



Albertslund Kommune

Cykelstrategi 2009



Miljø- og Teknikforvaltningen



CYKELSTRATEGI 2009
er udgivet af Albertslund Kommune,
Miljø- og Teknikforvaltningen 2009.
mtf@albertslund.dk

Oplag: 500
Design: Gross Design & Kommunikation
Tekst: Jens Frost, Lars Kamp Jørgensen
Foto: Albertslund Kommune
Tryk: CoolGray Graphic solutions /
Miljøcertificeret iht. ISO 14001



INDHOLD

INDLEDNING SIDE 4**STIFORBINDELSER SIDE 8**Status og udfordringer **SIDE 9**Strategi **SIDE 22****INDRETNING AF STIERNE SIDE 24**Status og udfordringer **SIDE 25**Strategi **SIDE 32****KOMFORT OG VEDLIGEHOLDELSE SIDE 36**Status og udfordringer **SIDE 37**Strategi **SIDE 41****MOBILITY MANAGEMENT SIDE 42**Status og udfordringer **SIDE 43**Strategi **SIDE 45****CYKELKULTUR SIDE 46**Status og udfordringer **SIDE 47**Strategi **SIDE 49****CYKELREGNSKAB SIDE 50**Status og udfordringer **SIDE 51**Strategi **SIDE 56**



MÅLSÆTNING

Cykeltrafikken i Albertslund Kommune skal øges med 10% fra 2009 til 2015

INDLEDNING

I Albertslund er der stier over alt - og stier til alt. Der er fællestier, dobbelt- og enkeltrettede stier. Der er stier i eget niveau og stier langs veje. Der er stier i byen og i naturen. Stier, som går over og under veje, og stier, som går ind og ud af boligområder, skove og parker. Stierne er forskellige og har hver deres funktion og formål.

Albertslund er kendt for sit helt unikke cykelstinet, som vha. stier i eget tracé og niveaufrie krydsninger sikrer en høj trafik-sikkerhed og god tilgængelighed i hele kommunen. Hovedstinet i kommunen består af 82 km stier. Dertil kommer en lang række lokalstier og rekreative stier, som sammen med ca. 130 broer og tunneller bidrager til et sammenhængende og veludbygget stinet.

Det omfattende stisystem har et stort potentiale for at kunne udnyttes endnu bedre end i dag. Der har derfor i mange år været fokus på cykeltrafikken i Albertslund Kommune og et politisk ønske om, at Albertslund skulle have sin egen cykelstrategi.

Formålet med cykelstrategien er at forbedre forholdene for cyklisterne i Albertslund, albertslunderne i højere grad vælger cyklen frem for bilen. Det vil nedsætte CO₂-udslippet og gavne miljøet, samtidig med at borgernes sundhed styrkes.

I Albertslund står klima højt på den politiske dagsorden. Målet er, at udledningen af CO₂ i kommunen skal reduceres med 25% inden 2015. Hvis dette mål skal nås, er det vigtigt, at der er særligt fokus på cykeltrafikken, og at forholdene for cyklisterne bliver forbedret.

Stadig flere får bil, og danskerne bruger bilen mere og mere. Dette har bl.a. betydet, at biltrafikken stiger, og at der på landsplan er sket en tilbagegang i cykeltrafikken. Cyklen er mindre velegnet til lange ture, og derfor bruges i stadigt stigende omfang motoriserede transportmidler. Det gælder kollektiv trafik, og det gælder frem for alt biler.

Det er en stor udfordring at påvirke borgernes transportadfærd og flytte ture fra bil til cykel for herved at øge cykeltrafikken i Albertslund. Ved at øge cykeltrafikken med 10% frem til 2015 og ved at indføre tiltag, der øger den kollektive trafik og begrænser biltrafikken, er det vurderingen, at trafikens udledning af CO₂ kan reduceres i overensstemmelse med kommunens klimaplan.

Samlet strategi

I en lang række af kommunens strategi- og plandokumenter er der fokus på trafikområdet og på bl.a. cykeltrafikken.

Albertslundstrategien er kommunens overordnede styringsdokument, hvor kommunens vision, kommuneplanstrategi og Agenda 21 strategi er sammenskrevet. En af mærkesagerne i visionen er miljøet. Albertslund har gennem mange år været kendt for at tage miljøproblemerne alvorligt og gøre noget ved dem. Det er derfor et klart politisk mål at gå nye veje for at reducere kommunens samlede CO₂-belastning og reducere forureningen af vand, jord og luft mest muligt.

I Albertslundstrategien er målet derfor bl.a. at prioritere cykeltrafikken, så de miljømæssige gener fra trafikken, herunder CO₂, reduceres. Der er ligeledes mål om at udbygge det separate stinet samt at fremme trafik-sikkerheden og trygheden ved at færdes i trafikken.

Det er vigtigt, at cykelstrategien bliver et aktivt og brugbart værktøj med klare og entydige strategipunkter. For at kunne opfylde strategipunkterne i cykelstrategien skal strategipunkterne indgå i arbejdet med kommende kommuneplaner, lokalplaner, anlægsarbejder og vedligeholdelsesarbejder samt i kommunens generelle kommunikation og formidling.

STRATEGIEN FOR AT ØGE CYKELTRAFIKKEN BASERER SIG PÅ AT OPNÅ

- Høj fremkommelighed
- God tilgængelighed
- Stor tryghed

Det handler overordnet set om at sikre, at kommunens stinet er dækkende for hele kommunen, så der via stinettet er adgang fra boligområderne til alle byens funktioner, herunder arbejdspladser, institutioner og indkøb. Der skal ligeledes sikres adgang til byens rekreative områder samt forbindelse til omegnskommunerne. Det er samtidig vigtigt, at cyklisterne kan komme hurtigt og nemt frem, og at cyklisterne føler sig trygge ved at færdes på stinettet.



Borgerdialog

Med henblik på at opnå bedre ejerskab til cykelstrategien blev der udarbejdet et nyt koncept for borger- og politikerinddragelsesprocessen. Inddragelsesprocessen blev udformet som en netdebat, og i efteråret 2007 blev kommunens cykelforhold sat til debat på kommunens hjemmeside.

Netdebatten varede i fire uger og blev anvendt af såvel borgere som politikere. Der kom i alt 121 indlæg med over 200 forskellige kommentarer. Alle indlæg er efterfølgende taget til efterretning og så vidt muligt inddraget i cykelstrategien.

Det primære formål med borgerdialogen var at udvikle cykelstrategien i samarbejde med kommunens borgere. Det er borgerne, der bruger og kender cykelstinet og dermed bedst ved, hvor stinettet fungerer godt, og hvor stinettet trænger til forbedringer.

Det var samtidig formålet at give politikere og borgere mulighed for at påvirke planlægningen på et tidligt stade, for at så mange input som muligt kunne medtages, før selve cykelstrategien skulle skrives.

Følgende emner var til diskussion i netdebatten:

Netdebat 1:

- **Stiforbindelser** – hvor er de vigtigste stiforbindelser, og hvor mangler der nye stier?
- **Stiernes indretning** – hvordan skal en sti helst se ud, henholdsvis i byen og i skoven?
- **Stiernes serviceniveau** – er cykelstierne i ordentlig stand, og er cykelstierne vedligeholdt?
- **Cykling og centerområdet** – hvordan er adgangsforholdene med cykel til centret og til stationen, og hvordan er mulighederne for cykelparkering?

Læsevejledning

Cykelstrategien er opbygget i følgende kapitler:

- Stiforbindelser
- Indretning af stier
- Komfort og vedligeholdelse
- Mobility management
- Cykelkultur
- Cykelregnskab

Hvert af disse kapitler indeholder en beskrivelse af situationen i dag, herunder potentialer og udfordringer. Kapitlerne indeholder hovedpunkterne fra borgerdialogen og er desuden suppleret med citater fra borgerdialogen.

Hvert kapitel afsluttes med en strategi, som samles i en række strategipunkter.

Netdebat 2:

- **Cykeladfærd** – hvordan får vi flere til at cykle til skole, arbejde og indkøb?
- **Cykelkultur** – hvad er god cykelkultur i Albertslund?



Med udgangspunkt i borgerdialogen og i politiske ønsker er der udarbejdet strategipunkter inden for seks kategorier:

1 STIFORBINDELSER

- 1 At fastholdelse af det differentierede trafiksystem understøttes af kommunens planer og projekter.
- 2 At der etableres et net af pendlerstier, der sikrer høj fremkommelighed indenfor og på tværs af kommunegrænsen.
- 3 At der udarbejdes planer for etablering af manglende stiforbindelser og sammenhænge med særligt fokus på:
 - a. Pendlerstier
 - b. Området ved Albertslund Centrum
 - c. Kommunens erhvervsområder
- 4 At der ved etablering af trafikknudepunkter (letbanestation, busstop med flere busser) skal anlægges cykelsti med forbindelse til kommunens stinet.
- 5 At adgang til kommunens stinet så vidt muligt sikres gennem kommunens arbejde med lokalplaner, byggemodning m.m.
- 6 At biltrafikken begrænses mest muligt på de steder, hvor motorkørsel er tilladt på hovedstinettet.
- 7 At kommunen skal indgå i og støtte det strategiske arbejde med bedre nationale og regionale cykelstiforbindelser.

2 INDRETNING AF STIERNE

- 1 At planlægning og relevante anlægsprojekter fremover sikrer, at hovedstier forsynes med jævn og vejrbestandig belægning som f.eks. asfalt.
- 2 At der udvikles ny belysning af høj kvalitet til stisystemet og tunnellerne, som efterfølgende evalueres og udbredes til stinettet.
- 3 At der udvikles en standard for, hvordan en tunnel skal se ud med hensyn til belysning, beplantning m.m.
- 4 At der udarbejdes en simpel og tydelig skilteplan for pendlerstierne samt en plan for tilsyn og vedligeholdelse af skiltningen.
- 5 At beplantningen langs stierne forandres løbende imod et mere åbent stiforløb f.eks. med øget anvendelse af lav bevoksning og færre træer.
- 6 At krydsninger af primære trafikveje anlægges niveaufrit (i tunnel eller på bro) ved anlæg af nye stier.
- 7 At eksisterende og nuværende overkørsler ved cykelstier udformes, så cykelstien bliver gennemgående uden niveauspring og med en belægning, som ikke er til gene for cyklisterne.
- 8 At der på kommunens hovedstinet ikke etableres bomme eller andre forhindringer.
- 9 At cykelparkeringsforholdene evalueres årligt med relevante parter med henblik på at skabe grobund for en løbende forbedring af forholdene – med særligt fokus på området ved Albertslund Centrum og Albertslund Station.
- 10 At tilstrækkelig og attraktiv cykelparkering inddrages i arbejdet med lokalplaner.

3 KOMFORT OG VEDLIGEHOLDELSE

- 1 At der periodisk udføres komfortmålinger på hele stinettet.
- 2 At komfortmålingerne indgår som prioritetsværktøj i forbindelse med udskiftning af slidlag og løbende drift og vedligehold på stierne.
- 3 At komfortniveauet på stierne skal være afhængig af stiernes klassifikation og funktion.

- 4 At den løbende vedligeholdelse understøtter strategipunkter for indretning af stier.
- 5 At undersøge mulighederne for at enkelte stier i hovedstinettet omprioriteres jf. Vinterregulativet.
- 6 At oversigtsforholdene på stierne forbedres vha. bl.a. beskæring i forbindelse med den løbende vedligeholdelse.
- 7 At der gennem information skabes større kendskab til Materialeafdødens Callcenter og dets funktioner.
- 8 At der defineres minimumskrav for stiernes komfortniveau efter reparation og retablering.
- 9 At der skal være bedre tilsyn med retableringen af cykelstier efter gravearbejde m.m.

4 MOBILITY MANAGEMENT

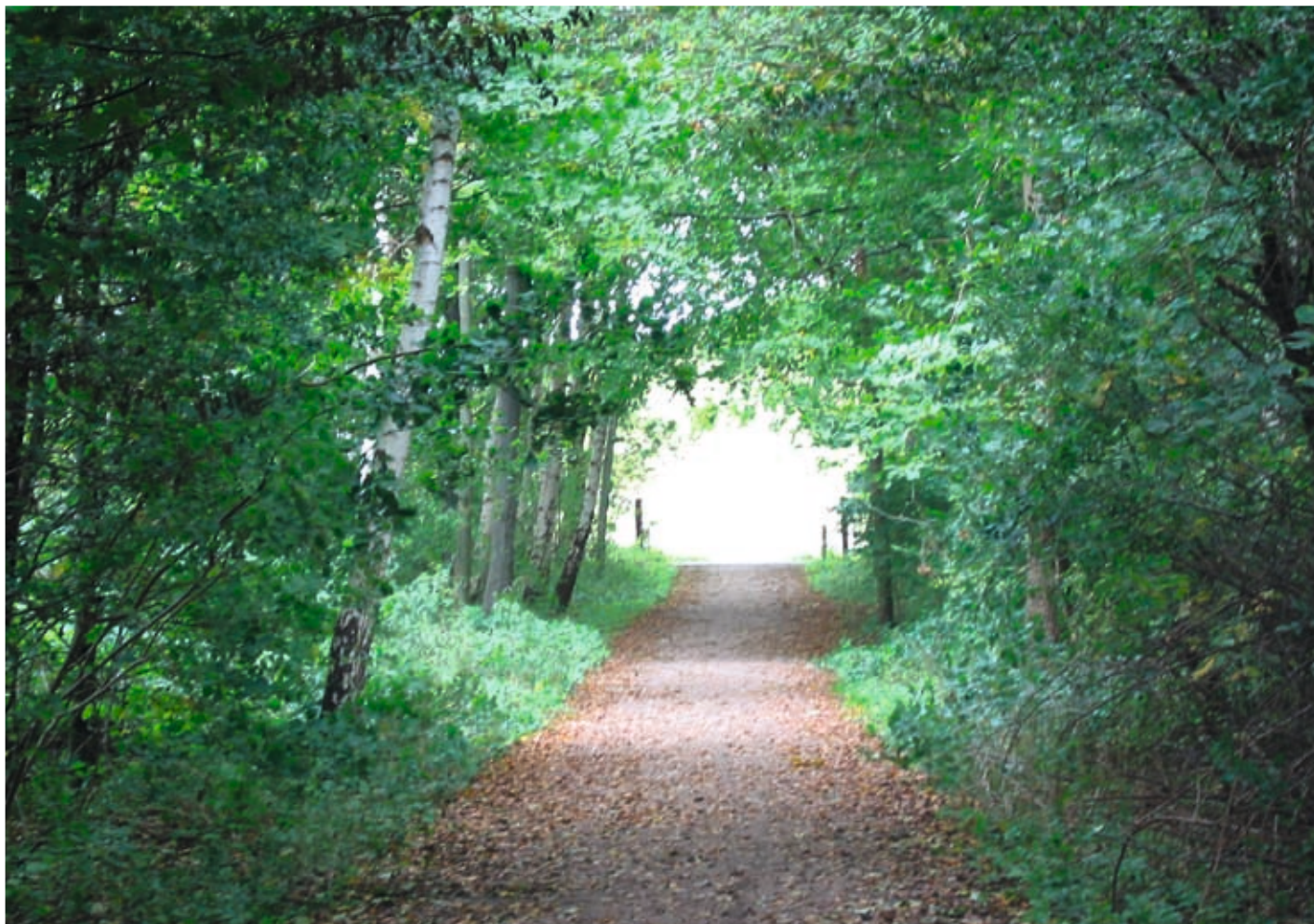
- 1 At Mobility Management indtænkes i den overordnede byplanlægning og så vidt muligt indarbejdes i lokalplanlægningen.
- 2 At cykeltrafikken bliver en central del af kommunens indsats inden for Mobility Management.
- 3 At initiativerne i arbejdet med Mobility Management skal være styret af et lokalt potentiale og engagement.
- 4 At der opnås kendskab til, om der i kommunen findes virksomheder, institutioner eller boligområder, som allerede har udarbejdet transportplaner.
- 5 At der udarbejdes en lokal cyklistkampagne, som skal sætte fokus på cyklen som et alternativt transportmiddel til bilen.
- 6 At Albertslund Kommune aktivt vil søge at fremme tiltag, der kan medvirke til at øge ansattes brug af cykel som transportmiddel.
- 7 At anvendelsen af el-cykler understøttes ved at udbrede kendskabet til el-cykler og deres potentialer.
- 8 At der opbygges en cykelruteplaner svarende til Krak's ruteplaner for biltrafikken.
- 9 At der udarbejdes informationsmateriale om stinettet, og at det gøres lettilgængeligt for borgere og virksomheder.

5 CYKELKULTUR

- 1 At skolerne opfordres til at udarbejde en trafikpolitik.
- 2 At der i samarbejde med skolerne sættes fokus på elevernes færdigheder og adfærd på cykel.
- 3 At anvendelsen af cykelhjelm og bedre cykellygter eventuelt kan inddrages og støttes igennem kommunens løbende kampagnearbejde.

6 CYKELREGNSKAB

- 1 At der årligt udarbejdes et cykelregnskab, og at dele af cykelregnskabet bliver en integreret del af kommunens Grønne Regnskab.
- 2 At cykelregnskabet fremover kommer til at indeholde oplysninger om antallet af cyklister, antal cyklistuheld, transportvaner og udnyttelsen af cykelparkering.
- 3 At der periodisk foretages en borgerundersøgelse, som klarlægger borgernes transportbehov og transportvaner.
- 4 At der opbygges et dækkende net for placering af cykeltællestationer i kommunen.
- 5 At der opsættes permanente cykeltællestationer med påbegyndelse af cykeltællinger i 2009.
- 6 At cykeltællingerne synliggøres for borgerne ved opstilling af eksempelvis et cykelbarometer.



HOVEDPUNKTER FRA BORGERDIALOGEN

- Der mangler en nord-sydgående stiforbindelse gennem centerområdet
- Der mangler regionale stiforbindelser til især Glostrup og Ballerup
- Flere stier i og omkring Hersted Industripark og ny sti langs Stensmosevej

STIFORBINDELSER

STATUS OG UDFORDRINGER

Albertslund har som følge af trafikdifferentieringen et unikt og desuden meget veludbygget stisystem. Et stisystem, der sikrer en god tilgængelighed, så fodgængere og cyklister kan færdes over det meste af kommunen, fra hjem til skole, arbejde eller fritidsaktivitet, uden nødvendigvis at skulle blandes med bilerne. På stierne i eget tracé undgår cyklisterne at stoppe og orientere sig i hvert enkelt vejkryds. De mange direkte forbindelser rundt i kommunen sikrer cyklisterne en høj fremkommelighed, hvilket gælder såvel internt i kommunen som over kommunegrænsen.

Hovedstinettet – Klassifikation af stier

Stisystemet i Albertslund er opbygget af et net af hovedstier og et fintmasket net af lokalstier i byen og i rekreative områder. Stinettet består tilsammen af ca. 140 km stier. Hovedstinettet udgør 82 km, mens resten består af 58 km lokalstier. Det hele er forbundet med ca. 130 stitunneller og stibroer – primært i byområde. Vejnettet er til sammenligning ca. 74 km langt.

Hovedstierne forbinder de enkelte boligområder med hinanden og sikrer adgang til byens funktioner, herunder eksempelvis skoler, daginstitutioner, centerområder, kultur- og fritidsinstitutioner. Desuden forbinder hovedstinettet Albertslund med de omkringliggende kommuner.

Der er i borgerdialogen kommet mange forslag om nye stiforbindelser. Hovedparten efterlyste især en ny nord-sydgående sti med forbindelse til og igennem Albertslund Centrum. Damgårdsstien er den eneste stiforbindelse fra nord, som fører direkte til centret. Stiforbindelsen stopper ved Albertslund Station og Albertslund Centrum, hvor der er cykling forbudt i butikkernes åbningstid.

Fra syd er der adgang til Albertslund Centrum via Horsestien og Pilestien. Begge stier kommer fra Vallensbæk Kommune og ender ved parkeringspladsen bag Føtex med forbindelse til Kanal-gaden. Stierne ender i centerområdet uden direkte forbindelse mod nord via Damgårdsstien.

”Efter min opfattelse mangler der en stiforbindelse, hvis man ønsker at bevæge sig fra nord til syd, idet man skal trække gennem centret for at komme f.eks. fra Damgårdsstien til Albertslund Syd. Der er reelt kun 2 cykelstier over jernbanen, nemlig ved Vallensbæk Torvevej og ved Vridsløsevej, så en eller anden cykel-/fodgængerbro over jernbanen i nærheden af centret ville være ønskelig.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN.

Der er stort set ingen cykelstier i kommunens erhvervsområder. Dette er ikke optimalt for de medarbejdere, som ønsker at cykle på arbejde. I borgerdialogen var der således også en del bemærkninger vedrørende manglende cykelstier i Hersted Industripark. Det var især ønsket, at der skulle etableres cykelsti på sydsiden af Fabriksparken og i begge sider af Naverland.

”Naverland burde have cykelsti i begge retninger. Det er især farligt om morgenen, da der er parkeret store lastbiler nogle gange to ved siden af hinanden, så man skal langt ud på vejen for at komme forbi.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN.

Stensmosevej har et bredt vejprofil. Der var således flere i borgerdialogen, som havde som ønske, at der på strækningen langs Stensmosevej blev etableret en ny stiforbindelse.

”Der mangler sti langs Stensmosevej. Vejen er for år tilbage gjort smallere, og der var en plan om at etablere cykelsti, men det blev aldrig til noget.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN.

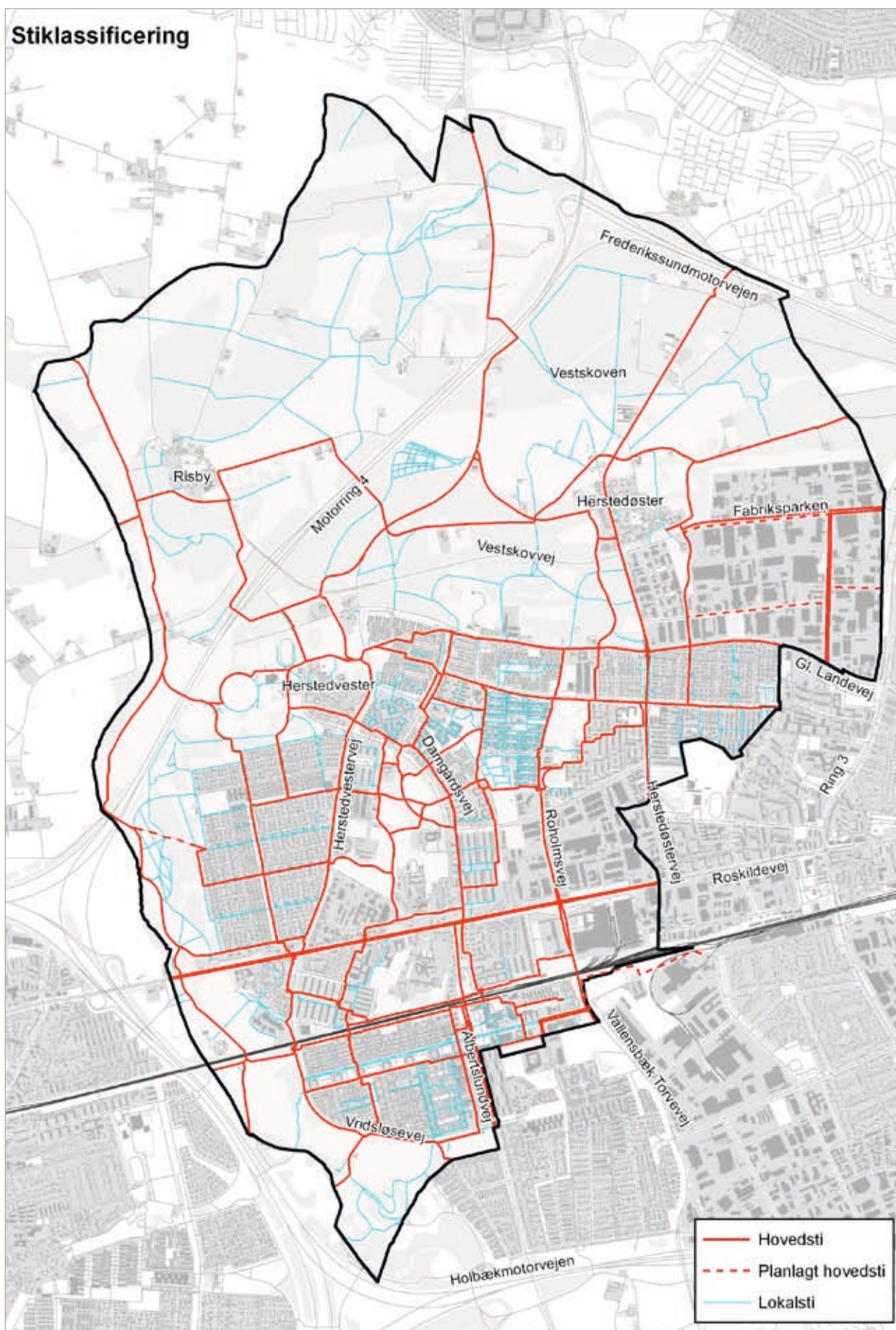
Enkelte borgere havde også bemærkninger til Herstedøstervej, hvor der især var ønsker om cykelstier. Dels på strækningen syd for Trippendalsvej, dels på den del, der er grusvej fra Herstedøster Landsby til Harrestrupvej i Ballerup Kommune.

Foruden hovedstierne består kommunens stinet også af en lang række lokalstier. De mange lokalstier i byområdet spiller en vigtig rolle i det samlede cykelstinet, da de er med til at forbinde de enkelte boligområder, og til dels erhverv med hovedstinettet.

De rekreative stier er en betegnelse for de stier, der ligger uden for byområdet og har mindre trafikal betydning end hovedstinettet. De rekreative stier og lokalstierne i landområderne tjener primært rekreative formål og sikrer adgang til naturen.

Klassifikationen af stierne er vist på kortet på næste side.





Regionale stier

Der er ingen nationale cykelruter, der går igennem Albertslund. Til gengæld er der en del regionale stier fastlagt i Regionplan 2005, som består af henholdsvis regionale rekreative stier og regionale trafikstier. De regionale trafikstier er blevet en del af kommunens hovedstinet.

Det regionale rekreative stinet har til formål at forbinde bystrukturen og den grønne struktur effektivt i hovedstadsregionen. Kommunens regionale rekreative stier fremgår af kortet side 12.

Med kommunalreformen i 2007 overtog kommunerne opgaven med at sikre og udbygge det regionale stinet fra Københavns Amt og HUR. Det er derfor på kommunalt niveau, at der fremover sker en koordineret planlægning og udvikling af det regionale stinet over kommunegrænsen. Anlæggelse af stiforbindelser og etablering og vedligeholdelse af skiltning er nu en kommunal opgave. I regi af Vestegnssamarbejdet arbejdes der på at koordinere opgaven med de regionale rekreative stier. Opgaven skal tillige koordineres med andre interessenter som Skov- og Naturstyrelsen, som ejer nogle af stierne.

I Albertslund er de regionale rekreative stier og de lokale stier i de rekreative områder med til at give adgang og god tilgængelighed til en lang række naturområder som eksempelvis Vestsko-

ven, Vallensbæk Mose og Store Vejleå. De regionale rekreative stier giver desuden adgang til naturområder uden for kommunen som eksempelvis Vestvolden, Hedeland og strandparken ved Ishøj og Vallensbæk.

” Gode forbindelser til Vallensbæk via Albertslundvej og Vallensbæk Torvevej. Mod Ishøj eller Hundige er der kun mulighed for at vælge de rekreative stier gennem mosen, men disse er ofte ikke særlig farbare om vinteren.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN.

De regionale rekreative stier anvendes til en vis grad af pendlere mellem bolig og arbejdspladsområder. De er således med til at sikre forbindelse mellem Albertslund og omegnskommunerne som eksempelvis Ballerup, Tåstrup, Glostrup, Vallensbæk og København.

Enkelte steder mangler der sammenhæng i de regionale stiforbindelser, enten i form af en hel strækning eller i form af en bedre krydsning. Det gælder både inden og uden for kommunen. Det er derfor vigtigt, at manglende regionale stiforbindelser indarbejdes i det fremtidige planlægningsarbejde, som det er sket i arbejdet med udvidelsen af Motorring 3, Frederikssund-motorvejens 1. etape, og som man har planer om at gøre med udvidelsen af Motorring 4.



Rovvej fungerer som regional stiforbindelse.

” Som borger i kommunens nordøstlige hjørne (Kvædehaven) er det vanskeligt at komme til Glostrup eller til Albertslund Centrum uden at krydse en eller flere af de store veje, der deler kommunen, nemlig Roskildevej og Ring 3.

” Lav stier, hvor de mangler, der er f.eks. ikke cykelsti fra Albertslund til Ballerup. Ballerupvej kan være en skræmmende oplevelse en mørk novembereftermiddag i myldretiden.

CITATER FRA BORGERDIALOGEN.

Formålet med de regionale rekreative stier i Hovedstadsregionen er at give adgang fra byen til det åbne land, til kyster og til områder uden for Hovedstadsregionen. Desuden er målet, at stierne så vidt muligt løber i fredelige, grønne omgivelser. Det tidligere amts hovedstier og regionplanens rekreative stier er

sammenfaldende, idet stirute 57 og 69 er udpeget som overordnede regionale rekreative stier, og stirute 58, 59, 66 og 67 er udpeget som øvrige regionale rekreative stier.

For at tydeliggøre betydningen af stier til afvikling af hverdagstrafikken blev de regionale rekreative stier suppleret med en række trafikstier. Det var typisk stier, som allerede eksisterede langs med større veje som Ring 3, Roskildevej og Vallensbæk Torvevej, men som havde betydning for at afvikle den regionale cykeltrafik – herunder pendlertrafik. Kommunen havde som ønske, at stien gennem Vestskoven til Ballerup skulle blive trafiksti, da der ikke umiddelbart var et attraktivt alternativ. Det ønske blev ikke imødekommet. De regionale trafikstier er nu en del af kommunens hovedstinet.

Endelig havde Københavns Amt en målsætning om at definere et net af pendlerstier, der i højere grad end trafikstierne lå adskilt fra bilvejene.

HUR'S MÅL FOR DE REGIONALE TRAFIKSTIER (FRA REGIONPLAN 2005)

- At nettet skulle forbinde store befolknings- og arbejdspladskoncentrationer og give god adgang til regionens større trafikterminaler.
- At trafikstierne skulle have en standard, som giver de bedst mulige forhold for cyklisterne.
- At stiforbindelserne skulle koordineres med naboregionerne, så der ikke opstår „missing links“ ved regionsgrænserne.

HUR'S MÅL FOR DE REGIONALE REKREATIVE STIER (FRA REGIONPLAN 2005)

- At medvirke til realisering af et sammenhængende rekreativt stinet på tværs af kommune- og amtsgrænser og i forhold til naboregioner.
- At stinettet giver adgang fra byen til det åbne land, til kysten og til områder uden for hovedstadsregionen.
- At de rekreative stier så vidt muligt forløber i fredelige, grønne omgivelser.





Udlodstien langs Ring 3 fungerer som pendlersti.

Pendlerstier

Megen trafik og mange transportvaner er bundet op på transportvalget til pendling mellem bolig og arbejdsplads, skole m.m. Den del af hovedstinet, som ligger uden for byen, i skoven og andre rekreative områder, har et potentiale for at kunne tilbyde en effektiv og direkte cykelforbindelse til byer og arbejdspladser i og omkring Albertslund. Alternative cykelstrækninger som f.eks. på Roskildevej involverer megen biltrafik og forsinkende lyskryds og giver større risiko for konflikter mellem trafikanter.

Derfor er der et stort potentiale i at beskrive, udvikle og tydeliggøre de direkte og attraktive stiforbindelser. Det sker ved at opbygge et net af pendlerstier med det mål at tilbyde cykeltrafikken det, som motorvejene tilbyder biltrafikken.

Det kræver langt mindre investeringer at skabe plads til 500 cyklister end 500 bilister, og samtidig spares der CO₂ for hver tur, der erstattes. Mange stianlæg er allerede lavet, men kapaciteten er langt fra udnyttet.

Der kan opstilles følgende krav til en pendlersti

- Eget til høj cykelhastighed (30 km/t)
- Niveaufrie skæringer (broer eller tunneller) ved passage af bilveje.
- Tilstrækkelig bredde til dobbeltrettet cykelkørsel (5 meter)

- Fast og jævn belægning som asfalt. I rekreative områder kan der bruges OB (overfladebelægning) med gule majs-sten.
- Højt komfortniveau.
- Høj prioritet for snefyndning og saltning.
- God og gennemført belysning (evt. undtagelser i naturområder).
- Skilte med fjernmål som bynavne og erhvervsområder (som på landeveje).

For at gøre det praktisk gennemførligt i byområder kan det være nødvendigt at acceptere en lavere hastighed (eks. 25 km/t) samt at enkelte skæringer med mindre betydningsfulde bilveje konstrueres i niveau med særligt trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.

De mange henvendelser og den megen diskussion om Herstedøstervej på den strækning, der blev lavet til grusvej, er formentlig et udtryk for, at den tidligere har været anvendt som pendlersti i højere grad end i dag. Rovej og Ballerupvej med bro over Motorring 4, som skaber forbindelse mellem Albertslund og Ballerup, tilbyder en direkte forbindelse, som ellers ville give store omveje for cyklister. Albertslund Kommune har derfor i forbindelse med tidligere regionplaner foreslået, at den blev kategoriseret som trafiksti på samme måde som stierne langs Roskildevej og Ring 3 blev det.

OMEGNSOMRÅDER MED POTENTIALER FOR CYKELPENDLING FRA ALBERTSLUND

By	Stiforbindelse	Bolig	Erhverv
Høje-Taastrup – nord	Rute 58		x
Høje-Taastrup	Rute 59	x	x
Måløv/Smørum	Rute 69	x	x
Ballerup	Rute 67	x	x
Skovlunde	Rute 56	x	x
Herlev	Rute 56	x	x
Glostrup – nord	Rute 57		x
Glostrup	Rute 58	x	x
Brøndby	Rute 59	x	x
Vallensbæk	Rute 67	x	x
Ishøj	Rute 74 og Rute 67	x	x
København	Rute 57	x	x

For at potentialet for pendlerstier kan udnyttes skal de tænkes i forhold til serviceniveau og i, hvordan der mest effektivt skabes forbindelse til by og arbejdspladser. Serviceniveauet behandles i afsnittet „Indretning af stierne“. Forbindelserne behandles her.

Ovenfor er en liste over de bolig- og erhvervsområder i omegnen af Albertslund, der umiddelbart kan give anledning til cykelpendling.

I Albertslund sikrer nettet af hovedstier og lokalstier stort set forbindelse fra boligområder til pendlerruter, imens det skal overvejes, om tilgængeligheden til pendlerstierne skal forbedres fra erhvervsområderne Hersted Industripark, Røde Vejrmølle Industriområde og området ved stationen med Albertslund Centrum, rådhuset, gymnasium, skoler og daginstitutioner.

Set i det regionale perspektiv skal cykelforbindelser på tværs af kommunegrænsen også vurderes, da en del af cykelpendlingen passerer igennem kommunen. Der ligger i Albertslund Kommune to ruter, der har stort potentiale for den øst-vestgående cykelpendling, mens de nord-sydgående forbindelser ikke er så tydelige.

Potentielle nord-sydgående stiforbindelser

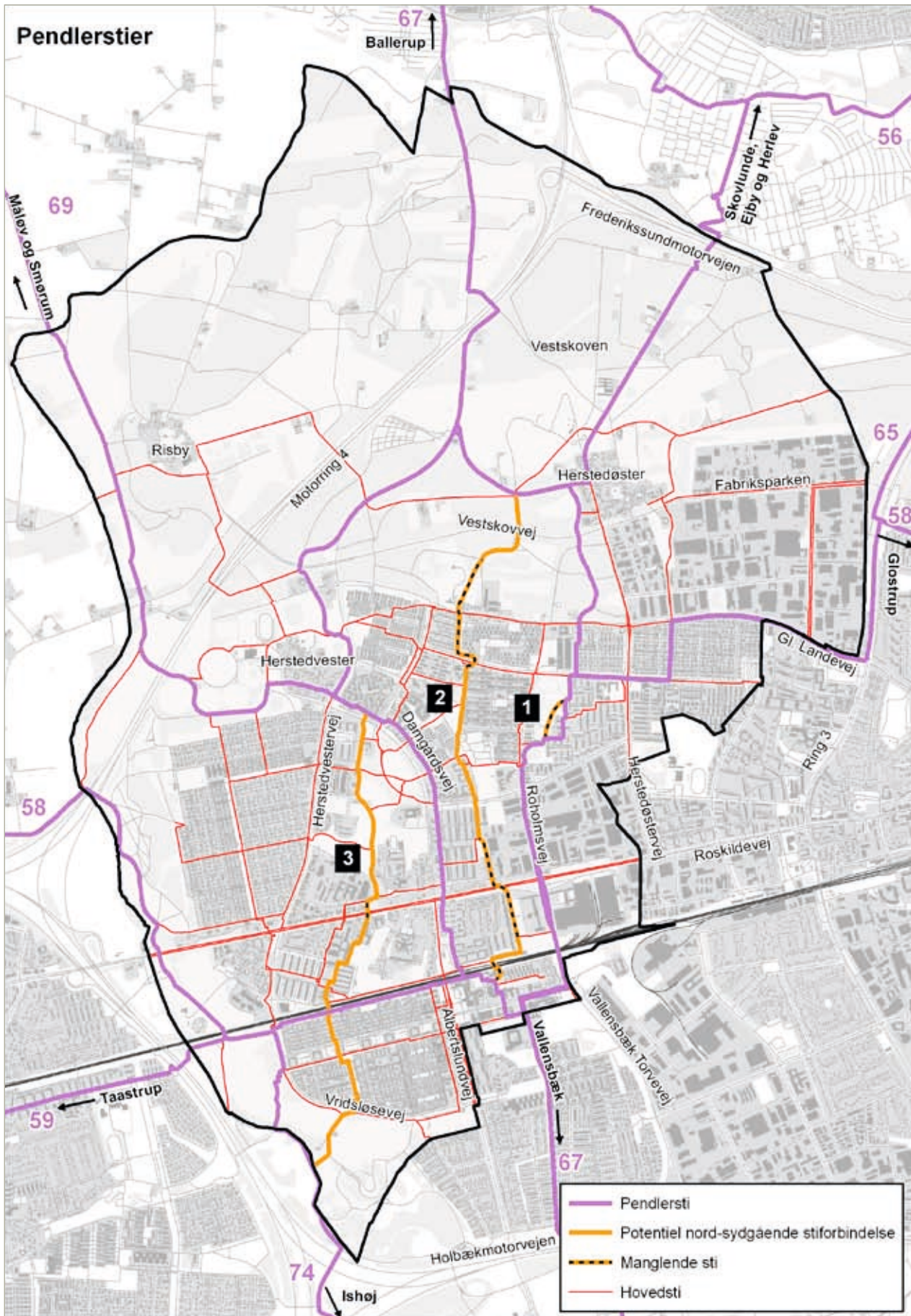
En vurdering af muligheder for nye nord-sydgående forbindelser har foreløbig ført til en beskrivelse af tre potentielle forløb (se kortet med pendlerstier på næste side side):

1 Forbedring af eksisterende forbindelse.

Stien forløber i dag på Tværstien, som har mange skarpe knæk, og på Roholmsvej og Vallensbæk Torvevej i niveau med lyskryds og udkørsler. Knækkene på Tværstien rettes så vidt muligt ud bl.a. ved at lægge et nyt stiforløb igennem Roholmparken. Trafiksikkerheden og fremkommeligheden på Roholmsvej og Vallensbæk Torvevej forbedres, så vidt muligt indenfor eksisterende vejforhold.

2 Ny attraktiv nord-sydgående forbindelse.

Ønsket om ny nord-sydgående forbindelse er søgt kombineret med ønsket om ny passage af jernbanen og Albertslund Centrum på cykel samt østlig adgang til stationen. Nordstien udgør det primære tracé igennem byområdet. I nord kobles den sammen med Røvej via mindre anvendte stier i skoven samt med en ny sti, der passerer Enebærhaven.





Mellem Nordstien og Albertslund Centrum kræver forbindelsen nye broer over eller tunneller under Roskildevej og jernbanen. Nordstien rettes ud på mindre knæk og forbindes eksempelvis til bro eller tunnel på Roskildevej via Rønne Allé. Fra volden langs jernbanen kan der etableres en stibro med forbindelse til volden mellem COOP og Blokland syd for Roskildevej.

E Nord-sydgående forbindelse i en mulig grøn struktur i den kommende kommuneplan.

De fleste af stierne i den grønne struktur er allerede eksisterende. Forbindelsen kræver dog ny bro over eller tunnel under Roskildevej og så vidt muligt udretning af en række stier. Der vil næppe opnås samme fremkommelighed som i de andre potentielle forbindelser.

Øst-vestgående stiforbindelser gennem kommunen (kort s.18)
Den regionale rekreative sti nr. 59 vurderes at have et stort pendlingspotentiale, når den er fuldt udbygget. Syd for banen, vest for stationen ligger der i dag et fint cykeltracé. Rutens videre forløb mod øst mangler forbindelse på tværs af Vallensbæk Torvevej og mod øst til Brøndby Kommune. Det meste af strækningen er vist i kommuneplanen og i regionplanen som planlagt sti. Øst for den manglende forbindelse i Brøndby Kommune fortsætter stien mod København. En fuldt udbygget stiforbindelse fra Roskilde til København ville være attraktiv til cykelpendling og kunne indgå i Københavns Kommunes arbejde med pendlerruter mod byen som et fremtidigt alternativ til Roskildevej.

Nord for byzonen i Albertslund kører rute 57 gennem kommunen. Den har hidtil primært haft rekreativ betydning. I forbindelse med Frederikssundmotorvejens 1. etape og udvidelse af Motorring 3 bliver der etableret nye broer over Ring 3 og Motorring 3 til Vestvolden, hvorefter stien fortsætter mod København. Det

giver stien et væsentligt større potentiale som pendlersti, da der stort set ikke er by eller krydsende veje på strækningen og de større veje krydses niveaufrit (med bro eller tunnel). For at kunne udnytte stiens potentiale skal der dog stilles nye krav til serviceniveau – herunder belægning.

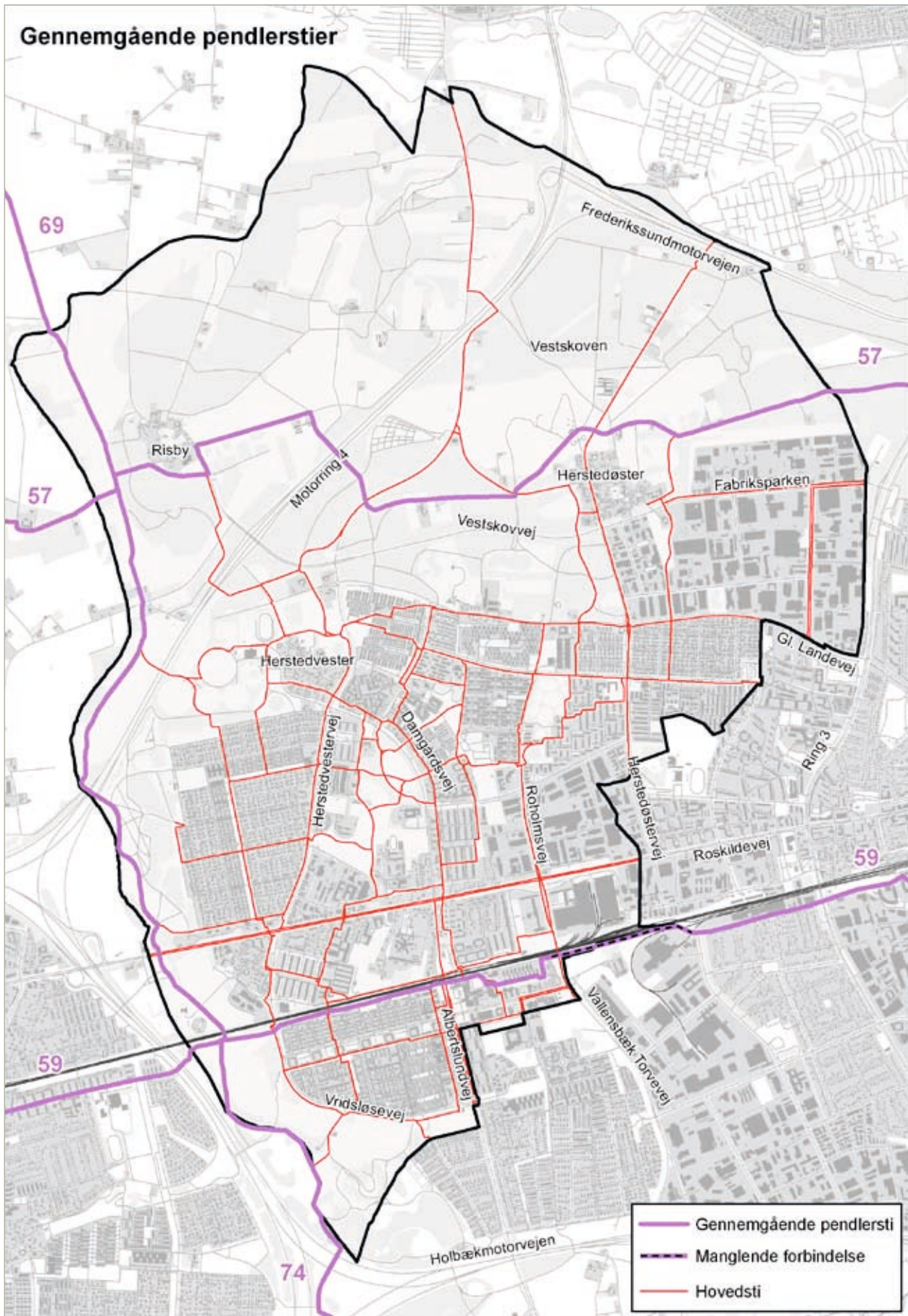
Igennem byområdet indgår Trippendalsstien i rute 58, der via Poppelstien og Gl. Landevejstien og Ring 3 har forbindelse til Glostrup og videre mod København. Borgerdialogen peger på, at der er behov for yderligere stiforbindelser i Hersted Industripark. Det vil også bidrage til at skabe en mere attraktiv rute 58 gennem kommunen og skabe direkte forbindelse til en attraktiv rute 65 nord ud af kommunen og forbindelse med bro over Ring 3 til Glostrup.

Nord-sydgående stiforbindelser gennem kommunen

De nord-sydgående forbindelser er ikke nær så oplagte som pendlerstier som de øst-vestgående forbindelser. Rute 69 fra Ledøje/Måløv/Smørum gennem Vejleådalene til rute 74 mod Ishøj og Vallensbæk er en god, direkte rute, men dens pendlingspotentiale er ikke klart.

Rute 67 og 56 fra henholdsvis Ballerup og Skovlunde/Ejby/Herlev har et pendlingspotentiale, men dens forbindelse gennem byen, fra Snebærestien over Tværstien og Roholmsvej til Vallensbæk Torvevej, giver ikke et attraktivt forløb. Krydsningerne med vejene skaber problemer med trafiksikkerhed og fremkommelighed.

Den optegnede regionale rute ad Herstedøstervej mangler helt cykelforbindelse syd for Stensmosevej. Der er et klart behov for bedre nord-sydgående stiforbindelser – både til den regionale tværgående trafik og som forbindelse til Albertslund Centrum. Dette behov fremgik også tydeligt af borgerinddragelsesprocessen.



Sammenhænge, stiforbindelser og tilgængelighed

Stierne ligger flere steder under vejens niveau. Dette giver god adgang til boligområder, men dårlige adgangsforhold fra stierne og til busstoppestederne. Flere steder er den eneste forbindelse til busstoppestederne en stejl trappe. Det giver en meget direkte forbindelse fra stisystemet til bussystemet, men tilgodeser ikke de fodgængere, som er gangbesværede, eller som har barnevogne med.

Flere nedkørsler til cykelstierne fra vejene. Hvis man f.eks. af en eller anden grund er kommet op på Trippendalsvej og gerne vil ned på stisystemet igen – er det næsten umuligt. Nedkørslerne kunne laves ved busstoppestederne – så kunne folk med barnevogn og handicappede også få glæde af dem.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN.

Desuden er der problemer med tilgængeligheden på de steder, hvor stier langs veje stopper uden mulighed for at komme ned på det separate stinet, og på steder hvor stinettet mangler en sammenkobling til det sammenhængende stinet.

Det kan for visse cyklister være svært og besværligt at komme rundt på stinettet på de steder, hvor cykelstierne med stejle op- og nedkørsler er ført over eller under vej og jernbane. Samtidig er der visse steder bomme på tværs af stien og stier med skarpe sving, omvejskørsel osv. Alt sammen problemområder, som er med til at begrænse den samlede cykeltrafik i Albertslund Kommune.

De steder, hvor der mangler en direkte stiforbindelse, fravælger de hurtigkørende cyklister ofte cykelstinettet til fordel for vejene. Dette kan skabe farlige situationer, da vejnettet typisk ikke er bygget til cyklister, og fordi bilisterne ikke forventer at møde cyklister.

Bomme og chikaner på stier er ok i lokalområdet, f.eks. ved boliger, skoler o.l., hvor det skønnes nødvendigt. På de regionale pendlerstier er det dog et sikkert middel til at skræmme cykelpendleren ud på vejen eller ind i bilen.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN.



Sti under Damgårdsvej ved Hyldebjergvej.



Med udgangspunkt i Kommuneplan 2017 er der registreret følgende manglende stier og sammenhænge (se kort på side 20).

Manglende stier

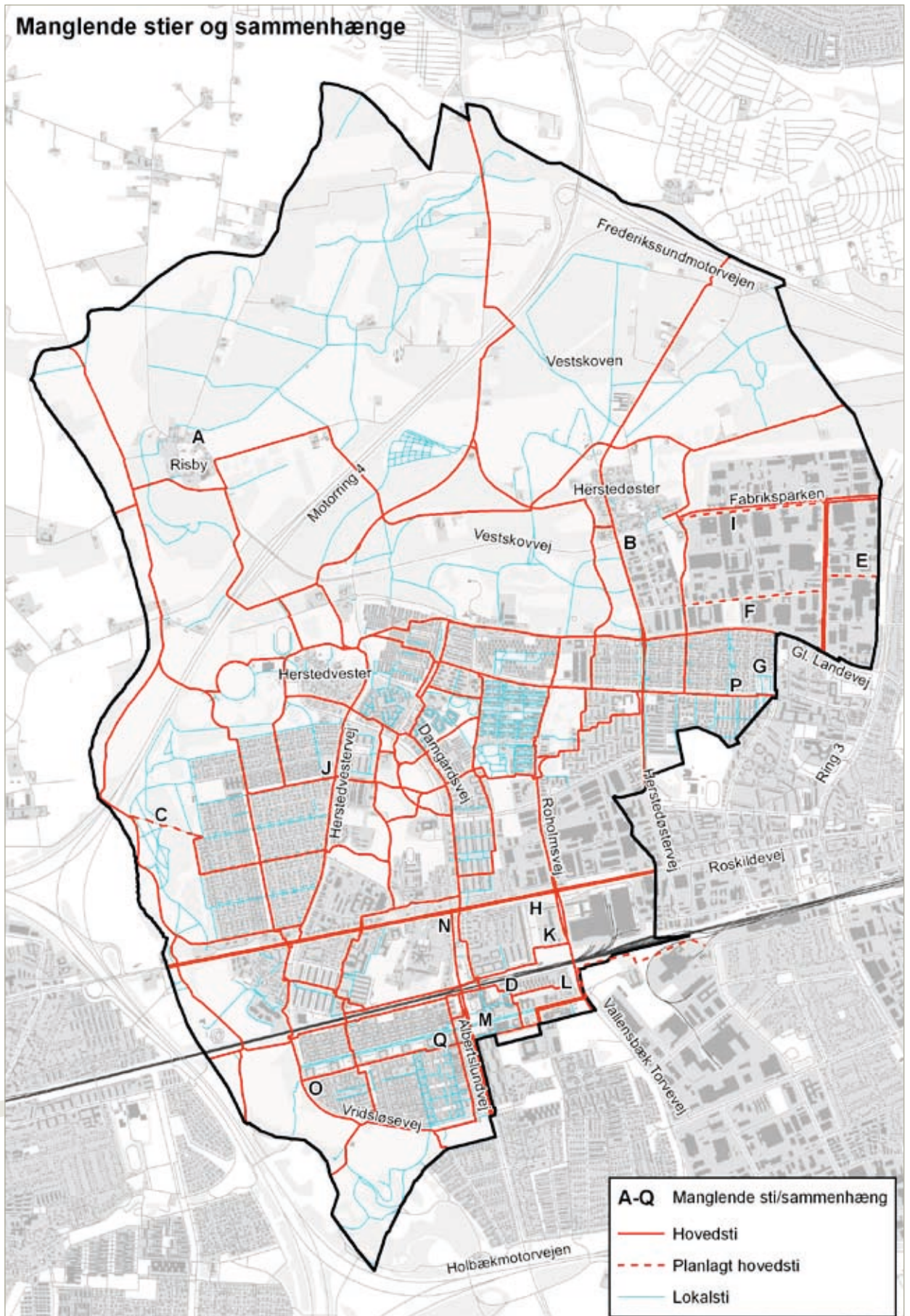
- A** Videreførelse af Risbystien gennem Risby Landsby.
- B** Krydsning af Vestskovvej ved Herstedøsterstiens ophør og videreførelse af Herstedøsterstien gennem Herstedøster Landsby.
- C** Forbindelse mellem Veststien og stirute 69 gennem Egelundparken.
- D** Stibro i den østlige ende af perronen på Albertslund Station.
- E** Sti gennem det nye centerområde i Hersted Industripark ud til en eventuelt kommende letbanestation.
- F** Sti gennem Hersted Industripark ad Naverland eller evt. som sti i eget tracé.
- G** Sti fra østsiden af Sportsvej (Glostrup) til Gl. Landevejstien langs kommunegrænsen (samarbejde med Glostrup Kommune).
- H** Stiforbindelsen fra stationen til de nye stationsnære områder bør forbedres visse steder.
- I** Cykelsti på sydsiden af Fabriksparken.

Manglende sammenhænge i hovedstinettet

- J** Herstedvesterstiens krydsning med Tværstien har ingen cykelforbindelse.
- K** Banestiens videreføring øst for Blokland bliver til en gangsti og slutter i en trappe ved Vallensbæk Torvevej.
- L** Forbindelse fra Kollegiestien til planlagt regional sti 59 med krydsning af Vallensbæk Torvevej.

Manglende sammenhænge mellem cykelstier langs veje og hovedstinettet

- M** Cykelmuligheder gennem Albertslund Centrum.
- N** Cykelstien langs vej i niveau langs Albertslundvej stopper ved Roskildevej uden mulighed for at cykle over på Damgårdstien samt manglende cykelforbindelse fra stierne på den nordlige side af Roskildevej til Damgårdstien.
- O** Cykelsti langs sydsiden af Kongsholm Allé slutter blindt ved Vridsløsevej.
- P** Cykelstien på nordsiden af Trippendalsvej, som er en forlængelse af cykelstien langs Stadionvej, slutter få meter vest for kommunegrænsen til Glostrup. Her skal bløde trafikanter krydse Trippendalsvej for at komme ned på Trippendalsstien.
- Q** Krydsning mellem stierne på Nordmarks Allé og Sydstien har ingen cykelforbindelse.



STRATEGI

Det er målet at skabe et velfungerende, let tilgængeligt og sammenhængende cykelstinet af hovedstier, lokalstier og rekreative stier. Stiforbindelserne skal give et reelt alternativ til andre transportformer. Cykelstinet skal forbinde de store bolig- og arbejdspladskoncentrationer samt give god adgang til de omkringliggende trafikterminaler. Derudover skal stinettet skabe forbindelse til de vigtigste rekreative områder og naturområder.

Det differentierede trafiksystem skal fastholdes og udbygges på særligt de bløde trafikanters præmisser.

En forbedring af infrastrukturen for cyklister kan omfatte flere ting, f.eks. etablering af et mere sammenhængende cykelstinet. De enkelte led i nettet kan bestå af helt selvstændige tracéer, cykelstier langs vejene, ramper, markering af krydsninger m.m.

Hovedstierne skal sikre fremkommelighed og tilgængelighed for såvel pendlertrafikken som for den interne cykeltrafik. Fremkommelighed sikres i form af direkte forbindelser gennem kommunen og på tværs af kommunegrænsen. Tilgængeligheden skal sikres fra boligområderne til alle byens funktioner, herunder tilgængelighed til Albertslund Station og til busstoppestederne. Endelig skal der være tilgængelighed til stinettet i omegnskommunerne.

Hovedstinettet skal fastholdes og udbygges med manglende adgange og sammenhænge. Arbejdet med sammenhænge skal fokusere på at skabe cykelforbindelse mellem hovedstier, der krydser hinanden. Den øvrige udbygning skal sikre en væsentlig forbedring af fremkommeligheden og trafiksikkerheden, så stor omvejskørsel eller trafikuheld undgås.

Lokalstierne skal primært forbinde de enkelte boligområder med hovedstinettet. I takt med at hovedstinettet udbygges til erhvervsområderne, opfordres virksomhederne til at etablere de nødvendige lokalstier, så virksomhederne forbindes til hovedstinettet. Dette sikres primært gennem arbejdet med lokalplaner.

De rekreative stier skal sikre gode adgangsforhold til kommunens rekreative områder og naturområder og samtidig give mulighed for at komme rundt i områderne.

Der oprettes et net af pendlerstier med høj fremkommelighed, simpel og tydelig skiltning og god komfort. Der stilles specifikke krav til stiens indretning mht. serviceniveau ved f.eks. at lave en principskitse. Se mere i afsnittet „Stiernes indretning – Strategi“ og i afsnittet „Komfort og vedligeholdelse – Strategi“. Et fuldt udbygget net af pendlerstier etableres indenfor en tidshorisont på ca. 10 år. Der arbejdes herunder på at hæve cykelpendlerniveauet langs Roskildevej.

Der arbejdes strategisk og langsigtet med etablering af en ny nord-sydgående stiforbindelse i kommunen, som kunne få betydning for den regionale cykeltrafik samt for et sammenhængende og velfungerende stinet på nationalt og regionalt plan.

Strategien for stiforbindelser kan samles i følgende strategipunkter

- 1 At fastholdelse af det differentierede trafiksystem understøttes af kommunens planer og projekter.
- 2 At der etableres et net af pendlerstier, der sikrer høj fremkommelighed indenfor og på tværs af kommunegrænsen.
- 3 At der udarbejdes planer for etablering af manglende stiforbindelser og sammenhænge med særlig fokus på:
 - a. Pendlerstier.
 - b. Området ved Albertslund Centrum.
 - c. Kommunens erhvervsområder.
- 4 At der ved etablering af trafikknudepunkter (letbanestation, busstop med flere busser) skal anlægges cykelsti med forbindelse til kommunens stinet.
- 5 At adgang til kommunens stinet så vidt muligt sikres gennem kommunens arbejde med lokalplaner, byggemodning m.m.
- 6 At biltrafikken begrænses mest muligt på de steder, hvor motorkørsel er tilladt på hovedstinettet.
- 7 At kommunen skal indgå i og støtte det strategiske arbejde med bedre nationale og regionale cykelstiforbindelser.







HOVEDPUNKTER FRA BORGERDIALOGEN

- Der skal være god og jævn asfalt på alle cykelstier
- Der skal være lys på alle cykelstier
- De cyklende og gående skal opdeles vha. tydelig markering på stierne

INDRETNING AF STIERNE

STATUS OG UDFORDRINGER

Kommunens omfattende stisystem giver mulighed for at komme fra A til B på cykel, men forskellige tidspunkter, vejrforhold og geografiske sammenhænge stiller forskellige krav til stiernes indretning.

En sti er ikke bare en sti. Stiens indretning med eller uden lys, parkering, asfalt m.m. påvirker stiens funktion og har betydning for, om stierne anvendes og om cykelturen bliver en god oplevelse. Netdebatten og øvrige erfaringer har givet indtryk af, hvilke styrker, udfordringer og udviklingspotentialer stisystemet har mht. indretningen.

Belægningstype

Hele hovedstinettet har inden for byområdet fast belægning som f.eks. asfalt eller fliser. Det giver som udgangspunkt et højt serviceniveau, komfort og anvendelighed. Ikke desto mindre kan belægningens kvalitet svinge meget fra strækning til strækning. Læs mere om det i afsnittet Komfort og vedligehold.

Lokalstierne i byområde har også typisk asfalt som belægning. Uden for byområdet skifter belægningens kvalitet mere. Flere meget anvendte stier har asfalt, mens andre strækninger har grus. Der findes i dag ikke umiddelbart nogen konsekvent sammenhæng mellem stiens funktion og belægningens kvalitet.

Det rekreative område i den sydlige del af Albertslund ejes og vedligeholdes af I/S Vallensbæk Mose. Store dele af stinettet er udført i asfalt og ligger i dag i god kvalitet. Enkelte strækninger har grus. Vest for Albertslund Vest og Stadion ligger et stinet, som overvejende er i asfalt af en relativ god kvalitet.

Nord for byen ligger Vestskoven. Her er belægningen meget bestemt af strækningernes historiske betydning og anvendelse samt nutidens meget forskellige funktion og anvendelse. En del stier er som i de fleste skove i Danmark med grusbelægning, og de tjener typisk alene rekreative formål. En vej/sti som Rovej har før etablering af Vestskoven og Motorring 4 tjent som landevej til Ballerup. Landevejsprofilen er intakt, og der ligger stadig en

efterhånden meget slidt asfalt. Behovet for biltrafik er i dag yderst begrænset, da Skov- og Naturstyrelsen efterhånden har opkøbt samtlige boliger på strækningen.

En del af Rovej anvendes i dag som cykelforbindelse til Ballerup og repræsenterer på trods af belægningens tilstand en attraktiv cykelvej. I retning mod Albertslund forbindes den enten til stierne i Herstedøster (Snebærstien og Poppelstien) eller til Herstedvester Landsby under Vestskovvej.

Herstedøstervej repræsenterer en attraktiv forbindelse til Skovlunde, Ejby og Herlev samt videre nordpå ad Ring 3, men er i dag grusvej og har desuden stadig nogen biltrafik.



Belægningstypen varierer på stinettet





Den nye LED-stilampe placeret ved Kanalen.



Tunnelen fremstår som mørk og utryg.

Lys

Stierne i byområdet er i dag stort set fuldt forsynet med stibelysning. Belysningen domineres af Albertslundlampen, der ud over at være en meget anvendt stibelysning verden over er en del af kommunens visuelle miljø og identitet. Kommunen har taget initiativ til, at der udvikles en ny og mere energieffektiv stilampe med udgangspunkt i succesen med den eksisterende. Den nye lampe, baseret på LED-teknologi, vil levere mere lys og bruge mindre energi, hvilket formentlig vil betyde, at der ved en fremtidig udskiftning vil blive større afstand mellem lysstanderne.

En uoplyst sti kan have væsentlig betydning for trafiksikkerheden og opleves oftest som utryg. Uden for byområderne er der flere stistrækninger uden lys. Det kan give problemer med at bruge stierne efter mørkets frembrud, hvilket forstærkes af den store variation, der er på cykellygters evne til at lyse vejen op.

Der skal i naturområder tages hensyn til dyrelivet, som vil blive forstyrret eller få ændrede livsvilkår ved permanent belysning i ellers mørke naturområder. Disse hensyn skal vejes op imod den usikkerhed og utryghed, der opleves på helt mørke stier.

Tunneller

Tunnellerne og broerne er en forudsætning for, at stisystemet kan fungere uafhængigt af biltrafik. Der er bemærkelsesværdigt få i borgerdialogen, som har givet udtryk for, at tunnellerne er utrygge at færdes i. Ikke desto mindre tyder andre erfaringer på, at der er potentiale for at forbedre tunnellerne i forhold til tryghed.

Når stierne er oplyst af dagslys, fremstår tunnellerne mørke og kan opleves som lukkede rum. Ofte hænger beplantningen omkring tunnelen også sammen med dens imødekommenhed og påvirker oversigten og oplevelsen af sammenhæng med det øvrige stinet og byrum. Efter mørkets frembrud kan belysningen få tunnellerne til at fremstå forskelligt – fra det helt mørke i den ubelyste tunnel til en belysning, der blænder.

■ Der er ingen grund til at oplyse tunnellerne (på Trippendalsstien) så voldsomt. Jeg har pletter for øjnene, når jeg kommer ud i halvmørket igen.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

I forbindelse med udvikling af en LED-udstyret efterfølger til Albertslundlampen gennemføres også forsøg med tunnelbelysning med dioder.



Stiskiltning ved Damgårdstien

Skiltning

Lige så smart stisystemet er til at skabe direkte forbindelse mellem forskellige dele af byen ude af niveau med den øvrige trafik, lige så uoverskueligt kan det forekomme, hvis man ikke er vokset op som cyklist på stierne i Albertslund. Kommunens indsats for at forbedre skiltningen og dermed muligheden for at finde vej på stinettet anerkendes i borgerdialogen, men det fremgår også tydeligt, at det stadig er en udfordring for mange cyklister at finde vej og for kommunen at forbedre mulighederne.

Andre meldinger tyder på, at der ikke som udgangspunkt er den samme tillid til, at stisystemet er så fuldt sammenhængende og godt skiltet som bilvejene, så det kan lede cyklisten helt til målet uden at ende i en fysisk eller skiltemæssig blindgyde. Erfaringer med cykelstier i andre kommuner, hvor bilvejene udgør den primære struktur, og cykelstierne senere er udbygget, kan forklare denne manglende tillid (og være en del af forklaringen på, at en del føler sig mere trygge ved at kunne finde vej på bilvejene). Selv om der nok er tale om en mere omfattende skiltning på stierne sammenlignet med vejene, er der typisk skiltet anderledes på stier end på veje – mere detaljeret, mere til lokale mål og med en tekststørrelse, der gør det besværligere at følge sit mål. Det giver en god hjælp i mange situationer på stierne, men besværliggør den hurtige tur til det større og fjerne mål.

”Selv om det har hjulpet med de nye skilte, der er sat op, er det stadig ikke let at orientere sig i stisystemet. Jeg ser ofte folk stå og kigge fortvivlet på et kort, og ofte er problemet, at de ikke kan se, hvor de rent faktisk er. Hvorfor ikke sætte et skilt med navnet på den vej, man er ved at krydse op på de mange stibroer og tunneler? Det er let at se, og det kommer i en højde, så det ikke straks bliver overmalet med graffiti.

”Der er et problem ved adskillelsen af veje og stier. Det er meget svært at finde vej på stierne, hvis man ikke er kendt, og det er endnu sværere at finde stierne, hvis man har forvildet sig ud på vejene eller kommer fra en anden kommune. Stierne må meget gerne synliggøres for alle cyklister ved vejskilte ind til stierne og med vejskilte med henvisning til f.eks. Albertslund Centrum eller Tåstrup, altså ligesom almindelige vejskilte, i stedet for henvisning til et stinavn, ingen kender eller ved hvor fører hen.

CITATER FRA BORGERDIALOGEN

Skiltemarkeringen skal også være meget tydeligere og vedligeholdes. Til at komme rundt i kommunen ville det måske være en ide med en enkel markering af stisystemet f.eks. med nr., bogstav eller en farve for den enkelte sti.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

Beplantning 1

Albertslund er en grøn kommune, hvilket også sætter sit tydelige præg på stisystemet. Der er en særlig positiv mulighed i Albertslund for at få en rekreativ oplevelse ved at cykle igennem byen.

Det grønne element på stierne giver imidlertid også sine udfordringer. Særligt påvirkes oversigtsforholdene flere steder negativt af kraftig bevoksning. Trippendalsstien har desuden særlige problemer med at stiens belægning ødelægges af kraftige rødder, som skubbes op under stien. Derudover forringes trafikikkerheden enkelte steder af nedfaldsfrugt, som gør stien glat og ujævn at cykle på.

Er bevoksningen tæt og i tæt tilknytning til stien, kan bevoksningen medføre, at stien opleves mørk. En mørk sti med tæt bevoksning i begge sider øger utrygheden.

Opdeling af stier 2

Det kan generelt konkluderes fra borgerdialogen, at så længe pladsen er tilstrækkelig, er det en fordel, at fodgængere og cyklister er adskilte. Der er i dag ingen umiddelbar sammenhæng mellem, hvilke stier der er opdelt, og hvilke der er fælles. Fællestier giver mere plads til at cykle, hvis der ingen fodgængere er. Delte stier vil give større tryghed for fodgængere, og hvor pladsen tillader det en mere velfungerende trafikafvikling.

Der er desuden fremkommet forslag om, at cykeldelen af stien deles op med en stiplede midterstribe for dermed at undgå, at

der „skæres hjørner af“ ved sving, således at risikoen for sammenstød kan reduceres.

Krydsninger mellem stier 3

Fotoet nederst til venstre viser en typisk stikrydsning på en sti, der ligger langs med en vej under vejens niveau. Fra den ene side kommer cykeltrafikken gennem tunnelen under vejen, på den anden kommer cykeltrafikken ned ad bakke fra det nærliggende boligområde. Da de krydsende cyklister fra begge sider typisk kører ned ad bakke umiddelbart før stikrydsningen, kan de meget nemt komme til at køre hurtigt i krydsningen. Mange krydsninger er dog udført som forskudte kryds for at reducere risikoen for sammenstød i stikrydsningen. Dette giver omvejskørsel i den ene retning, men øger sikkerheden ved krydsningen. Den forskudte krydsning er meget anvendt på stisystemet i det hele taget. Få input fra borgerdialogen har givet udtryk for, at denne form for krydsning var besværlig.

Der findes en kultur i Albertslund, der gør, at mange ved sådan en krydsning og i øvrige tunneller og krydsninger ringer med klokken for at advare andre trafikanter. Det har uden tvivl en præventiv effekt i forhold til at undgå ulykker, men det er ikke helt klart om klokken primært bliver brugt som en ekstra service til medtrafikanter eller om den først og fremmest bliver brugt som undskyldning for at køre ind i krydset med for høj hastighed uden at se sig for, hvilket reducerer den præventive effekt en del.

Krydsninger mellem stier og veje 4

Det separerede stisystem i Albertslund er så gennemført, at langt de fleste krydsninger mellem veje og stier er udført med tunnel eller bro. Der er imidlertid enkelte krydsninger, der i dag ikke foregår ude af niveau. De er typisk markeret, så trafikanterne bevidstgøres om denne mulige konflikt ved f.eks. blåt cykelfelt.

Figur 1 Trippendalsstien med tæt bevoksning.



Figur 2 Stien er her opdelt mellem fodgængere og cyklister.



Figur 3 Stikrydsning mellem Trippendalsstien og Herstedøsterstien vest for Herstedøstervej.



Vejene, der krydses, har meget forskellig trafikbelastning og kørehastighed. Ved Snebærstiens krydsning med Gl. Landevej er markeringen og det hævede niveau vigtigt, men krydsningen vil formentlig aldrig give anledning til så seriøse skader, som ved Gl. Landevejstiens krydsning af Herstedøstervej. Ved både Trippendalstiens krydsning af Herstedvesterstræde og Herstedlundstiens krydsning af Holsbjergvej har konsekvensen af krydsningen i niveau været at lukke vejen.

Bomme 5

Bomme langs stier kan være et stort irritationsmoment for cykelpendlere og for de cyklister, hvor bommenes indbyrdes afstand umuliggøre passage med ladcykel eller cyklister med anhænger.

For at sikre cyklisternes fremkommelighed er der på hovedstinet som udgangspunkt ikke opsat bomme eller lignende forhindringer. Der er flere steder i kommunen opsat bomme på lokale stier. Enkelte steder er der også opsat bomme på stier, hvor bilkørsel ikke er ønskelig, samt ved stiers krydsning af veje.

Stier langs veje 6

I forbindelse med strukturreformen overtog kommunen dele af Roskildevej og Vallensbæk Torvevej og overtog dermed også cykelstierne langs disse veje. Kommunen har sammen med disse cykelstier en række andre cykelstier, som forløber langs veje, og dermed ikke er en del af kommunens separate stinet. Cykelstierne langs vejene krydser såvel sideveje som ind- og udkørsler til ejendomme. Dette forringer trafikssikkerheden og øger utrygheden for cyklisterne.

Cykelparkering 7

Resultatet af borgerdialogen peger på, at der primært er brug for forbedring af parkeringsforholdene centralt ved Albertslund Station og Albertslund Centrum. Ved Albertslund Centrum dre-

jer det sig først og fremmest om at få et større antal cykelparkeringspladser og der er fremført ønsker i borgerdialogen om flere pladser, ved butikkerne.

Ved stationen er der som ved centret i dag en del parkeringspladser, som alle er meget benyttede. Her er der et potentiale for at udvikle og forbedre cykelparkeringsløsningen, som kunne få flere til at vælge cyklen til stationen. Det kunne handle om at skabe adgang til flere overdækkede pladser og samtidig give mulighed for aflåsning.

Der er typisk få cykelparkeringspladser i tilknytning til busstoppesteder i kommunen. Da busstoppestederne ofte er tæt tilknyttet stisystemet ville det her være et oplagt sted at forbedre forholdene for cykelparkering i kommunen. Et eksempel på cykelparkering i denne sammenhæng er Trippendalscentret.

Det er i dag ikke kortlagt, i hvilket omfang lokalcentre, kultur- og fritidsinstitutioner, boligområder og virksomheder er dækket med cykelparkeringspladser. Kommunen forsøger løbende at gøre eksterne aktører bevidste om betydningen af cykelparkering i forbindelse med bl.a. lokalplanlægning.

🗨️ **Cykelparkering flere steder kunne også forbedres – ved Glostrup Station har man aflåst cykelparkering, som kun koster et depositum på kr. 50,- til en nøgle. Det ville være skønt, hvis der blev etableret det samme ved Albertslund Station.**

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

Figur 4 Damgårdstiens krydsning med Herstedvesterstræde.



Figur 6 Overkørsel langs Roskildevej.



Figur 5 Bomme opsat ved Damgårdstiens krydsning med Skallerne.



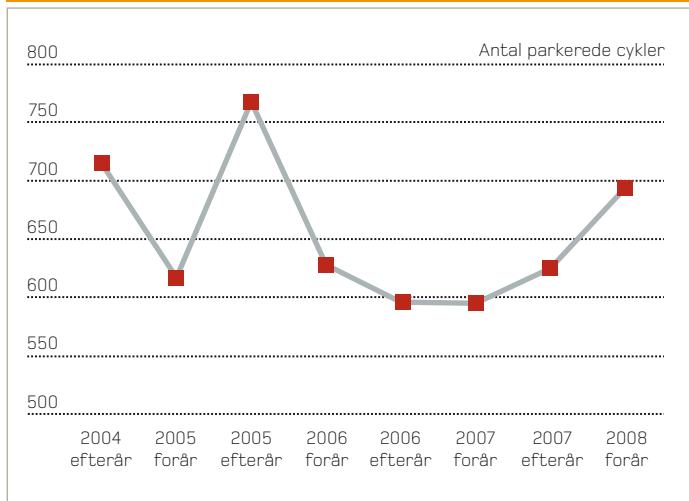
Figur 7 Cykelparkering på Trippendalstien ved Trippendalcentret.



Cykelparkeringstælling på Albertslund Station

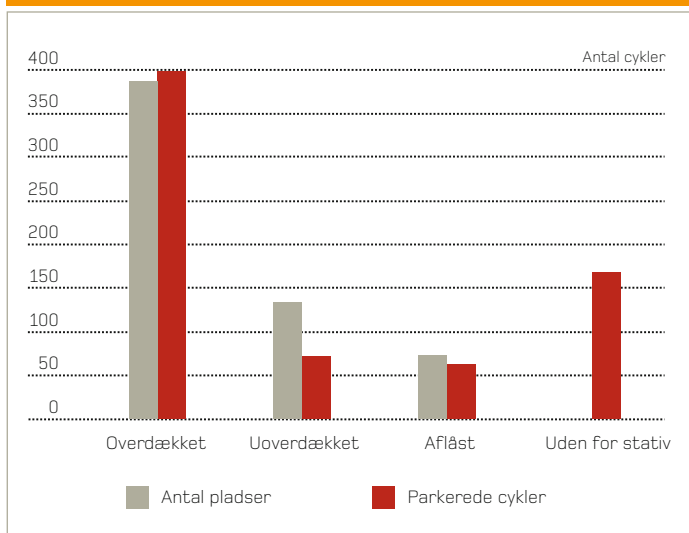
Hvert år i henholdsvis 2. og 4. kvartal tæller DSB S-tog antallet af parkerede cykler ved alle deres stationer. Samlet set er antallet af parkerede cykler på Albertslund Station, over en 5-årig periode svagt faldende.

ANTAL PARKEREDE CYKLER VED ALBERTSLUND STATION



Cykeltællingen viser, at ca. hver 4. cykel (24%) holder uden for stativ, hvilket primært skyldes mangel på cykelparkeringsplader. De overdækkede cykelparkeringsplader er fuldt udnyttede, hvilket betyder, at folk, som skal til stationen, må parkere deres cykel uden for stativerne.

CYKELPARKERING VED ALBERTSLUND STATION, FORÅR 2008



Cykelparkering ved Albertslund Station.



STRATEGI

Ved indretning af stierne ønsker kommunen at fremme et trygt og komfortabelt stinettet med høj fremkommelighed. Det stiller krav til stiernes indretning i form af god belægning, belysning af høj kvalitet samt et bevidst valg af beplantning langs stierne og ved stikrydsningerne.

Stiernes funktion understøttes gennem fokus på skiltning og cykelparkering. Der skal arbejdes med „mere luft“ og større åbenhed mod byrummet, samtidig med at byrummet åbnes mere mod stierne.

Belægningstype

For at sikre den størst mulige komfort og udnyttelse af stisystemet for alle typer cykler og rulleskøjteløbere skal det fremover indgå i planerne, at belægningen på såvel de regionale som de kommunale hovedstier (hovedstinettet) asfalteres eller har en anden jævn og vejrbestandig belægning, (fra Kommuneplan 2017). Lokalstier i byområde bør ligeledes have fast og jævn belægning.

Lys

Belysningen skal virke samlende, hvilket opnås ved at anvende ensartet belysningsmateriel på hele stisystemet (jf. Belysningsplanen).



Når udviklingsprojektet med den nye LED-udstyret Albertslund-lampe (A-lampen) har nået et stade, så den er klar til udbredelse, påbegyndes udskiftning af den eksisterende lampe langs stierne. Den færdigudviklede A-lampe bliver det gennemgående armatur på kommunens stisystem bortset fra områder med særlig identitet, f.eks. i kommunens landsbyer.

Der udarbejdes en plan for udbredelsen af lampen på stinetet. Herunder tages særligt hensyn til det øgede lysbehov ved krydsningspunkter af hensyn til trafikikkerheden.

Tunneller

Der udvikles en standard for, hvordan en tunnel skal se ud med hensyn til belysning, udformning af beplantning m.v. ved ind- og udkørsel (ind- og udmunding).

Ved tunneller, der leder ud til en krydsende sti, ryddes beplantningen og erstattes med lav bevoksning som græs, så oversigtsforholdene forbedres og dagslys i videst muligt omfang når ind i tunnelen. Det vil også gøre indtrykket af tunnelen mere imødekommende og dermed øge trygheden.

I forbindelse med LED-projektet udvikles en tunnelbelysning, som kan anvendes og udbredes til alle kommunens stitunneller. Indsatsen evalueres undervejs evt. med borgerinddragelse. En del af energibesparelsen ved at indføre LED-belysning bør bruges til at lade belysningen i tunneller være tændt hele dagen. Alle stitunneller i kommunen skal forsynes med lys. I den forbindelse skal det undersøges, om der er behov for f.eks. en solcelle-løsning til tunneller, der ligger fjernt fra den almindelige elforsyning/belysning.

Skiltning

Der udarbejdes plan for tilsyn og vedligeholdelse af skiltningen af de regionale rekreative stier samt for de nye pendlerstier. Der udarbejdes simpel og tydelig skilteplan for de nye pendlerstier.

Beplantning

Af hensyn til en trafikikker færdsel på stierne skal der ikke plantes træer med nedfaldsfrugt ved stier. Træer tæt på stier skal plantes med omtanke, så det undgås, at træets vækst ødelægger stianlægget.

Ved beplantning langs stier bør der anvendes lav bevoksning eller evt. opstammede træer med god afstand til stien, så der skabes en oplevelse af plads omkring stien, og således at oversigtsforholdene kan overholdes.

Ligeledes må beplantningen langs stierne ikke bidrage til øget utryghed.

Opdeling af stier

I forbindelse med den løbende gennemgang og udvikling af cykelstinet skal det vurderes, om en sti har plads til, og i øvrigt er egnet til, at blive delt op mellem cyklister og fodgængere.

I givet fald gennemføres opdelingen sammen med den øvrige vedligeholdelse eller i forbindelse med projekter som eksempelvis ny belægning eller større afstribningsopgaver i kommunen.

Ved skarpe kurver med dårlige oversigtsforhold, som på f.eks. Tværstien, overvejes midteropdelt cykelsti. En evt. implementering gennemføres som for den øvrige opdeling.



Krydsning mellem stier

Der er i dag ikke kendskab til, at krydsninger mellem stier giver anledning til store problemer, og den strategiske indsats vil derfor koncentrere sig om at sikre god belysning og gode oversigtsforhold. Samtidig er markering af vigepligtsforholdene den første og nok den mest virksomme metode til at opnå en velfungerende regulering af stikrydsningerne.

Krydsninger mellem stier og veje

Det eksisterende system af niveaufrie krydsninger fastholdes. Ved anlæg af nye stier skal krydsninger af primære trafikveje anlægges niveaufrit (i tunnel eller på bro). Det samme gælder så vidt muligt for krydsning af sekundære trafikveje, dog kan andre anlæg som f.eks. hævede flader for biltrafikken overvejes, hvis forholdene tillader det.

Særlig belysning og tydeliggørelse af krydsninger mellem sti og vej er et vigtigt element ved alle krydsninger i niveau.

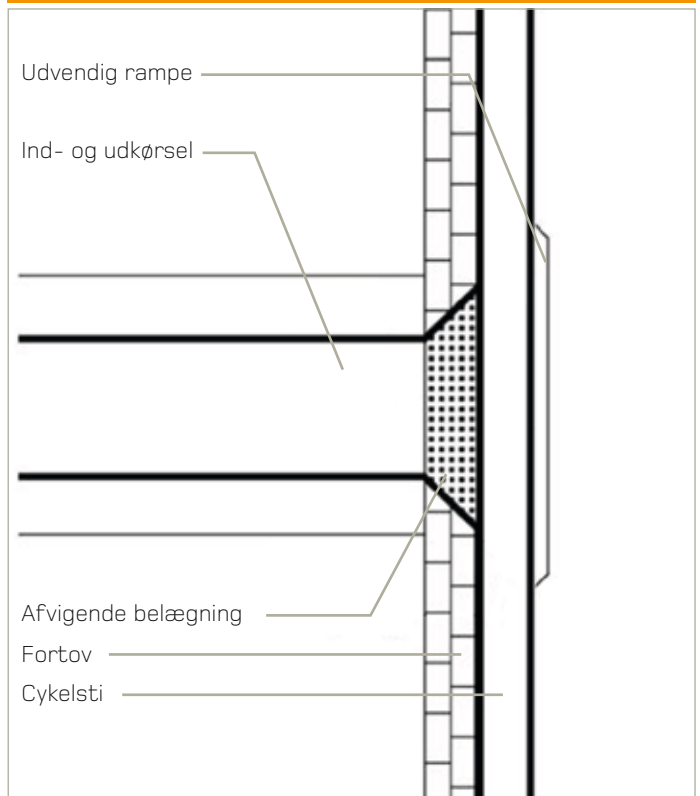
Bomme

På pendlerstier er det som udgangspunkt fremkommelighed, som er vigtigst, hvorfor der som udgangspunkt ikke etableres bomme eller lignende forhindringer. På de øvrige stityper kan der af hensyn til trafiksikkerheden placeres bomme eller lignende forhindringer. Disse forhindringer skal udformes på en sådan måde, at det er muligt at passere disse med cykelanhængere, ladcykler eller lignende, men dog så forhindringerne samtidig opfylder formålet med at øge trafiksikkerheden.

Stier langs veje

Der skal være fokus på, at overkørsler tilgodeser cyklisternes sikkerhed og komfort. Cykelstier langs veje skal ved krydsning af overkørsler forløbe niveaufrit, således at cyklisternes fremkommelighed ikke nedsættes. Nye overkørsler på de steder, hvor der er stier langs veje, skal derfor udføres som vist på principskitse for etablering af nye overkørsler, se figuren ovenover.

PRINCIPSKITSE FOR ETABLERING AF NYE OVERKØRSLER



For hele kommunens stinet skal der desuden udarbejdes en plan for ændring af eksisterende overkørsler, så de får en udformning i overensstemmelse med princippet i figuren ovenover.

Det er formålet, at overkørslerne udformes til fordel for cyklisterne, så cykelstien bliver gennemgående uden niveauspring og med en belægning, som ikke er til gene for cyklisterne. Der etableres en udvendig rampe fra kørebanen til cykelstien for derved at nedsætte hastigheden for de svingende biler. Fra udkørslen lægges der afvigende belægning, så bilisternes opmærksomhed for de krydsende cyklister øges.

På de steder, hvor cykelstierne krydser større sideveje, er det vigtigt, at der skabes opmærksomhed om cyklisterne. Dette kan eksempelvis gøres vha. blå cykelfelter, cykelsymboler eller afvigende belægning.

Cykelparkering

Alle centre, institutioner m.m., hvor udefra kommende kan komme cyklende til evt. som alternativ til bil, skal være forsynet med tilstrækkelig cykelparkering. Dette for at skabe synlighed om muligheden for at cykle og for at sikre et fortsat velfungerende byrum.

Trafikale knudepunkter og andre steder, hvor cykler må forventes at være parkeret en hel dag eller længere, skal være forsynet med overdækket og i muligt omfang aflåst cykelparkering – herunder parkering til cykelanhængere til børn, der muliggør, at forældre kan cykle videre på arbejde uden anhænger.



Cykelparkering ved Albertslund Station og Albertslund Centrum evalueres årligt med hensyn til anvendelse, kvalitet og tilgængelighed. Samtidig skal det vurderes, om den eksisterende parkering med fordel kunne forbedres med aflåsning, overvågning etc. eller udvides med serviceordninger som værkstedsordning, pumpeulighed, lån af anhænger, ladestander til elcykler m.m. I det omfang det vurderes formålstjenligt kan andre cykelparkeringspladser og relevante parter tages med i denne årlige evaluering.

Strategien for indretning af stier kan samles i følgende strategipunkter

- 1 At planlægning og relevante anlægsprojekter fremover skal sikre, at hovedstier forsynes med jævn og vejrbestandig belægning som f.eks. asfalt.
- 2 At der udvikles en ny belysning af høj kvalitet til stisystemet og tunnellerne, som efterfølgende evalueres og udbredes til stinettet.
- 3 At der udvikles en standard for, hvordan en tunnel skal se ud med hensyn til belysning, beplantning m.m.
- 4 At der udarbejdes en simpel og tydelig skilteplan for pendlerstierne samt en plan for tilsyn og vedligeholdelse af skiltningen.
- 5 At beplantningen langs stierne forandres løbende imod et mere åbent stiforløb, f.eks. med øget anvendelse af lav bevoksning og færre træer.
- 6 At stikrydsninger af primære trafikveje fremover skal anlægges niveaufrit (i tunnel eller på bro).
- 7 At eksisterende og nuværende overkørsler ved cykelstier udformes, så cykelstien bliver gennemgående uden niveauspring og med en belægning, som ikke er til gene for cyklisterne.
- 8 At der på kommunens hovedstinet ikke etableres bomme eller andre forhindringer.
- 9 At cykelparkeringsforholdene evalueres årligt med relevante parter med henblik på at skabe grobund for en løbende forbedring af forholdene – med særligt fokus på området ved Albertslund Centrum og stationen.
- 10 At tilstrækkelig og attraktiv cykelparkering inddrages i arbejdet med lokalplaner.





HOVEDPUNKTER FRA BORGERDIALOGEN

- Trippendalstien har for mange bump og huller og trænger flere steder til ny belægning.
- Snerydning og saltning på stierne er for dårlig – især ved kryds og omkring cykelparkeringspladser.
- De to runde, røde cykelbump i krydset Trippendalstien/Roholmstien er til stor gene og bør laves om.

KOMFORT OG VEDLIGEHOEDSE

STATUS OG UDFORDRINGER

Det er af stor betydning for cyklister og deres lyst til at cykle, at cykelstierne og andre færdselsarealer fremstår komfortable og vedligeholdte. Cyklister er særligt følsomme over for driftskvaliteten på cykelstierne. Det er vigtigt, at driftskvaliteten er høj, så det er sikkert og nemt at cykle på stierne i Albertslund.

For at kunne tilbyde cyklisterne et højt komfort- og serviceniveau er det især vigtigt, at cykelstiernes belægning har en høj kvalitet uden huller og ujævnheder. Dårlige belægninger kan desuden medføre, at cyklisterne fjerner fokus fra trafikken for i stedet at koncentrere sig om belægningen, hvilket i nogle tilfælde kan foranledige ulykker.

Komfort og vedligeholdelse af stierne var i borgerdialogen det mest kommenterede emne. De fleste kommentarer relaterede sig til dårlig vedligeholdelse af cykelstiernes belægning og til mangelfuld vintervedligeholdelse af stierne. Desuden var en del af kommentarerne knyttet til beskæring og til belysning langs stierne.

Den løbende vedligeholdelse af stier

For så vidt muligt at kunne opretholde et acceptabelt komfort- og serviceniveau på cykelstierne foretager Albertslund Kommune en løbende vedligeholdelse af stierne. Til det formål har kommunens Materialegård et Callcenter, som modtager og behandler henvendelser fra borgere vedrørende manglende vedligeholdelse af kommunens arealer, herunder også stinettet. Der er typisk tale om mindre opgaver, som eksempelvis huller i asfalten, defekt stibelysning, nedfaldne grene, glasskår m.m.

Efter hver henvendelse sørger Callcentret for at informere vejformanden, som i samarbejde med den enkelte sjakformand efterfølgende vurderer og tilrettelægger den pågældende reparation eller udbedring. Forhold, som udgør en sikkerhedsmæssig fare, prioriteres først.

På dage, hvor vejret ikke tillader drifts- og vedligeholdelsesarbejde på asfalområdet, kører sjakket i stedet rundt i kommunen og danner sig et løbende overblik over stiernes tilstand og kvalitet.

Kommunens Materialegård står for hovedparten af kommunens drifts- og vedligeholdelsesarbejde på vej- og parkområdet. Materialegårdens arbejde er beskrevet og klart defineret i kontrakter – de såkaldte BUM-kontrakter, som udarbejdes hvert 4. år. BUM står for Bestiller, Udfører og Modtager. BUM-kontrakterne er en aftale indgået mellem Trafik og Naturteamet (bestiller)

og Materialegården (udfører). Kontrakterne er udarbejdet som selvstændige kontrakter, som dækker driftsdistrikterne Nord, Syd og Vest.

BUM-kontrakterne er opbygget, så indholdet følger kvalitets- og ydelsesbeskrivelserne i SAM-KOM og Forskningscenteret for Skov og Landskab. Disse paradigmer betragtes som de eneste fælles nationale standarder for ydelsesbeskrivelser ved indgåelse af såvel offentlige som private driftskontrakter for vej- og parkområdet. Dette valg giver en reel mulighed for at sammenligne ydelser og priser – og således kunne vurdere Materialegårdens og dermed kommunens egen konkurrencedygtighed på området.

Materialegården løser en lang række opgaver på vej- og parkområdet, som direkte relaterer sig til stinettet og til vedligeholdelsen af dette. Driften og vedligeholdelsen foregår på forskellige måder afhængig af opgavens type og karakter.

Lapning af huller

Kommunen har en plan, som tager sig af større vedligeholdelsesarbejder, når asfaltbelægninger er slidte eller nedbrudte over længere strækninger (Trangfølgeplanen). BUM-kontrakterne styrer den løbende vedligeholdelse af f.eks. lapning af huller til et brugbart niveau.

Huller, som har indflydelse på trafiksikkerheden, lappes med det samme. Hvis vejret ikke tillader en omgående reparation afmærkes hullet midlertidigt og repareres, når vejret igen tillader det.

” Trippendalstien trænger til en grundig renovering, bulet som den er af de mange rødder fra poppeltræerne. Jeg ved ikke, hvorfor man har anlagt de mærkelige røde runde forhøjninger ved krydset under Roholmsvej, de pynter ikke og de er meget ubehagelige at passere.

” Man bør prioritere hovedstier og regionale stier mht. vedligeholdelse før de rekreative stier. Det kunne også være en god idé at forbedre den nordlige sti på Fabriksparken, før man etablerer en sti på sydsiden. Den nordlige sti er elendig, med mange overkørsler og dårlig flisebelægning.

CITATER FRA BORGERDIALOGEN





Fejning

Fejeentreprisen er for nylig overtaget af Materialegården. Fejeentreprisen er derfor en selvstændig kontrakt og dermed ikke en del af BUM-kontrakterne.

Fra 1. april til 31. oktober udføres fejningen i henhold til tilstandskrav, hvilket vil sige, at fejningen i hele perioden skal leve op til et forudbestemt krav til tilstanden. Fra 1. november til 31. marts udføres fejningen i henhold til udførelseskrav, hvilket vil sige, at fejningen foretages 1-2 gange i perioden. Der kan dog være områder, hvor det er nødvendigt at feje oftere.

Når der bliver observeret glasskår, eller når Callcentret modtager henvendelse herom, fjernes de omgående.

■ ■ **Man skulle renovere cykelparkeringen ved stationen og gøre mere rent, så der ikke ligger flasker og andre ulækre ting. Fjern de gamle hegn, der står på pladsen, og opsæt i stedet flere cykelstativer.**

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

Vintervedligeholdelse

Kommunen skal sikre, at trafikken kan opretholdes, og at det er sikkert at færdes på de offentlige veje og stier, når det bliver vinter og snevejr. Med det mandskab og de maskiner, kommunen har til rådighed, kan der ikke foretages vintervedligeholdelse alle steder på én gang. Politisk er der derfor vedtaget en plan for, hvor der skal sneryddes og i hvilken rækkefølge der skal sneryddes (kommunens Vinterregulativ).

Hovedparten af stierne i Albertslund har førsteprioritet, hvilket betyder, at de på lige fod med vejene ryddes først. Det drejer sig om skolestier og om stier, som er gennemgående med forbindelse til større bysamfund, bolig- og industriområder.

■ ■ **Jeg er en af dem, som er afhængig af cyklen. Desværre er det ofte umuliggjort om vinteren, fordi cykelstien bliver brugt til at opsamle sneen, så bilisterne bedre kan komme frem.**

■ ■ **Hvis Albertslund virkelig skal være en grøn kommune, som har en visionær cykelpolitik, så skal cyklisterne opleve, at de har fordele frem for den forurenende trafik. I øjeblikket er det modsat. Nu skal cyklisterne kæmpe sig gennem snedriver i op til flere dage, før det bliver deres tur.**

CITATER FRA BORGERDIALOGEN

Udskiftning af pærer

Hovedparten af al belysning vedligeholdes af Dong Energy. Dong Energy efterser belysningen en gang om måneden i perioden fra medio marts til slutningen af august og i den øvrige periode hver 14. dag.

Fejl i belysningen, som udgør en decideret fare, udbedres omgående. Dernæst prioriteres områder eller hele vejstrækninger uden lys. Fodgængerovergange og skolestier uden lys udbedres efterfølgende, dog senest næste dag. Er der 3-5 lamper uden lys på samme strækning udbedres disse inden for fem arbejdsdage, mens 1-2 lamper uden lys udbedres ved næste eftersyn.

På områder, som kommunen selv vedligeholder, er der gennemgang en gang om måneden af en ekstern el-installatør. Når der observeres manglende lys, eller når Callcentret modtager henvendelse om manglende lys, udbedres dette omgående.

■ ■ **Det vigtigste for mig på cykelstierne er, at de er ordentligt oplyst, og at de ikke føles utrygge.**

CITAT FRA BORGERDIALOGEN



Der rodfræses inden såning af græs.

■ ■ Cykelparkeringen nord for stationen er uden nogen form for belysning. Når pladsen er oplyst vil der nok også være færre cykeltyverier og hærværk på de parkerede cykler.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

Beskæring

Foruden den løbende vedligeholdelse udarbejdes der hvert år beskæringsplaner. Beskæringsplanerne omhandler som oftest større områder og udføres i henhold til udførelseskrav beskrevet i BUM-kontrakten.

På de steder, hvor beplantningen efter gartnerformandens vurdering udgør en sikkerhedsrisiko, foretages der omgående en beskæring.

■ ■ Med hensyn til beplantningen langs mange af stierne, så synes jeg, der går for lang tid før det bliver klippet, hvilket gør, at man ofte må køre slalom for ikke at få en gren i hovedet.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

Afstribning

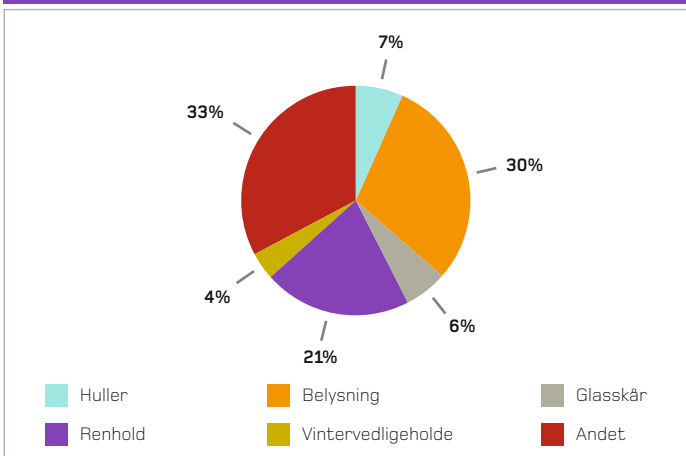
Afstribning foretages en gang årligt efter en gennemgang af hele vej- og stinettet.

Udskiftning og vaskning af skilte

Skiltene vaskes løbende efter behov og i gennemsnit to gange årligt.

I løbet af et år modtager Materialegårds Callcenter mange henvendelse vedr. stierne, se figuren til venstre. Der er især rigtig mange henvendelser vedr. manglende belysning og manglende renhold. Materialegården prøver løbende at forbedre servicen over for borgerne samt gøre deres arbejdsrutiner mere effektive. Hvert sjak vil således i løbet af 2010 modtage en bærbar computer med internetforbindelse, så de har mulighed for at tilrettelægge det daglige arbejde og opfylde forpligtigelserne i forhold til de indgåede BUM-kontrakter. Via den bærbare computer vil de ydermere få adgang til kontrakter og kortmateriale og vil derfor have mulighed for at løse eventuelle tvister med det samme, som kan opstå med borgere ude i marken.

HENVENDELSER TIL CALLCENTRET VEDRØRENDE STIERNE



Komfortmåling af cykelstinettet

Det er af stor betydning, at belægningen på cykelstinettet er ordentligt vedligeholdt. Et stinet uden huller og revner øger trygheden og sikkerheden og gør det mere attraktivt at cykle.

Selv om en sti er godt vedligeholdt, giver det ikke sikkerhed for, at stien er komfortabel at cykle på. Når virksomheder f.eks. graver i stier for at lægge kabler i jorden, er stien sjældent lige så komfortabel efter retableringen som før. Trippendalsstien er et andet eksempel, hvor træerødder har ødelagt belægningen nedefra. Asfaltbelægningen er ikke slidt. Omvendt kan problemet heller ikke løses med mindre vedligeholdelsesarbejder.



Stiskilt rengøres for graffiti.

Med henblik på, at den oplevede komfort i højere grad skal styre indsatsen på stierne og for at opnå kendskab til stinettets kvalitet, bliver der i foråret 2009 foretaget en komfort- eller jævnhedsmåling af hele cykelstinettet. Målingerne bliver foretaget af en lille bil, som vha. moderne laserteknologi registrerer og gemmer stiens overfladeprofil. Bilen måler længdeprofilen med stor nøjagtighed og over meget korte måleintervaller og beregner på basis heraf et komfort-indeksal.

Formålet med måleresultaterne er at kunne danne sig et overblik over komforttilstanden af stinettet ved bl.a. at importere måleresultaterne til GIS (Geografisk Informations System). Komfortmålingerne giver et objektivt billede af kørselskomforten på cykelstinettet og skaber derfor et godt udgangspunkt for den fremtidige beslutningsproces for drift og vedligehold af cykelstierne.

STRATEGI

Det er målet at stierne har et højt niveau for vedligeholdelse og renholdelse for herigennem at give cyklisterne de bedst mulige forhold samt skabe mulighed for at kunne tiltrække nye cyklister.

Det er vigtigt, at cyklister ikke risikerer at blive involveret i trafikuheld som følge af en dårlig driftskvalitet. Er der forhold, som har betydning for trafikikkerheden, skal der straks foretages den nødvendige reparation og vedligeholdelse.

For at det skal være attraktivt at cykle, er det vigtigt, at stierne har et tilfredsstillende komfortniveau. Der udføres derfor en komfortmåling af stinettet, som registrerer stiernes revner og ujævnheder. Resultatet fra komfortmålingen indgår som kommunens prioritetsværktøj i forbindelse med udskiftning af slidlag på cykelstierne. Komfortmålingen skal sikre, at vedligeholdelsen af stiernes belægning sker der, hvor behovet er størst. Med udgangspunkt i komfortmålingen defineres der et komfortniveau for stierne, som er afhængig af de enkelte stiers klassifikation og funktion.

Der er flere, der cykler om sommeren end om vinteren. For at fastholde disse cyklister, er det vigtigt, at der også er en høj standard på vintervedligeholdelsen. I forbindelse med snerydningen skal det samtidig sikres, at stierne er farbare på hele deres stækning.

Trafikkerheden for cyklister kan forbedres ved at sikre oversigtsforholdene især stikrydsninger. Dette skal opnås vha. bl.a. beskæring i forbindelse med den løbende drift og vedligeholdelse.

Materialegårdens Callcenter modtager mange borgerhenvendelser, hvilket er til stor gavn for stiernes kvalitet. For i højere grad at kunne opdage fejl og mangler på stisystemet er det vigtigt, at borgerne vha. information får et større kendskab til Callcentret og deres arbejde og funktioner.

Når ledninger i jorden går stykker, eller når nye ledninger skal etableres, er det nødvendigt at grave. Det er ledningsejeren, der har ansvaret for gravearbejdet og for retableringen. Oftest graves der i rabatterne, men til tider er det nødvendigt at grave



i cykelstien. Der skal defineres et minimumskrav for stiernes komfortniveau. Herved sikres det, at cykelstiens belægning efter retablering har den nødvendige kvalitet. For at sikre, at minimumskravet bliver overholdt, skal der være bedre tilsyn med retableringen efter gravearbejde.

Strategien for komfort og vedligeholdelse kan samles i følgende strategipunkter

- 1 At der periodisk udføres komfortmålinger på hele stinettet.
- 2 At komfortmålingerne indgår som prioritetsværktøj i forbindelse med udskiftning af slidlag og løbende drift og vedligehold på stierne.
- 3 At komfortniveauet på stierne skal være afhængig af stiernes klassifikation og funktion.
- 4 At den løbende vedligeholdelse understøtter strategipunkter for indretning af stier.
- 5 At undersøge mulighederne for at enkelte stier i hovedstinettet omprioriteres jf. Vinterregulativet.
- 6 At oversigtsforholdene på stierne forbedres vha. bl.a. beskæring i forbindelse med den løbende vedligeholdelse.
- 7 At der gennem information skabes større kendskab til Materialegårdens Callcenter og dets funktioner.
- 8 At der defineres minimumskrav for stiernes komfortniveau efter reparation og retablering.
- 9 At der skal være bedre tilsyn med retableringen af cykelstier efter gravearbejde m.m.



HOVEDPUNKTER FRA BORGERDIALOGEN

- Ved at have én at cykle med, kan man finde motivation til selv at cykle
- Øget fremkommelighed på stinettet kan få flere til at vælge cyklen
- Der skal være bedre mulighed og større fleksibilitet for at anvende cyklen ved indkøb

MOBILITY MANAGEMENT

STATUS OG UDFORDRINGER

Transportområdet er et vigtigt indsatsområde i kommunens arbejde med at reducere den samlede udledning af CO₂. Et af virkemidlerne er Mobility Management, som er en ny tilgang til trafikplanlægning, der fokuserer på at udnytte den eksisterende kapacitet på veje, stier og baner bedre frem for at udbygge efter behov.

Mobility Management arbejder for at påvirke borgernes transportadfærd i en mere bæredygtig retning - evt. i kombination med trafikale ændringer, der fremmer alternativer til bilen. Fremgangsmåden er at se på det behov, hver enkelte trafikanter opfylder ved at transportere sig, og vurdere, om det kan opfyldes på en anden måde. Det kan enten resultere i en mere bæredygtig eller mere effektiv måde at transportere sig på - eller i at behovet kan opfyldes uden transport.

Mobility Management handler ikke om at begrænse den enkeltes mobilitet, men om at sikre, at den foregår effektivt og bæredygtigt. Det handler med andre ord om at gøre det let og attraktivt at bruge bilen mere fornuftigt og at vælge andre transportmidler som eksempelvis kollektiv trafik og cykling.

Hvis en medarbejder eksempelvis kører på arbejde hver dag i bil, ville der spares CO₂ og penge, hvis det viste sig, at han kunne køre sammen med sin nabo eller kollega, som skulle samme vej. Hvis virksomheden havde pendlercykler på stationen, som medarbejderne kunne bruge til at komme fra station til virksomhed, ville turen med tog måske gå hen og blive attraktiv. Eller hvis medarbejderen bare en dag om ugen kunne arbejde hjemme, ville han spare tid og penge til transport og reducere sit energiforbrug (og dermed CO₂) til pendlingstransport med 20%. Dermed ville medarbejderens behov for at komme på arbejde kunne opfyldes, uden at han skulle transportere sig.

Dette er bare nogle af de potentielle initiativer, der til sammen kan gøre alternativet til den individuelle bilrejse attraktiv. Potentialer, som den traditionelle trafikplanlægning ikke tager højde for.

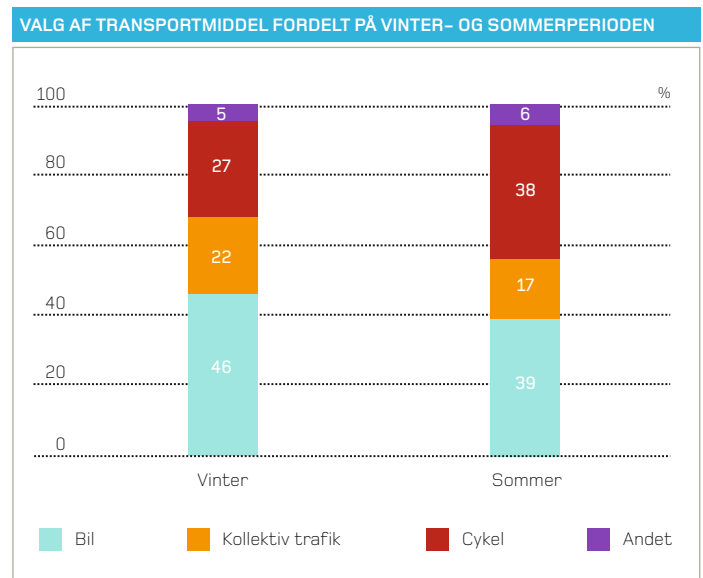
” Ved storindkøb må man trække cyklen hjem, og det er surt, så det ville være fint at leje en cykeltrailer, der kunne afleveres næste dag. Måske et system som indkøbsvogne, så der ikke skulle bruges personale, og så betaling med dankort.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

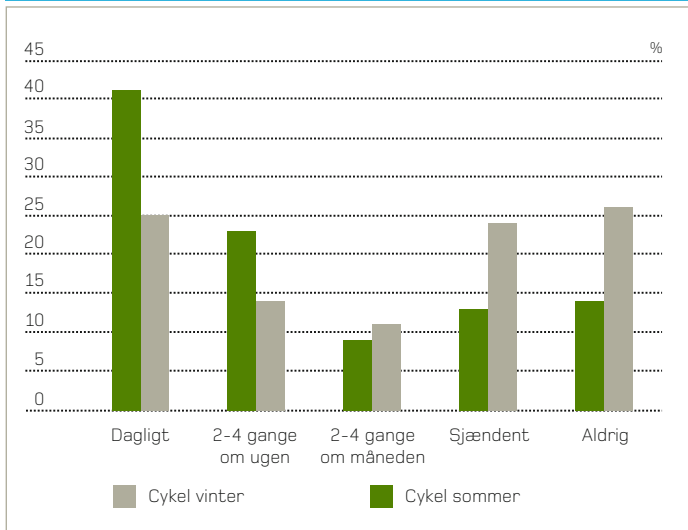
Transportvaner i Albertslund

I 2006 gennemførte Albertslund Kommune en miljøundersøgelse blandt borgerne i Albertslund. Borgerne blev bl.a. spurgt om deres transportvaner til og fra arbejde i henholdsvis vinter- og sommerhalvåret.

I vinterhalvåret er bilen det foretrukne transportmiddel, mens billedet er anderledes i sommerhalvåret, hvor der er lige så mange, der cykler til og fra arbejde/uddannelse, som tager bilen, se figuren nedenfor.



BRUG AF CYKEL FORDELT PÅ VINTER- OG SOMMERPERIODEN



Billedet går igen, når vi ser på, hvor mange der i det hele taget bruger cyklen i henholdsvis sommer- og vinterhalvåret, se figuren ovenfor. Her er det 41%, der cykler dagligt (uanset formålet) om sommeren mod 25% om vinteren. Om vinteren er det 50% af borgerne, der enten „sjældent“ eller „aldrig“ bruger cyklen.

Kendskabet til albertslundernes transportvaner er ret begrænset, og den eneste systematiske indsamling af den type oplysninger sker gennem den landsdækkende transportvaneundersøgelse.

Kommunen har et ønske om at fremme både cykel- og kollektiv trafik. Kommunen er i dag desuden tilmeldt en samkørselsdatabase og arbejder med at indføre erhvervskortet på rådhuset, hvis medarbejdere dagligt benytter cykler, el-cykler og el-biler. Derudover deltager et stort antal ansatte og virksomheder i kommunen i kampagner som Vi Cykler til Arbejde, samtidig med at kommunen har en stor delebilklub. Der er således mange gode initiativer i gang, men potentialet er langt større, hvilket en samlet indsats på området skal være med til at vise.

Virkemidler

Et af virkemidlerne er at påvirke og begrænse efterspørgslen efter transport gennem lokalt samarbejde mellem virksomheder, myndigheder og andre organisationer. Tiltag og initiativer inden for Mobility Management kan eksempelvis være:

- Pendlerykler (evt. el-cykler), der giver mulighed for at køre mellem station og virksomhed
- Samkørselsordning og samkørselsdatabase
- Firmacykler (evt. el-cykler) til mødetransport m.m.
- Delebilsklubber
- Transportplaner for virksomheder med information om rejseplan, firmabil og delebil
- Tilbud om personlig transportrådgivning om f.eks. miljø og økonomi

- Markedsføring af el-cykler, delebilsklubber, miljøvenlige biler, cykeltrafik og kollektiv trafik.
- Udvikling af cykelruteplaner
- Erhvervskort til virksomheder
- Introtilbud til kollektiv trafik for tilflyttere og nyansatte
- Råd om påklædning m.v. i forbindelse med cykling om vinteren
- Leje/lån af anhænger i forbindelse med indkøb

I Albertslund igangsættes der en indsats inden for Mobility Management, som kommer til at omhandle andet end cykeltrafikken. Der er foreløbigt planlagt en indsats, som skal påvirke virksomheders transportadfærd gennem transportplaner. Transportplaner beskriver, hvordan medarbejderne kommer til og fra arbejde, og hvilke muligheder medarbejder og virksomhed har for at påvirke transportvalget i en mere miljørigtig retning. Eksempelvis hvad der skal til for at få folk til at overveje alternativer til alenekørsel i bil. Både virksomhed, medarbejdere og det omgivende samfund har fordel af, at fokus rettes mod omfanget af transporter og den måde, de foretages på.

Virksomhederne får tilbudt information om transportmulighederne til og fra virksomhederne, hvor mulighederne for samkørsel, rejseplanlægning, information om cykelruter gøres tilgængelig for den enkelte medarbejder. Er virksomheden interesseret i at gå videre med samarbejdet, gennemføres en undersøgelse af medarbejdernes transportvaner, og der udarbejdes forslag til, hvordan de kan gøres mere effektive eller miljøvenlige.

■ Andre forslag såsom gratis cykeltjek, gratis lapning, gratis ting til at forhindre punktering er alle meget gode forslag, men det, der ville virke mest på mig, er hvis jeg har en aftale med en anden om at cykle sammen.

CITATER FRA BORGERDIALOGEN

STRATEGI

Målet er at påvirke borgernes transportadfærd i en mere bæredygtig retning. Der skal arbejdes for at få borgerne til at ændre adfærd, så eksempelvis flere vælger cyklen frem for bilen. Det er ikke blot godt for både klimaet og lokalmiljøet at fremme cykling, det er også en gevinst for borgernes sundhed.

Cykeltrafikken skal derfor være en vigtig del af kommunens indsats inden for Mobility Management. Dette kan bl.a. opnås ved så vidt muligt at indtænke Mobility Management i kommunens byplanlægning og lokalplanlægning.

En af de primære opgaver i indsatsen inden for Mobility Management er at påvirke de transportvaner, der bestemmer, hvordan transportmønstrene sammensættes. Derfor er strategien formuleret med udgangspunkt i, hvad der kan opnå stor lokal forankring, hvad enten det gælder en virksomhed eller et boligområde. På en række områder kan en indledende kortlægning dog give en god indikator for, hvor der skal sættes ind og hvordan.

Ved hjælp af en kombination af cyklistvenlig infrastruktur og målrettet kommunikation skal cykling gøres endnu mere attraktivt. Derfor skal arbejdet med Mobility Management også fokusere på kampagner og på målrettet information. Der skal iværksættes en lokal cyklistkampagne, som skal markedsføre cyklen som et reelt alternativ til bilen med det formål at flytte ture fra bil til cykel.

Der skal desuden arbejdes aktivt for at fremme tiltag, der kan medvirke til at øge kommunens egne ansattes brug af cykel til og fra arbejde og i arbejdsøjemed.

El-cyklen kan være med til at få flere ud og cykle. Fordelene og potentialerne ved brug af el-cykel skal derfor udbredes vha. information. Især er målgruppen de ældre og handicappede, som vha. cyklens motor lettere kan komme rundt på stinettet. Derudover kan el-cyklen også være attraktiv for de pendlere, for hvem 10-15 km til arbejde er en uoverstigelig afstand, eller som et godt alternativ for den mor, der skal køre to børn i børnehaven med cykelanhænger.

Pga. det omfattende og separate stinet er det til tider svært at finde rundt på stinettet i Albertslund. Udover at forbedre skiltningen på stinettet kunne der med fordel udvikles en cykelruteplaner for Albertslund. Vha. en cykelruteplaner svarende til Krak's ruteplaner for biltrafikken vil man kunne fra sin computer eller mobiltelefon kunne få angivet sin rute fra A til B via cykelstinettet. Dette ville gøre det lettere at finde vej og samtidig afholde cyklister fra i at bruge vejene.

Der skal udarbejdes informations- og kortmateriale om stinettet, som skal være overskueligt og forståeligt. Materialet skal gøres lettilgængeligt for borgere og virksomheder, og det skal overvejes, om det skal sendes ud til nye borgere og virksomheder i kommunen.

Strategien for Mobility Management kan samles i følgende strategipunkter

- 1 At Mobility Management indtænkes i den overordnede byplanlægning og så vidt muligt indarbejdes i lokalplanlægningen.
- 2 At cykeltrafikken bliver en central del af kommunens indsats inden for Mobility Management.
- 3 At initiativerne i arbejdet med Mobility Management skal være styret af et lokalt potentiale og engagement.
- 4 At der opnås kendskab til, om der i kommunen findes virksomheder, institutioner eller boligområder, som allerede har udarbejdet transportplaner.
- 5 At der udarbejdes en lokal cyklistkampagne, som skal sætte fokus på cyklen som et alternativt transportmiddel til bilen.
- 6 At Albertslund Kommune aktivt vil søge at fremme tiltag, der kan medvirke til at øge ansattes brug af cykel som transportmiddel.
- 7 At anvendelsen af el-cykler understøttes ved at udbrede kendskabet til el-cykler og deres potentialer.
- 8 At der opbygges en cykelruteplaner svarende til Krak's ruteplaner for biltrafikken.
- 9 At der udarbejdes informationsmateriale om stinettet, og at det gøres lettilgængeligt for borgere og virksomheder.





HOVEDPUNKTER FRA BORGERDIALOGEN

- Undervisning og praktiske øvelser i skolerne skal få børn og unge til at gebærde sig rigtigt i trafikken.
- Forældrene skal gennem opdragelse og som rollemodeller lære børnene at være agtpågivende og tage hensyn til øvrige trafikanter.
- Der skal være øget politiindsats rettet især mod ulovlig knallertkørsel på stierne.

CYKELKULTUR

STATUS OG UDFORDRINGER

Danskerne er en cyklende nation og et af de lande i verden, hvor der bliver cyklet allermost. Danmark har en lang tradition for at anvende cyklen som transportmiddel, og cykeltrafikken er i dag også en integreret del af byplanlægningen, hvilket har gjort det muligt at bevæge sig næsten over alt på cykel.

Cyklen er for mange et symbol på frihed og bæredygtig livsstil, mens den for andre bare er et arbejdsredskab, som skal transportere fra A til B. Cyklens popularitet betyder, at alle befolkningsgrupper cykler, uanset køn, profession og aldersgruppe. Dette giver en stor blanding af forskellige cyklister med hver deres færdigheder, behov og holdninger.

Cykelkultur handler om, hvordan vi opfører os på stierne, og hvorledes vi tilpasser os de andre cyklister. På cykelstierne skal der være plads til både den effektive pendler, den nye cyklist, de ældre og motionisterne. På fællesstierne møder du som cyklist mange andre trafikanter – folk på rulleskøjter, fodgængere, hundeluftere og kondiløbere. Og på enkelte stier må der også køre knallerter. At blande gående og cyklister kan sagtens fungere. Det handler i høj grad om opdragelse og information.

Mangfoldigheden i Albertslund er stor, og der er rigtig mange der anvender stierne og på hver deres måde. Det er den enkeltes ansvar at overholde færdselsreglerne, men det er et fælles ansvar at vise hensyn og gøre plads til andre trafikanter. Samtidig er det vigtigt at være et godt eksempel for børnene og hinanden.

Det er svært at måle og kvantificere, om der i Albertslund er god eller dårlig cykelkultur. I forbindelse med borgerdialogen blev der givet mange oplysninger om cykelkulturen i Albertslund og om, hvor problemet er størst. Ligeledes kom der mange gode forslag til, hvordan cykelkulturen i Albertslund kan forbedres.

Respekt og hensyn

Borgerdialogen indikerede, at det største problem på stierne er manglende respekt og manglende hensyn til hinanden. Dette er både gældende for cyklister og for gående. Der er i Albertslund en meget speciel cykelkultur, som især er kendetegnet ved, at den består af enkle regler uden speciel hensyntagen og agtpågivenhed.

Den specielle cykelkultur i Albertslund skal nok især tilegnes det separate stisystem. Her er der ingen biler til fare for cyklisten,

og stierne er derfor frit tilgængelige. Dette betyder, at mange cyklister ikke giver tegn og signal, og at der ingen bekymringer er ved at overhale indenom eller cykle i modsatte side af cykelstien eller på fortovet.

” Hensyntagen er gået af mode, og færdes man på stierne, kræver man fortrinsret, uanset om man er cyklist eller fodgænger. På skoleveje ser man tit 3-4 cyklister side om side, og ingen gider at vige for en modkørende.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

Der er ligeledes en del cyklister, som trodser cyklistforbuddet i Albertslund Centrum. På hverdage er det kun tilladt at cykle uden for butikkernes åbningstider, i tidsrummet fra kl. 18 - 09, hvilket ofte ikke bliver overholdt. Cyklisterne udgør især et problem igennem tunnelen under banen, hvor pladsen er trang, og hvor mange gående føler sig generet og utrygge.

Undervisning og opdragelse

Mange af problemerne relaterer sig især til undervisning og opdragelse. Det er den gængse opfattelse, at det især er børn, der har en dårlig cykelkultur, men også at forældrene og de voksne har et stort ansvar. For at få børnene til at anvende cykelhjelm, skal forældrene også selv bære cykelhjelm. Det samme er tilfældet med lys og reflekser. Børn ser, hvordan forældrene og de voksne opfører sig i trafikken, og de efterligner det. Det er derfor vigtigt, at forældrene og andre voksne tager ansvar og går forrest som gode eksempler i trafikken såvel på stierne som i bil på vejene.

” Der er en god cykelkultur på vores stier med at bruge ringeklokken, når man vil forbi andre eller gøre opmærksom på, at man kommer, så andre ikke bliver forskrækket.

CITAT FRA BORGERDIALOGEN

Sin cykelkultur får man allerede som barn. Forældrene har hovedansvaret, men skolerne og institutionerne har også en forpligtelse i at lære børn at færdes rigtigt på stierne. Indlæg fra borgerdialogen foreslår, at skolerne skal afholde emneuger eller temadage om færdselsregler og trafikultur kombineret med praktiske øvelser.







STRATEGI

Målet er at skabe en god, fælles cykelkultur – for sikkerheden og tryghedens skyld, således at endnu flere borgere og ansatte vælger cyklen.

Mange i Albertslund bruger hver dag cyklen som transportmiddel rundt i kommunen, og især er cyklen særligt anvendt blandt børn, der skal til og fra skole. Det er vigtigt, at børnene i en tidlig alder lærer, hvordan man gebærder og opfører sig på cykel under hensynstagen til de øvrige trafikanter.

Skolerne skal opfordres til at udarbejde en trafikpolitik, og der skal i samarbejde med skolerne sættes fokus på adfærd og trafiksikkerhed. Vha. information og kampagner skal der endvidere arbejdes på at få flere i kommunen til at anvende cykelhjem og cykellygter.

Strategien for cykelkultur kan samles i følgende strategipunkter

- 1 At skolerne opfordres til at udarbejde en trafikpolitik.
- 2 At der i samarbejde med skolerne sættes fokus på elevernes færdigheder og adfærd på cykel.
- 3 At anvendelsen af cykelhjem og bedre cykellygter eventuelt kan inddrages og støttes igennem kommunens løbende kampagnearbejde.



→ Cykelregnskabet er et overblik over de tilgængelige oplysninger, der findes for cykeltrafikken i Albertslund Kommune.

CYKELREGNSKAB

STATUS OG UDFORDRINGER

Cykelregnskabet viser, at cyklen er et populært transportmiddel i Albertslund, hvilket især skyldes det separate og veludbyggede stinet. Desuden giver cykelregnskabet viden om trafikssikkerhed for cyklister og om skolebørns anvendelse af cyklen.

Antal cyklister

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget større cykeltællinger i kommunen, og der findes i dag ingen permanente cykeltællestationer i kommunen. For løbende at kunne følge med i udviklingen af cykeltrafik i kommunen er det nødvendigt at foretage cykeltællinger. Det er målet, at der skal etableres permanente cykeltællestationer, og at cykeltrafikkens udvikling skal blive en del af kommunens grønne regnskaber.

Trafikssikkerhed

Cyklister i Albertslund Kommune er involveret i 13% af alle uheld. Mange af disse uheld har en høj alvorlighedsgrad, da cyklisterne ofte er den bløde part.

Antalsmæssigt sker 36% af alle cyklistuheld i Albertslund i alderen 6-16 år, se figuren nedenfor. Der er i denne aldersgruppe således behov for en særlig indsats, hvis det samlede antal af cyklistuheld skal nedbringes.

En meget stor del af de færdselsuheld, der sker i Albertslund, optræder ikke i den officielle ulykkesstatistik, som er baseret på de politiregistrerede uheld. Det er fortrinsvis de lettere tilska-

dekomne, der ikke indgår i den officielle statistik over trafikuheld, og underrapporteringen er særlig stor, når det gælder cyklister.

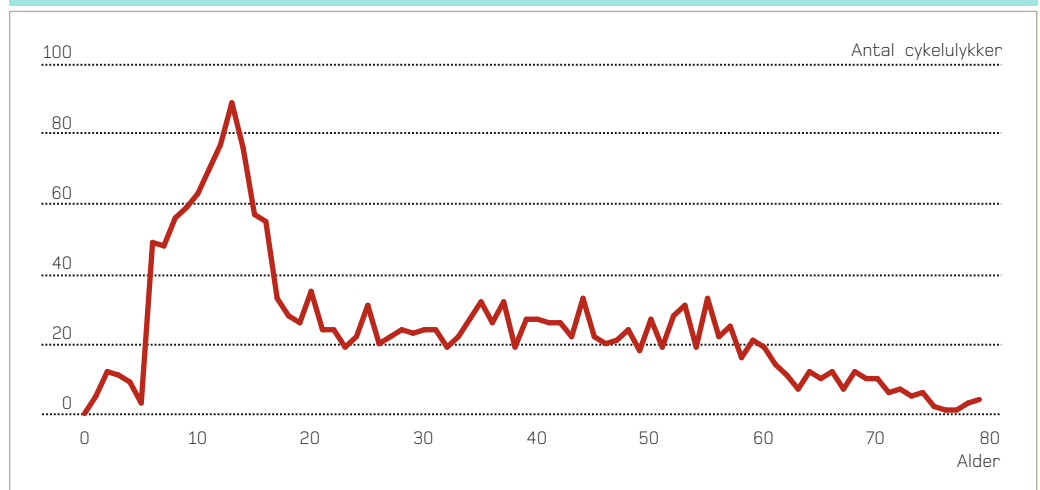
Ved at sammenligne de politiregistrerede uheld med de skadestuerede uheld viser undersøgelser, at cyklister, der er kommet til skade ved eneuheld, kun er politiregistreret i 3-4% af tilfældene. Hvis en bil er indblandet som modpart, er registreringshyppigheden højere, men det afspejler også, at uheldene er mere alvorlige.

I 2005 udarbejdede Statens Institut for Folkesundhed en analyse af antallet af cyklistuheld for de 6-16-årige. Analysen baserede sig på skadestuerede cyklistuheld for borgere med bopæl i Albertslund og fem nabokommuner. Ved at analysere de skadestuerede cyklistuheld kontra de politiregistrerede uheld, har det været muligt at få et mere fyldestgørende og præcist datagrundlag.

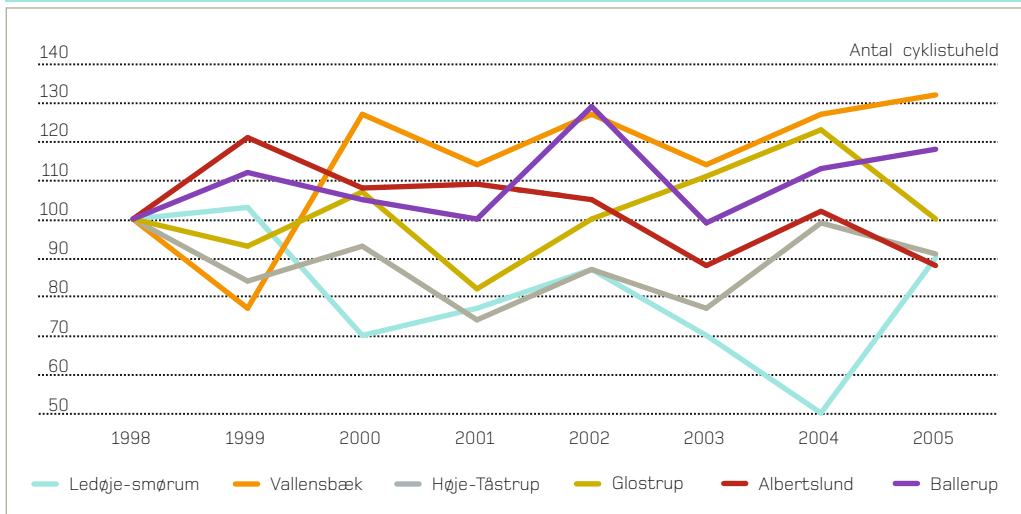
Analysen viste, at udviklingen i antallet af skadestuerede cyklistuheld blandt børn i alderen 6-16 år i Albertslund er faldet med ca. 10% fra 1998 til 2005, se figuren øverst næste side. For det samlede antal kommuner er udviklingen i antallet af cyklistuheld stort set uændret.

Det er også muligt at sammenligne antallet af cyklistuheld i Albertslund Kommune med de omkringliggende kommuner set i forhold til antallet af børn i alderen 6-16 år. Sammenligningen viser, at Albertslund Kommune ligger en smule over gennem-

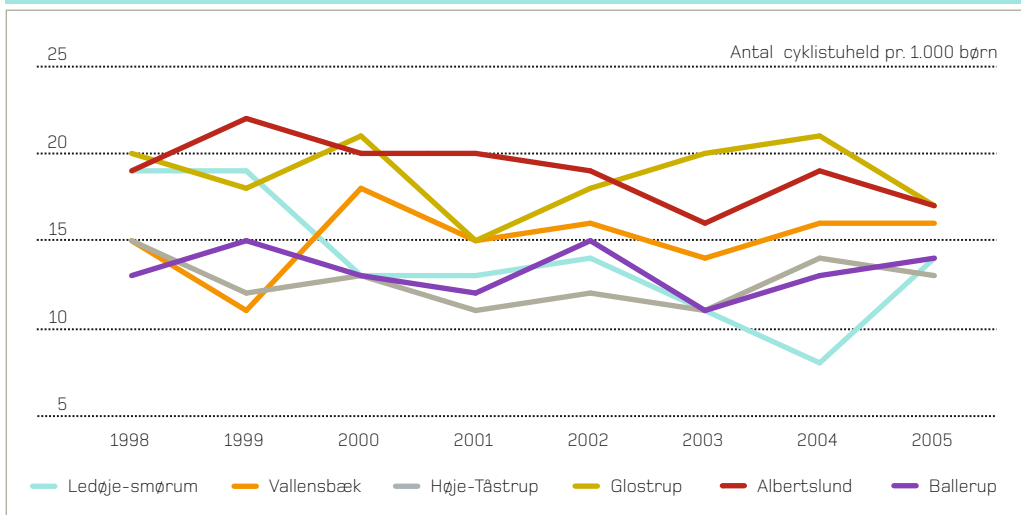
ANTAL CYKELULYKKER I ALBERTSLUND FRA 1998-2005



SKADESTUEREDE CYKLISTUHELD FOR BØRN I ALDEREN 6-16 ÅR (INDEKS 100 = ÅR 1998)



SKADESTUEREDE CYKLISTUHELD PR. 1.000 BØRN I ALDEREN 6-16 ÅR



snittet, men også at der er en beskedent forskel kommunerne imellem.

Årsagen til at Albertslund er placeret over gennemsnittet hænger sandsynligvis sammen med kommunens separate stinet, som medfører, at rigtig mange børn i Albertslund cykler til og fra skole. Tal fra 2006-2007 viser, at 65% af alle elever i 1. klasse cykler til skole, mens det er 91% af alle elever i 9. klasse.

84% af cyklistuheldene i aldersgruppen 6-16 år er enueheld. Dette er uheld, hvor ingen anden trafikant er involveret. Generelt relaterer enueheld sig oftest til cyklisternes uopmærksomhed og til alkoholpåvirket kørsel. Huller i vejen og vejarbejde samt fejl ved cyklen og glatføre er ligeledes væsentlige uheldsfaktorer ved enueheld. Enueheld medfører som oftest kun mindre skader.

Til sammenligning har ca. 7% af cyklistuheldene en bil eller lastbil som modpart, og i kun 2% af de skadestuerede

cyklistuheld er der en knallert involveret. Hovedparten af cyklistuheldene blandt de 6-16-årige sker om eftermiddagen, og 70% af uheldene sker inden for kommunegrænsen. Desuden er uheldene repræsenteret med en lille overvægt af drenge, hvilket følger landsfordelingen.

En landsdækkende tælling i brugen af cykelhjelm fra 2006 viser, at kun 11% af cyklisterne i byer kører med cykelhjelm. Tællingen viser også, at 38% af skolebørnene bruger hjelm. For børn i Albertslund i alderen 6-16 år sker der hovedskader i 30% af alle cyklistuheld. Undersøgelser viser, at seks ud af ti hovedskader kan undgås, hvis alle bruger cykelhjelm.

Utryghed

Det er vigtigt at reducere antallet af uheld, men også vigtigt at mindske borgernes utryghed. Trygheden er eksempelvis meget afgørende for, om man tør færdes på det separate stinet, og om forældrene tør sende deres børn i skole på egen hånd.



ANDEL BØRN DER CYKLER I SKOLE

Skoleår	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
1. klasse	74%		65%		
9. klasse			91%		81%

Utryghed handler om, hvor cyklisterne oplever, at det er usikkert at færdes. Ofte er cyklisteres utryghed forbundet med hurtigt kørende biler, mange lastbiler og tæt trafik. I Albertslund skyldes utryghed på stierne andre forhold pga kommunens separate stinet. Utryghed på stierne i Albertslund skyldes især dårlig belysning, dårlig belægning, tætbevoksede stier, mørke tunneller og øde strækninger med frygt for overfald.

Utryghed kan medføre et fravalg af stinettet, hvilket medfører, at cyklister og fodgængere færdes på vejnettet, som ikke er tilpasset bløde trafikanter.

I forbindelse med kommunens Trafiksikkerhedsplan 2005 blev der gennemført en spørgeundersøgelse, hvor borgerne bl.a. havde mulighed for at udpege steder på stinettet, hvor der var utrygt at færdes. Med baggrund i denne spørgeundersøgelse blev der udpeget en række utrygge stistrækninger og stikryds. Se kort på næste side.

Afhængig af lokaliteten angav borgerne forskellige årsager til utryghed. Trippendalstien blev angivet som utryg, fordi der er meget trafik på stien, mens Tværstien under Roholmsvej er utryg pga. manglende belysning. Andre stier blev angivet som utrygge pga. dårlige oversigtsforhold og pga. af stiernes dårlige stand.

Cykling til skole

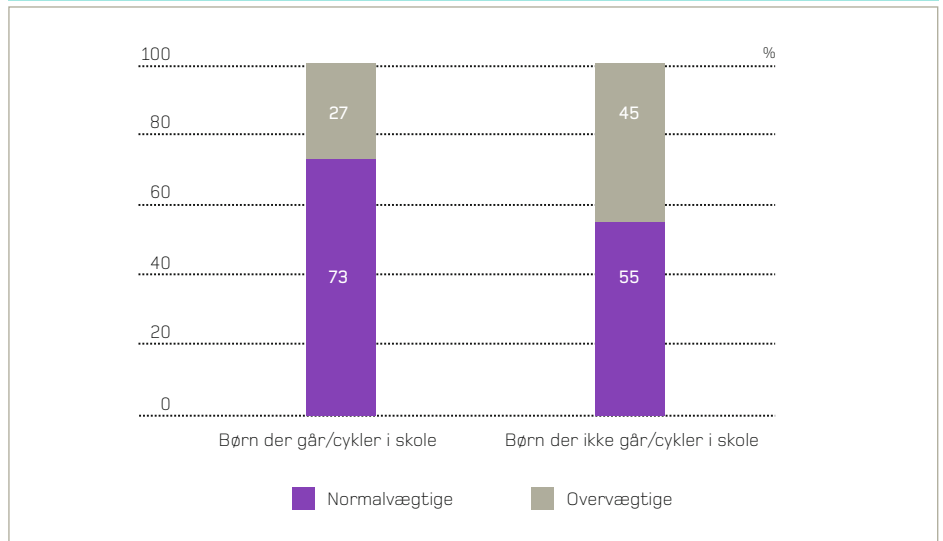
Der er tidligere registreret trængselsproblemer på stierne omkring visse skoler. For at undgå trængsel og kaos ved cykel-parkeringspladserne har flere skoler måttet indføre forskudte mødetidspunkter.

Der er rigtig mange børn, som cykler i skole i Albertslund. Den kommunale sundhedsplejerske er tilknyttet alle kommunale skoler i kommunen. I forbindelse med elevernes sundhedsundersøgelser i 1. og 9. klasse bliver eleverne med jævne mellemrum bl.a. spurgt, om de cykler til skole.

Formålet med spørgsmålet er bl.a. at få et indblik i, hvor mange elever der cykler i skole, og at sammenholde dette tal med kendskabet til elevernes vægt, motion, kulturbaggrund m.m. Sammenlignes tallene fra år til år, viser undersøgelsen, at der for begge årgange er sket et markant fald på 11-12%, se ovenstående tabel.

Sundhedsplejerskens undersøgelse viser desuden, at der er tendens til, at de overvægtige elever i 1. klasse cykler mindre end de normalvægtige. Undersøgelsen for 1. klasserne, årgang 2006-07 viser endvidere, at 73% af de normalvægtige enten går eller cykler i skole, mens det kun er 55% af de overvægtige, der går eller cykler til skole.

SAMMENHÆNG MELLE M VÆGT OG MOTION FOR BØRN I 1. KLASSE ÅRGANG 2006-2007



En undersøgelse for 1. klasserne, årgang 2004-05, viste ligeledes, at der er signifikant forskel på brug af cykel i forhold til elevernes kulturelle baggrund. Det viste sig, at 81% af de etniske danske børn cykler til skole, mens det kun var 57% af de tosprogede børn.

Noget af forklaringen kan findes i, at de tosprogede børn oftest bliver sendt i skole langt fra deres bopæl, da børnene bliver ligeligt fordelt på kommunens skoler. Dog er vurderingen også, at forældrene til de tosprogede elever i højere grad er mere utrygge ved at lade børnene cykle selv. I mange tilfælde kan mødre heller ikke selv cykle og har derfor ikke mulighed for at følges med deres børn på cykel.

Som for eleverne i 1. klasse er der også i 9. klasse tendens til, at de overvægtige elever ikke cykler i skole så ofte som de normalvægtige. Derudover er der tendens til, at det også især er pigerne og de tosprogede elever, der fravælger cyklen til skole.

ABC, Alle Børn Cykler

Det er vigtigt at få børnene ud på cyklen, da det er i de unge år, deres cykelkultur bliver udviklet. Er det muligt at påvirke børnene i en tidlig alder, kan det på langt sigt have stor gavn for folkesundheden, da sundhed og overvægt uløseligt hænger sammen med motion og herigennem brug af cyklen som transportmiddel.

Dansk Cyklist Forbund afholder hvert år kampagnen ABC (Alle Børn Cykler), hvis formål er at få skolebørn fra 0. – 10. klasse til at cykle i skole og huske cykelhjelm.

Kampagnen afholdes hver år i begyndelse af skoleåret og kampagnen varer i to uger. Børnene deltager klassevis, og det gælder om at cykle så ofte som muligt til skole og huske cykelhjelm.

Fra Albertslund Kommune deltog i 2008 23 klasser fra i alt fire skoler. Set over de seneste seks år er der sket et betydeligt fald i antallet af deltagende elever og i antallet af cykeldage, se tabellen nedenfor.

DELTAGELSE I ABC FRA ALBERTSLUND KOMMUNE

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Skoler	6	2	6	2	2	4
Klasser	22	19	35	9	8	24
Deltagere	449	415	605	189	172	371
Cykeldage	3601	2992	5249	1686	1516	3087

STRATEGI

Det er målet, at der skal opnås et større kendskab til, hvordan cykeltrafikken i Albertslund udvikler sig. Det er vigtigt, at cykelregnskabet opdateres jævnligt, så det er muligt at følge udviklingen af cykeltrafikken. Regnskabet skal være et vigtigt redskab, når effekten af fremtidige investeringer på cykelområdet skal måles og evalueres.

Der findes allerede en del oplysninger om cyklisterne i Albertslund Kommune. Der er dog behov for at udvide kendskabet, herunder især viden om borgernes transportvaner og om antallet af cyklister.

For at få kendskab til borgernes transportvaner, skal der løbende foretages en borgerundersøgelse. Borgerundersøgelsen skal bl.a. skaffe viden om borgernes transportvaner og om deres valg af transportmiddel.

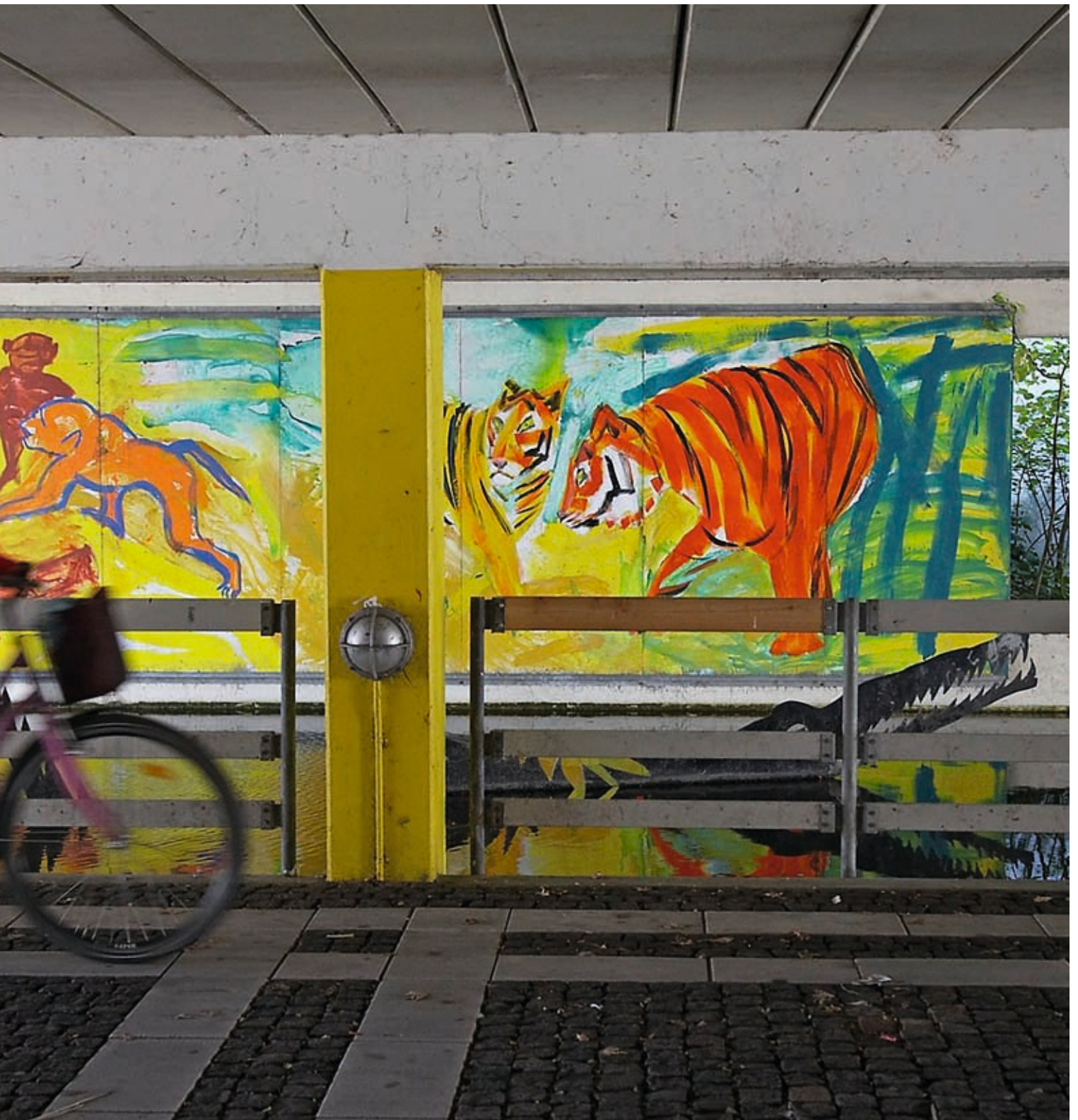
Der skal ligeledes indhentes oplysninger om antallet af cyklister. Dette opnås ved at opbygge et net af permanente cykeltællestationer på centrale steder i kommunen. Herved kan udviklingen i antallet af cyklister følges, og eventuelle cyklistfremmende tiltag kan evalueres.

Informationer om cykeltrafikken i kommunen skal være synligt for borgerne. Dele af cykelregnskabet skal derfor offentliggøres i forbindelse med kommunens Grønne Regnskab. Opstilling af et cykelbarometer kan ligeledes være med til at synliggøre cykeltællingerne.

Strategien for cykelregnskabet kan samles i følgende strategipunkter

- 1 At der årligt udarbejdes et cykelregnskab, og at dele af cykelregnskabet bliver en integreret del af kommunens Grønne Regnskab.
- 2 At cykelregnskabet fremover kommer til at indeholde oplysninger om antallet af cyklister, antal cyklistuheld, transportvaner og udnyttelsen af cykelparkering.
- 3 At der periodisk foretages en borgerundersøgelse, som klarlægger borgernes transportbehov og transportvaner.
- 4 At der opbygges et dækkende net for placering af cykeltællestationer i kommunen.
- 5 At der opsættes permanente cykeltællestationer med påbegyndelse af cykeltællinger i 2009.
- 6 At cykeltællingerne synliggøres for borgerne ved opstilling af eksempelvis et cykelbarometer.









Albertslund Kommune
Nordmarks Alle
2620 Albertslund

www.albertslund.dk
albertslund@albertslund.dk

T 43 68 68 68
F 43 68 69 28

