og station, idet der tilføjes et generelt krav om aflåselig cykelparkering ved alle stationer i kommunen, evt. kombineret med firmacykelordninger, som nævnt senere i afsnittet, og at der skal være en sikker og hurtig cykelforbindelse mellem arbejdssted og stationen.

Vi vil i den forbindelse opfordre kommunen til at tage cykel-handsken op, og selv indføre en firmacykelordning. For eksempel ligger Rådhuset netop i passende cykelafstand fra stationen. En firmacykelordning for de ansatte vil tilskynde de ansatte til at vælge miljørigtig transport (jf. Strategiens mål), det vil give færre P-problemer ved kommunens institutioner og sundere medarbejdere samt være det helt rigtige valg for en klimakommune.

4.1 Veje

I den generelle tekst nævnes, at Fredensborg Kommune vil samarbejde med Vejdirektoratet for at få forbedret afvikling af trafik på det overordnede vejnet, og der nævnes tilkørselsramper til motorvejen. Vi savner her en passus om, at Fredensborg kommune ved samme lejlighed vil arbejde for at forbedre forholdene for cyklister, der ønsker at krydse tilkørselsramperne til motorvejen. Vi opfordrer til, at kommunen arbejder for at borgerne kan cykle trygt uanset hvem der formelt ejer vejanlæggene. Motorvejen er en af de største barrierer for cyklisterne i Fredensborg kommune.

Planen omtaler pladser til Samkørsel / pendlerparkering ved motorvejen og foreslår en nærmere undersøgelse af forskellige faktors betydningen for disse pladsers succes. Der nævnes slet ikke muligheden for cykelparkering ved samkørselspladser. Vi opfordrer til at det kommer med i undersøgelsen.

Kan man cykle til stationen, kan man vel også cykle til motorvejen, og køre sammen med andre derfra, hvis ellers forholdene er indrettet til det.

4.1.8-4.1.9

Indtil der er etableret direkte stiforbindelser mellem alle kommunens bysamfund, bør forholdene for cyklister på de trafikveje, som forbinder disse, forbedres og gøres sikrere, f.eks. med lokale hastighedsbegrænsninger.

4.1.17 til 4.1.19

Disse punkter omhandler lokalveje, og det nævnes, at lavere hastighed på lokalvejene skal vægtes højt, idet bl.a. lokal hastighedsnedsættelse kan tages i anvendelse.

DCF ønsker at dette tydeliggøres, f.eks. ved et krav om at lokalveje, som også benyttes til cykeltrafik, men som mangler cykelstier, altid skal have en hastighedsbegrænsning på højst 40km/t.

4.1.20

Omhandler krav til bilparkering ved nye byggerier og udvidelser. Her bør opstilles tilsvarende krav for cykelparkering.

4.3.6

Det nævnes, at der "om muligt" skal sikres stiadgang ved anlæg og byggeri med offentlig interesse. Vi forslår at "om muligt" stryges. Der bør ikke opføres offentlige anlæg, som ikke har rimelig adgang for cyklister.

4.3.16

Det nævnes, at trafikstier i byområder skal anlægges med belysning. Vi mener, der desuden bør være belysning på hovedstierne mellem byerne, som der for eksempel er på Banestien mellem Kokkedal og Nivå, dvs en lav, skærmet belysning. Det vil være med til at fremme cykeltrafikken i vinterhalvåret,

4.3.17

Kravet om cykelparkering i tilstrækkeligt omfang bør suppleres med krav om aflåselige stativer og overdækning, samt at parkeringen skal opfylde visse kvalitetskrav, f.eks. som nævnt i Cykelparkeringshåndbogen fra Dansk Cyklist Forbund. Cykelparkering bør også etableres ved vigtige busstoppesteder, f.eks. S-busstoppesteder.

Retningsliniekort 4.3.A

Ifølge teksten viser retningsliniekort 4.3.A det overordnede stinet.

Hvordan dette kort er opstået nævnes ikke.

En sammenligning med de tilsvarende kort fra de gældende kommuneplaner viser kun delvis sammenfald.

Som konkret eksempel er den planlagte sti langs vestsiden af banen mellem Nivå og Humlebæk flyttet vestpå i den sydlige del, medens stien er helt forsvundet i den nordlige del.

Den sydligste del af Håndværkerstien, som er tegnet på kortet, eksisterer ikke.

DCF foreslår derfor, at denne del af kommuneplanen markeres som midlertidig, idet den skal gennearbejdes i forbindelse med det i kommuneplanen omtalte stiplanarbejde.

Spørgsmål side 107

Hvor er der størst behov for at forbedre cykelparkeringen?

- Cykelparkeringen ved kommunens jernbanestationer og trinbrætter, specielt ved de sidstnævnte er den rigtig dårlig. Der bør etableres overdækkede og aflåselige bure for cykelparkering alle disse steder.
- Cykelparkering ved vigtige busstoppesteder, f.eks. S-busstoppesteder.
- Cykelparkeringen i alle kommunens havne og ved badestrande er dårlig eller manglende.
- Cykelparkering, helst indendørs, i boligområder. Der bør etableres indendørs cykelparkering f.eks. i kældre for etageejendomme.
- Indendørs cykelparkering for ansatte ved større virksomheder.

6.4 Friluftsanlæg

(Langstrup-stien, s. 217)

Langstrup-stien er en udmærket rekreativ sti, men flere steder er den belagt med groft grus, hvilket gør den ubehagelig at cykle på og giver risiko for punktering. Desuden bør bevoksningen på begge sider af stien slås oftere end hidtil.

7.1 Bæredygtigt byggeri

På side 244 anføres det: ”Fortætningen i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport”. Her bør tillægges, at også flere anvender cyklen, og at dette bør fremmes med at kræve gode, indendørs parkeringsforhold for cykler i dette byggeri.

Lokalplanområder i Nivå

side 293 viser kortet for lokalplanområder i Nivå.

Det sydøstlige hjørne af arealet nord for Nivåvej var ikke tidligere omfattet af en lokalplan. Derfor var det generelle krav til dette område (som nævnt ovenfor) noteret separat i kommuneplanen for Karlebo kommune. I den nye kommuneplan er arealet inkluderet i NB20 uden at kravet er blevet skrevet ind.