

**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)**

2007-10-31

Kommunalbestyrelsen  
Hørsholm Kommune  
Ådalsparkvej 2  
2970 Hørsholm

**Vedr.: Hørsholm i bevægelse – Plan- og Agenda 21 strategi – september 2007**

Cyklistforbundet hilser velkommen kommunens debatoplæg: "Hørsholm i bevægelse". Det glæder os, at kommunen har overtaget området for forebyggende sundhed. Sundhed er ikke kun et kostproblem, men mindst lige vigtig er motion. Sundhedsstyrelsen anbefaler, at vi skal motionere mindst ½ time/dag og børn og unge mindst 1 time. Derfor har det undret os, at en af de mest oplagte måder til fremme af motion, nemlig cykling, hidtil har nydt så ringe politisk bevågenhed. Derfor glæder det os, at cyklingen er kommet på dagsordenen i kommunens debatoplæg.

Vi vil indledningsvis påpege, at fremme af cykling har betydning ikke kun for den enkeltes sundhed gennem motion. Den vil også bidrage til reduktion af miljøbelastningen ved, at den forurenende og pladskrævende biltrafik reduceres. Cyklingen har den fordel frem for andre aktiviteter at man får motion samtidig med at man tilfredsstiller sit transportbehov på vej til skole, arbejde, indkøb eller andre aktiviteter og på samme tid forbedres vort miljø. At udføre denne form for cykling vil ofte være lettere end at indpasse motion i arbejdsdagen eller i en ofte presset fritid f.eks. hos børnefamilierne.

*Cykling og sundhedsøkonomi*

En større rapport om cykling, motion, sundhed og miljø blev i 2005 udarbejdet af Dansk Cyklist Forbund, Hjerteforeningen, Skole og Samfund og Det Økologiske Råd og finansieret af Sundhedsstyrelsen og Rockwoolfonden (henv.1). Rapporten viser, at man kan opfylde Sundhedsstyrelsens motionsanbefaling gennem at cykle f.eks. til arbejde - eller en del af vejen til arbejde, og at man herved kan opnå flere raske leveår samt mindske risikoen for en række sygdomme med 30-50 %. Det gælder bl.a. hjertesygdomme, diabetes 2, knogleskørhed og visse kræftformer. Samtidig opnår man et højere psykisk velvære og veloplagthed, som også afspejler sig i højere produktivitet.

I rapporten er der gennemført beregninger af samfundsøkonomien ved øget satsning på cykling. Den viser, at det vil være særdeles rentabelt for kommunerne og for samfundet i sin helhed at investere i cykelfremme. En satsning på cykelfremme vil kraftigt reducere udgifterne bl.a. på sundhedsområdet og ældreområdet.

Som et andet eksempel kan nævnes, at i forbindelse med Københavns Kommunes Cykleregnskab 2006 (henv. 2) (København udarbejder et sådant hvert andet år) har konsulentfirmaet Trafictec

beregnet, at én ekstra cyklet km i gennemsnit udløser sundheds- og produktionsrelaterede gevinster på over 5 kr.

### *Børn og unge*

Motions- og Ernæringsrådet sammenfattede for relativt nylig en række undersøgelser og kunne fastslå, at det er næsten umuligt at få gjort fede mennesker blivende slanke igen p.g.a. en biologisk overlevelsesmekanisme. Dvs. at fedme er en relativt kronisk tilstand! Set idet lys, er det sundhedsmæssigt, og heraf samfundsøkonomisk, altafgørende at *forebygge* at borgere ikke bliver overvægtige – og heraf må det være indlysende, at der skal gøres en særlig indsats overfor børn og unge, så disse indfører sunde levemønstre, som kan holde videre gennem livet.

Her mangler vi *konkrete* effektmål og flere *konkrete* tiltag (udover tilbud til overvægtige børn og deres familier). Cykling eller gang, hvis afstanden er kort) til skole, institutioner og fritidsaktiviteter vil være en særdeles effektiv metode til at forebygge overvægt og sygdomme. Vi foreslår, at kommunen laver en politik, der hedder: ”I Hørsholm Kommune cykler eller går alle børn til skole, institutioner og fritidsaktiviteter” og så stille krav til skoler osv. om at være med til at gennemføre politikken.

Rigtigt mange børn cykler og går allerede, men at få bil-børnene med på vognen (eller rettere: cyklen) vil væsentligt reducere sundhedsproblemerne og vil samtidig meget for miljøet og trafiksituationen i nærmiljøerne, når alle bilende forældre ikke længere skal aflevere og hente børnene til alt muligt.

### *Administrative rammer for en satsning på cykelfremme*

Cyklistforbundets lokalafdeling i Hørsholm har ved tidligere lejligheder påpeget, at cykling, cyklist og cykeltrafik har nærmest faldt i et tomrum mellem forskellige politikområder under Teknik- og Miljø. Med den nye opgavefordeling synes cykling at få en plads også indenfor sundhedsområdet og muligvis også indenfor børne- og ungeområdet.

Debatoplægget tyder på, at Hørsholm Kommune ønsker at fremme cyklisme. Dette blev også understreget på borgermødet på Sjælsmark Kaserne og ved at nogle politikere besøgte Odense nyligt med henblik på at studere Odense som cykelby og for at hente inspirationer, et initiativ som vi virkelig værdsætter.

Med henblik på at styrke og koordinere satsningen og at få opstillet de nødvendige, sammenhængende administrative rammer for denne satsning, finder vi det påkrævet, at kommunen etablerer cykelpolitik som et selvstændigt politikområde, hvilket København, Odense og Hillerød allerede har gjort.

Op til kommunalvalget i 2005 udarbejdede Hørsholm Lokalafdeling et forslag til cykelpolitik, som bl.a. blev diskuteret på det vælgermøde, som afdelingen havde med partiernes kandidater forud for kommunalvalget. Vi vedlægger en revideret udgave af dette forslag, hvor vi i detaljer omtaler en række sagsområder, som vi mener at bør indgå i dette politikområde.

### *Kommentarer til forslaget til cykelpolitik*

Med udgangspunkt i den ringe grad af cykling i Hørsholm Kommune sammenlignet med andre kommuner (henv. 3), nævnes forskellige transportmæssige, sundhedsmæssige og miljømæssige

årsager til at man burde cykle mere i Hørsholm. Forskellige årsager til den begrænsede brug af cyklen nævnes. Derefter følger en række konkrete forslag til forbedring af forholdene.

I den seneste tid er også opmærksomheden blevet rettet mod parkeringsforholdene for cyklister som årsag til begrænset brug af cyklen. Det drejer sig om cykelparkeringsforholdene ved stationer, busstoppesteder, virksomheder, beboelsesejendomme, indkøbscentre og mange andre steder. Specielt for dem, som er ejere af dyre cykler, føles parkeringsforholdene problematiske og reducerer deres interesse for at anvende cyklen i mange tilfælde.

I det vedlagte forslag til cykelpolitik nævnes der nogle forslag til at forbedre forholdene, men en mere fyldig diskussion af problemerne og deres løsninger findes i de vedlagte kommentarer fra Cyklistforbuddet til Skov- og Naturstyrelsen om Fingerplan 2007 for Hovedstadsområdet.

#### *Afsluttende kommentarer*

Dansk Cyklist Forbund mener, at med henblik på at fremme cyklismen i Hørsholm Kommune, således som det foreslås i debatoplægget, kræves det, at det igen bliver attraktivt at cykle i Hørsholm. For at komme dertil vil det være nødvendigt at rette opmærksomheden mod de problemer, som er nævnt i forslaget til cykelpolitik, og at finde tilfredsstillende løsninger på disse.

Lokalafdelingen er parat til at deltage i diskussioner om disse problemer og deres løsninger.

På vegne af Hørsholm og Fredensborg Afdeling  
af Dansk Cyklist Forbund.

Med venlig hilsen

Jon Stene  
formand

# Cykelpolitik – nyt politikområde for Hørsholm Kommune

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

### *Behov for egen cykelpolitik for Hørsholm Kommune*

Cyklister og cykeltrafik har hidtil tilsyneladende faldt udenfor alle kommunale planer i Hørsholm Kommune: Trafik- og miljøhandlingsplanen drejede sig hovedsageligt om biltrafik, Miljøhandlingsplanen om andre miljøforhold. I ”Hørsholm Kommune – det vil vi!” nævnes cykelstier enkelte gange, mens cyklisternes særlige behov og problemer omtales overhovedet ikke. Der cykles mindre i Hørsholm end i mange andre sammenlignelige kommuner, kun 0,5 km/person/dag, mod f.eks. 0,8 i Karlebo, 0,9 i Allerød, 1,1 i Farum og 1,3 i Værløse.

Den seneste plan ”Hørsholm i bevægelse – Plan- og Agenda 21 strategi – september 2007”, som er Hørsholm Kommunes første svar på, at kommunalreformen har pålagt kommunen en række opgaver på sundhedsområdet, har cykling og cyklisters forhold fået en relativt bred omtale., hvilket tyder på at kommunen ønsker at satse betydeligt mere på dette område end hidtil.

Som det fremgår af det ovenstående, har cyklistområdet hidtil befundet sig mellem de forskellige politikområder under Teknik- og miljøområdet. Den seneste plan tyder på at cyklistområdet vil komme til at få en del opmærksomhed også indenfor sundhedsområdet og muligvis indenfor børne- og ungeområdet. Med henblik på at give en samlet og forstærket behandling af de forskellige problemkredse, som måtte dukke op vedrørende cykler, cyklister, cykeltrafik og cykelmotion indenfor de forskellige politikområder, vil Cyklistforbundet foreslå, at Hørsholm Kommune etablerer cykelpolitik som et eget politikområde i lighed med København, Odense og Hillerød. 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 Hørsholm*

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

- Børns og unges transport til og fra skole og fritidsaktiviteter indenfor kommunen,
- Transport mellem hjem og stationer og holdepladser for tog og bus 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 bosted et andet sted, men med arbejdsplads i kommunen, mellem stationer og holdepladser for tog og bus og deres arbejdssted i kommunen eller i en nabokommune.

For transport indenfor området øst for Helsingørmotorvejen overstiger besparelsen ved at anvende bil i stedet for cykel sjældent 5 minutter. I mange tilfælde tager biltransporten længere tid, f.eks. ved transport af børn til skole venter man ofte i lange køer før børnene er afleveret, 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. Kommunerne skal betale til regionerne pr. indlæggelse. Incitament til at forbedre folkesundheden går gennem mere motion, herunder cykling. Mere cykling mindsker en lang række sygdomme, både i hyppighed og hvor alvorlige de vil arte sig. Cykling kan opfylde motionsanbefalingerne for børn, voksne og ældre. Cyklister udsættes for mindre luftforurening end bilister. 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.

### *Årsager til begrænset brug af cyklen*

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

- Voldsom biltrafik skaber utryghed, når man færdes langs veje, specielt dem uden cykelstier,
- Manglende cykelstier i flere områder af kommunen,
- Manglende vedligehold af cykelstier og andre cyklistarealer,
- De mest befærdede veje virker som barrierer, som er vanskelige og farlige at krydse,
- Mindre gode parkeringsforhold for cykler ved stationerne, f.eks. manglende aflåste parkeringer, hvor cyklen kan stå hele dagen og specielt over natten eller i week-enden,
- Dårlige cykelparkeringsforhold i forbindelse med forskellige fritidsaktiviteter,
- Utilfredsstillende cykelparkeringsforhold i forbindelse med beboelsesejendomme,
- Dårlige cykelparkeringsforhold ved mange virksomheder,
- Manglende muligheder til at komme i bad for folk som har arbejdssted i Hørsholm, men bor i andre kommuner, men kunne ønske at cykle fra hjem til arbejdssted,
- Manglende reel motivation fra myndighedernes side, f.eks. information og data om cykeltrafikkens omfang og struktur mangler næsten totalt, specielt på lokalt niveau bortset fra for København og Odense kommuner.

### *Cykelstinet bør udbygges til et sammenhængende stinet og gøres attraktivt*

Bedre tryghed kan opnås ved at etablere cykelstier. Der findes allerede en række cykelstier og fire skilte cykelruter i kommunen. Men disse hænger ikke sammen i et netværk. Flere større dele af kommunen mangler cykelstier, f.eks. Vallerød-Rungsted-området, bortset fra Kystbanestien, Folehaveområdet og områderne vest for Helsingørmotorvejen, hvor der vest for Isterødvejen kun findes smalle cykelbaner langs Sjælsmarksvej. I det øvrige cykelstinet er følgende forbedringer nærliggende:

- Cykelsti langs Alsvej færdiggøres,
- Cykelsti etableres parallelt med Bolbrovej,
- Cykelsti etableres fra Usserød/Agiltevej til Stasevangsvej, så man kan krydse Isterødvejen i en undergang over til Stumpedyssesvej,
- Cykelsti etableres fra Søndre Jagtvej, langs med Rungsted Golfbane via Ulvemose/fritidshuset frem til Rungsted Kyst Station,
- Etablering af skikkelig cykelsti langs Sjælsmarksvej,
- Etablere sikre cykelforbindelser til skolerne, herunder tilpasse grænser for skoledistrikterne således, at krydsning af stærkt trafikerede veje mest muligt undgås,
- Etablere sikre cyklistforhold omkring skolerne, hvor det på grund af de mange biler, som skal afsætte børn umiddelbart før skoletidens begyndelse og holder ind til fortovs-kanten på sådanne måder, at det ofte kan være direkte farligt at cykle hen til skolen, f.eks. ved at etablere en zone på mindst 200m omkring skolens indgang, hvor standsning af biler ikke skal være tilladt,
- Bedre trafiksikkerhed og vigepligtsforhold for cyklister i rundkørsler,
- Ny linieføring for Kystbanestien fra Rungsted Kyst Station til Kong Georgs Vej med bro over Folehaven
- Stitunnel under Helsingørmotorvejen langs Usserød Å og med stiforbindelse til stisystemet.

### *Forbedret vedligehold af cykelruter, cykelstier og øvrige cyklistarealer*

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 f.eks. til Bolbrovej, 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,

- Længs veje uden cykelsti er cyklisterne henvist til arealerne nærmest fortovskanten. Her støder man ikke sjældent på hul i asfalten eller kumme, som man kan få sat hjulet fast i, eller forskellige dæksler, som ligger i et andet niveau eller på anden måde uhensigtsmæssigt og er til gene for kørslen,
- Skiltene på de kommunale cykelruter 101 og 102 bør efterses og bringes i orden.

#### *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.

#### *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.

#### *Forbedrede cykelparkeringsforhold*

- Etablering af forbedrede cykelparkeringsforhold ved jernbanestationerne med overdækkede skure, som kan aflåses med låsekort,
- Etablering af gode cykelparkeringsforhold ved alle S-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 caféer, restauranter o. lign.

#### *Krav i lokalplaner*

- I forbindelse med lokalplaner for beboelsesejendomme og virksomheder bør kommunen stille krav om tilstrækkeligt store områder for cykelparkering for beboere og for ansatte, samt for besøgende. Cykelparkeringsområderne for beboere og for 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, kommer fra andre kommuner, men arbejder i Hørsholm, bør der i lokalplanen for virksomheder kræves etablering af bad, således at disse cykelpendlere kan komme i bad før arbejdets begyndelse.

#### *Forbedring af muligheder for at krydse barrierer*

Kommunen gennemskæres af en række, stærkt trafikerede veje, som mange steder er vanskelige og farlige at krydse og virker som barrierer for cyklister og fodgængere. Ofte er der langt mellem de lysregulerede kryds. Længs Usseørd Kongevej mangler der lysregulerede kryds mellem Bolbrovej og kommunegrænsen til Karlebo. På denne strækning er der tre kryds med veje med stor trafik, også af cyklister. Krydsene med Højmosen og Blovstrødvej er meget farefulde og vanskelige, mens krydset med Ådalsvej, hvor der er etableret en rundkørsel og en midtrabat med helle for cyklister og gående, er forholdene nu langt bedre end de var tidligere. I de to øvrige kryds er der også behov for en helle, således at man kan krydse én kørebane ad gangen. En række andre kryds kan forbedres på tilsvarende måde.

#### *Trafiksaneringer bør tilgodese også cyklistbehov*

Kommunen har i de senere år gennemført trafiksaneringer i forskellige områder for at reducere bilernes hastighed. Dette er gjort enten ved at bygge chikaner i form af indsnævring af vejbanen eller ved bumper. Chikanerne langs Stampevej-Agiltevej, hvor cyklisterne kan passere forbi på udsiden af chikanen i en egen bane, må karakteriseres som cyklistvenlige, mens dem langs Bolbrovej, hvor cyklisterne presses gennem indsnævringen sammen med bilerne, ikke kan siges at være det. Der er en udbredt opfattelse blandt cyklister, at chikanernes udformning har gjort det mere ubehageligt og utrygt at cykle på Bolbrovej efter saneringen.

### *Cykelstinetets forbindelse med cykelstier i tilstødende kommuner*

Hørsholm Kommune bør samarbejde med nabokommunerne om etablering af sammenhængende cykelruter, som helst bør være skilte med henblik på bedre orientering til hjælp 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*

- Kommunens udmærkede stikort med angivelse af cykelruter og cykelstier bør regelmæssigt opdateres,
- Kommunen bør lave foldere over egnede cykelture i kommunen, specielt med henblik på cykelturister, f.eks. en museumstur og en tur til forskellige mindesmærker,
- Kommunen bør etablere et samarbejde med andre nordsjællandske kommuner om cykelturisme i hele området.

### *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 følgende data bør indsamles:

- Cykeltrafiktællinger på udvalgte punkter,
- Ruteundersøgelser, hvor cyklister angiver deres ruter og eventuelle problempunkter,
- Undersøgelser af aldersfordelingen af cyklisterne på forskellige tider af døgnet og deres ruter,
- Interviewer af cyklister om utryghed og utilfredshed med udvalgte kryds eller strækninger,
- Observationer af trafikantadfærd i udvalgte kryds,
- Interviewer af udvalgte bilistgrupper, f.eks. ved skolerne eller ved stationerne med henblik på hvorfor de anvender bil og ikke cykel, og hvad der skal til, for at de skulle skifte til cykel.

### *Cykelregnskab for Hørsholm Kommune*

Hørsholm Kommune bør, i lighed med København Kommune, udgive cykelregnskaber med jævne mellemrum og hvor bl.a. ovennævnte data rapporteres. Københavns Kommunes cykelregnskab for 2006 kan findes på adressen [www.kk.dk/CyklernesBy](http://www.kk.dk/CyklernesBy) .

### *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. Dette er 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 Hørsholm, 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. Et eksemplar er tidligere blevet sendt til Teknisk Forvaltning).

### *Aktuelle 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 det 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](http://www.ecocouncil.dk) . Her kan man også finde præsentationerne fra en konference om cykling, motion, sundhed og miljø den 27. april 2005. Yderligere materiale kan man finde på hjemmesiden [www.thomaskrag.com](http://www.thomaskrag.com) .

*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 på [www.cykelparkering.info](http://www.cykelparkering.info) .

Hørsholm 2007-10-31

Miljøministeriet  
Skov- og Naturstyrelsen  
Landsplanområdet  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

København, den 12. april 2007

**Forslag til Fingerplan 2007 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning**

Dansk Cyklist Forbund hilser det velkomment, at ét af målene for Fingerplan 2007 er at medvirke til, ”at *lokalisering* bidrager til at undgå yderligere trængsel på vejnettet og *fremmer brugen af kollektiv transport og cykel*” (Mål og midler).

Gode direkte cykelforbindelser fra bolig til station er med til at mindske den oplevede afstand, som (ifølge planens § 6, stk. 2) ikke er helt så afgørende, hvor mange cykler på denne strækning. En tilsvarende reduktion af den oplevede afstand mellem station og arbejdsplads kan opnås, hvis cykelparkeringsfaciliteter og cykelstiforbindelser i denne ende af transportnettet blev forbedret.

Cykelparkering er ofte et overset indsatsområde. Med henblik på at fremme brugen af både kollektiv transport og cykel for rejsen mellem hjem og arbejdssted er det nødvendigt med et langt større fokus på cykelparkeringsforholdene ved stationer og vigtige busstoppesteder/terminaler.

Dansk Cyklist Forbund mener, at der vil kunne opnås store gevinster ved væsentlige forbedringer af cykelparkeringsforholdene såvel ved eksisterende som ved planlagte stationer og ved vigtigere busstoppesteder/terminaler, og at dette bør indarbejdes i forslaget.

Det bør således sikres, at der er et tilstrækkeligt antal, let tilgængelige, synlige cykelparkeringsfaciliteter tæt ved stationen eller stoppestedet/terminalen. Cykelparkeringen skal være af en kvalitet og udformning, som gør, at cyklisterne føler sig trygge ved at anvende parkeringen på alle tider af døgnet.

Det er i det hele taget vigtigt, at udformningen udstråler tilstrækkeligt overskud, orden og kvalitet, så parkeringen er indbydende og tilfredsstillende brugernes ønsker.

Det bør overvejes, at etablere cykelskure, som kan låses og åbnes med kodekort, og at sikre vedligeholdelse og fjernelse af henstillede cykler, som belaster cykelparkeringskapaciteten.

Udvikling af cykelparkeringsforholdene hæmmes ofte af en manglende afklaring af, hvilken eller hvilke myndigheder, som har ansvaret for vedligeholdelsen og forbedringen af cykelparkeringen ved hver enkelt station eller busstoppested/terminal. Cyklistforbundet skal opfordre til, at der ved de enkelte lokaliteter sker en afklaring af ansvarsfordelingen, og at udviklingen fremmes i et samarbejde mellem infrastrukturudbydere, trafikoperatører, kommuner og stat.

Ønsket om en forbedret cykelparkering falder i god tråd med de overvejelser, der for tiden gøres i Transport- og Energiministeriet om, hvordan samspillet mellem cykler og kollektiv transport kan gøres mere attraktivt.

Dansk Cyklist Forbund skal endvidere opfordrer til, at der ved anlæg af veje langs med og på tværs af fingerretningen etableres broer og tunneller, så vejene ikke kommer til at virke som barriere for den bløde trafik. Odense er et godt eksempel på fremsynet planlægning, hvor der ved anlæg af omfartsveje er etableret krydsningsmulighed undertiden også med henblik på et fremtidigt behov. Problemet er, at efterfølgende etablering af broer og tunneller er meget dyrere end hvis anlæggene etableres fra start.

#### *Begrundelse for forslaget om cykelparkering*

Mange vælger at anvende bilen på vej til arbejdet, i stedet for at tage cyklen til stationen eller til f.eks. et S-busstoppested for at fortsætte rejsen med kollektive transportmidler som følge af for dårlige muligheder for at kunne kombinere cykel og kollektiv transport blandt andet som følge af mangelfulde cykelparkeringsforhold.

Mange steder mangler der et tilstrækkeligt antal stativer. Stativerne er ofte udformet således, at man ikke kan låse cyklen til selve stativet. Mange ønsker at kunne stille sin cykel i et skur, som kan låses og åbnes med et kodekort. Dette gælder specielt, hvis man har en ny og kostbar cykel. Denne mulighed foreligger kun ved meget få stationer.

I den nuværende situation kan cyklen let blive beskadiget, når den befinder sig i en sådan parkering, eller dele af cyklen eller hele cyklen kan blive stjålet.

I forslaget har man kun diskuteret anvendelse af cykel mellem hjem og station, men ikke mellem station og arbejdssted. Som det fremgår af dokumentationen i forslaget, (siderne 20-22, 36-37, 51 og 53), er der mange virksomheder, der er lokaliseret mere end 1200 m fra nærmeste station og uden god busforbindelse dertil. Hvis muligheder forelå til at stille sin cykel under betryggende forhold i et aflåseligt skur ved stationen om natten og i løbet af weekenden, ville mange, som arbejder i sådanne virksomheder, foretrække at anvende cykel mellem station og arbejdssted, og således gå over til at anvende kollektiv transport i forbindelse med cykel i begge ender, i stedet for at anvende bil til transporten mellem hjem og arbejdssted.

I forslaget berører man ganske kortfattet denne problemstilling i forbindelse med diskussionen om større kontorbyggeri, som vil blive lokaliseret mere end 1200 m fra nærmeste station. Man nævner muligheden for brug af firmacykler (se side 25, side 56 § 6, stk. 4 og bemærkningen til samme på side 90) uden dog at specificere dette nøjere. Men hvis firmacykler skal stilles til rådighed for ansattes transport mellem station og arbejdssted, så må der findes et sikkert sted at stille cyklen om natten og under weekenden.

Nogle cyklister bliver af med deres gamle cykler på en simpel måde ved at efterlade dem i en cykelparkering ved en station eller på et andet offentligt sted. Andre gange bliver tidligere stjålne cykler efterladt på samme måde. Sådanne efterladte cykler kan fylde godt op i cykelparkeringerne forskellige steder. Med henblik på at spore sådanne cykler, kan man med regelmæssige mellemrum sætte identificerbare mærker på de cykler, som måtte befinde sig i parkeringen f.eks. en sen aften. De cykler, som ikke er blevet flyttet indenfor et vist tidsrum, bør så fjernes, eventuelt efter henvendelse til politiet, for at give plads til andre.

I flere tilfælde har det været vanskeligt at få gennemført forbedringer af cykelparkeringer på visse stationer, fordi det ikke har været klart hvilken myndighed, som er den relevante: den aktuelle kommune eller én af det tidligere DSBs forskellige arvtagere, og hvad slags forbedringer, som de forskellige myndigheder er villige til at påtage sig. Ligeledes er det ikke klart, hvilken myndighed, der er ansvarlig for fjernelsen af efterladte cykler.

#### *Normer for minimalt antal cykelparkeringspladser*

Med henblik på at fremme brugen af cykler i det hele taget, bør der i lokalplaner og i byggetilladelser til tæt boligbyggeri og af erhvervsbyggeri både i og udenfor det stationsnære område indføres normer for minimalt antal cykelparkeringspladser på tilsvarende måde, som man i kap. 3, § 6, stk. 4, pkt. 2 og i kapitel 4, § 11, stk. 4, pkt. 2 taler om normer for maksimalt antal bilparkeringspladser. Disse cykelparkeringspladser skal være af høj kvalitet, under tag og med mulighed for at låse cyklerne til stativet og gerne i aflåselige skure eller indendørs, f.eks. i en cykelkælder.

Ved planlægning af tæt boligbyggeri og erhvervsbyggeri af forskellige slags indgår antal bilparkeringspladser som et væsentligt punkt, mens cykelparkeringspladser overhovedet ikke nævnes. Når byggeriet så er færdigt, kan der efterfølgende opstilles nogle mere eller mindre tilfredsstillende cykelstativer uden overdækning, mere eller mindre som en nødløsning. Dette virker ikke fremmede for brugen af cykel.

#### *Direkte forbindelse med cykel til nærliggende station*

I § 6, stk. 1, pkt. 2 og i § 11, stk. 1, pkt. 2 nævnes det, at tæt boligbyggeri kan placeres i byområdet uden for det stationsnære område såfremt der er gode forbindelser med cykel og med kollektiv transport til en nærliggende station.

Med henblik på at motivere kommende, pendlende ansatte til at benytte cykel fra stationen til nye virksomheder udenfor det stationsnære område (se § 6, stk. 4 og § 11, stk. 4, samt bemærkningerne til disse paragraffer), bør kommunen ligeledes sikre god direkte forbindelse med cykel til nærliggende station, når det planlægges større kontorbyggeri med mere end 1500 etagemeter udenfor det stationsnære område.

#### *Behov for relevant datadokumentation, specielt om brug af cykel og gang*

Af listen på side 14 over mål og midler for Fingerplan 2007 fremgår det, at et hovedformål består i, at man ved hjælp af lokalisering, ønsker at ændre borgernes trafikmønstre i Hovedstadsområdet. Som baggrund for dette ønske kunne man have forventet tilstedeværelsen af en rimelig fyldig datadokumentation om borgernes anvendelser af de forskellige transportformer indenfor og mellem de forskellige dele af Hovedstadsområdet, samt over den seneste udvikling af disse mønstre, eller i det mindste henvisning til sådan dokumentation. Men sådan datadokumentation mangler næsten totalt. De eneste tilløb synes at være følgende, små eksempler:

Med henblik på at argumentere for betydningen af stationsnærhed for lokalisering af en virksomhed for at få dens ansatte til at anvende kollektiv transport, er der på side 19 givet to eksempler, hvor der kun tales om brug af bil eller af kollektiv transport. Hvor mange af de ansatte, som anvender cykel direkte til arbejdspladsen, eventuelt fra nærmeste station, nævnes ikke. På side 23 om arbejdslokalisering og transportadfærd tales der alene om biltransport og kollektiv transport.

Som nævnt er én af målsætningerne for Fingerplan 2007 at fremme brugen af cykel. Men data om den aktuelle brug af cykel (og gang) mangler totalt. Det kan nævnes, at København Kommune udarbejder et cykelregnskab, og at enkelte andre kommuner overvejer noget lignende.

Med henblik på at kunne vurdere om man opnår de ønskede virkninger af Fingerplan 2007 på transportområdet, er det nødvendigt at gennemføre systematiske tællinger og andre former for dataindsamling om borgernes faktiske transportadfærd for at se, hvorledes denne adfærd efter hvert måtte ændres. Der mangler generelt data om cykeltrafik til brug for planlægningen.

Dansk Cyklist Forbund vil foreslå at Skov- og Naturstyrelsen i forbindelse med Fingerplan 2007 anbefaler de relevante myndigheder om snarest muligt at igangsætte systematiske tællinger af cykeltrafik på relevante steder, samt at indhente andre oplysninger om cyklisternes adfærd, f.eks. ved forskellige interviewundersøgelser om hvilke og hvad slags transportmidler de anvender på deres vej mellem hjem og arbejdsplads og øvrige aktiviteter.

#### *Håndbog på vej fra Dansk Cyklist Forbund*

Afslutningsvis kan nævnes, at Dansk Cyklist Forbund inden for de kommende måneder er på vej med en udgivelse: "Cykelparkering – en håndbog til bedre planlægning." Håndbogen er skrevet i samarbejde med Celis Consult og med støtte af Realdania Fonden, Nykredits Fond, Grundejernes Investeringsfond og Københavns Kommune. Projektet følges af en styregruppe bestående af medarbejdere fra Københavns kommune, Odense kommune, DSB S-tog, Carl Bro Gruppen, Kunstakademiets Arkitektskole og Gehl Architects. Dansk Cyklist Forbund vil gerne stille håndbogens indhold og viden til rådighed for myndigheder, planlæggere og bygherrer, som beskæftiger sig med cykelparkering.

Med venlig hilsen

Jens Loft Rasmussen  
Direktør for Dansk Cyklist Forbund

Jon Stene  
formand for Hørsholm & Fredensborg afdeling

## Henvisninger

1. Det henvises til publikationen: "Cykling, motion, miljø og sundhed". Den er et hæfte på 112 sider, udgivet af Det Økologiske Råd i februar 2005. Den findes på Det Økologiske Råds hjemmeside: [www.ecocouncil.dk](http://www.ecocouncil.dk) . I venstre kolonne trykkes der på "Trafik". Derefter, under rubrikken "Nyeste publikationer om trafik" trykkes der på "Se alle". Derefter ruller man ned til man finder publikationen "Cykling, motion, miljø og sundhed". Den kan læses eller downloades. Man kan også læse eller downloade en fyldig pressemeddelelse og et abstract af publikationen. Denne publikation blev præsenteret på en konference om cykling, motion, sundhed og miljø den 27. april 2005 sammen med en række andre foredrag. Præsentationerne ved denne konferencen findes også på [www.ecocouncil.dk](http://www.ecocouncil.dk) under "Trafik", videre trykker man på "Artikler om trafik". Her går man ned til 03/05-05, hvor man finder "Præsentationer fra konference om cykling, motion, sundhed og miljø". Mange af præsentationerne er relevante for det aktuelle emne. En nyere artikel, som slutter sig til denne publikation er fra 24/01-07, og hedder "Cykling – en bragende god investering". Den findes også på [www.ecocouncil.dk](http://www.ecocouncil.dk) , under "Trafik", derefter under "Artikler om trafik". Så finder man den under datoen 24/01-07, hvor der står "Analyse om cykling og sundhed".
2. Københavns Kommunes cykelregnskab for 2006 findes på [www.kk.dk/CyklernesBy](http://www.kk.dk/CyklernesBy) .
3. Det henvises til en artikel med titlen: "Fremme af cykling". Den indeholder en tabel med angivelse af hvor meget man i gennemsnit cykler i en række kommuner med mere end 14.000 indbyggere. Den findes på hjemmesiden [www.ecocouncil.dk](http://www.ecocouncil.dk) . Her trykker man på "Trafik". Dernæst trykkes på "Artikler om trafik" og dernæst går man ned til datoen 12/05-05, hvor man finder "Artikel: Fremme af cykling".