

Høringssvar til forslag til Kommuneplan 2013-2025 – afsnit Trafik - Cykelstier

I Retningslinjerne er der tre punkter omhandlende det regionale cykelstinet. Afsnittets fjerde og sidste punkt handler om gode skifte- og parkeringsmuligheder for cyklister ved s-togstationen, busterminaler og stoppesteder – og det er bestemt ikke uvigtigt.

Men det vigtigste mangler, nemlig retningslinjer omhandlende den daglige og nære pendling og hvordan brugen af cykler fremmes på de korte strækninger i byerne og deres opland. Emnet er noget ukærligt placeret i Uddybning af retningslinjerne i Redegørelsen – efter endnu en 'tur' ad de regionale stiruter og ikke mindst flagskibet, supercykelstien langs jernbanen.

Den daglige og nære pendling bør være det allerførste punkt i Retningslinjerne. Det er den der virkelig gør en forskel når det handler om at øge fremkommeligheden i byen, forbedre samfundsøkonomien, spare på resurserne, forbedre folkesundheden, gøre byen mere levende og berige borgernes oplevelse ved at færdes i by og opland.

De lange stræk på de regionale cykelstier og supercykelstierne er for hardcore cykelpendlere og turister. De er og bliver et lille mindretal. Det er lettere og bedre at få ti til at cykle kort – og fx tage cyklen med toget – end at få én til at cykle langt til fx Hillerød, Ballerup og Roskilde.

Man fremmer den daglige og nære pendling på cykel ved at gøre cykelvejene direkte og uden besværlige omveje (fx i bymidten), ved at gøre cykling sikker og tryk med cykelstier og ordentlige krydsningsforhold, ved at gøre cykelvejene nogenlunde vejrsikre (fri for oversvømmelser/pløre) og ved at gøre cykelstier og cykelområder komfortable (fx uden huller, dårlige reparationer, skæve dæksler, klodsede op- og nedkørsler...).

Attraktive adgangsforhold og parkering for cykler er ikke kun vigtigt ved trafikterminaler. Det gælder også ved butikcentre, strøggader, større arbejdspladser, skoler og større kulturinstitutioner og idrætsanlæg. Forholdene ved det meget nye Sillebroen er et eksempel på at det skal gøres bedre hvis flere skal lokkes på indkøb på cykel.

Frederikssund Kommune har for nylig agiteret for deltagelse i kampagnen Vi Cykler Til Arbejde. Kommunen burde lancere sin helt egen Vi Cykler Til Arbejde-Skole-Indkøb-Osv-kampagne med systematisk forbedring af cykelforholdene. Det kan være der skal samarbejdes med private herom, men man kan vel tænke sig flere former for kommunal aktivisme end uddeling af morgenbrød til cyklister.

Og eftersom forbedringer for cyklister ikke er til at få øje på gennem bilruder, skal der slås på tromme for hver enkelt stor eller lille forbedring:

Nu har kommunen fået sin helt egen supercykelsti mellem Kulhuse og Jægerspris, nu er vejen banet for en cykelrute langs Jernbanegade (gågaden) i Frederikssund, nu er 'vaskebrættet' på Frederiksborgvej fjernet, nu er Græsestien farbar i regnvejr, nu er der frit højresving fra Kronprins Frederiks Bro til Færgevej, nu er hullerne ud for Færgevej nr. 5 lappet, cykler er velkommen i Sillebroens P-hus osv. Der er nok at tage fat på – og fejre.

Jeg vil foreslå følgende formulering af Retningslinjerne:

4.2.1

Det er målet at fremme borgernes brug af cykler til daglig transport til og fra arbejde, skoler, indkøb, fritidsaktiviteter, trafikknudepunkter m.v. Mere cykeltransport vil øge fremkommeligheden i byen, forbedre samfundsøkonomien, spare på resurserne, forbedre folkesundheden, gøre byen mere levende og berige borgernes oplevelse ved at færdes i by og opland.

4.2.2

Internt i byerne og mellem byerne og oplandet skal der være sammenhængende stier og cykelveje som giver borgerne gode muligheder for at bruge cyklen til den daglig transport til og fra arbejde, skoler, indkøb, fritidsaktiviteter, trafikknudepunkter m.v.

4.2.3

Ved S-togsstationen, busterminaler, større stoppesteder, butikcentre, strøggader, større arbejdspladser, skoler og større kulturinstitutioner og idrætsanlæg m.v. skal der være tilstrækkelige og komfortable adgangsforhold og parkering.

4.2.4

I sammenhæng med stinettet i kommunen skal der etableres regionale cykelstier (se kort 4.2.A), og kommunen og den statslige vejmyndighed skal sikre sammenhæng mellem det regionale cykelstinet og det regionale rekreative stinet, fx Fjordstien.

Øvrige bemærkninger placeres i Redegørelsens uddybning.

Jeg henviser i øvrigt til mit indlæg ved Plan- og Agenda 21-høringen – vedlagt.

Morten Ledet, Roskildevej 49, Frederikssund, 30. april 2013