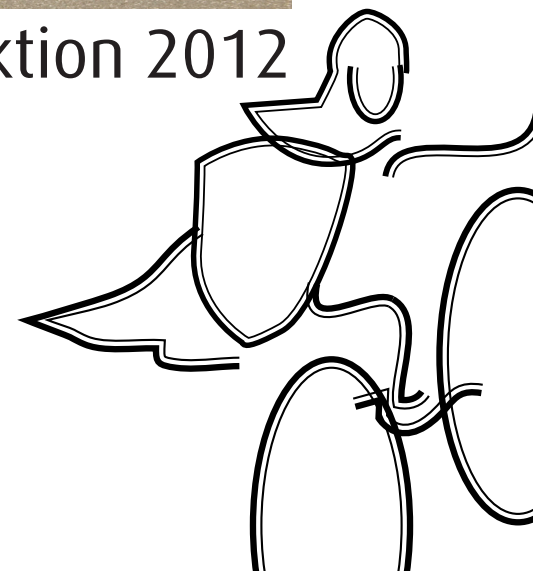




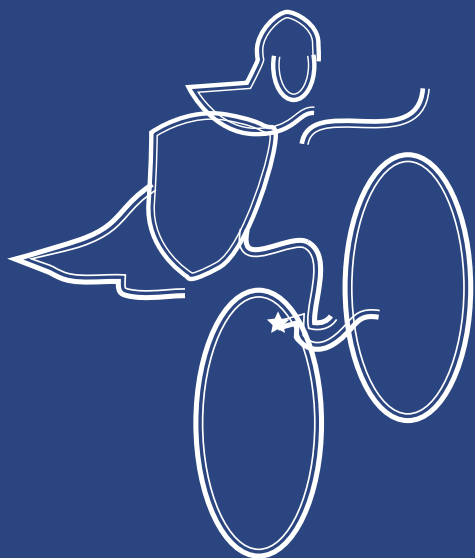
Helsingør
Kommune



Cykelstiinspektion 2012



Indholdsfortegnelse



■ Baggrund	4
■ Indledning	5
Formål med cykelstiinspektionen	5
■ Metodebeskrivelse	6
Definitioner	7
Afgrænsning	8
Registreringer	9
■ Generelle anbefalinger	10
Trafiksikkerhed	11
Drift og vedligehold	12
Fremkommelighed	14
■ Resultat af inspektionen	18
Tematisk oversigt	19
Belægnings- og slidlagsarbejder	20
Fremkommelighed	21
■ Handlingsplan	22
Prioriteringsprincipper	23
Fremkommelighed	24
Belægnings- og slidlagsarbejder	25





Baggrund

Viden under udvikling

Vejsektorens viden om sikre og fremkommelige vej- og stiudformninger er under stadig udvikling, og selv relativt nye veje og stianlæg lever ikke altid op til den trafiksikkerhedsmæssige standard, der i dag anbefales ved nyanlæg.

Også køretøjerne og trafikmønstret ændrer sig, så mange veje i dag anvendes anderledes end oprindeligt forudsat. Der ligger derfor et stort potentiale i ulykkesforebyggelse og forbedring af fremkommeligheden for cyklister ved en løbende overvågning og forbedring af det eksisterende vej- og stinet.

Cykelstisinspektion er en metode til at foretage en systematisk og periodisk tilbagevendende vurdering af fremkommeligheds- og sikkerhedsforholdene på vej- og stianlæg. Ikke nødvendigvis kun på baggrund af et nyere vej- eller trafikprojekt, men generelt på alle eksisterende stier og veje.

Cykelstiinspektion er ikke en del af det formelle revisionssystem i vejsektoren og skal derfor ikke følge de samme procedurer, bl.a. prioriteres resultatet af cykelstiinspektionen i sidste ende på linje med de øvrige driftsaktiviteter, herunder ulykkesbekæmpelsen.

Stort efterslæb i Helsingør

Mange cykelfaciliteter i Helsingør Kommune er ikke udformet hensigtsmæssigt og mange steder lider stinettet ofte af både manglende og dårlig vedligeholdelse.

Hidtil er stinettet i Helsingør Kommune primært blevet vedligeholdt ud fra en økonomisk betragtning og en beregnet levetid af stiernes belægning - hvilket ofte ikke afspejler stiernes reelle kvalitet for den enkelte cyklist.

Helsingør Kommune har en målsætning om at flere borgere skal vælge cyklen som transportmiddel og at deres tilfredshed med Helsingør som cyklistvenlig kommune skal øges. Dette kræver bl.a. øget fokus på forbedring af sikkerheden, komforten og fremkommeligheden på kommunens sti- og cykelrutenet.

Udover gode og jævne belægninger er der en lang række forhold, der alle har en væsentlig betydning for cyklisternes sikkerhed, oplevede komfort og fremkommelighed på stinettet.

Det kan dreje sig om alt fra deciderede huller til uhenigtsmæssigt udformede kryds, ramper og bomanlæg.

At sikre gode, jævne og farbare stiforbindelser har en enorm betydning for fastholdelsen af eksisterende cyklister såvel som rekrutteringen af nye cyklister.

En væsentlig fordel ved at fokusere på de mindre detaljer af stor betydning i Helsingør Kommune er, at man for relativ få midler kan opnå betydelige forbedringer og en forøgelse i antallet af tilfredse cyklister i Kommunen.





Formål med en cykelstiinspektion

Hovedformålet med en cykelstiinspektion er at kortlægge fejl og mangler som grundlag for at gennemføre mindre tiltag og mere langsigtede forbedringer på stinettet.

Mindre tiltag er ofte mindre forbedringer, der ikke kræver hverken jorderhverselse eller fornyet plangrundlag – eksempelvis lapning af huller, nye slidlag, fjernelse af bomanlæg mm. Samlet set retter tiltagene sig i inspektionen både mod trafiksikkerhed, oplevet komfort og fremkommelighed. Selv om hovedfokus er på mindre tiltag vil inspektionen også kunne give grundlag for registrering af tiltag med et længere tidsperspektiv.

Formålet med at gennemføre en cykelstiinspektion er:

- At påpege fejl og mangler som giver anledning til at gennemføre mindre tiltag langs eksisterende cykelstier og veje samt rette op på mangelfuld drift og vedligehold.
- At give et samlet grundlag og faglig basis for planlægning af udbygning og vedligehold af cykelstinet.
- At bidrage til forbedret kendskab blandt aktørerne i kommunen omkring cykeltrafikkens funktion i et trafiksystem og for cykeltrafikkens særlige problemer og krav.
- At bidrage til en konstruktiv dialog mellem kommunens planlæggere på forskellige niveauer og mellem kommunen og brugerne.
- At give et bedre grundlag for at gennemføre prioriteringer gennem større konsistens og sammenlignelighed i beslutningsgrundlaget.

Ændringer som følge af gennemgangen kan - afhængigt af problemernes alvorlighed og de til rådighedværende ressourcer - prioriteres over tid. Konstaterede problemer kan således afhjælpes med det samme, løbende over driften eller indgå i en prioritering af fremtidige anlægsarbejder.



Manglende afmærkning af bomanlæg samt defekt skiltning er eksempler på "mindre tiltag", der kan udbedres uden fornyet plangrundlag



Manglende fremkommelighed i de snævre bygader kan være forbedringstiltag med et mere langsigtet tidsperspektiv

Metodebeskrivelse

Cykelstiinspektionen blev gennemført henover sommeren/efteråret 2010 og omfattede en visuel besigtigelse på cykel af hele Kommunens udpegede hovedrutenet for cyklister - mere herom senere.

Særlige forhold omkring vintertjeneste er således ikke blevet registreret ved inspektionen.

Derudover er der ikke blevet ført en systematisk gennemgang af forhold omkring vejafvanding. Dette kræver at inspektionen gennemføres over flere dage med vedvarende regn, hvilket ikke var muligt i inspektionsperioden.

Cykelstiinspektionen indeholder også udpegning af en række konstaterede trafiksikkerhedsproblemer på vej- og stinettet. Disse udpegninger er ikke nødvendigvis sammenfaldende med Kommunens ulykksbelastede lokaliteter.

De ulykksbelastede lokaliteter baseret på Politiets ulykksregistreringer bearbejdes i Kommunens øvrige trafiksikkerhedsforbedrende arbejde.

Indhold

Definitioner
Afgrensning
Registreringer

7
8
9



Definitioner

Cykelstiinspektionens registreringer er opdelt i 2 overordnede kategorier, som hver især kan have en kortere eller mere langsigtet handling tilknyttet.

Mindre tiltag

Mindre tiltag er tiltag som ikke kræver hverken jordhervelse eller et formelt fornyet plangrundlag.

Eksempler på sådanne tiltag er skiltning, afmærkning, beskæring af beplantning, manglende markeringsbelysning samt krydsudbedringer indenfor offentligt vejareal.

Hvert mindre tiltag registreret i cykelstiinspektionen er underopdelt i følgende kategorier:

Afvigelse

Bruges omkring tiltag med manglende opfyldelse af Vejreglerne - som har eller vil kunne få - væsentlige konsekvenser for fremkommeligheden og trafik-sikkerheden.

Eksempler kan være manglende afmærkning af faste

genstande.

Fejl

Bruges omkring tiltag som kan dokumenteres er uheldige i forhold til eksempelvis fremkommelighed og sikkerhed, men som ikke er i strid med gældende Vejregler.

Eksempler kan være manglende eller uhensigtsmæssigt placerede støtteheller for cykler.

Anmærkning

Bruges omkring tiltag, der kan give nedsat funktionalitet eller fejl i brug af vej- og stinettet.

Eksempler kan være uhensigtsmæssigt placerede bomanlæg for cykler.

Langsigtede forbedringer

Langsigtede forbedringer er mere eller mindre større tiltag, der kræver ændring af eksisterende plangrundlag og som i en række tilfælde typisk vil kræve jordhervelse. Af eksempler kan bl.a. nævnes uhen-

sigtsmæssige linieføringer af stinettet, manglende stiforbindelser og snævre trafikkerede bygader med parkerede biler.

De langsigtede forbedringer registreret i cykelstiinspektionen er underopdelt i følgende kategorier:

Mindre investeringstiltag

Dette omfatter tiltag, der ikke kræver store investeringer, men som kræver et formelt fornyet plangrundlag.

Eksempler på mindre tiltag kan være krydsforbedringer, etablering af hastighedszoner og fartdæmpende foranstaltninger.

Større investeringstiltag

Dette omfatter tiltag, der kræver større investeringer.

Eksempler kan være nye stianlæg, større krydsombygninger og etablering af eksempelvis cykelgader.

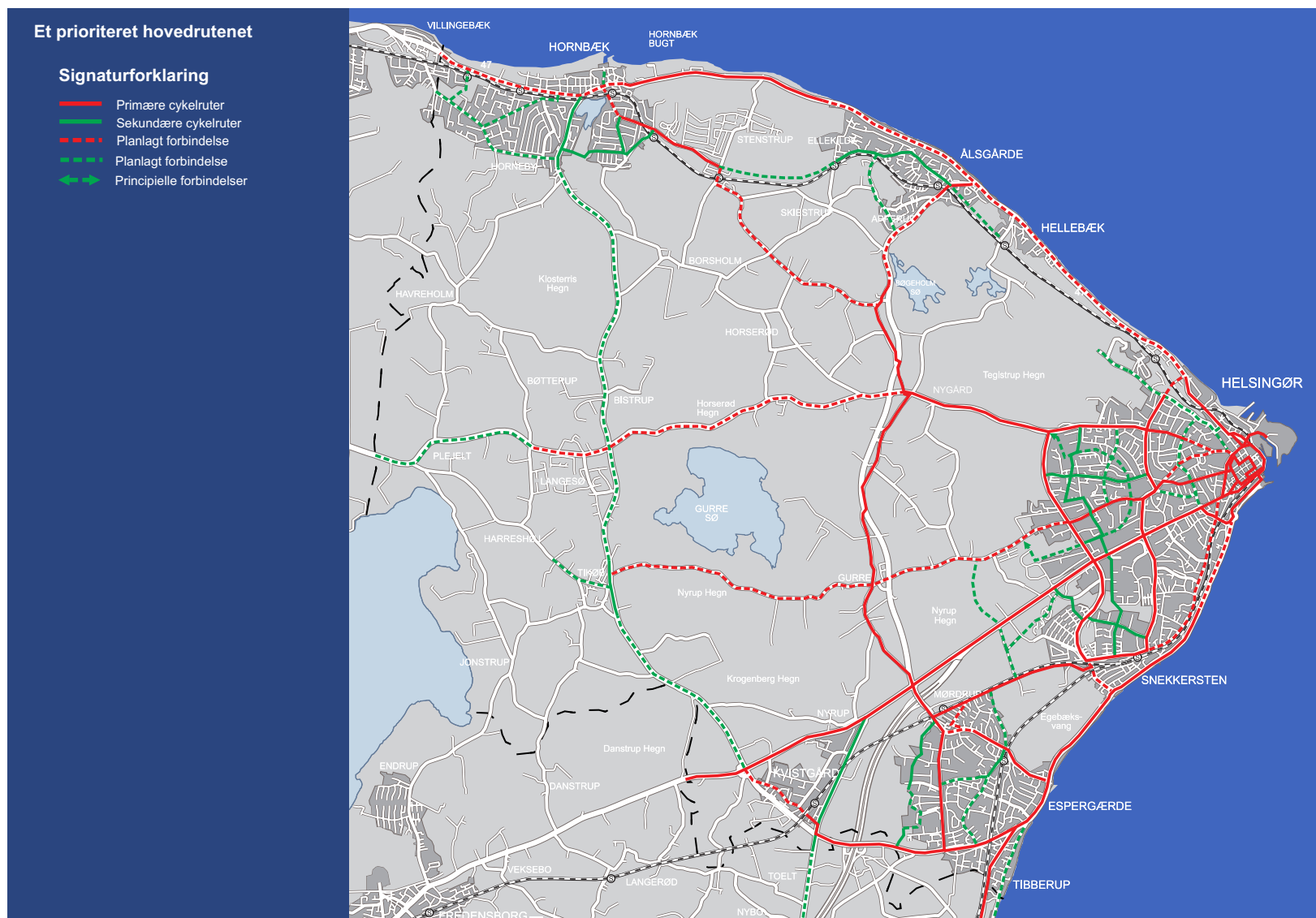


Afgrænsning

Denne cykelstiinspektionsrapport omfatter en registrering af hovedrutenettet for cyklister i Helsingør som udpeget i Cyklistplan 2009. Hovedrutenettet fremgår af nedenstående figur.

På strækninger i hovedrutenettet, hvor der ikke er etableret cykelsti er vejen blevet underlagt en inspektion. Dette betyder at der kan være forhold påpeget i inspektionen, som berører hele eller dele af vejnettet

i tilknytning til cyklisternes hovedrutenet.



Registreringer

Ved cykelstiinspektionen er der registreret følgende kategorier af problemstillinger:

- Fremkommelighedsproblem
- Farlig lokalitet
- Problem med beplantning
- Mangelfuld skiltning
- Lokal ujævn eller hullet belægning
- Længere strækning med dårlig belægning

Fremkommelighedsproblemer

Under kategorien er registreret en lang række forhold, der kan have betydning for cyklisters fremkommelighed. Eksempler kan være dårlige op- og nedkørsler, overflødige eller uheldigt udformede bomanlæg samt

manglende eller dårligt udformede støtteheller.

Farlig lokalitet

Under kategorien er registreret fejl eller mangler som vurderes at udgøre en direkte risiko for cyklisters sikkerhed. Eksempler kan være riste, der vender forkert, særligt store huller på kørebanen og for høje kantsten.

Problem med beplantning

Under kategorien er registreret problemer for cyklisters fremkommelighed og sikkerhed som følge af manglende regulering af beplantning. Eksempler kan være buske og træer, der rager ind over cykelstier samt beplantning, der tager oversigten ved kryds mm.

Mangelfuld skiltning

Under kategorien er registreret dårlig eller mangelfuld skiltning for cyklister. Dette kan både dreje sig

om mangelfuld ruteskiltning såvel som mangelfulde trafikregulerende skilte.

Lokal ujævn eller hullet belægning

Under kategorien er registreret lokale ujævne eller hullede belægninger. Strækninger er ofte mindre end 25 meter i udstrækning.

Længere strækning med dårlig belægning

Under kategorien er registreret længere strækninger (over 25 meter), hvor belægningen er af en sådan ringe kvalitet, at den bør genoprettes og/eller forsynes med nyt slidlag. Mange steder er cykelstier etableret med overflade af belægningssten fremfor asfalt og denne form for belægning er generelt problematisk i forhold til cyklisters komfort.

Udpegningen er et udtryk for at komforten for de cyklende er for ringe.

Afskalninger på cykelstier samt mange reetableringer på længere strækninger er bl.a. kriterier for udvælgelse af en given strækning i cykelstiinspektionen til forbedring



Generelle anbefalinger

I forbindelse med cykelstiinspektionen er der blevet registreret en række generelle problemer på hovedrutenettet. Disse problemstillinger gennemgås i det følgende kapitel.

Til hvert problem er angivet en række anbefalinger til hvordan problemerne kan afhjælpes eller forbedres.

De generelle anbefalinger er opdelt i kategorier, der henholdsvis vedrører fremkommelighed, trafiksikkerhed og drift og vedligehold.

Indhold

Trafiksikkerhed	11
Drift og vedligehold	12
Fremkommelighed	14



Trafiksikkerhed

Busstoppepæder

Ifølge Færdselslovens §27, stk.4 gælder følgende færdselsregler ved busstoppepæder:

Ved busstoppepæd, beliggende ved kanten af cykelsti, hvor passagererne ikke optages fra eller afsættes på et areal, der er særligt indrettet for dem, skal de kørende på cykelstien holde tilbage og om fornødent standse for på- eller afstigende passagerer.

Flere steder i Helsingør anvendes en afmærkning på cykelstien ved busstoppepæder, der ikke er i overensstemmelse med Færdselsloven.

Misvisende afmærkning på cykelstien kan medføre øget risiko for konflikter og dermed ulykker.



Afmærkningen ovenfor indikerer tværtimod at passagerer skal holde tilbage for cyklister, hvad ikke er tilfældet, når buspassagerer træder direkte ned på cykelstien. Hvis cyklister har vigepligten overfor udstigende passagerer bør dette i stedet afmærkes med fodgængerfelter på cykelstien.

Blå cykelbaner

Den seneste trafiksikkerhedsforskning viser at etablering af for mange blå cykelfelter i samme kryds medfører en øget ulykkesrisiko for cyklister. Omvendt så viser forskningen at ét eller 2 på hinanden vinkelrette



For mange blå cykelfelter i kryds øger ulykkesrisikoen for cyklister og andre trafikanter.

blå cykelfelter giver en øget sikkerhed. Signalværdien, som ét blå cykelfelt i krydset giver trafikanterne, resulterer altså i en sikkerhedsmæssig gevinst. Denne signalværdi får stadig større betydning for ulykkestallet, desto mindre krydset er, og jo større fokus tra-

fikanterne har på de konflikter, som det blå cykelfelt søger at advare om. Det samme gør sig gældende, når der er to vinkelrette blå cykelfelter.

I mange større kryds i Helsingør forekommer der blå cykelfelter i alle retninger. De blå cykelfelter bør fjernes og erstattes med ét eller maksimalt 2 på hinanden vinkelrette blå cykelbaner. Afhængig af hvor de farlige konflikter opstår.

Afmærkning af faste genstande

Ifølge Vejreglerne skal alle faste genstande (lygtepæle, rækværk og skilte mm.) placeres i en afstand på minimum 30 cm fra en cykelsti. Alternativt skal den faste genstand markeres med en bred profileret kantbane på cykelstien.

Mange steder på hovedrutenettet i Helsingør er faste genstande ikke markeret og der bør rettes særlig opmærksomhed på dette ved udformningen af fremtidige cykelstianlæg samt supplerende foranstaltninger for cyklister.

Faste genstande skal afmærkes eller placeres 30 cm fra cykelstien - lygtepælen hér opfylder ingen af betingelserne.



Drift og vedligehold

Slidlag

Forskellige undersøgelser dokumenterer, at cyklister prioriterer kørekomforten meget højt. Det er ikke rart at cykle på ujævne stier. Og dårligt vedligeholdte stier øger desuden risikoen for punkteringer og i værste fald ulykker.

I Helsingør Kommune er store dele af cykelstinet på hovedrutenettet i ringe forfatning. Alt efter forholdene bør stier i ringe forfatning gradvist udskiftes med det mest optimale slidlag - gerne pulverasfalt.

Dykkede kansten

I Helsingør Kommune har der gennem tiden været en fast tradition for at dykke kantstenen på cykelstier ved overkørsler.



Cykelstier med belægningssten er ikke en god løsning og bør gradvist udskiftes.

En sådan løsning giver imidlertid anledning til en række problemer for cyklister. Først og fremmest betyder det at cykelstien på et kort stykke får en meget kraftig sidehældning.

Dette er især et problem for cyklister med ladcykler eller med cykelanhængere, der kan risikere at komme så meget i ubalance, at der kan være en forhøjet risiko for ulykker.



Dykkede kantsten og smalle cykelstier er en dårlig kombination.

I stedet for at dykke kantstenen ved overkørsler anbefales det at kantstenen føres helt igennem. Hvor dette ikke er muligt kan niveauforskellen istedet deles mellem cykelsti og vejbane.

Cykelbaner

Der samler sig hurtigt meget skidt fra kørebanen på cykelstier etableret i niveau med kørebanen



En del steder på hovedrutenettet findes der cykelbaner og cykelstier etableret i niveau med vejene. Disse løsninger betyder at grus og andet skidt fra vejbanen hurtigt samler sig omkring cykelbanen eller cykelstien. Grus og andet skidt på cykelstien giver øget risiko for punkteringer mm.

Renholdelsen på denne del af stinet bør derfor opprioriteres i forhold til traditionelle cykelstier på hovedrutenettet.

Overkørsler

Mange steder på hovedrutenettet er overkørsler etableret med brosten. Dette er uheldigt. Dels er det ubehageligt at cykle på brosten og dels kan det skabe tvivl omkring hvem der har vigepligten.

Det anbefales generelt at trække cykelstien helt igennem overkørslerne med asfaltbelægning.

Cykelstier bør føres helt igennem overkørsler med asfalt.



Skiltning

God skiltning og rutevejvisning er vigtigt for at tiltrække nye cyklister, turister og fastholde eksisterende borgere på cyklen i Helsingør.

De nationale og regionale cykelruter i Helsingør blev etableret i starten af 90'erne og blev afmærket af Helsingør Kommune i samarbejde med Frederiksborg Amt, indtil amtet blev nedlagt med udgangen af 2006. Helsingør Kommune har siden overtaget ansvaret for vedligeholdelsen af de nationale og regionale ruter.

Meget store dele af skiltningen på de nationale og regionale ruter er en så dårlig forfatning at de bør udskiftes. Især på den populære nationale rute 9 (Nordkyststien) er skiltene i meget dårlig forfatning og ofte tildækket af beplantning i sommermånederne.

Skiltning for cyklister placeret på enkeltstandere er en dårlig løsning.



Lokale ruter

I Helsingør er der kun afmærket én navngiven lokal rute - Klostermosestien. Ruten forløber fra Snekkersten til Helsingør Sygehus. Ruten er i princippet godt skiltet, men mange steder er skiltningen dog meget medtaget og bør udskiftes.

Generelt er skiltene på Klostermosestien placeret lavt på enkeltstandere, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. Dels kan skiltene drejes og dels kan de nemt blive beskadiget ved påkørsler.

Det anbefales at opsætte alle ruteskilte for cyklister på dobbeltstandere for at undgå vridning og for at undgå beskadigelse af tavlen ved påkørsel.

Investeringen på kort sigt er lidt større, men på lang sigt tjener investeringen sig ind gennem længere le-

De nationale ruteskilte er i dårlig forfatning og mange steder er de helt skjult i sommermånederne.



vetid samt færre udgifter til reparationer og udskiftninger.

Køreplader

Ved anlægs- og driftsarbejder anvendes ofte køreplader på cykelstierne. Kanten på disse er ca. 2.5 cm høj og meget skarp. Dette kan medføre en unødigt høj risiko for både punkteringer samt eksede hjul for cyklister.

Det anbefales at der ved udlægning af køreplader altid anvendes supplerende gummiliste eller at der etableres en asfaltrampe i koldasfalt. Begge foranstaltninger hjælper desuden til at holde kørepladerne fast på stedet.

Køreplader uden rampe giver en forhøjet risiko for punkteringer og eksede hjul.



Fremkommelighed

Bomanlæg

Mange steder i Helsingør Kommune anvendes bomanlæg til dels at fartdæmpe cyklister og knallerter ved krydsninger og dels til at forhindre adgang for biler på stierne.

Stibomme etableres af hensyn til trafiksikkerheden, men de medfører ofte besværlige og ukomfortable manøvrer for cyklister.

Mange steder i Helsingør er stibommene placeret overflødigt eller etableret uhensigtsmæssigt. Mange af bomanlæggene er udført med så små passager at eksempelvis en ladcykel ikke kan passere.

Derudover opfylder mange af bomanlæggene i Helsingør ikke Vejreglerne. Ifølge Vejreglerne skal bomme være markeret tydeligt med både reflekser og belysning. Bomme kan udgøre en alvorlig personsikkerhedsrisiko ved påkørsel.

Udformet rigtigt er stibomme en rigtig god løsning til at fartdæmpe cyklister og knallerter. Stibomme bør altid anvendes, hvor cyklisters hastighed ønskes dæmpet frem til en krydsning eller hvor oversigtsforholdene er for ringe.

Mangefuldt afmærkede og forkert placerede stibom findes der mange af i Helsingør.



Især kan stibomme anbefales hvis cykelstien indgår som en del af en skolevej.

Af figur 1.1 fremgår anbefalede mål for forsætninger med bomme med en stibredde på 3,0 m.

En passagebredde på 130 cm bør altid være den mindst benyttede, da cykler med mere end 2 hjul må have en bredde på indtil 1,25 m ekskl. betjeningsgreb og spejle. På den 3,0 m brede sti kræves en afstand på 180 cm, hvis alle cyklister skal kunne passere uden at stå af.

For stibredder mindre end 3,0 m bør man overveje muligheden for lokalt at ændre stibredden og derved nærme sig den geometri, som er vist for den 3,0 m brede sti.

De nye kørekurver for specialcykler bør altid benyttes som grundlag for udformningen af bomanlæg og andre passager for cyklister.

Et alternativ til stibomme kan være at bruge stibump istedet. Løsningen anbefales anvendt på steder på hovedrutenettet, hvor stier krydser andre veje og hvor det vurderes at cyklisters hastighed bør dæmpes frem til en krydsning eller hvor oversigtsforholdene er for ringe.

Stibump er et godt alternativ til bomme.

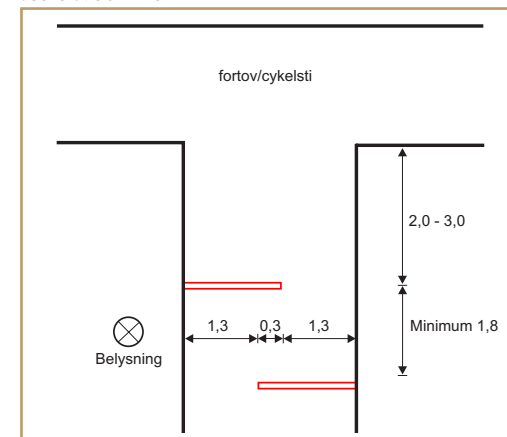


Ønskes det at begrænse anden trafik på cykelstierne kan steler med fordel anvendes istedet for bomme - men husk supplerende belysning

dene er for ringe.

Ønskes der kun at regulere anden motoriseret færdsel på cykelstien kan det i stedet for bomme anbefales at etablere steler som forhindring. Steler kan passeres ubesværet for cyklister og skal som minimum placeres med en indbyrdes afstand på 1,40 meter af hensyn til ladcykler og andre specialcykler.

Figur 1.1 Anbefalede mål for etablering af gode og pas-sable stibomme.



Markeringslys

Ubelyste cykelstier kan være en barriere for at benytte cyklen i de sene nattetimer og den mørke periode af året.

Særligt når der er modkørende biler med tændte billygter, kan det være et problem at se cykelstiens forløb fordi man som cyklist bliver blændet af billygterne. Her hjælper cyklens monterede lygter ofte ikke tilstrækkeligt nok til at oplyse cykelstien.

Inden for de tættere bebyggede områder i Helsingør er der ofte belysning langs cykelstierne, men i landområderne er cykelstierne ofte ikke belyst.

Etablering af traditionel belysning er meget omkostningstungt og derfor anbefales det at etablere en mere prisbillig løsning i form af ledelys for cyklister, hvor økonomien ellers tillader det.

På grund af den meget varierende kvalitet af cykelygter, er denne type belysning væsentligt bedre end reflekterende kantstriber, som ellers også kunne være

en løsning til markering af cykelstier.

Ledelys løsningerne kan etableres for mindre end 1/10 del af udgifterne til traditionel belysning.

Der findes flere produkter der pt. kan anvendes som ledelys for cyklister.

Parkering på cykelbaner/stier

Mange steder i Helsingør er etableret enten cykelbaner eller cykelstier i niveau med kørebanen. Dette frister mange bilister til at parkere deres bil med det ene hjulsæt ind over cyklisternes areal. Dette er et problem.

Der bør etableres parkeringsforbud, de steder hvor disse konflikter opstår.

Parkering på cykelbaner/stier er et problem mange steder i Helsingør Kommune.

LED-Mark solcellen giver cyklisterne et godt ledelys om natten.



Generelle anbefalinger

Cykling i Helsingør city

I Helsingør city består det eksisterende stinet primært af cykelstier langs de trafikerede radial- og ringveje og langs de mindre trafikerede gader i city.

De centrale gader i city er primært ensrettede for motoriserede køretøjer, og mange af gaderne har kantstensparkerings.

I en række gader er cykling tilladt mod ensretningen, mens man andre steder er henvist til at stå af og trække cyklen gennem gaderne.

Cyklisternes forhold i city er på mange områder man-

gelfuld. Generelt mangler cyklisterne plads, og cykelruterne gennem byen er uoverskuelige primært pga. manglende og uoverskuelig skiltning af cyklisternes mange færdselsrestriktioner.

Det anbefales at hele vejnettet i den indre by gennemgås med henblik på at gøre skiltningen mere ensartet og generelt at tillade cykling mod ensretningen flere steder end det er tilfældet i dag.

I Helsingør må der i dag kun cykles på udvalgte gågader i et begrænset tidsrum.

Det bør overvejes at tillade cykling generelt på alle

gågadestrækninger i Helsingør city i tidsrummet 21-09.

På den måde skabes der også liv i gågaderne i de sene aftentimer og de tidlige morgentimer, hvor butikkerne alligevel ikke har åbent og hvor antallet af fodgængere er ubetydelig.

Cykling mod ensretningen er et godt fremkommelighedstiltag og bør udbredes til flere gader i Helsingør city, hvor det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.



Cykling for rødt

Dansk Cyklist Forbund har under den løbende dialog med Justitsministeriet anført, at der langt flere steder bør opsættes skilte eller signaler, der tillader højresving for cyklister, selv om der er rødt lys for bilister.

Ifølge Justitsministeriets redegørelse om behovet for en mere cyklistvenlig færdselslov dateret den 8. september 2010 fremgår følgende formulering:

Det følger af § 58, stk. 3, og § 180, jf. § 2, i Transportministeriets (Vejdirektoratets) bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning, at vedkommende vejbestyrelse eller vejmyndighed med politiets samtykke kan undtage cyklister fra rødt lys ved skilte (undertavler) eller cyklistsignaler.

Der er altså nu åbnet mulighed for at Helsingør Kommune i samråd med det lokale Politi lokalt kan tillade højresving for rødt for cyklister.

I Helsingør Kommune findes der flere kryds hvor ligeudkørende cyklister er undtaget signalet ved 3-benede kryds. Dette er et rigtigt godt fremkommeligheds-tiltag og kan med fordel udbredes til flere kryds end det er tilfældet i dag. Desuden bør det også overvejes om ikke der flere steder på hovedrutenettet bør tillades højresving for rødt i de signalregulerede kryds.

Det anbefales dog at supplere Vejdirektoratets krav om undertavle i signalanlægget med en opdeling af cykelstien i 2 spor. Det ligeudkørende spor afmærkes med stoplinie mens højresvingssporet afmærkes med højttænder. På denne måde tydeliggøres vigepligten overfor cyklister.

Der bør i først omgang kun tillades højresving for rødt i 3-benede signalregulerede kryds, hvor det ellers vurderes trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Ved 4-benede kryds skal cyklister, der svinger til højre for rødt også tage sig i agt for tværgående cykeltrafik. Tværgående cyklister kan komme i høj fart og derfor anbefales det ikke i første omgang at etablere højresving for rødt i 4-benede kryds.



Resultat af inspektionen

Hovedresultaterne fra cykelstiinspektionen fremgår af det følgende kapitel. Detaljer omkring registreringerne samt fotomateriale og den eksakte placering er indtastet i Kommunens GIS kort.

Desuden fremgår registreringerne med angivelse af placering, beskrivelse og fotos af hjemmesiden www.cykelby2010.dk under menupunktet "Cykelstiinspektion"

Indhold

Tematisk oversigt	19
Slidlagsarbejder	20
Fremkommelighed	21





Tematisk oversigt

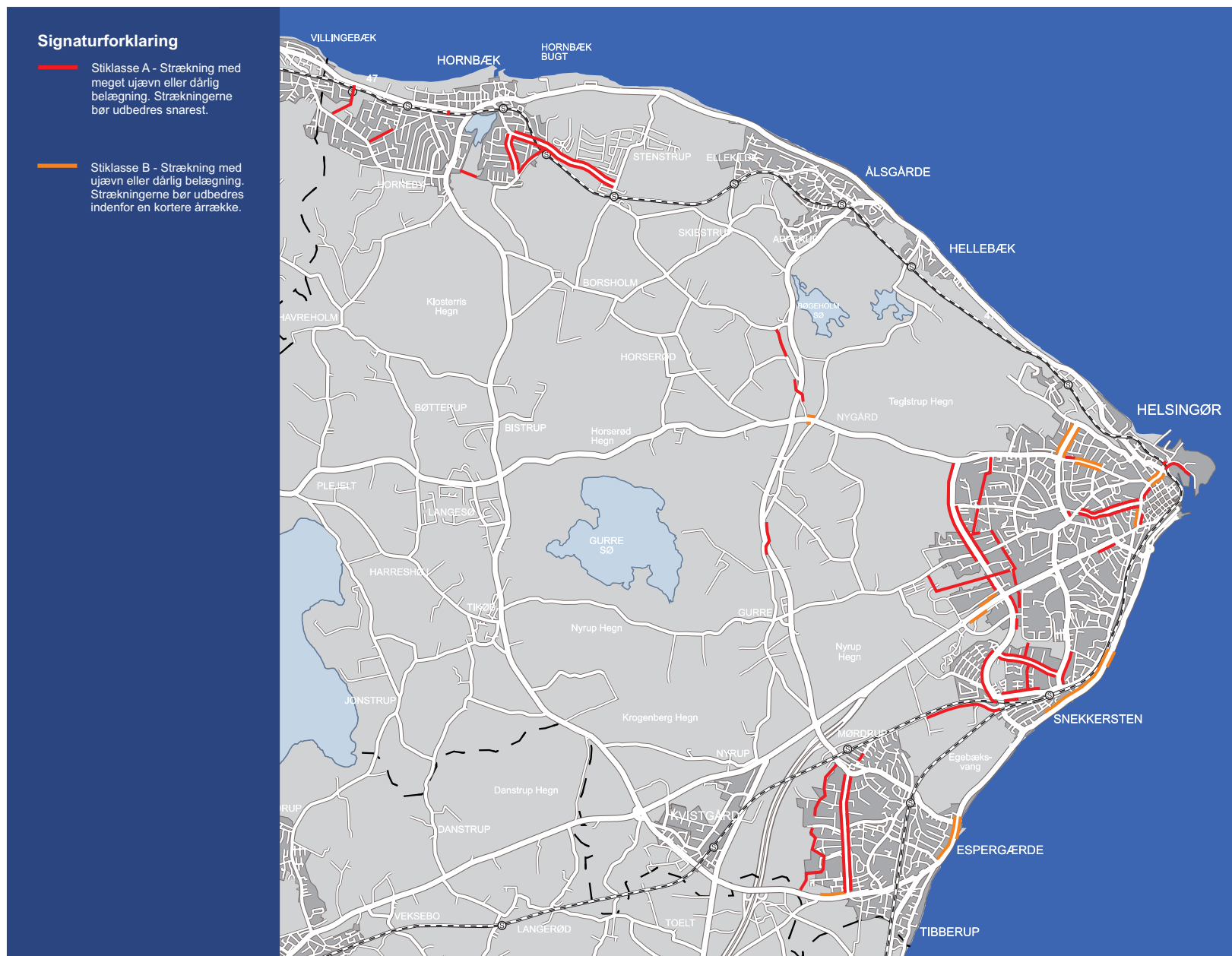
Af tabellen fremgår en oversigt over registreringerne fra cykelstiinspektionen opdelt på henholdsvis kategori og type af problem i forhold til gældende Vejregler på området.

Til hver kategori og type af problem er der sammenlagt angivet et økonomisk overslag for udbedring af problemerne. Anlægsoverslag på de enkelte udpegninger fremgår af kommunens GIS materiale.

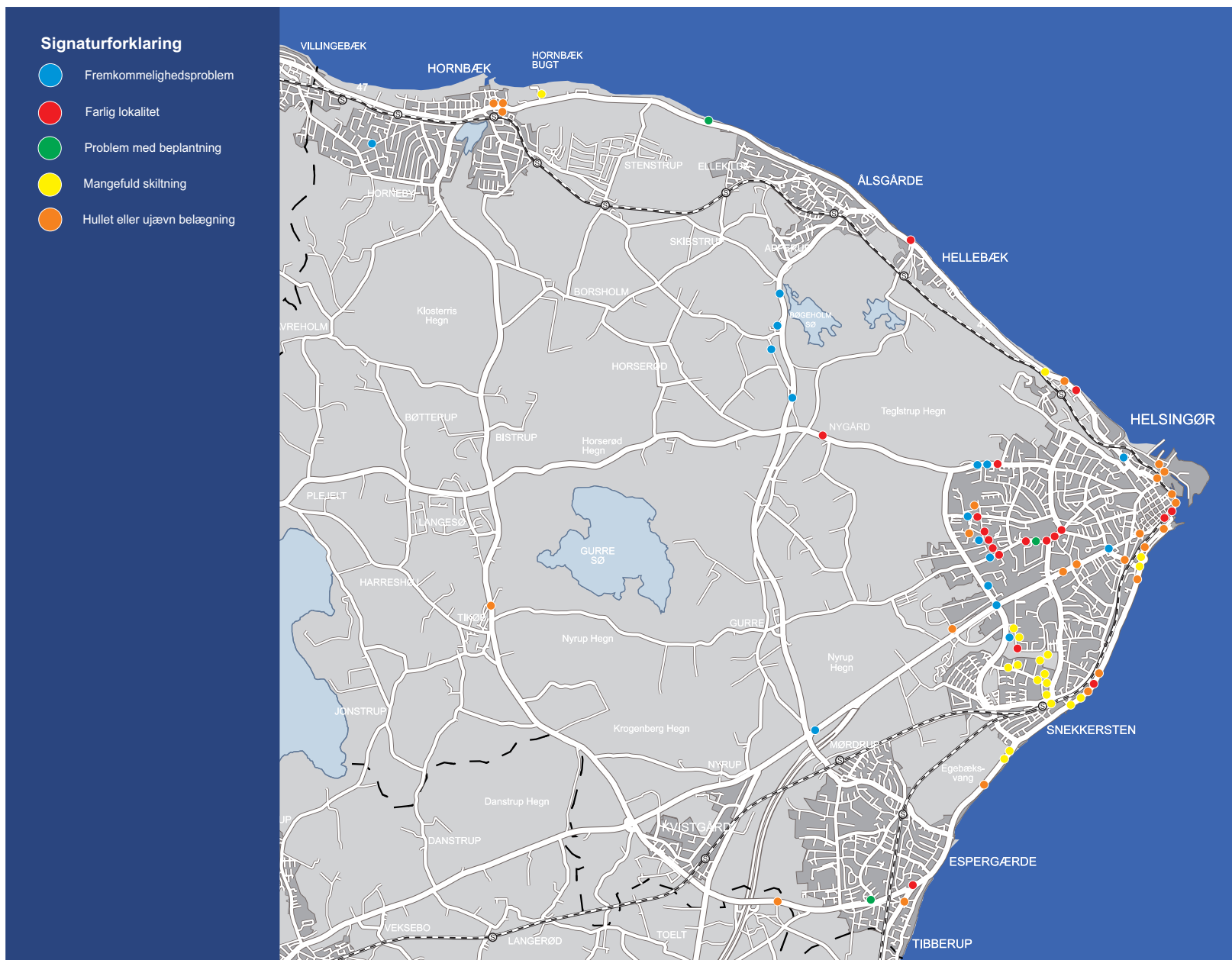
Signatur	Kategori	Antal registreringer	Type	Prisoverslag
	Fremkommelighedsproblem	1	Afvigelse	210.000 kr.
		11	Fejl	
		4	Anmærkning	
	Problem med beplantning	0	Afvigelse	9.500 kr.
		0	Fejl	
		3	Anmærkning	
	Lokal hullet eller ujævn belægning	0	Afvigelse	262.500 kr.
		25	Fejl	
		0	Anmærkning	
	Farlig lokalitet	9	Afvigelse	192.000 kr.
		7	Fejl	
		0	Anmærkning	
	Mangefuld skiltning	0	Afvigelse	42.000 kr.
		0	Fejl	
		21	Anmærkning	
	Stiklasse A - Strækning med meget ujævn eller dårlig belægning. Strækningerne bør udbedres mindre.	32	-	4.467.225
	Stiklasse B - Strækning med ujævn eller dårlig belægning. Strækningerne bør udbedres snarest.	18	-	1.257.172
I alt		131		6.440.397 kr.

Resultat af inspektionen

Belægnings- og slidlagsarbejder



Fremkommelighed



Resultat af inspektionen

Handlingsplan

Under kategorien "Fremkommelighedstiltag" er der samlet registreret forbedringer for knap. 1 mio. kroner.

Under kategorien "belægnings- og slidlagsarbejder" er der samlet set registreret forbedringer for knap 5 mio. kroner omfattende samlet set knap 36 km fordelt på 61 strækninger.

Beløbet til forbedringer i denne Cykelstiinspektion overstiger langt hvad Helsingør Kommune årligt afsætter til forbedring af drift og vedligehold for cyklister.

Derfor er der i det følgende foretaget en prioriteret handlingsplan for udbedringen af de mest presserende problemer på hovedrutenettet i Helsingør Kommune.

Indhold

Prioriteringsprincipper	23
Prioritering af fremkommelighedstiltag	24
Prioritering af belægnings- og slidlagsarbejder	25



Prioriteringsprincipper

Forhold påpeget i cykelstiinspektionen bør prioriteres i overensstemmelse med Cyklistplanen principper, hvor der er udpeget 7 indsatsområder, der alle skal bidrage til at nå målet om at få flere cyklister i Helsingør Kommune.

En meget vigtig del af Cyklistplanen er udpegningen af et samlet hovedrutenet, bestående af eksisterende ruter suppleret med en række nye og direkte ruter.

Det udpegede hovedrutenet og klassificeringen af dette udgør det overordnede prioriteringsgrundlag for rutenettets fremtidige standard og udbygning og vil også udgøre grundlaget for den overordnede prioritering af tiltagene påpeget i cykelstiinspektionen.

Det udpegede hovedrutenet i Cyklistplanen er inddelt i følgende klasser:

1. Primære cykelruter
2. Sekundære cykelruter

Det generelle princip for realisering af projekter i handlingsplanen er, at forbedringer på det primære rutenet prioriteres højest - og at forbedringer generelt sker, hvor cykelpotentialet skønnes størst. Det vil sige at geografisk centrale projekter prioriteres højere end projekter længere ude i Kommunen.

Farlige lokalteter prioriteres først

Ved cykelstiinspektionen er påpeget en række for-

hold, der kan medføre en forhøjet ulykkesrisiko. Disse bør - uanset geografisk placering - prioriteres højest. Det kan dreje sig om alt fra store huller på stierne til riste, der vender forkert.

Fremkommelighedsregistreringer bør generelt prioriteres på lige fod med registreringerne af dårlige belægninger under slidlagsarbejder.

Langsigtede forbedringer

Mere langsigtede og omkostningstunge tiltag påpeget i denne cykelstiinspektion foreslås inddraget i den økonomiske prioritering på lige fod med andre anlægsønsker indenfor vejområdet.



Prioritering af fremkommelighedstiltag

Prioritering	Sted	Kategori	Løsning	Prisoverslag
1	Nordre Strandvej	Farlig lokalitet	Vende brøndrist	2.500 kr.
2	Nordre Strandvej/Magdalenevej	Farlig lokalitet	Hæve brøndrist	2.500 kr.
3	Jernbanevej	Farlig lokalitet	Afmærke fast genstand	2.000 kr.
4	Stationspladsen	Farlig lokalitet	Afmærke faste genstande	5.000 kr.
5	Strandvejen	Farlig lokalitet	Afmærke rækværk	5.000 kr.
6	Ny Strandvej/Hornbækvej	Farlig lokalitet	Etablere støttehelle	50.000 kr.
7	Esrumvej	Farlig lokalitet	Udbedre huller på cykelsti	5.000 kr.
8	Borgmester P. Christensens Vej	Farlig lokalitet	Afmærke dobbeltrettet cykelsti	15.000 kr.
9	Eckersbergvej/Kronborg Ladegårdsvej	Farlig lokalitet	Etablere støttehelle	50.000 kr.
10	Skindersøvej	Fremkommelighedsproblem	Etablere støttehelle	50.000 kr.
11	Holmenevej/Lille Skindersøvej	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
12	Knudemosevej	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
13	Knudemosestien	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
14	Tennisvej	Fremkommelighedsproblem	Fjerne beplantning	2.500 kr.
15	Lappen/Sct. Anna Gade	Fremkommelighedsproblem	Flytte cykelsymboler på højre-svingsbanen	10.000 kr.
16	Klostermosevej	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
17	Gurrevej/Sti 219	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
18	Krøyersvej/Sti 215	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
19	Eckersbergvej/Kronborg Ladegårdsvej	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
20	Esrumvej	Fremkommelighedsproblem	Fjerne stibom	5.000 kr.
21	Esrumvej	Fremkommelighedsproblem	Afslutte arbejdet med etablering af støttehelle	25.000 kr.
22	Kongevejen/Flynderborgvej	Fremkommelighedsproblem	Etablere støttehelle	25.000 kr.
23	Nordre Strandvej	Ujævn eller hullet belægning	Lappe omkring brøndæksel	2.500 kr.
24	Nordre Strandvej	Ujævn eller hullet belægning	Lappe huller og ujævnheder	30.000 kr.
25	Nordre Strandvej/Højstrupvej	Ujævn eller hullet belægning	Udjævning af cykelsti	10.000 kr.
Total				332.000 kr.

Prioritering af belægnings- og slidlagsarbejder

Prioritering	Sted	Fra	Til	Antal meter	Prisoverslag
1	Sauntevej (N og S)	Sandagerhusvej	Johannes Ewaldsvej	3.400	476.000 kr.
2	Kronborgvej (V)	Forbi jernbanen	-	84	11.760 kr.
3	Nørrevej (N)	Borupgårdsvej	Rønnebær Allé	578	80.920 kr.
4	Nørrevej (S)	Klostermosevej	Poppelhaven	237	37.380 kr.
5	Rønnebær Allé (Ø)	Nørrevej	Tjørnevej	550	77.000 kr.
6	Klostermosevej (V)	Esrumvej	Ole Rømers Vej	1.564	218.960 kr.
7	Klostermosevej (Ø)	H. C. Ørstedvej	HP Christensensvej	990	138.600 kr.
8	Klostermosevej (V)	Klostermosestien	Industrivej	182	25.480 kr.
9	Klostermosevej (Ø)	Kongevejen	Prøvestensvej	330	46.200 kr.
10	Klostermosevej (Ø)	Folehaven	Hesteskoen	150	21.000 kr.
11	Klostermosevej (V)	Smakkevej	Nørrevej	825	115.500 kr.
12	Agnetevej (S)	Klostermosevej	Ullavej	1.609	225.260 kr.
13	Agnetevej (V)	Helgavej	Lonevej	132	18.480 kr.
14	Rosenkildevej (S og N)	Trækbanen	Gurrevej	1.908	267.120 kr.
15	Gefionsvej (Ø)	Gurrevej	Skolealléen	149	20.860
16	Esrumvej (N)	Uffesvej	Gefionsvej	208	29.120 kr.
17	Skindersøvej	Ørsholtvej	Nørreløkkevej	388	67.900 kr.
18	Lille Skindersøvej	Knudemosestien	Knudemosevej	140	24.500 kr.
19	Strandvejen (V)	Stokholmsvej	Ud for renseanlægget	760	90.440 kr.
20	Strandvejen (Ø)	Strandvangsvej	Ud for renseanlægget	330	39.270 kr.
21	Strandvejen (V)	Borupgårdsvej	Lidt nord for Kirsebærhaven	1.400	166.600 kr.
22	Strandvejen (Ø)	Tjørnevej	Lidt nord for Kirsebærhaven	268	31.892 kr.
23	Hornbækvej	Kellerisvang	Hovvej	412	57.680 kr.
24	Trækbanen	Jernbanevej	Rosenkildevej	346	48.440 kr.
25	Klostermosestien	Nørrevej	Smakkevej	1.720	120.400 kr.
Total				18.660	2.456.762 kr.

