

CYKELPOLITIK 2016 - 2020



Januar 2017

VEJ, EJENDOM OG AFFALD



**KALUNDBORG
KOMMUNE**

Indholdsfortegnelse

Forord	1
Hvorfor og hvordan arbejder vi med cyklisme	2
Hvordan ser cykeltrafikken ud i dag	3
Vores vision og mål for cyklismen	4
Hvilke områder skal have fokus	5
Flere børn cykler	6
Daglig cykling	7
Et sammenhængende stinet	8
Flere lokale rekreative ture og bedre mulighed for cykelturister	10
Samarbejde med foreninger og frivillige	12
Drift og vedligehold	13



Forord

Kalundborg Kommune vil gerne arbejde for at få flere til at vælge cyklen som det daglige transportmiddel.

Det er nemt og hurtigt at bruge cyklen, det forbedrer folkesundheden og det minimere CO2-udledningen fra trafikken.

Kommunen har derfor udarbejdet kommunens første cykelpolitik, som sammen med kommunens cykelstiplan zoomer helt ind på cyklen som transportmiddel og udstikker retningen for de kommende års arbejde med at forbedre forholdene for cyklisterne og få flere borgere til at anvende cyklen som transportmiddel i dagligdagen.

Cykelpolitikken skal understøtte kommunens vision om at være et godt sted at bo, leve, arbejde og etablere virksomhed.

Både cykelpolitik og cykelstiplan er udarbejdet med input fra en række organisationer, lokalråd og andre interessenter. Vi vil gerne takke alle, som har bidraget med input.

Det er vores håb, at vi i et fortsat samarbejde med alle interesserede kan lykkes med at gøre Kalundborg til en bedre cykel-kommune.



Hvorfor og hvordan arbejder vi med cyklisme

Kalundborg Kommune har i 2016 udarbejdet kommunens første cykelpolitik.

Cykelpolitikken udstikker retningslinjer for, hvordan der kan arbejdes med at øge cykeltrafikken. Den er udarbejdet sammen med en cykelstiplan, som på sigt skal sikre et sammenhængende og trygt stinet i kommunen.

Cykelpolitikken er blevet til i et samarbejde med en stor gruppe af interessenter, der repræsenterer lokalråd, uddannelsesinstitutioner, politi, turistforeninger, Dansk Cyklistforbund m.fl.

'Udviklingsstrategi 2016 - samarbejde for bedre resultater' fastslår, at kommunalbestyrelsen vil arbejde for at udvikle det kommunale stisystem til at fremme sikker trafik til og fra skole, arbejde, fritidsinteresser og ikke mindst adgang til den kollektive trafik og sociale aktiviteter. Et sammenhængende stisystem i byerne skal øge mobiliteten og sundheden og give bedre adgang til naturen.

Cykelpolitikken er ligeledes en del af indsatsen for at opfylde kommuneplanens mål om at *"gøre det nemt og sikkert at færdes til fods og cykel i kommunen"*. Etableringen af cykelstier skal ske med øje for, hvordan også de gående trafikanter kan tilgodeses - eksempelvis som kombinerede cykel-gangstier.

Cykelpolitikken støtter kommunens vision omkring sundhed formuleret i sundhedspolitikken fra 2009: *"I Kalundborg Kommune er sundhed et fælles ansvar, hvor mange borgere vælger det sunde liv"*. En forbedring af cykel forholdene vil gøre det mere attraktivt for kommunens borgere at vælge cyklen og dermed også styrke borgerne sundhed.

Hvad har vi gjort de seneste år

Selvom Kalundborg Kommune ikke tidligere har haft en egentlig formuleret cykelpolitik

har kommunen i de seneste år gennemført en række tiltag for at fremme cyklismen.

Kommunen har dels deltaget i en række landsdækkende kampagner med fokus på sikkerhed og tryghed for lette trafikanter herunder skolestartskampagner, kampagner omkring højresvingsulykker og fartkampagner. Kommunen har desuden indkøbt 2 cykellegebaner til udlån til institutioner og skoler.

Kommunen har etableret cykelsti mellem Ubby og Jerslev, cykelbaner langs Bredgade og Sankt Jørgensbjerg samt kantbaner langs Vænget. En ny cykelsti mellem Høng og Løve er indviet i 2016.

Hvordan vil vi arbejde fremover

Cykelstiplan og cykelpolitik har en stor sammenhæng til kommunens trafikikkerhedsplan. Her er et af fokusområderne forbedring af sikkerheden for cyklister og knallertkørere.

Efter vedtagelse af cykelpolitikken udarbejdes en handlingsplan for, hvordan målene i cykelpolitikken nås i den kommende periode.

Cykelpolitik og cykelstiplan forventes fremover revideret i sammenhæng med trafikikkerhedsplanen. Løbende evalueringer foretages i forbindelse med den årlige tilretning af handlingsplanen.

Flere på cykel betaler sig

Voksne, der cykler, har mindre risiko for at få hjertekarsygdomme end ikke cyklister.

En øget cyklisme medfører reduceret CO2 udslip.

Samfundet sparer mindst 3 kr. pr. km der cycles fremfor køres i bil.

Kilde – DTU Transport og COWI (2010):
Transportøkonomiske enhedspriser til brug for
samfundsøkonomiske analyser



Hvordan ser cykeltrafikken ud i dag

Cykelstinettet

Kalundborg Kommune har i dag et 120 km langt asfalteret cykelstinet, dertil kommer en del mindre stier i boligområder m.m. Cykelstinettet består af både cykelstier i eget tracé samt cykelstier/-baner langs vejene. Kommunen har også et antal rekreative stier og stiturer. En del af de rekreative stier er grusstier.

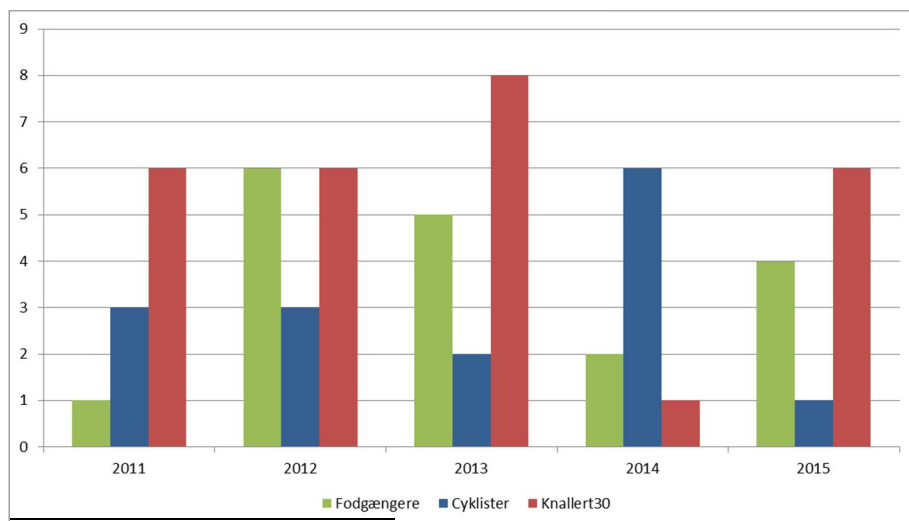
Cykeltrafikken

Hvor mange cykelture, der foretages i kommunen, er ikke kortlagt på nuværende tidspunkt. På landsplan ved man, at andelen af cykelture udgør 15 % af alle ture og, at 85 % af cykelturene er på under 5 km.

Vestsjælland inkl. Kalundborg Kommune er et af de områder i landet, hvor cykelandelen er faldende¹.

I 2009 blev der gennemført en skolevejsanalyse på alle kommunens skoler, og her blev eleverne spurgt om deres transportmiddel til skole. I gennemsnit cyklede 30 % af børnene i skole. Der var dog stor forskel fra skole til skole.

Dansk Cyklistforbund gennemfører hvert år 2



¹ - DTU Transport (2014) – Udviklingen i cykelandelen i kommunerne

landsdækkende cykelkampagner: Vi Cykler til Arbejde og Alle Børn Cykler.

Alle Børn Cykler gennemføres i september, og i 2016 deltog 8 af kommunens skoler med i alt 15 klasser svarende til 266 elever.

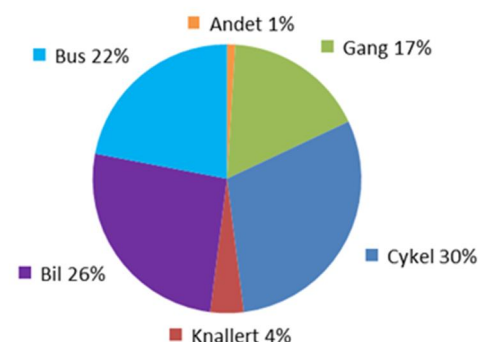
Vi Cykler til Arbejde gennemføres i maj, og i 2016 deltog 250 personer fra virksomheder i Kalundborg Kommune.

Uheld med cyklister

I gennemsnit for årene 2011–2015 er 24 personer kommet til skade på vejnettet i Kalundborg Kommune hvert år. 12 af de tilskadekomne har været lette trafikanter, hvoraf 3 var cyklister.

Cyklisterne kommer især til skade i uheld i kryds.

Transportmiddelvalg til skole - Skolevejsanalyse 2009



Antal tilskadekomne lette trafikanter fra 2011–2015



Vores vision og mål for cyklismen

Vision

Kalundborg Kommune vil gerne være en cyklistvenlig kommune, og kommunens vision inden for cykelområdet er:

I Kalundborg Kommune er det trygt, sikkert og fremkommeligt at vælge cyklen. Borgere i alle aldre cykler til arbejde, skole og fritidsaktiviteter.

Cykelpolitikken understøtter kommunens vision om at være et godt sted at bo, leve, arbejde og etablere virksomhed.

Målsætninger

Kalundborg Kommune har følgende mål for cykelområdet, som bør være opfyldt med udgangen af 2020 – dog afhængig af kommunens fremtidige økonomiske muligheder.

Der skal være flere, der cykler til arbejde, skole og i fritiden.

- Flere cyklister i bykerne.
- 35 % af skolebørnene fra 3. klasse og op efter cykler til skole. I 2009 cyklede omkring 30 % af eleverne fra 3. klasse og op.

Der følges op på målsætningen ved at foretage cykeltællinger i bykerner og i skolerne.

Cykelstinet skal udbygges

- Hvert år indstilles mindst en af de planlagte stier i cykelstiplanen til næstkommende anlægsbudget.

Der følges op på målsætningen gennem en løbende opdatering af kortet med kommunens stinet.

Sikkerhed og tryghed for lette trafikanter skal forbedres

- Antallet af uheld med lette trafikanter skal reduceres
- Antallet af strækninger som angives som særligt utrygge i trafiksikkerhedsplanen skal nedsætte.

Der følges op på målsætningen gennem en årlig registrering af antallet uheld med lette trafikanter.



Hvilke områder skal have fokus

Der er udpeget 6 fokusområder for kommunens indsats omkring fremme af cyklismen. Det er følgende:

- Flere børn cykler
- Daglig cykling
-
- Et sammenhængende stinet
- Flere lokale rekreative ture og bedre mulighed for cykelturister
- Samarbejde med foreninger og frivillige
- Bedre drift og vedligehold.



Fokusområde 1

Flere børn cykler

Vores børn er fremtidens trafikanter, og det er vigtigt tidligt at lære dem gode og sikre trafikvaner. Her har både forældre, skole og institutioner samt kommunen en vigtig rolle.

Vi er som forældre rollemodeller for vores børn i rigtig mange henseender. Det gælder også i forhold til det transportmiddel, vi vælger, og hvordan vi opfører os i trafikken – eksempelvis om vi tager bilen eller cykler om morgenen til skole, om vi bruger cykelhjelm, og om vi cykler over fodgængerfeltet eller står af og trækker cyklen.

Skolen har en forpligtigelse til at yde færdselsundervisning til eleverne. Den nye folkeskolereform har desuden stort fokus på motion og bevægelse som et virkemiddel til at øge børnenes indlæringssevne. Cyklen er et rigtigt godt redskab til dette – og det kan foregå både i skolegården og på det omkringliggende stinet.

Kommunen har ligeledes en vigtig rolle i at skabe et trygt og sikkert sammenhængende stinet i lokalområdet til institutioner, skoler og fritidsaktiviteter.

Prioriterede indsatser:

- Dialog med skoler og daginstitutioner om, hvordan sikkerhed og tryghed kan forbedres ved den enkelte skole/daginstitution, om kendte udfordringer på cykelvejen og hvilke stier i nærområdet der skal prioriteres med trafiksikkerhedsmæssige tiltag. (Gerne et samarbejde mellem skole/daginstitution, kommune, politi og en trafikkonsulent)
- Fokus på trafiksikkerhed for lette trafikanter i skolernes nærområder op til 5 km.
- Udarbejdelse af trafikpolitikker på kommunens skoler i samarbejde med skolebestyrelse og forældreråd. (herunder forældreadfærd, gåprøver, lille og store cyklistprøve m.m.)
- Øget brug af kommunens to cykellegebaner hos skoler,

institutioner og evt. i forbindelse med lokale arrangementer.

Andre foreslåede indsatser:

- Afholdelse af temadag for kommunens færdselskontaktlærere med fokus på brugen af cyklen i skolen.
- Hastighedskontroller og/eller "Vis din fart"-tavler samt dynamisk fart-tavler ved skoler.
- Fokus på kampagnen "Alle Børn Cykler" både hos kommunen og på skolerne.
- Afholdelse af temadag for kommunens SFO'er med fokus på brugen af cyklen i fritidsordningerne.
- Udarbejdelse af lokale kampagner fx a la "Har du cyklet med dit barn i dag".
- Indkøb af låncykler til brug ved cykelprøver og cykeltræning i skolerne.



Fokusområde 2

Daglig cykling

Det skal være trygt og fremkommeligt at bruge cyklen til de korte daglige ture mellem boligområder, arbejde, institutioner, indkøb, station og fritidstilbud.

Nogle af disse ture er så korte, at det vil være overkommeligt for de fleste borgere at cykle hele turen. På landsplan er en tredjedel af turene i bil på under 5 km, og over halvdelen af turene er på under 10 km². Der er dermed et stort potentiale for at overflytte bilture til cykelture.

Gode cykelfaciliteter i byerne vil imødekomme mange brugere og kan bevirke mindre behov for p-pladser.

Samtidig gives bedre mulighed for lighed i sundhed og mobilitet for befolkningsgrupper uden bil.

Andre ture er så lange, at de fleste ikke vil have mulighed for at cykle. Det er derfor vigtigt, at der er en god sammenhæng mellem den kollektive transport og cykling for at gøre dette til et reelt alternativ til bilen på de længere ture. Der er eksempelvis mange pendlere fra andre kommuner til de store arbejdspladser i kommunen, og den nye Station East vil give forbedrede kollektive muligheder for både ind- og udpendlere.

Prioriterede indsatser:

- Fokus på sammenhængende og fremkommelige cykelfaciliteter i byerne. (Eksempelvis fra Kalundborg Station til rundkørslen ved Tømmerup)
- Arbejde med problematiske krydsninger og punktstrækninger.
- Sikring af god cykelparkering ved Kalundborg, Svebølle og Høng stationer samt den nye Station East incl. mulighed for overdækket og aflåst parkering.

- Brug af farvet belægning på cykelarealer i byområder.
- Etablering af cykelparkering og buskur ved de mest benyttede busstoppesteder i kommunen, herunder ved landevej/busforbindelse fra de mindre bysamfund.

Andre foreslåede indsatser:

- Samarbejde med de største virksomheder om at udarbejde trafikpolitikker/mobilitetsplaner herunder forbedring af forhold for cyklister fx badeforhold, cykelparkering mv.
- Branding af kampagnen som "Vi Cykler til Arbejde" evt. med lokale præmier. I 2016 deltog 29 hold fra arbejdspladser i kommunen.
- Opsætning af pendlercykler på stationer for at få flere til at tage toget til Kalundborg og derfra cykel til arbejdspladsen.



² - DTU Transport (2015) – Faktaark om biltransport i Danmark 2013

Fokusområde 3

Et sammenhængende stinet

For at opfylde målet om at få flere til at cykle i Kalundborg Kommune er det vigtigt, at der etableres et trygt og sammenhængende stinet.

Kommunen har en række gode cykelstier både i eget tracé og langs veje, men der er områder, der ikke er forbundet af stier, og der er også strækninger, som mangler for at forbinde de eksisterende stier.

Kommunen har derfor udarbejdet et forslag til en cykelstiplan, hvis mål er at sammenbinde og udbygge det eksisterende cykelstirutenet, så det betjener trafikale mål som centerområder, arbejdspladser, skoler, institutioner samt fritidsaktiviteter sikkert og trygt.

Målet med cykelstiplanen er - i prioriteret rækkefølge:

1. At give sikre stiforbindelser til skoler (kommunale og private skoler, daginstitutioner, gymnasier, VUC og HF) og idrætsanlæg.
2. At give sikre pendlerforbindelser til større arbejdspladser.
3. At forbedre adgange til bykerner og stationer herunder også den nye Station East.
4. At forbinde Kalundborg by og de fire øvrige centerbyer (Høng, Gørlev, Svebølle og Ubbø-Jerslev).
5. At forbinde Kalundborg Kommune med de omkringliggende kommuner.

Mindre, lokale stier, der bl.a. kan give adgang til børnehaver, vuggestuer, legepladser, efterskoler, specialskoler mm. fremgår ikke af cykelstiplanen. Disse forbindelser skal fremmes i forbindelse med trafiksikkerhedsprojekter eller andre lokale anlægsprojekter.

I forbindelse med udarbejdelse af cykelstiplanen er der taget udgangspunkt i en række eksisterende planer for kommunen, herunder bl.a. Kommuneplan 2013, De

grønne planer for Kalundborg By, Høng og Svebølle, Handlingsplanerne for 2011 – 2015 samt trafiksikkerhedsplanen fra 2009.

Der er desuden taget udgangspunkt i input fra borgerne i form af konkrete borgerhenvendelser samt input fra 2 workshops, der blev afholdt i forbindelse med udarbejdelsen af cykelpolitikken og cykelstiplanen.

Cykelstiplanen omfatter både stier i eget tracé, cykelstier/-baner langs veje samt stiforbindelser langs fartdæmpede trafikveje eller lokalveje.

Sammen med forslaget til cykelstiplan er der udarbejdet en liste over hvilke stier, der mangler for at skabe det sammenhængende stinet, samt foretaget en vægtning af de manglende forbindelser. 5 stier vil blive prioriteret og nærmere beskrevet med økonomi og anlægsforhold, så de er klargjort til ansøgning om eventuelle sti-puljer eller det kommunale anlægsbudget. De øvrige stier vil fortsat indgå i visionen for det fremtidige stinet og etableres efterhånden, som der bliver mulighed for det.

Prioriterede indsatser:

- Indstilling af etablering af 1-2 af de planlagte stier hvert år.
- Tænke i alternative muligheder til etablering af egentlige stier fx 2-1 veje, fællestier på brede fortove, brede kantbaner mv, hvor de lokale forhold tillader det.
- I forbindelse med nyanlæg og renovering af veje og byområder, samt større ledningsarbejder skal cykelfaciliteter overvejes hver gang. (Eksempelvis nye vejstrækninger til Ny Vesthavn)
- Samarbejde mellem borgere og kommune ved planlægning, anlæg og formidling af/reklame for nye stiforbindelse.

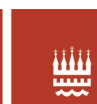
Andre foreslåede indsatser:

- Sikring af krydsninger mellem veje og stier.
- Samarbejde med nabokommuner om at etablere stiforbindelser til disse.





Cykelstinet



Fokusområde 4

Flere lokale rekreative ture og bedre mulighed for cykelturister

Kalundborg Kommune er beriget af en masse flot natur. Kommunen har bl.a. et bredt kystbælte fra Røsnæs fyr til Asnæs-spidsen og videre til halvøen Reersø. Området omkring Tissø er en del af Naturpark Åmosen og beliggende centralt i kommunen.

Kommunen har udarbejdet et første forslag til en række lokale rekreative stiforbindelser. Disse danner et net med centrum omkring Tissø. Nettets strenge går ud til Havnsø, Reersø, Røsnæs og Asnæs.

De rekreative ruter er i nogle tilfælde sammenfaldende med det foreslåede overordnede cykelstinet. For de rekreative ture er både oplevelsesværdien og fremkommeligheden vigtig.

Kommunen vil gerne i et samarbejde med bl.a. kommunens turistforeninger og lokalråd få kommunens borgere til at benytte cyklen mere i deres fritid samt tiltrække flere cykelturister.

Prioriterede indsatser:

- Sikring af en belægning på det rekreative stinet, der kan cykles på.

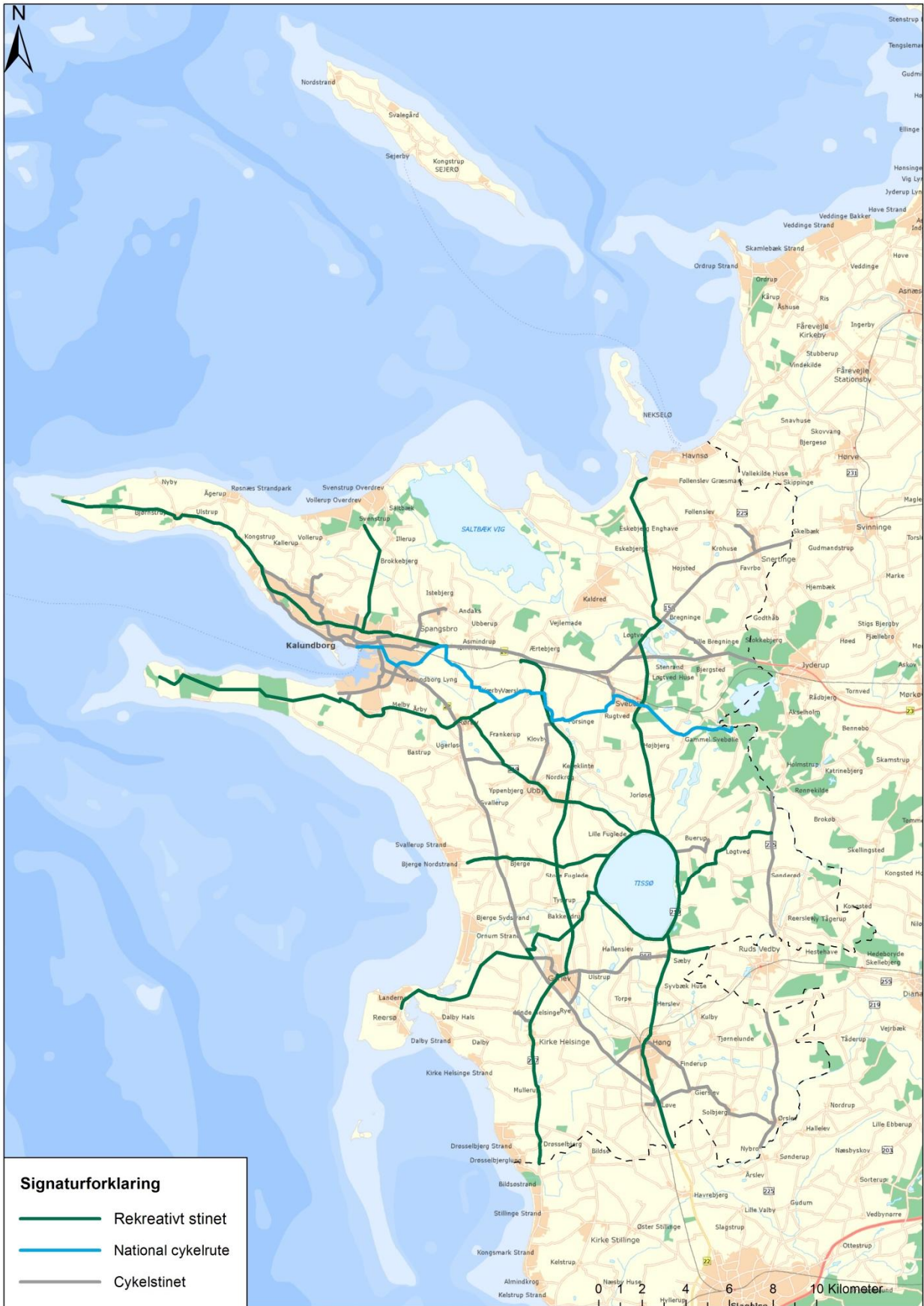
Andre foreslåede indsatser:

- De rekreative stier prioriteres efter oplevelsesværdier, seværdigheder, trafiksikkerhedsforbedring samt hvor stort brugerpotentiale, de har. Her vil eksempelvis en sti til Røsnæs vægte højt.
- Etablering af manglende rekreative stiforbindelser. Stiføringen bør udformes i samarbejde med lodsejere og foreninger i lokalområdet, som har et stort lokalkendskab.
- Opgradering af Værsløvstien fra gangsti til cykelkvalitet.
- Etablering af en god skiltning på det rekreative stinet, som gør det let for turister at færdes på stinettet og evt.

også muligt for lokale cyklister at tage længere ture.

- Etablering af oplevelsesruter i kommunen fx med et bestemt tema.
- Mulighed for cykelleje i Kalundborg by.
- Udarbejdelse af vejledning omkring etablering af lokale rekreative stier.
- Cykelture med lokale foreninger som guide i lokalområderne – både rettet mod turister og lokale borgere.
- Ved etablering af rekreative stier kan etableres en meter græsrabat, så de også kan bruges af ryttere.





Rekreativt stinet.



Fokusområde 5

Samarbejde med foreninger og frivillige

At få flere borgere til at cykle handler ikke kun om trafik og at etablere nye stiforbindelser. Det handler i høj grad også om at tænke cyklen ind i alle aktiviteter i vores dagligdag og om at ændre vores vaner.

Kommunen vil meget gerne samarbejde med foreninger og frivillige om at sætte fokus på muligheden for at bruge cyklen i hverdagen og dermed måske også ændre på holdninger og vaner.

Prioriterede indsatser:

- Udsendelse af cykelpolitikken til kommunens foreninger og frivillige med en opfordring til at diskutere, hvad de lokalt kan gøre for at fremme cykling.

- Løbende information til foreningerne om de tiltag, der gennemføres på cykelområdet.
- Mere reklame for udlån af cykellegebanerne til sundhedsarrangementer, byfester etc.
- Ture i lokalområdet arrangeret af frivillige, kan få borgere i alle aldre til at cykle, skabe bedre cykeladfærd og få mere motion. Hermed kan de lokale foreninger være med til at skærpe interessen for et bestemt lokalområde.

Andre foreslåede indsatser:

- Afsættelse af puljemidler, hvor foreninger og frivillige kan søge om mindre beløb til at igangsætte initiativer lokalt til at fremme cykeltrafik.



Fokusområde 6

Drift og vedligehold

Omfanget og kvaliteten af drift og vedligehold af stinettet har stor betydning for, hvor attraktivt og sikkert det er at cykle.

Flere undersøgelser viser, at en god drift og vedligeholdelse af stinettet har meget høj prioritet hos cyklisterne.

En høj prioritering af både drift og vedligeholdelse på stierne vil være med til at sikre, at cyklister (nye som eksisterende) fortsat tager cyklen.

Prioriterede indsatser:

- Reklame for indmelding af fejl på stier gennem 'Giv et praj'.
- Opstille retningslinjer til drift og vedligehold af hovedstinettet
- Prioritere sammenhængende vintervedligeholdte ruter.
- Systematiseret tilsyn med stier.

Andre foreslåede indsatser:

- Oprette et korps af cyklister, der indmelder kvaliteten af stierne via 'Giv et praj'.

