Søborg januar 2023

Til Gladsaxe kommune, Trafik- og Teknikudvalget

Cyklistforbundet takker for det netop udsendte forslag til Trafiksikkerhedsplan 2023 med bilag og baggrundsrapport.

Der er gode såvel som mindre gode dele i planen, som vi hermed giver vores kommentarer til.

I overskriftsform er de:

* Cyklistforbundet bifalder, at Gladsaxe Kommune vil prioritere cyklister og fodgængere over bilisterne, samt bestræbelser på at få flere børn til cykle til og fra skole
* Cyklistforbundet støtter planen om at sænke hastigheden på kommunens veje og motorvejene
* Cyklistforbundet foreslår, at der bliver indhentet data fra skadestueregistreringerne
* Cyklistforbundet finder Trafiksikkerhedsplanens prioriteringsmodel og resulterende prioriterede projektliste uanvendelig
* Cyklistforbundet savner definerede målsætninger vedrørende den samlede reduktion af antallet af ulykker

**Først det positive:**

Det er rigtig fint at øge trafiksikkerheden, særlig for de bløde trafikanter. Fra 2014 og frem er der sket en ret markant stigning i de politiregistrerede uheld med disse, som det fremgår af planen og baggrundsrapporten. Tallene ser små ud, men det reelle uheldstal er omkring 10 gange højere, hvis man kigger på skadestueregistreringerne (bag.rapp. afsn. 3.1), så der er et stort behov for at forbedre trafiksikkerheden.

Cyklistforbundet bifalder, at Gladsaxe Kommune vil prioritere cyklister og fodgængere over bilisterne (afsn. 0).

Vi deler ligeledes Gladsaxe Kommunes bestræbelse på at få flere børn til cykle til og fra skole ved at gøre skolevejene trafiksikre og regulere trafikken omkring skolerne.

Og Cyklistforbundet hilser det meget velkomment, at Gladsaxe Kommune vil sænke hastighedsgrænserne på vejene i kommunen (afsn. 0.1.3). Vi antager, at der med skiltede hastighedsgrænser menes gældende hastighedsgrænser, idet der jo kun skiltes med fravigelser fra den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t i bymæssig bebyggelse. Men som sagt et rigtig godt tiltag!

Endelig finder Cyklistforbundet det positivt, at der tænkes trafiksikkerhed ind ved retablering efter diverse gravearbejder i kommunen – et tiltag vi desværre må konstatere mangler i forbindelse med letbaneprojektet, hvor der kun i begrænset omfang er arbejdet med trafiksikkerhed ved ombygning af f. eks kryds.

**Så til de knap så positive elementer i planen:**

Det er en klar og stor fejl, at det alene er politiets registreringer af trafikulykker, der anvendes i Trafiksikkerhedsplanen, da kun ca. 10% af ulykkerne med cyklister kommer til politiets kendskab (bag.rapp. 3.1). Skadestueregistreringer findes på ”ulykkesregistrering.dk”, hvor data i perioden 2019-22 umiddelbart kan findes, men data længere tilbage er registreret og findes. Det er derfor en meget stor mangel, at disse data ikke anvendes.

Cyklistforbundet vil hermed foreslå, at der bliver indhentet data fra skadestueresgistreringerne i perioden 2015-20, og at disse data plottes ind på kortet over uheldslokaliteter. Så vil det være muligt direkte at sammenligne de politiregistrerede ulykker med de skadestuegistrerede. Der giver et meget mere validt grundlag for vurderingen af indsatsområder.

Som beskrevet ovenfor bifalder Cyklistforbundet bestræbelsen på at sikre skoleveje og områderne omkring skolerne. Vi finder det dog utilstrækkeligt at det kun er den allernærmeste zone ved skolerne indgange, som fri fra biltrafik. Vel vidende at de trafikale forhold omkring de enkelte skoler i Gladsaxe Kommunen varierer, så mener Cyklistforbundet, at de omtalte ”afsætning i bil”-zoner og evt. skolezoner bør være bilfri, og at der bør indføres kørselsforbud omkring skoleeleverne mødetid om morgenen – noget der med held er indført flere steder bl. a. i Gentofte og Københavns Kommune. Der er her rum for forbedring.

Vi bifalder, at arkitekturpolitikken kobles på indretningen af byrummet inkl. zonerne omkring skolerne, men denne må ikke stå i vejen for funktionaliteten.

Og så til Trafiksikkerhedsplanens vægtning af forskellige parametre, og den deraf fremkomne prioritering af indsatsområder. Trafiksikkerhedsplaner drejer sig normalt om at forbedre trafiksikkerheden. Men nærværende plan vægter kun trafiksikkerhed med 10% i et ret besynderligt prioriteringsskema (bag.rapp. afsn 9.2), hvor forskellige elementer tillægges en prioriteringsprocent (skoleveje 35%, tryghed 25%, fodgængere og cyklister hver 15% samt altså trafiksikkerhed med blot 10%). Alene at addere disse elementer sammen med en sum på 100%, hvor der er masser af overlap, giver ikke mening. Og helt galt går det, når man sammenholder kortet med ulykker (afsn. 1.3.4) og kortet med indsatsområder (afsn. 3 og 3.1), hvor kommunens farligste lokaliteter går helt under radaren. Cyklistforbundet finder derfor Trafiksikkerhedsplanens prioriteringsmodel for uanvendelig. Ligeledes er der ingen definerede målsætninger vedrørende den samlede reduktion af antallet af ulykker. Det er ikke godt nok. Det vil være ønskeligt, at der regnes på uheldsreduktionen ved planens realisering. Og det vil være på sin plads, hvis der regnes på andre vægtninger af de omtalte parametre; hvordan ville indsatsprioriteringen se ud, hvis trafiksikkerhed vægtede med 50% eller 100%? Og hvilke uheldsreduktioner kunne så opnås?

Efter en stigning i de sidste 6 år, er der et stort behov for at få bragt trafikulykkerne i Gladsaxe Kommune ned – ikke mindst ulykkerne med bløde trafikanter (bag.rapp. afsn. 4). Disse sker oftest i kryds, hvorfor der er et stort behov for at sikre disse på en række lokaliteter i kommunen, ligesom der er behov for sikring af visse strækninger, bl. a. Gladsaxevej øst. Vi ser frem til en trafiksikkerhedsplan, der øger trafiksikkerheden, også for de cykelpendlere, der skal anvende kommunens fremtidige supercykelstier.

Der er på den baggrund brug for væsentlige ændringer af den foreslåede trafiksikkerhedsplan.

Mvh Cyklistforbundet i Gladsaxe