



Trafikplan for Frederikssund Kommune

– indlæg om den lette trafik (især cykler)

April 2015, Morten Ledet, Dansk Cyklistforbund

Let trafik på gåben og cykel har store fordele sundhedsmæssigt og (samfunds-) økonomisk. Og jo flere der går og cykler (og bruger kollektiv trafik), des fredeligere og mere fremkommelige bliver vejene og byerne. Derfor skal vej- og stinettet indrettes så det er attraktivt – let, komfortabelt, sikkert, trygt og rart – at færdes til fods og på cykel både for sin fornøjelses skyld og i den daglige pendling til og fra hjem, arbejde, uddannelse, institutioner, indkøb, fritidsaktiviteter samt stationer og bustoppesteder.

De lange cykelstier langs landeveje og jernbaner er der kun ret få pendlere der vil vælge at bruge, men på de kortere pendlerstrækninger i byerne og nærmeste opland er det mere realistisk at flytte flere pendlere fra bil til cykel. Det er derfor også her man kan hente de økonomiske og sundhedsmæssige gevinster ved at få flere til at vælge cyklen. Som så kan tilslutte sig de mange der allerede går og cykler fordi de er for gamle, unge, fattige, uegnede eller utilbøjelige til at bruge bil – og som allerede bør sikres forbedrede vilkår.

Når en cyklist skal fra A til B, er cykelruten kun attraktiv hvis den er direkte, og hvis alle strækninger, kryds og sving er fremkommelige og komfortable. Generelt er det en fordel at være en adræt cyklist fremfor en voluminøs bilist. Cyklisten kan skyde genvej, og nogle utålmodige cyklister gør det fx i gågader og fodgængerfelter. Det er lettere at acceptere omveje når man er motoriseret og sidder inde i sin lune bil. Så det gælder om at designe de rette 'genveje' for cyklisterne. Jo større sammenfald mellem den korrekte og den nemme måde at færdes på, des færre ulykker, konflikter og sure miner.

Der skal meter for meter og helt ned i detaljen tænkes i komfort og fremkommelighed for cyklister:

- Plads til både de smalle og brede cyklister, og de brede er ikke kun ladcykler, men også cyklister der på grund af fx alder har behov større manøvreplads.

- God asfalt og ikke så mange andre vejbelægninger, stier og vejsider skal være ryddede, rengjorte og velholdte, op- og nedkørsler skal være behagelige, brønddæksler og lignende skal ligge i plan, reparationer skal laves ordentligt m.m.
- I kryds skal der være plads til cykler i opmarch og især venstresving – her kan flade- og sribemarkeringer bruges til at vejlede cyklister og medtrafikanter.
- Færrest mulige gener fra vejrliget, fx ordentlig afvanding af stier og kørebaner så cyklister undgår pløre og sprøjt fra biler, og færdiggjort snerydning så de ellers sneryddede cykelstier ikke spærres af snebunker ved sidevejene.
- Ingen kantstensparkering på strækninger hvor der (endnu) ikke er cykelsti (bortset fra helt lokale veje).
- Gode oversigtsforhold i sving på stier i eget tracé – og helst ikke for skarpe sving.

Specielt i Frederikssund skal der tænkes i cykelpendlerruter mellem periferien og oplandet og den centrale by (cykelindfaldsveje). Ruterne findes allerede ad eksisterende veje og stier, men beskaffenheden kan veksle stærkt, fx er der strækninger uden belysning, og der er delstrækninger og overgange der bør lægges om.

Cykelindfaldsvejene er

- Marbæk – Marbækvej
- Rørbækbyerne – banestien og Marbækvej
- Rørbækbyerne – Oppe Sundby og Roskildevej
- Vinge – Sillebro Ådal (Kornvænget og Roskildevej)
- Sundbylille / Bonderup – Sillebro Ådal (Kornvænget og Roskildevej)
- Hørup / Sundbylille – Hørup Skovvej og J.F. Willumsens Vej
- Græse / Græse Mølle – Smedetoften og Ådalsvej (stien til Sillebro Ådal)
- Græse / Græse Bakkeby – Byvej
- Sigerslevvester / Havelse Mølle – Græse Strandvej og Byvej

Nord-syd i Frederikssund bymidte ligger Jernbanegade (gågaden) som kun må bruges af cyklister fra aften kl. 19 til morgen kl. 9 (og hele søndagen). På begge sider er der

nogle forløb af servicegader og småstier m.v. som ikke fungerer som acceptable alternativer. Det er byens store cykeltrafikale udfordring.

En cykeltur er først god når cyklen er godt parkeret, og ikke mindst her er detaljen vigtig. Der skal være attraktive adgangsforhold og parkering for cykler ved stationer, trafikterminaler, stoppesteder, butikcentre, strøggader, torve, arbejdspladser, skoler, institutioner, kulturhuse og idrætsanlæg:

- Cykelparkeringspladser skal være under tag. Cyklerne har ikke som bilerne indbygget tørlæ, og det skal cyklerne/cyklisterne kompenseres for.
- Disponeringen af de større pladser ved stationer, supermarkeder, indkøbscentre og andre publikumstunge destinationer skal sikre at de forskellige trafikanters færdsel og den øvrige benyttelse af pladserne (fx udstillinger og udeservering) kan foregå uden 'planlagte' konflikter.
- Cykelparkeringspladserne ved indkøbscentre/supermarkeder skal indrettes, så man kan pakke ud og ind i tørlæ, og således at børn, varer og indkøbsvogne til stadighed kan være under opsyn.
- Ladcykler og cykler med anhængere skal kunne parkeres på en ordnet måde, så de store cykler ikke er til gene og spærrer gang- og opholdsarealer.
- Der skal sættes en høj standard for arealdisponering og design af inventar. Hvad der er gennemtænkt på forhånd, er ikke en ærgrelse bagefter, og et delikat design vil ikke kun tilgodese cyklisterne, men være en nydelse for alle.