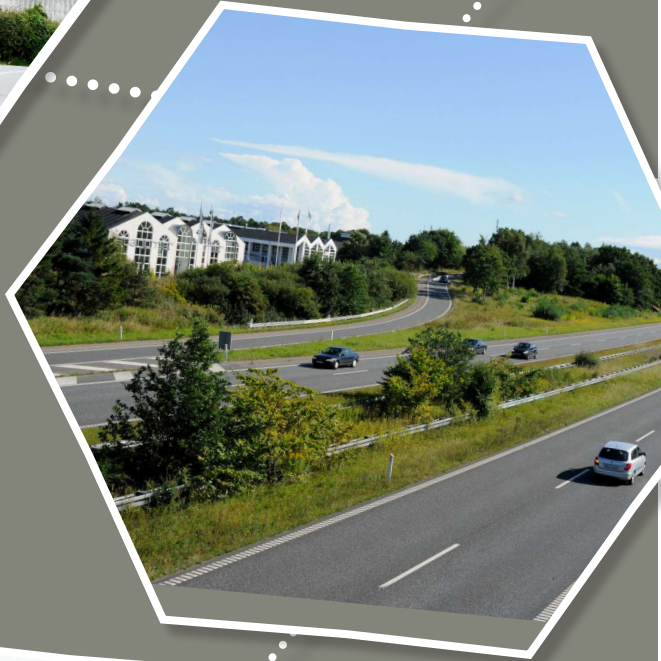





FREDENSBORG
KOMMUNE



FREDENSBORG KOMMUNE

MOBILITETS- OG

INFRASTRUKTURSTRATEGI 2018-2029



*"Kommunens fysiske rammer
— byrum, boliger, faciliteter,
infrastruktur og natur — skal
understøtte et moderne familieliv, en aktiv
og sund fritid, samt en bæredygtig og kli-
mavenlig livsstil"*

Planstrategien Fremtidens Fredensborg Kommune
2015-2020

*"De fysiske rammer skaber ikke en
attraktiv bosætningskommune i sig selv. Det
væsentlige er det liv, der udspiller sig i rammerne.
Derfor skabes den attraktive kommune i sam-
spil med borgerne med fokus på i fællesskab at
udvikle og udnytte de muligheder, som de fysiske
rammer giver."*

Planstrategien Fremtidens Fredensborg
Kommune 2015-2020



FREDESBORG
KOMMUNE

Mobilitets- og infrastrukturstrategi 2017-2019

Godkendt maj 2017

Tekst og grafik: Fredensborg Kommune

Fotos: Fredensborg Kommune

Udviklet i samarbejde med COWI

EN INFRASTRUKTUR I FORANDRING

Fredensborg Kommunes byråd har med Mobilitets- og Infrastrukturstrategi 2017-2029 fastsat de overordnede rammer for kommunens trafikale udvikling frem mod 2029. Formålet er at sikre, at Fredensborg Kommune er en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune.

Målsætningerne er samlet i tre overordnede temaer, som sætter dagsordenen for vores arbejde med trafik og infrastruktur de kommende 12 år:

Fremtidens by og infrastruktur

Temaet Fremtidens by og infrastruktur har til formål at opstille stiller de overordnede rammer for, hvordan vi effektivt forbedrer, udvikler og vedligeholder vores infrastruktur gennem et solidt datagrundlag, strategisk overblik og udnyttelse af den teknologiske udvikling indenfor vej- og trafikområdet. Som kommune skal vi favne denne udvikling og sørge for, at den bidrager til vores vision om at skabe en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune.

Målsætningerne indenfor dette tema er at sikre et sammenhængende vej- og stinet, hvor vi med baggrund i en tydelig klassificering, trafiksikkerhed og fremkommelighed kan vedligeholde og udvikle vores infrastruktur, så vi sikrer tilstrækkelig koordinering og ensartethed i udformningen og administrationen af kommunens vej- og stinet.

Trygge og sikre nærområder

Et trygt og sikkert nærområde har stor betydning for vores daglige transportadfærd. Sikkerheden og trygheden er f.eks. afgørende for, om vi lader vores børn cykle til og fra skole, og om vi foretager daglige gøremål til fods eller i bil. Trafiksikkerheden i Fredensborg Kommune er høj, og derfor er det særligt vigtigt at vi arbejder med trygheden i vores nærområder så vi alle har lyst og mulighed for at benytte os af alle kommunens kulturtilbud, detailhandel og attraktioner uanset hvilken

alder vi har. Målsætningerne er at sikre at trafikken i Fredensborg Kommune afvikles hensynsfuldt, og at vi sikrer fokus på tryghed og trafikal adfærd i den fremadrettede udvikling.

Bæredygtig hverdagstrafik

God infrastruktur og gode transportalternativer giver os større frihed til at vælge den mest hensigtsmæssige transportform. Dermed understøttes vores indsats for et bedre miljø, bedre sundhed og en mere attraktiv kommune uden at gå på kompromis med den enkelte trafikants ret til at vælge selv. Dette tema handler om hvordan vi fremadrettet gør det nemt og effektivt at foretage kombinationsrejser, tilvælger grønne transportløsninger i erhvervslivet og sikrer gode forhold for den kollektive trafik.

Det er byrådets ønske, at vi med denne strategi har en fælles reference for, hvor vi vil hen med vores mobilitet, infrastruktur og trafik. Mobilitets- og infrastrukturstrategien 2018-2029 følges op af 4-årige handleplaner med konkrete indsatser for de enkelte bysamfund og for kommunen som helhed.

En udvikling i fællesskab

Involvering af borgere har haft stor betydning for strategiens tilblivelse, og et samarbejde vil også være vigtig for strategiens realisering. Resultaterne nås ikke af Fredensborg kommune alene, men i et tæt samarbejde mellem borgere, kommunen og øvrige interessenter og erhvervsdrivende. Derfor har vi med denne strategi også udpeget en række lokaltrafikområder, som fremadrettet vil blive brugt i udviklingen af nærområderne. På den måde opnår vi det største ejerskab, og en mulighed for at udnytte det store potentiale og de ressourcer, der er til stede i Fredensborg Kommune.

GOD LÆSELYST!

Thomas Lykke Pedersen
Borgmester
Fredensborg Kommune

Lars Simonsen
Formand for Plan- Miljø- og Klimaudvalget

Thomas Bak
Formand for Udvalget for
Trafik og Infrastruktur



INDHOLD

INDLEDNING

- 8 Hvorfor en mobilitets- og infrastrukturstrategi 2018-2029?
- 10 I synergi med vores øvrige politikker og strategier
- 11 Hvad er status?
- 12 En strategi med fremdrift
- 13 Strategiens temaer



TEMA 1: FREMTIDENS BY- OG INFRASTRUKTUR

- 16 Hvorfor dette tema?
- 17 Potentialer og udfordringer
- 18 Vi arbejder strategisk med vores **vejnet**
- 20 Vores **cykelstinet** er veludbygget
- 21 Vi udvikler vores infrastruktur sammen
- 23 Vi vil fortsat styrke **trafiksikkerheden**
- 26 Vi vil sikre **høj vedligeholdelsesstandard**
- 26 Vi vil sikre høj **fremkommelighed**
- 28 **Målsætning**



TEMA 2: TRYGGE OG SIKRE NÆROMRÅDER

- 32 Hvorfor dette tema?
- 33 Potentialer og udfordringer
- 34 Vi arbejder målrettet med trafikal tryghed
- 35 Vi vil arbejde for sikre skoleveje
- 34 Vi vil arbejde målrettet med trafikal tryghed
- 36 Vi vil reducere risikoadfærd i trafikken
- 38 Målsætning



TEMA 3: BÆREDYGTIG HVERDAGSTRAFIK

- 42 Hvorfor dette tema?
- 43 Udfordringer og potentialer
- 44 Vi vil udnytte stationsnærheden
- 45 Vi vil styrke kombinationsrejser
- 46 Vi vil motivere til klimabevidst og bæredygtig transport
- 47 Vi vil samarbejde med erhvervslivet og turisme
- 47 Vi er en del af Greater Copenhagen
- 48 Målsætning



INDLEDNING
**MOBILITETS- OG
INFRASTRUKTURSTRATEGI
2018-2029**

HVORFOR EN MOBILITETS- OG INFRASTRUKTURSTRATEGI 2018-2029?

EN DEL AF FREMTIDENS FREDENSBORG

Fredensborg Kommunes mobilitets- og infrastrukturstrategi 2018-2029 understøtter visioner og mål fra kommunens planstrategi "Fremtidens Fredensborg Kommune - Én kommune, fem unikke bysamfund" fra 2016, hvor der er et stærkt fokus på, at kommunen består af 5 unikke steder, der skal have en god sammenhæng både indbyrdes og i forhold til områder uden for kommunen.

Planstrategien vil blandt andet sikre;

- > Velfungerende infrastruktur til/fra København, på tværs i kommunen og regionen.
- > Anvendelse af Smart City metoder til effektiv udnyttelse af ressourcer.
- > En ambitiøs klima- og energipolitik, med fokus på grøn omstilling.
- > Bæredygtig mobilitet dels via øget brug af el-biler dels øget fokus på cyklisme.

Hvis kommunen skal i mål med disse visioner er det nødvendigt med en langsigtet strategi og planlægning af infrastrukturen, som kan sikre et tværfagligt samspil vedrørende miljø, trafik, erhverv og økonomiske forhold.

I kommunen er der desuden stort politisk fokus på at sikre ligebehandling af både borgere og erhvervslivet. Som borger eller erhvervsdrivende skal du have de samme trafikale forhold, som øvrige bosat eller arbejde i samme bymiljø. En langstigtet mobilitets- og infrastrukturstrategi sikrer, at vi gennemtænker vores fremtidige planlægning, sikrer inddragelse af væsentlige aktører og interessenter og tænker i helhedsløsninger frem for enkelte usammenhængende løsninger. Det er alt sammen med til at støtte op om visionen om at sikre en velfungerende infrastruktur for alle vores bysamfund.

STRATEGIENS FORMÅL

Mobilitets- og infrastrukturstrategiens formål er at sikre en fælles og langsigtet vision for Fredensborg Kommunes infrastruktur og trafikplanlægning.

Strategien skal sikre, at trafikken og vejnettet tilpasses lokale, regionale og nationale målsætninger, og at der "svares" på de udfordringer vi står overfor i form af klimaudfordringer, øget efterspørgsel efter transport samt større pres på gader og vejarealer. Endelig vil strategien imødegå en række af de konkrete udfordringer og ønsker, der bl.a. er udtrykt fra borgere, besøgende og erhvervsliv.

Strategien skal:

- > Sikre en visionær og robust **fælles vision** om bæredygtig transport, som er tydelig for borgere, erhvervsliv og øvrige interessenter
- >
- > Sikre at vi arbejder målrettet med **fokus på både infrastruktur, trafik og mobilitet**
- >
- > Sikre rammerne for **omkostningseffektive og fremtidssikrede anlægsarbejder** indenfor vej- og trafikområdet
- >
- > Sikre at en **prioritering af fremtidige prioriteter på vej- og trafikområdet** tager afsæt i stærke analytiske og faglige vurderinger
- >
- > **Sikre synergi** mellem byudvikling, trafikafvikling og klimamålsætninger

INFRASTRUKTUREN

- alt det fysiske

Infrastruktur er det fysiske element, der er til stede for at trafikken kan transportere sit emne – enten et menneske eller en vare. Infrastruktur kan f.eks. være en vej, en sti eller jernbane. Infrastrukturen er grundlaget for trafikens bevægelse.



TRAFIK

- alle transportformer

Trafik handler om den transport, der foregår på vores infrastruktur. Trafikken kan være biler, cykler, fodgængere og kollektiv trafik. En trafikant er typisk enten en bilist, en cyklist eller en kollektivt rejsende. Dog er vi alle på et eller andet tidspunkt fodgængere i forbindelse med vores daglige transport.

Trafikken har et behov for forskellige former for infrastruktur for at kunne afvikles.

MOBILITET

- vores adfærd og behov

Mobilitet handler om evnen til at bevæge sig eller flytte sig. Mobilitet drejer sig om at udnytte summen af de transportmuligheder der er til stede for at opnå den mest optimale transport til den givne situation. En mobilist benytter sig af et bredt spektrum af de forskellige transportmuligheder for at dække sit daglige transportbehov. Valget af transportmiddel er midler, der gør den enkelte mobil.



I SYNERGI MED VORES ØVRIGE POLTIKKER OG STRATEGIER

Mobilitets- og infrastrukturstrategien er en del af Fredensborg Kommunes overordnede planlægning, og indgår i et samspil med en række øvrige strategier og politikker:

- > **Cykelpolitik**
- > **Erhvervsstrategi**
- > **Handicappolitik 2016**
- > **Klima- og energipolitik 2016**
- > **Sundhedspolitik**

CYKELPOLTIKKEN

Fredensborg Kommunes cykelpolitik har som mål at sikre gode forhold for cyklister, og få flere til at vælge at cykle til den daglige transport og i fritiden. Mobilitets- og infrastrukturstrategien understøtter denne politik ved at sikre en overordnet strategisk planlægning af vores vej- og stinet, så vi sikrer et sammenhænge og sikkert cykelstinet på tværs af bysamfundene.

ERHVERVSSTRATEGIEN

Strategien har som mål at sikre, at Fredensborg Kommune er erhvervslivets foretrukne valg ved etablering og drift af virksomhed. Strategien har som mål at kommunerne i Nordskælland samarbejder om infrastrukturprojekter, der bør anbefales til regeringen samt at vi aktivt påvirker og understøtter den fælles regionale vækst dagsorden. Mobilitets- og infrastrukturstrategien sikrer fokus på dette ved at pege på konkrete infrastrukturprojekter og netværk på vej- og trafikområdet som kommunen bør lægge pres på for at staten sikrer løsninger for.

HANDICAPPOLTIKKEN

Fredensborg Kommunes handicappolitik sikrer, at FN's Handicapkonvention og de handicappolitiske principper indtænkes og integreres i den politiske planlægning.

Politikkens mål er at sikre at alle borgere skal kunne leve et aktivt liv med lige muligheder for uddannelse, job og fritidsaktiviteter. Mobilitets- og infrastrukturstrategi 2018-2029 støtter op om dette ved at skabe fokus på, at kommunens eksisterende vej- og trafikarealer samt nye anlægsprojekter udarbejdes med høj tilgængelighed.

KLIMA- OG ENERGIPOLTIKKEN

Kommunens klima- og energipolitik sikrer et ambitiøst fokus på at vi tager hensyn til klimaet, som en del af udviklingen af kommunen og for at anvende kommunens ressourcer effektivt. Mobilitets- og infrastrukturstrategien understøtter denne vision ved at sikre fokus på bæredygtig transport i hverdagen, og styrker fokus på intermodale rejser.

SUNDHEDSPOLTIKKEN

Denne politik har som mål at sikre patientrettet forebyggelse i samarbejde med Region Hovedstaden, bl.a. ved integration af sundhedsfremme i den fysiske planlægning. Mobilitets- og infrastrukturstrategien understøtter dette mål ved at styrke den fysiske cykelplanlægning, og sikre gode forhold for cyklister generelt. Derudover sikrer strategiens fokus på tilgængelighed, at der gives mulighed for at benytte kommunens vej- og stisystemer hele livet.

Mobilitets- og infrastrukturstrategiens vision 2029

Fredensborg Kommune er **anerkendt for at udvikle deres infrastruktur i samarbejde med borgere og erhvervsdrivende** gennem veldefinerede lokaltrafikområder.

Fredensborg Kommune har en **velfungerende infrastruktur**, der skaber gode forbindelser internt i kommunen og til øvrige rejsemål i Region Hovedstaden uanset transportform.

Alle borgere oplever deres nærområde som trygt og med gode muligheder for at vælge en **bæredygtig transportform i deres hverdag**

I Fredensborg Kommune arbejder vi for almenvællet, og med et stærkt analysegrundlag som sikrer høj faglighed og fremtidssikring i udfomningen af vores vej- og trafikområder

HVAD ER STATUS?

Strategien er baseret på en række analyser af den trafikale situation i Fredensborg Kommune samt en målrettet inddragelse af borgere, politikere og erhvervslivet. Analyserne har bidraget til at tegne strategiens retning, og ligger, sammen med borgerinddragelsen og de politiske prioriteringer til grund for strategiens temaer.

DET SIGER ANALYSERNE

Trafiksikkerhedsanalysen (2016)

- > Antallet af trafikuheld i Fredensborg Kommune har været jævnt faldende i perioden 2011-2016.
- > Der er registreret 344 trafikuheld i perioden 2011-2016, hvilket svarer til 1 ulykke om ugen
- > Antallet af personskadeuheld er faldet fra 18 i 2007 til 7 i 2016
- > Ulykkesbilledet er spredt på hele vejnettet, og der er ingen sorte pletter

Befolkningsprognose og trafikmodel 2029

- > I forbindelse med udarbejdelsen af mobilitets- og infrastrukturstrategi 2018-2029 er der udarbejdet en trafikmodel for 2029. Den er baseret på en basismatricen fra 2016, som er fremskrevet med 0,6% samt nye og planlagte byudviklingsområder
- > Trafikmodel 2029 forudsiger at følgende strækninger vil have trængselsudfordringer om eftermiddagen i 2029: sidevejene til Fredensborgvej, Usserød Kongevej omkring Fredensborg Rådhus, Fredensborg Kongevej fra Humlebækvej til A6, krydset Kratbjerg og Skovsvinget, Niverødvej og Isterødvejen
- > Modellen peger på at følgende strækninger får trængselsudfordringer i morgentimerne i 2029: Isterødvejen, krydset Humlebækvej og Fredensborgvej, krydset Kratbjerg og Skovsvinget samt A6

Droneflyvninger og skoleinterviews

- > Droneflyvninger over alle kommunale skoler i efteråret viser en genrel tendens til uhensigtsmæssig og ulovlig parkering

- > Der er desuden en generel udfordring med at elever i alle aldre køres til skole i bil, hvilket skaber trængsel omkring skolerne.

Serviceeftersyn af kollektiv trafik

- > Bilrådigheden i Fredensborg Kommune er stigende, særligt blandt familier med to biler eller mere
- > Rejser med kollektiv trafik udgør 9% af alle ture i Fredensborg Kommune, mens bilture udgør 66%.
- > Passagertallet er faldet efter indførelsen af Flextur som supplement til den kollektive trafik
- > I perioden 2015- oktober 2016 er der gennemført ca. 18.000 ture med Flextur
- > Der er generelt et velfungerende kollektivt net

DET SIGER BORGERNE

Spørgeskemaundersøgelse og borgermøde

- > Utrykke stisystemer i Kokkedal omkring Holmegårdscetret og Kokkedal Skole
- > Missing links på cykelstinetet og manglende mulighed for at cykle mellem bysamfundene
- > Gennemkørende trafik og høj hastighed i landsbyerne
- > Generelt manglende vedligeholdelse af veje og stier
- > Høj hastighed på vejene
- > Gennemkørende og tung trafik i landområderne og på A6

HVAD HAR OPTAGET DEN POLITISKE DEBAT

- > Sammenhæng i cykelstinetet
- > Skiltning på cykelstier
- > Trafikken på A6 gennem Fredensborg
- > Modulvogntog på Isterødvejen
- > Gennemkørende trafik i landsbyerne
- > Høj fart gennem landsbyerne
- > Regularitet på Kystbanen
- > Trafiksikkerhed og tryghed for lette trafikanter
- > Vedligeholdelse af flisestier
- > Samskabelse med borgere og interessenter

EN STRATEGI MED FREMDRIFT

EN STRATEGI MED 12-ÅRIGT SIGTE

Mobilitets- og infrastrukturstrategi 2018-2029 er det grundlag, der fastlægger Fredensborg Kommunes trafikale indsatsområder for de kommende 12 år. Den synliggør de visioner og mål vi forfølger, og den fastlægger også den service den enkelte borger kan forvente, samtidig med, at den inspirerer til et bredt samarbejde mellem offentlige og private aktører.

Mobilitets- og infrastrukturstrategien 2018-2029 er opdelt i tre temaer. Temaerne er udvalgt på baggrund af den nuværende trafiksituation, dialog med borgere og øvrige interessenter samt de udfordringer og potentialer vi står overfor de kommende år. Tilsammen sikrer arbejdet med de tre temaer og deres målsætning at vi om 12 år står med en robust infrastruktur og hensigtsmæssig adfærd, som sikrer at Fredensborg Kommune er en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune. Der skal løbende over de næste fire år evalueres på temaernes effekt gennem konkrete handlinger i de fireårige handleplaner, således at vi i 2029 har et solidt grundlag for at udpege temaer til den næste mobilitets- og infrastrukturstrategi.

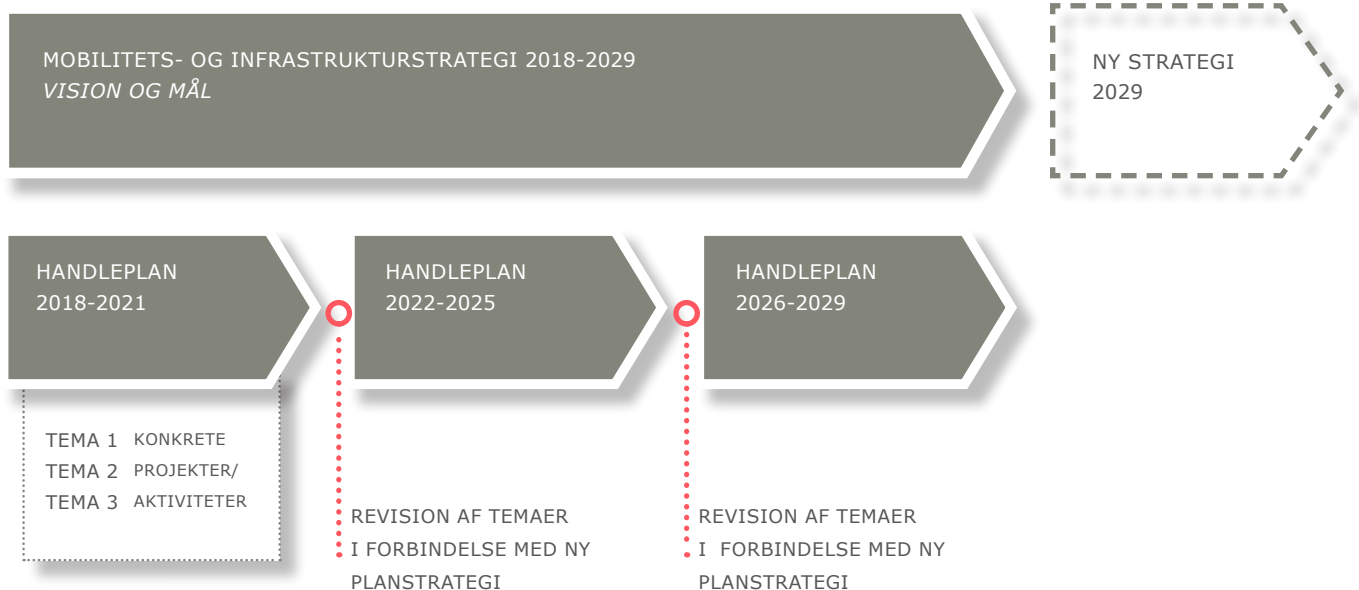
4-ÅRIGE HANDLEPLANER

Mobilitets- og infrastrukturstrategien understøttes af 4-årige handleplaner, der fastlægger hvilke projekter, der bør sættes i gang i den pågældende 4-årige periode. Handleplanerne er dynamiske planer, der justeres efter behov i forbindelse med de kommunale budgetter og i forbindelse med udarbejdelse af planstrategi hvert fjerde år.

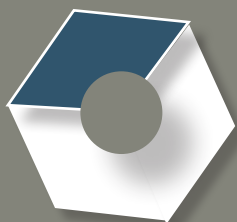
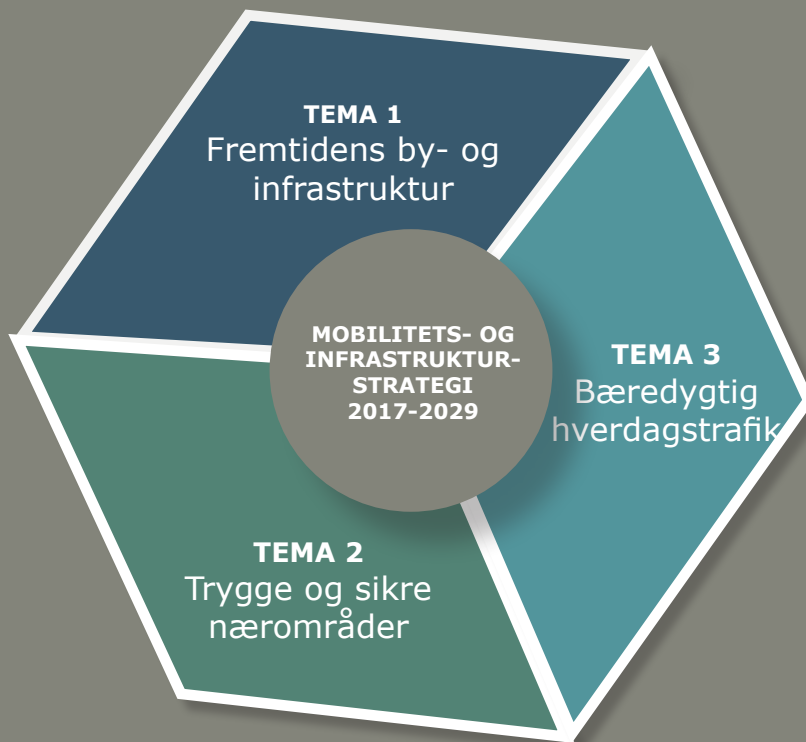
Nogle handlinger kan finansieres inden for de allerede disponerede drifts- og anlægsbudgetter. Andre handlinger kræver selvstændige bevillinger. Ambitionsniveauet i forhold til strategiens målsætninger afhænger således af de afsatte økonomiske midler.

De fleste indsatser vil også være en økonomisk benefit for kommunen på længere sigt, fx ved bedre trafiksikkerhed og færre udgifter til tilskadekomne efter trafikulykker, investering i cykelinfrastruktur der vil give sundere borgere og indhentning af efterslæb på vejvedligeholdelsen kan sikre mod større udgifter til vedligeholdelse i fremtiden.

STRATEGIENS OPBYGNING



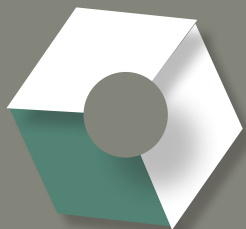
STRATEGIENS TEMAER



TEMA 1

FREMTIDENS BY- OG INFRASTRUKTUR

Dette tema handler om, hvordan kommunen som vejmyndighed, administration og "systemejer" effektivt forbedrer, udvikler og vedligeholder infrastrukturen gennem et solidt datagrundlag, strategisk planlægning og den teknologiske udvikling. Temaet indeholder blandt andet emnerne trafiksikkerhed, fremkommelighed og vej- og stiklassificering.

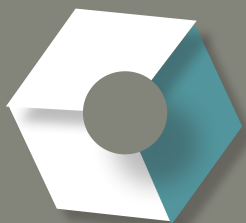


TEMA 2

TRYGGE OG SIKRE NÆROMRÅDER

Dette tema handler om dér hvor borgerne bor, og om færdsel i boligområderne i byerne og på landet samt ved skoler og andre institutioner. Det skal være trygt, sikkert, rart og pænt at færdes - uanset hvor man vælger at bosætte sig.

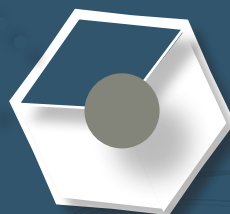
Temaet indeholder emner som tryghed, adfærd og indretning af boligveje og landsbyer.



TEMA 3

BÆREDYGTIG HVERDAGSTRAFIK

Dette tema handler om hvordan vi transporterer os, og hvordan vi kan arbejde for at vores transporttid bliver sund og klimavenlig. Temaet handler om emner som stationer, kombinationsrejser og kollektiv trafik.



TEMA1 FREMTIDENS BY- OG INFRASTRUKTUR

Dette tema handler om hvordan kommunen som vejmyndighed, administration og "systemejer" effektivt forbedrer, udvikler og vedligeholder infrastrukturen i form af veje og stier. Temaet indeholder blandt andet emnerne trafiksikkerhed, fremkommelighed og vej og stiklassificering.



TEMA 1

FREMTIDENS BY- OG INFRASTRUKTUR

HVORFOR DETTE TEMA?

Dette tema handler om, hvordan vi sikrer den grundlæggende infrastruktur, så vi kan bevæge os rundt mellem vores daglige gøre- og rejsemål.

Kommunens eksisterende veje og stier er resultatet af mange års investeringer i anlæg og vedligeholdelse. Men mange steder lever de gamle veje ikke op til nutidens krav om f.eks. vejbredder, og der skal derfor være fokus på at få disse ajourført, så de lever op til kravene. Derudover står vi netop i disse år overfor store udviklingsmuligheder inden for vejsektoren. Der tales om elbiler, smart city og klimatilpasning.

Uanset om der er tale om gammel infrastruktur, som skal renoveres eller anlæg af ny infrastruktur er det vigtigt at have fokus på integrering af by- og infrastrukturplanlægningen i f.eks. lokalplaner og understøtte nye trends som f.eks. den teknologiske udvikling og imødegå klimatiske forandringer.

By- og infrastrukturplanlægning skal f.eks. tage højde for de udfordringer, vi som kommune står overfor med en stigende befolkning samt flere biler på vejene og dermed flere bilture. Flere biler på vejene skaber et øget slid på vores infrastruktur, som dermed vil kræve øget vedligeholdelse.

Det kræver et soldt overblik over trafikmængder, vejbredder, eksisterende veje og stier og lignende.

Temaet "Fremtidens by- og infrastruktur" skal løse de udfordringer, der opstår i mødet mellem forskellige transporttyper og mennesker. Dette tema handler om kommunens fysiske infrastruktur i form af veje og stier, som er det net, vi bevæger os rundt mellem vores rejsemål.

Som vejmyndighed skal vi sørge for et velfungerende og sammenhængende vej- og stinet, der fremmer trafiksikkerheden og trafikafviklingen og sikrer mobiliteten. Vi skal sørge for, at vejene ikke forfalder, og investeringerne i infrastrukturen over årene ikke mister deres værdi.

Det er en udfordring med stramme offentlige budgetter, stigende trafik og trafikanternes stigende forventninger til trafiksikkerhed, fremkommelighed og mobilitet.

Det kræver, at vi vælger de rigtige løsninger på både kort og langt sigt til gavn for borgere, trafikanter og samfundsøkonomien. Det kræver, at vi er opdateret på nyeste viden, at vi løbende indsamler information om vejnettet, trafikken og uheldene, og at vi lytter til erfaringerne fra trafikanter, borgere og naboer til vejene.

POTENTIELLE UDFORDRINGER

ØGEDE KRAV TIL MOBILITET

Større efterspørgsel efter mobilitet fra kommunens borgere samt en stigning i bilrådigheden i Fredensborg Kommune medfører stigende trafik og øget behov for arealer til trafik og parkering. Samtidig er der en større efterspørgsel på byrum, der er attraktive at bo og leve i. Eksempelvis er Fredensborg Kommunes landsbyer attraktive for mange som ikke ønsker at bo i større byområder, men samtidig efterspørges sikre skoleveje, cykelstier og skiltning.

MANGLENDE FORBINDELSER I LANDOMRÅDET

Kommunens eksisterende veje og stier er resultatet af mange års investeringer i anlæg og vedligeholdelse. Men mange steder lever de gamle veje ikke op til nutidens krav om f.eks. vejbredder.

ØGEDE KRAV TIL VEDLIGEHOLDELSE

En spørgeskemaundersøgelse blandt Fredensborg Kommunes borgere viser, at 58% af cyklisterne er tilfredse med omfanget af stinettet, dog mangler der konkrete stier. Desuden efterspørger cyklisterne bedre vedligehold og skilte på stierne, så man nemmere kan finde rundt.

Den stigende trafik slider på vejene og øger nedbrydningen, specielt på de gamle veje, som ikke er anlagt til nutidens tunge køretøjer. Samtidig er mange af boligområderne i kommunen anlagt på samme tid, og vil sandsynligvis være nedslidte nogenlunde samtidig. Det betyder, at vedligehold af vores veje kræver større budgetter til reovering.

SPREDT ULYKKESBILLEDE

Trafiksikkerhedsanalysen viser, at antallet af trafikuheld i Fredensborg Kommune 2007-2016 viser, at antallet af uheld generelt er faldende. Kommunen har de sidste mange år arbejdet målrettet med tiltag mod sorte pletter hvilket betyder, at de få uheld der sker i dag sker mere spredt på vejnettet. Det kræver anderledes indsatser end det målrettede sortpletarbejde.

AFVANDING OG KLIMAHÅNDTERING

De igangværende klimaforandringer og stigende regnmængder medfører, at vejenes afvandingsystemer skal gentænkes, og at veje langs kysten skal sikres mod oversvømmelser.

UDVALGTE MÅLSÆTNINGER FOR 2029

0 dræbte eller alvorligt tilskadekomne på kommunens veje

Efterslæb på vedligeholdelsen er indhentet

Vi foretager trafiksikkerhedsinspektion på alle vores

Se temaets øvrige målsætninger på side 28-29

POTENTIELLE MULIGHEDER

DEN TEKNOLOGISKE UDVIKLING

Den teknologiske udvikling, smart city-løsninger i belysningssystemet, brug af big data, smarte mobilløsninger og andre endnu ukendte tekniske innovationer kan være med til at øge udnyttelsen og kvaliteten af infrastrukturen. Teknologien vil skabe muligheder, men også udfordringer. Den kan f.eks. styrke fremkommeligheden og muligheden for at skabe et kollektivt trafiktilbud med bedre sammenhæng mellem bus og tog.

Den teknologiske udvikling ses også i forhold til drivmidlerne, og el-biler og el-cykler vil vinde frem. El-bilen kan være med til at sikre en mere bæredygtig transportsektor, og el-cykler kan yderligere medvirke til, at cyklen bliver et reelt transportmiddel på lidt længere ture end en almindelig cykel.

STRATEGISK PLANLÆGNING OG PRES PÅ STATEN

Vejnettet er anlagt over mange år og er flere steder utidssvarende. Det er muligt for kommunen at udbygge sit vejnet på strategiske steder, og det er muligt at lægge pres på staten for at udbygge de steder på statsvejsnettet, hvor problemerne er værst. Når vi bygger nye veje og vedtager lokalplaner skal vi sikre, at veje, stier og kryds udformes fremtidssikret.

DET GÅR GODT MED TRAFIKSIKKERHEDEN

I Fredensborg Kommune er der en rigtig god trafiksikkerhed. Ulykkestallet har i mange år været faldende. De seneste lokaliteter, der er udpeget som trafikfarlige (sorte pletter) er vi i fuld gang med at forbedre sikkerheden på.

Vi har været gode til at forbedre trafiksikkerheden ved målrettet at forbedre trafiksikkerheden på sorte pletter og grå strækninger. Med den gode trafiksikkerhed der er i dag har vi alle muligheder for at forebygge farlige situationer. Grundlaget for at færdes sikkert og trygt i kommunen er således til stede.

FREMTIDENS BY- OG INFRASTRUKTUR SKAL UDVIKLES I FÆLLESSKAB

Vi vil arbejde for at **staten forbedrer forholdene igennem Fredensborg** og udbygger Helsingørmotorvejen.

Problemer med støj, adgangsforhold og barrierer skal undgås ved lokalisering af nybyggeri.

Vi skal arbejde for at **Isterødvejen bliver statsvej**.

Vi skal arbejde for at **samarbejde med vores naboer** og med DSB og MOVIA.

VI ARBEJDER STRATEGISK MED VORES VEJNET

Biltrafikken søges gennem strategisk planlægning af vores vejnet koncentreret på trafik- og gennemfartsveje. Til gengæld kan andre veje og boligområder fredeliggøres.

VEJKLASSER OG HASTIGHED

Vejene i Fredensborg Kommune er anlagt over mange år, og opfylder derfor ikke nødvendigvis de krav man kan stille til vejene i dag. De gamle veje har typisk kryds, kurver, bredder og stiforhold, som ikke lever op til nutidens standarder og trafikmængder. Desværre er ændringen af et enkelt vejforløb omkostningstungt. De kommende år skal vi derfor arbejde målrettet og strategisk med at forbedre de fysiske forhold på vores veje og stier, så de lever op til gældende standarder.

Kommunens veje er inddelt i følgende vejklasser:

- > Gennemfartsveje
- > Trafikveje
- > Lokalveje

Gennemfartsveje og trafikveje skal afvikle trafikken i regionen, og mellem de enkelte bysamfund i kommunen. På disse veje er der flest trafikanter, og omfattende ombygninger og forbedringer til nutidige standarder vil komme flest til gode. Det vil derfor være mere rentabelt at ombygge disse veje end veje med lavere trafikmængder. Her tilgodeses god fremkommelighed kombineret med god sikkerhed for trafikanterne. Det betyder, at kryds, vejbredder, kurver og stiforhold er tilpasset store trafikmængderne og højere hastigheder. På gennemfartsveje og trafikveje skal desuden sikres en høj driftsstandard, så vejene kan bruges året rundt.

Lokalveje betjener lokalområderne i de enkelte bysamfund, og er de veje i kommunen som har den laveste trafikmængde. På lokalvejene er det sjældent rentabelt at ombygge til nutidens standarder grundet de lave trafikmængder. Vejene udformes så de tilgodeser lette trafikanter, lavere trafikmængder og lavere hastigheder. På lokalvejene søges gennemfartstrafik reduceret med trafiksaneringer, fartdæmpninger og/eller mindre krydsombygninger. Vejene tilpasses desuden til nærmiljøet.

Vejene søges udformet i henhold til følgende hastighedsklasser:

- | | |
|-----------------------------------|-------------|
| > Gennemfartsveje: | 80-110 km/t |
| > Trafikveje i åbent land: | 60-80 km/t |
| > Lokalveje i åbent land: | 60-80 km/t |
| > Trafikveje i byzone: | 50-60 km/t |
| > Lokalveje i byzone og landsbyer | 30-50 km/t |

VEJE OG STIER I FREDENSBORG KOMMUNE:

- 225 km kommunale veje
- 90 km. stier
- Statsvejene Helsingørmotorvejen og A6
- En række mindre private fællesveje
- 7 lysregulerede kryds

STATSVEJE administreres af staten og er de mest trafikerede. I Fredensborg Kommune er Helsingørmotorvejen og Helsingørsvej statsveje.

KOMMUNALVEJE administreres af kommunen

PRIVATE FÆLLESVEJE administreres af borgerne langs vejen, og er ofte de mindst trafikerede veje i kommunen

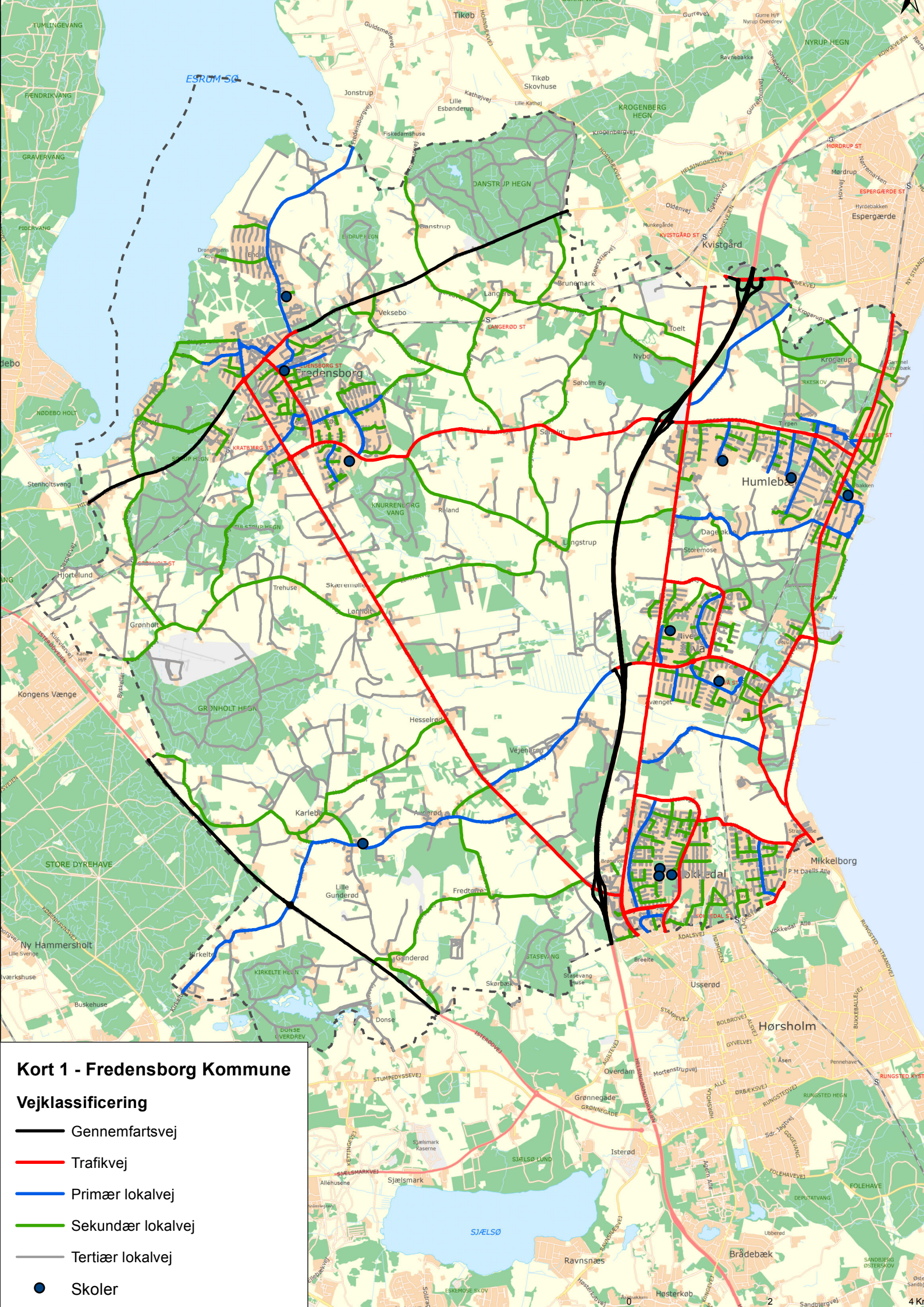
TRAFIKMÆNGDER OG DATAINDSAMLING

Vi foretager løbende trafiktællinger på vores veje, hvor trafikmængder og hastigheder registreres. Disse oplysninger bruger vi målrettet i forbindelse med analyser af trafiksikkerheden og fremkommeligheden. I 2015 og 2016 har vi i alt foretaget 104 trafiktællinger for køretøjer samt 16 cykeltællinger. Vi skal de kommende år fortsat bruge trafiktællinger og øvrige tekniske muligheder til at analysere på trafikmængder, og benytte det i dialogen med vores borgere og erhvervsdrivende samt til at sikre at vejklassificeringen lever op til vores målsætninger.

Trafikmålingerne benyttes til at løbende at kvalitets-sikre vores vejklassificering. Vi arbejder for at udforme vejnettet i henhold til følgende kriterier:

- | | |
|-------------------|-----------------|
| > Gennemfartsveje | 10.000 < |
| > Trafikveje | 3000-10.000 ÅDT |
| > Lokalveje | 1000-3000 ÅDT |

Målinger foretaget de senere år viser at Helsingørmotorvejen og Helsingørsvej (A6) har de højeste trafikmængder i Fredensborg Kommune med en ÅDT på 35.-40.000 køretøjer på Helsingørmotorvejen og en ÅDT på 15.-20.000 køretøjer på A6. Isterødvejen har ca. 8.000 biler i døgnet, mens Strandvejen og Kongevejene har 5.-10.000 køretøjer i døgnet.



Kort 1 - Fredensborg Kommune

Vejklassificering

-  Gennemfartsvej
-  Trafikvej
-  Primær lokalvej
-  Sekundær lokalvej
-  Tertiær lokalvej
-  Skoler

BORGERNE ØNSKER

- Cykelstier på Kongevejene
- Styrkede cykelforbindelser mellem landsbyerne og de større bysamfund
- Øget vedligeholdelse på de større trafikstiruter



HVAD SIGER BORGERNE?

- 58% er tilfredse med omfanget af cykelstinettet
- 48% er tilfredse med fremkommeligheden som cyklist
- 24% er tilfredse med stinettets vedligeholdelse
- 29% er tilfredse med skiltning og rutevejvisning
- 39% er ikke tilfredse med vedligeholdelsen af stinettet

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse om trafikale forhold i Fredensborg Kommune, 2016

VORES CYKELSTINET SKAL VÆRE VELUDBYGGET

Kommunen har mere end 90. km stier inddelt efter trafikstier og lokalstier. Der er generelt et stinet, der giver god adgang til kommunens byer, og sikrer cykelmuligheder i de overordnede korridorer. I alle bysamfund er der et relativt fintmasket net med lokale stier til betjening af boligområder og cykelmål.

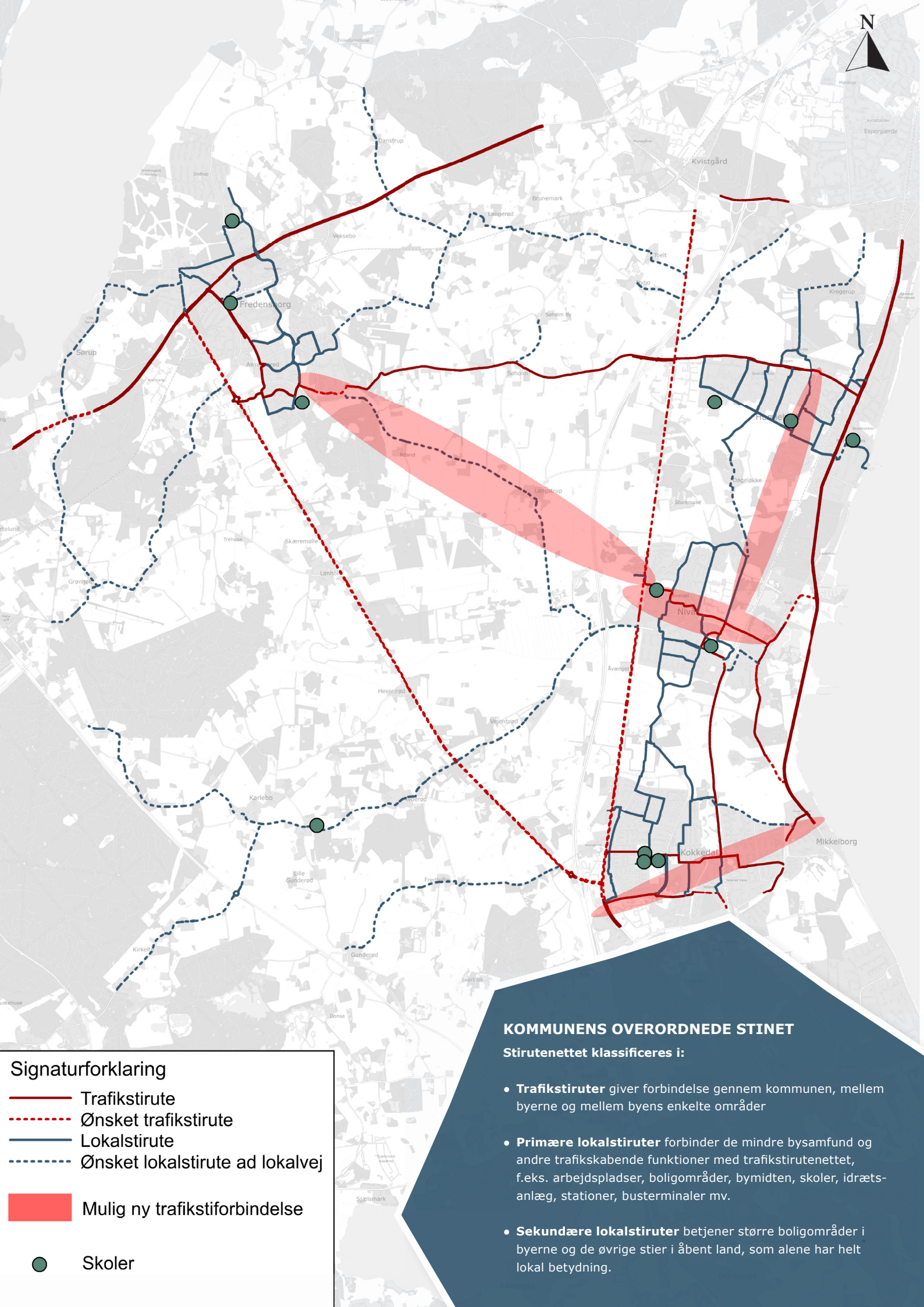
I byområderne er der stor adskillelse af de lette trafikanter og bilerne – hovedsagligt med separate stisystemer, som giver høj sikkerhed og god adgang mellem byer, skoler, boliger, stationer og andre rejsemål. Der mangler dog enkelte steder såkaldte missing links i stisystemet og langs eksempelvis Kongevejene.

Kommunen har lavet flere undersøgelser omkring cykeltrafik, som viser, at 58% af borgerne er tilfredse med omfanget af cykelstinettet i kommunen. Der er dog 22% af borgerne, der udtrykker, at flere cykelstier vil være en motivation for at cykle mere.

Et sammenhængende stinet med god skiltning er derfor et vigtigt middel til at skabe sikre og trygge forhold for de lette trafikanter.

OPTIMERING AF CYKELFORBINDELSER I LANDOMRÅDET

- Vi skal arbejde målrettet på at forbinde alle kommunens landsbyer til det overordnede trafikstinnet.
- Vi skal have flere cykel p-pladser i vores byrum.
- Vi skal understøtte koblingen mellem cyklisme og kollektiv trafik.



Signaturforklaring

- Trafikstirute
- Ønsket trafikstirute
- Lokalstirute
- Ønsket lokalstirute ad lokalvej
- Mulig ny trafikstiforbindelse
- Skoler

KOMMUNENS OVERORDNEDE STINET

Stirutenettet klassificeres i:

- **Trafikstiruter** giver forbindelse gennem kommunen, mellem byerne og mellem byens enkelte områder
- **Primære lokalstiruter** forbinder de mindre bysamfund og andre trafikskabende funktioner med trafikstirutenettet, f.eks. arbejdspladser, boligområder, bymidten, skoler, idrætsanlæg, stationer, busterminaler mv.
- **Sekundære lokalstiruter** betjener større boligområder i byerne og de øvrige stier i åbent land, som alene har helt lokal betydning.

VI UDVIKLER VORES INFRASTRUKTUR SAMMEN




I Fredensborg Kommune vil borgere og erhvervslivet gerne inddrages i trafikplanlægningen. Det ses blandt andet på deltagelsen ved vores borgermøder, og det generelle antal af henvendelser som hver dag sendes til kommunen. Vi vil udnytte den lokale viden og det engagement som udvises ved at udvikle vores infrastruktur i et samarbejde med disse intereseenter.

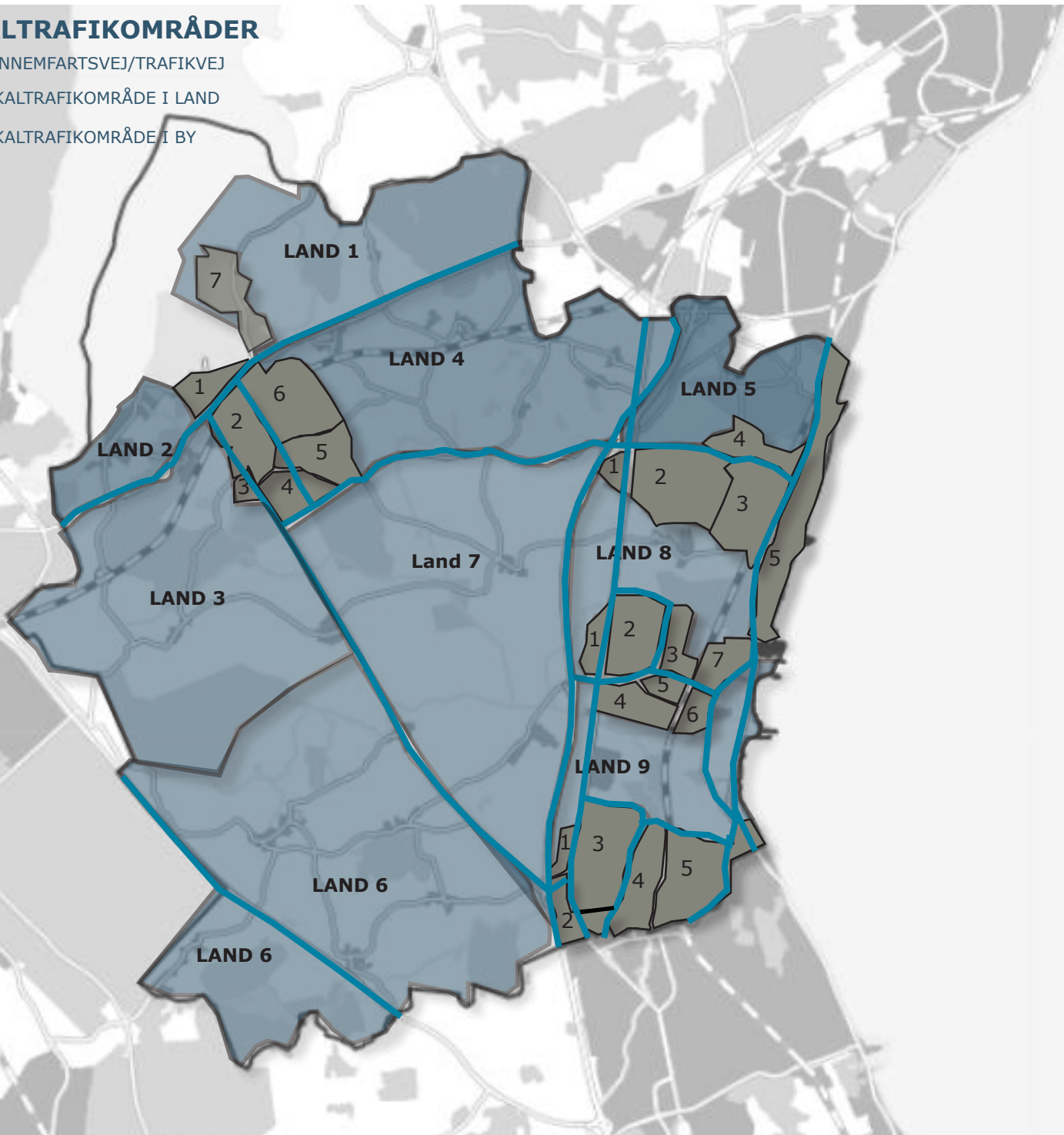
Fredensborg Kommune er udpeget i en række lokaltrafikområder, som sikrer sammenhæng i udvikling og udformning af vores vejarealer. Lokaltrafikområderne afgrænses hovedsageligt af

større trafikveje, og skal udvikles som en samlet plan for at sikre at de høje trafikmængder ledes hen til de veje, som er udformet til at klare belastningen. Dette sikrer at vi udarbejder helhedsorienterede løsninger, som både sikrer det overordnede perspektiv, men også sikrer at vi kommer tæt på de lokale ønsker og behov.

Lokaltrafikområderne er en platform for at sikre at den overordnede planlægning og de lokale ønsker går hånd i hånd, men også

LOKALTRAFIKOMRÅDER

-  GENNEMFARTSVEJ/TRAFIKVEJ
-  LOKALTRAFIKOMRÅDE I LAND
-  LOKALTRAFIKOMRÅDE I BY



VI VIL FORTSAT FORBEDRE TRAFIKSIKKERHEDEN

HVER ULYKKE ER ÉN FOR MEGET

Færdselssikkerhedskommissionen har gennem en længere årrække fremsat nationale målsætninger for trafikksikkerheden. Disse målsætninger er vejledende for vejmyndighederne i landets kommuner.

I arbejdet med at fremme trafikksikkerheden i Fredensborg Kommune skal vi både arbejde med de nationale målsætninger og særlige indsatsområder som udpeges i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan samt lokale indsatsområder. De lokale indsats kan knytte sig til specifikke uheldstyper, vejudformning, trafikanttyper, aldersgrupper eller særlige tidspunkter på året.

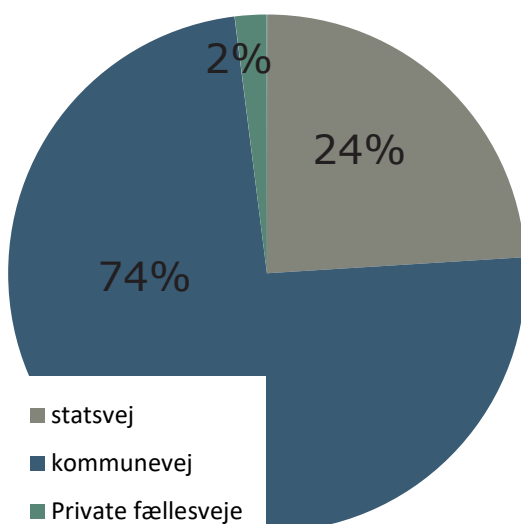
Færdselssikkerhedskommissionens målsætning er en halvering af antallet af dræbte og tilskadekommede i trafikken i 2020 i forhold til 2010. Fredensborg Kommune skal således i relation til denne målsætning arbejde for, at der ved udgangen af 2020 er højst 0 dræbte, 3 alvorligt tilskadekommede og 1 lettere tilskadekommede.

I trafikssikkerhedsanalyser opereres med tre typer af uheld:

- > *Personskadeuheld*: Trafikuheld, hvor en eller flere personer er tilskadekommet eller dræbt
- > *Materielskadeuheld*: Trafikuheld, hvor der udelukkende er sket materielskade
- > *Ekstrauheld*: Trafikuheld med begrænset materielskade, så der ikke optages politirapport

Fordeling af alle uheldstyper på vejkategori i Fredensborg Kommune

Baseret på registrerede uheld 2011-2015



TRAFIKSIKKERHEDEN I FREDENSBORG KOMMUNE

Trafikuheld i Fredensborg Kommune registreres kun af Nordsjællands Politi i det omfang de får kendskab til uheldene. Især uheld med udelukkende lette personskader og uheld med fodgængere og cyklister er underrepræsenteret i den officielle uheldsstatistik.

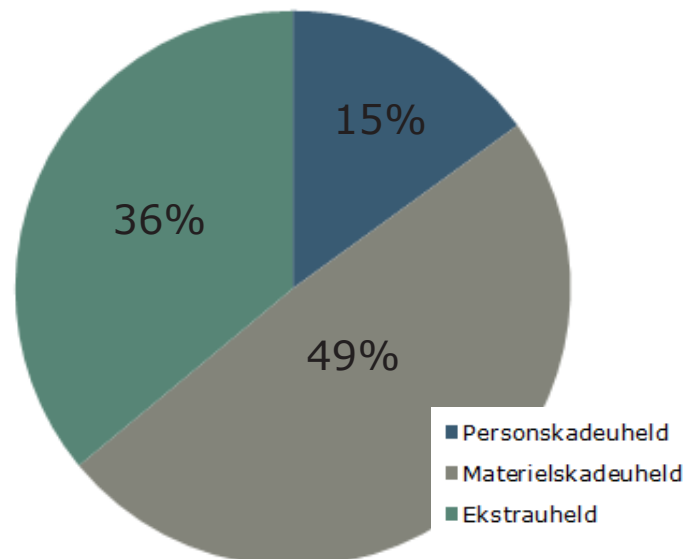
I perioden 2007-2015 er det totale antal af uheld på kommunevejene i Fredensborg Kommune faldet fra 77 uheld i 2007 til 51 uheld i 2015. Antallet af personskader er ligeledes faldet fra 18 personskader i 2007 til 7 personskader i 2016 svarende til et fald på 60%. Dette skyldes blandt andet et målrettet arbejde med uheldsbelastede kryds (sorte pletter) og stækninger (grå strækninger).

Overordnet set er trafikssikkerheden i Fredensborg Kommune god. I perioden 2011-2015 er der totalt registreret 344 uheld, hvilket svarer til 52 uheld/år. Uheldene forder sig på statsveje, kommunale veje og private fællesveje (se diagram). I perioden er trafikuheldene på kommunevejene registreret som 39 personskadeuheld (15%), 128 materielskadeuheld (49%) og 94 ekstrauheld (36%). I samme periode er der på statsvejene (Helsingørmotorvejen og A6) registreret 83 uheld.

De værste sorte pletter er blevet ombygget gennem de seneste år. De tilbageværende ulykker sker nu mere spredt på vejnettet eller på lokaliteter med få ulykker, og indsatsen for at reducere ulykkestallet skal tage

Fordeling af uheldstyper på kommunale veje

Baseret på registrerede uheld 2011-2015



højde for dette.

Da der ikke er nogen sorte pletter i Fredensborg Kommune, som der ikke allerede er taget højde for i planlægningen opereres der i trafiksikkerhedsanalysen fra 2016 med steder med høj uheldskoncentration, dvs. kryds med max 2 personskadeuheld eller 4 person- og materielskadeuheld eller strækninger indenfor 500 meter, hvor der er registreret to personskadeuheld eller fire person- og materielskadeuheld.

I 2016 peges der på følgende uheldsbelastede steder:

- > Krydset Nivåvej / Nivå Center
- > Vigepligtskrydset Hørsholmvej /Kellerisvej
- > Strækningen Fredensborg Kongevej 61 til Fredensborgvej 75
- > Strækningen Isterødvej vest for Kirkeltevej
- > Strækningen Humlebæk Strandvej mellem Nyvej og Ida Tesdorfsvej samt krydset Ida Tesdorfsvej
- > Strækningen Hillerødvej (A6) mellem nr. 57 og 79 ved Sørupvej
- > Strækningen Helsingørmotorvejen ved tilslutningsanlæg nr. 5 Humlebæk
- > Rundkørslen Humlebæk Strandvej / Torpensvej
- > Signalkrydset Usserød Kongevej /Egedalsvej

Disse uheldsbelastede steder bør undersøges nærmere, og inddrages i mobilitets- og infrastrukturstrategiens handlingsplan såvidt det er muligt.

UHELD LOKALISERET EFTER BYSAMFUND

I perioden 2011-2015 er der registreret 344 uheld i Fredensborg Kommune fordelt med 83 uheld på statsvejene, 109 på trafikveje og 152 på kommunens øvrige veje. De 152 uheld på kommunens øvrige veje

er næsten ligeligt fordelt med 1/5 til hvert bysamfund (se diagram).

I samme periode er der registreret 69 personskader på kommunale veje. Personskadeuheldene er fordelt med 42 personskader på trafikveje og 27 personskadeuheld på kommunens øvrige veje. De 27 personskadeuheld på kommunens øvrige veje fordeler sig med færrest personskader i bysamfundet Kokkedal (2 personskader i 2 personskadeuheld) og flest i Nivå (9 personskader i 7 personskadeuheld).

UHELDSTYPER

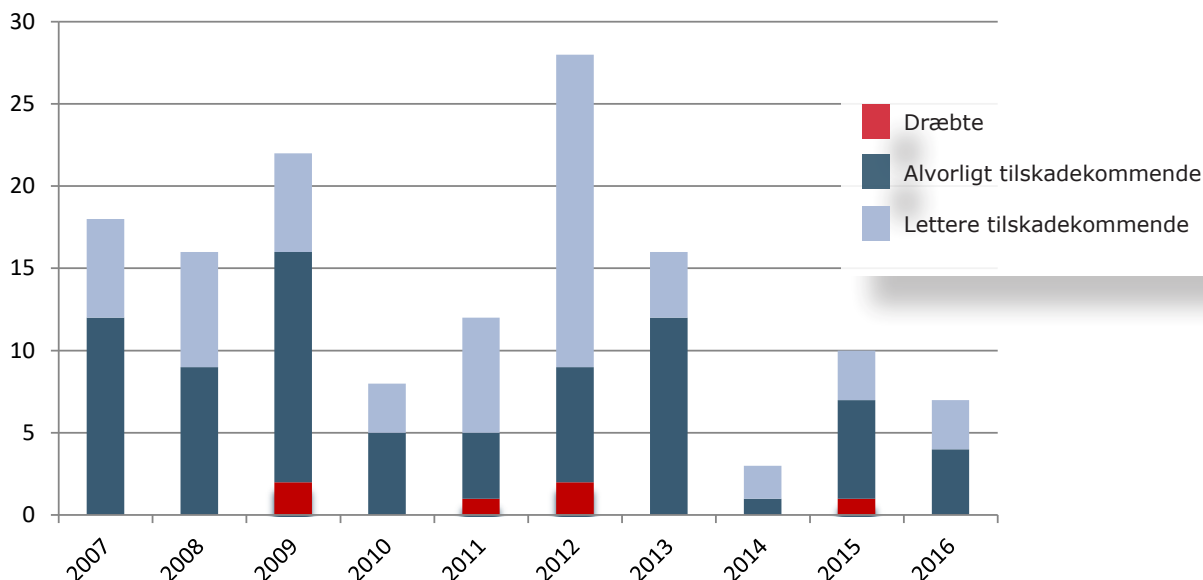
I 2011-2015 var det oftest bilister i personbil der kom til skade i trafikken. Personbil udgør 51% af personskaderne, mens vykel kun udgør 12%. Der er i perioden ikke registreret tilskadekommende personer med lastbil.

For personskadeuheld er det i landzone oftest enuehald, ligeudkørende på samme vej og med samme kurs og ligeudkørende på samme vej med modsat kurs, som udgør uheldene. I byzone er de uheld som oftest forekommer uheld i kryds med en svingende trafikant og fodgængeruheld.

Ved trafikuheld registrerer Nordsjællands Politi hvorvidt en part er skønnet med en hastighed højere end hastighedsgrænsen og om trafikanterne har været påvirket af alkohol eller spiritus. Hastighed er ifølge Færdselssikkerhedskommissionen en faktor ved mange ulykker. I perioden 2011-2015 er samlet registreret 261 uheld med 69 personskader i Fredensborg Kommune.

I 16 af disse uheld var en af trafikanterne påvirket med en promille over 0.5. I 11 af ulykkerne er der registreret fartoverskridelse i forhold til den tilladte hastighed. I alle uheld med fart er det mænd i alderen

Personskadeulykker i Fredensborg Kommune 2007-2016



HVAD SIGER BORGERNE?

46% er tilfredse med sikkerheden som fodgænger

52% er tilfredse med trafiksikkerheden som bilist

34% er tilfredse med sikkerheden som cyklister

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse om trafikale forhold i Fredensborg Kommune, 2016

19-57 år, som har været involveret. Trafiktællingerne i Fredensborg Kommune viser desuden at der sker far-toverskridelser på trafikvejene og ved overgangene til byzonerne. Kommunens borgere henvender sig ofte om udfordringer med oplevelsen af at der køres med for høje hastigheder på deres lokalveje. Tal fra kommunens hastighedsmålinger kan ikke dokumentere at der sker overskridelser af den gældende hastighedsbegrænsning.

HVORDAN SIKRER VI FORTSAT HØJ TRAFIKSIKKERHED I KOMMUNEN?

Vi skal de kommende 12 år fortsat arbejde for at styrke trafiksikkerheden på kommunens veje.

For at undgå uheld med hastighedsoverskridelse og trafikanter som er påvirket af alkohol og narkotika er det særligt vigtigt at fokusere på det forebyggende arbejde. Fredensborg Kommune vil derfor fortsat arbejde for at forebygge ulykker og risikoadfærd i trafikken ved afvikling af kampagner og events, b.la. gennem Rådet for Sikker Trafiks nationale kampagner.

I forhold til kommunens eksisterende veje skal vi de kommende 12 år arbejde for at reducere det samlede antal af trafikuheld i kommunen gennem både uheldsbekæmpelse og uheldsforebyggelse. Vi skal i særdeleshed arbejde med at reducere antallet af personska-deuheld på vores trafikveje, og reducere uheld med en svingende trafikant i kryds i landzone. I byzone skal vi generelt reducere antallet af uheld med bløde trafikanter. Vores trafiksikkerhedsindsatser skal derfor først og fremmest bestå af ulykkesforebyggelse gennem masse-tiltag på vores veje, og ulykkesbekæmpelse på steder med høj koncentration hvis sådanne skulle opstå. Vi skal som en forebyggende indsats også arbejde med trafiksikkerhedsinspektion af vores veje for at undgå fremtidige uheld.

På statsveje skal vi lægge pres på staten for at foreta-

ULYKKESBEKÆMPELSE

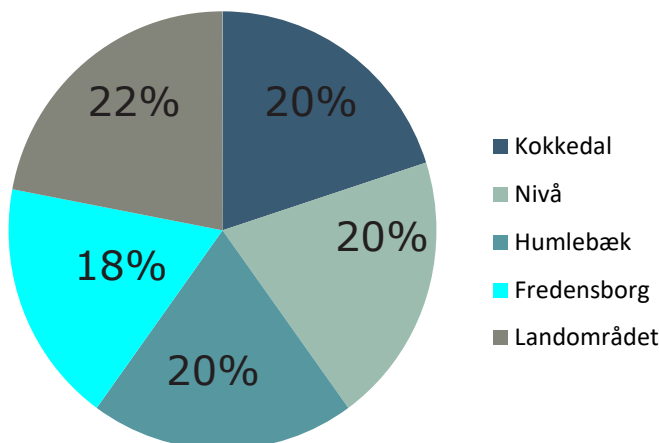
At bruge viden om stedfundne ulykker til at foretage ændringer på vejnettet for at forhindre tilsvarende ulykker i fremtiden.

ULYKKESFOREBYGGELSE

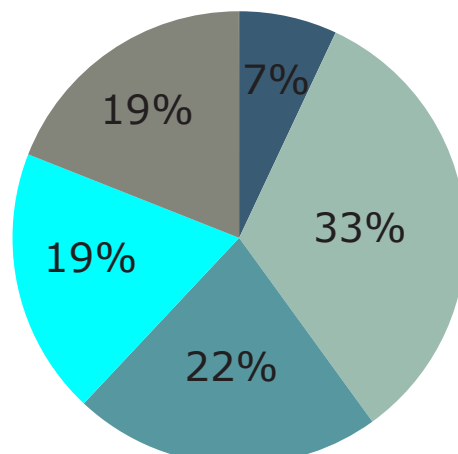
At bruge viden om generelle trafiksikkerhedsproblemer og -løsninger, så ulykker kan forebygges generelt på vejnettet.

ger trafiksikkerhedsforbedringer på A6 generelt, men særligt ved Kratbjerg/Skovsvinget.

Et vigtigt element i trafiksikkerhedsarbejdet er desuden at sikre, at fremtidige veje bliver så trafiksikre som overhovedet muligt. Nye projekter som vurderes at have en effekt for trafikken i Fredensborg Kommune såvel som nye vejtilslutninger skal derfor overholde gældende standarder i forhold til vejloven. Der skal på både interne og eksterne projekter, som vurderes at have en form for trafikal påvirkning, redegøres for trafiksikkerhed og tilgængelighed, eksempelvis gennem revisioner.



Trafikuheld på øvrige veje lokaliseret efter bysamfund
Baseret på registrerede uheld 2011-2015



Personskadeuheld på øvrige veje lokaliseret efter bysamfund
Baseret på registrerede uheld 2011-2015

VI VIL SIKRE HØJ VEDLIGEHOLDELSES- STANDARD PÅ VEJE OG STIER

Vedligeholdelse af kommunens veje og stier varetages af Nordsjællands Park og Vej, som kommunen ejer sammen med Helsingør kommune. Der er udarbejdet serviceaftaler, som sikrer ensartet vedligeholdelse i hele kommunen.

I spørgeskemaundersøgelsen blandt borgere foretaget i december 2016 angiver 37% af respondenterne at de mener kommunen er fodgænger- og cykelvenlig. Adspurgt hvad der vil forbedre deres oplevelse som blød trafikant peger respondenterne generelt på styrket vedligeholdelse af vores veje og stier. Der ønskes især bedre vedligeholdelse både i form af opfyldning af huller, ujævnheder og rødder som ødelægger belægningen samt vedligeholdelse af afmærkningen af stierne både i form af skilte og opmærkning af striber o.lign.

På borgermødet omkring ønsker til mobilitets- og infrastrukturstrategien, som blev afholdt på Fredensborg Rådhus i foråret 2017 blev vedligeholdelse af veje og stier også nævt.

I forhold til visionen om at være en god bosætnings- og erhvervskommune er det vigtigt, at det første indtryk man får af kommunen er godt. Derfor skal vi de kommende år arbejde for at sikre et højt og effektivt service- og vedligeholdelsesniveau på vores veje og stiler. En analyse af forsikringssager på vejområdet i Fredensborg Kommune i 2016 viser desuden at de erstatningskrav kommunen modtager sker på baggrund af fald på offentlige stier.

Øget vedligeholdelse kan muligvis reducere antallet af forsikringssager i kommunen, og derigennem bidrage til at sikre at borgere og besøgende i kommunen i højere grad er tilfredse med oplevelsen som cyklist/fodgænger.

HVAD SIGER BORGERNE?

37% mener Fredensborg Kommune i høj grad er

fodgængervenlig

24% er tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstierne

37% mener Fredensborg Kommune er cykelvenlig

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse om trafikale forhold i Fredensborg Kommune, 2016

VI VIL SIKRE HØJ FREMKOMMELIGHED

I forbindelse med udarbejdelsen af denne strategi er der brugt en trafikmodel for 2029. Modellen benytter en generel fremskrivning af trafikken samt Fredensborg Kommunes byudviklingsplaner til at pege på de konkrete strækninger og kryds, som vil opleve trængsel i 2029 hvis vi ikke foretager noget.

Strækninger og kryds med trængselsudfordringer i morgentimerne i 2029:

- > Helsingørmotorvejen
- > Isterødvejen
- > Krydset Humlebækvej og Fredensborgvej
- > Krydset Kratbjerg og Skovsvinget
- > A6

Strækninger og kryds med trængselsudfordringer i eftermiddagstimerne i 2029:

- > Helsingørmotorvejen
- > Isterødvejen
- > Krydset Kratbjerg og Skovsvinget
- > A6
- > Niverødvej
- > Usserød Kongevej og Egevangen
- > Usserød Kongevej og Fredensborg Kongevej
- > Fredensborg Kongevej fra Humlebækvej til A6



De største fremkommelighedsproblemer på strækninger opleves på Helsingørmotorvejen om morgenen mod København og på A6 gennem Fredensborg. Begge disse strækninger er statsveje, og vores primære opgave er derfor at presse på for at staten prioriterer midler til at løse trængselsudfordringerne på disse strækninger.

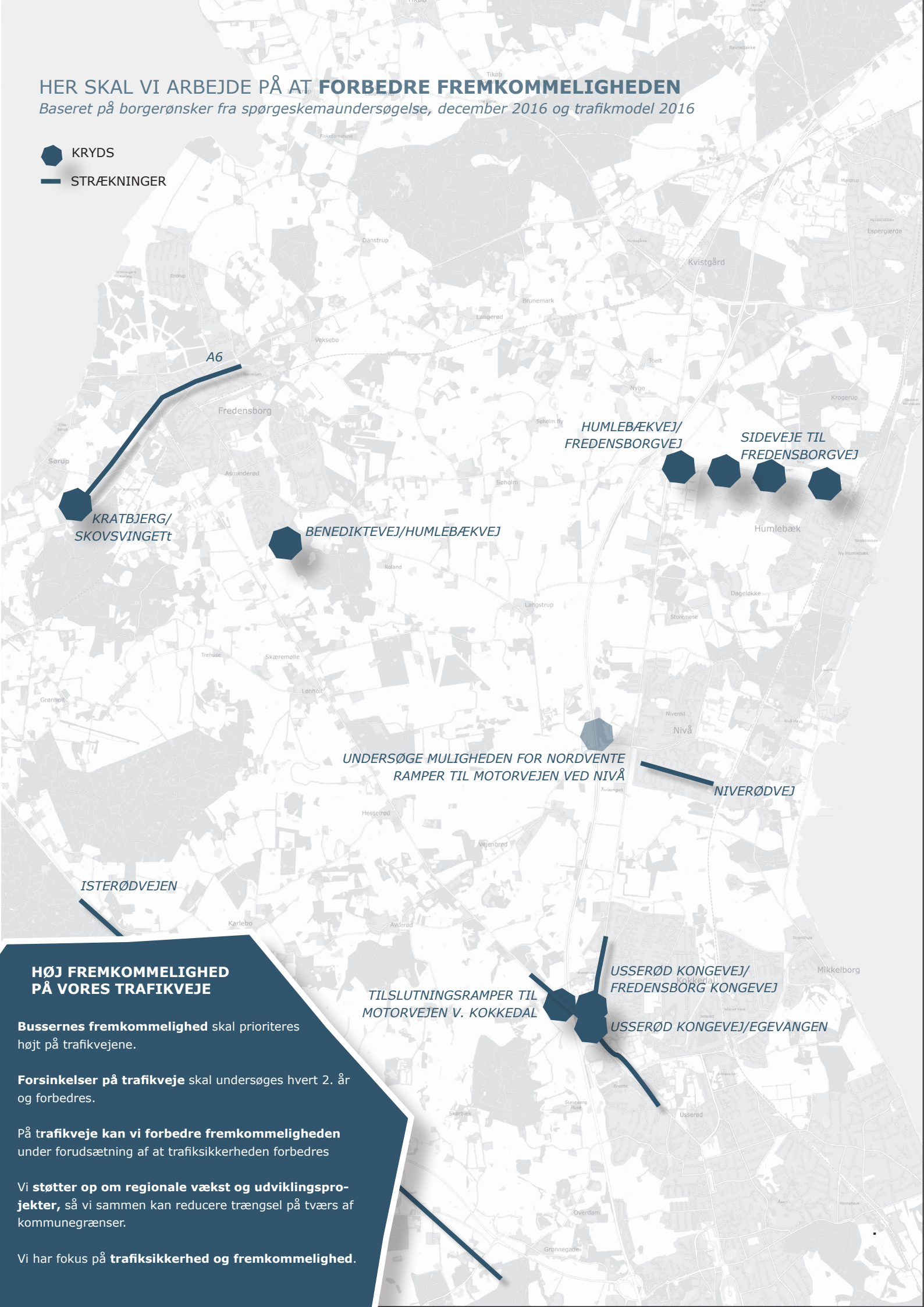
På baggrund af trafikmodellen skal vi de kommende år arbejde målrettet med at forberede fremkommeligheden på de ovennævnte strækninger og kryds. Der opleves allerede nu udfordringer for borgere og erhvervsdrivende i krydset Kratbjerg og Skovsvinget samt ved krydset Usserød Kongevej og Fredensborg Kongevej. Det er vigtigt, hvis vi skal kunne tiltrække nye virksomheder, og fortsat vil være en attraktiv pendlerkommune.

Trafikmodel 2029 har ikke udpeget trængselsudfordringer i Nivå. Der har dog været politisk ønske om at undersøge potentialet ved at anligge nordvente ramper til motorvejen ved Nivå.

HER SKAL VI ARBEJDE PÅ AT FORBEDRE FREMKOMMELIGHEDEN

Baseret på borgerønsker fra spørgeskemaundersøgelse, december 2016 og trafikmodel 2016

-  KRYDS
-  STRÆKNINGER



KRATBJERG/
SKOVSVINGETT

A6

BENEDIKTEVEJ/HUMLEBÆKVEJ

HUMLEBÆKVEJ/
FREDENSBORGVEJ

SIDEVEJE TIL
FREDENSBORGVEJ

Humlebæk

UNDERSØGE MULIGHEDEN FOR NORDVENTE
RAMPER TIL MOTORVEJEN VED NIVÅ

NIVERØDVEJ

ISTERØDVEJEN

TILSLUTNINGSRAMPER TIL
MOTORVEJEN V. KOKKEDAL

USSERØD KONGEVEJ/
FREDENSBØRG KONGEVEJ

USSERØD KONGEVEJ/EGEVANGEN

HØJ FREMKOMMELIGHED PÅ VORES TRAFIKVEJE

Bussernes fremkommelse skal prioriteres højt på trafikvejene.

Forsinkelser på trafikveje skal undersøges hvert 2. år og forbedres.

På trafikveje kan vi forbedre fremkommelse under forudsætning af at trafikikkerheden forbedres

Vi støtter op om regionale vækst og udviklingsprojekter, så vi sammen kan reducere trængsel på tværs af kommunegrænser.

Vi har fokus på trafikikkerhed og fremkommelse.

MÅLSÆTNING

TEMA 1: FREMTIDENS BY- OG INFRASTRUKTUR

FORBEDRING AF VEJE OG STIER

VI VIL SIKRE:

- Et sammenhængende stinet med god belægning og sikre krydsninger, hvor det er let at finde vej
- At veje og stier forbedres og udbygges til nutidens trafik og behov for fremkommelighed i kryds og på strækninger
- At veje og stier vedligeholdes så de ikke mister deres værdi og giver store udgifter til genopretning

HANDLINGER

- Anlægge nye stier og reducere missing links, øge vedligeholdelsen af stier og forbedre krydsninger, gøre opmærksom på stierne, opsætte skilte, navngive ruter og lave kort
- Ombygning af kryds og strækninger med væsentlige fremkommelighedsproblemer. Motivere staten for løsninger på A6 og udbygning af Helsingørmotorvejen og rampekryds samt forbedre gamle veje til nutidens standarder
- Kortlægge efterslæb på vedligeholdelsen af vej- og stikonstruktioner, vedtage økonomisk mest optimale vedligeholdelsesplan, implementere vedligeholdelsesplan

INGEN TILSKADEKOMMENDE I TRAFIKKEN

VI VIL SIKRE:

- At eksisterende veje og stier er trafiksikre
- At indretning og forbedringer på vejene følger en systematisk plan, der forholder sig til de trafikale udfordringer og giver ensartethed, prioritering og bevidsthed omkring indsatser
- At alle nye vejanlæg og planer er trafiksikre fra starten

HANDLINGER

- Trafiksikkerhedsinspektion på trafikveje og større lokalveje ombygge potentielt farlige kryds og strækninger med tiltag, som f.eks. baggrundsafmærkning, midterhelle og 2 minus 1 vej, ombygge farlige lokaliteter som f.eks. overgangszoner til byzoner, presse staten til sikkerhedsforbedringer på statsveje
- Udarbejde og realisere specifikke trafikplaner i hver af de fire byer, i alle lokaltrafikområder og i områder med særlig trafik, prioritering af lokalveje på landet, som skal fungere som stiforbindelser
- Gennemføre trafiksikkerhedsrevision af alle nye vejanlæg og lokalplaner, opstille krav til trafiksikkerhed i forbindelse med lokalplaner og overfor private bygherrer

VIDEN, FOREBYGGELSE OG INNOVATION

VI VIL SIKRE:

- At vi er forberedt og helst med på de nye muligheder indenfor den teknologiske udvikling (smart city, big data, deleøkonomi)
- At vi har opdaterede data om veje, stier, trafikkanterne og trafikken - og viden og systemer til at udnytte og formidle disse data så det giver effekt
- At veje og stier er sikret mod ødelæggelse fra klimaforandringer, og at driften og anlæg af veje og stier påvirker klimaet mindst muligt

HANDLINGER

- Løbende følge udviklingen, indhente viden, samarbejde og deltage i pilotprojekter om nye trafikløsninger og metoder, implementere eller støtte implementering af nye løsninger og metoder i kommunen
- Indsamle, gemme og formidle data om veje, stier, trafikkanter og trafik, indføre og udvikle IT-systemer der kan udnytte dataen effektivt i forhold til borgerinddragelse, trafiksikkerhed, vedligeholdelse
- Sikre veje langs kysterne mod bortskylning, etablere LAR-løsninger ved nyanlæg, ombygninger og renovering af veje, indføre metoder og materialer som betyder, at drift og anlæg af veje påvirker klimaet mindst muligt

EFFEKT

- Flere benytter cyklen som transportmiddel, flere cykelstier, sundere borgere og lavere CO₂-udledning
- Mindre ventetid for bilister især i myldretiden, Fredensborg by bliver fredeligere og køproblemer samt rejsetid reduceres og fremkommelighed og trafiksikkerhed øges
- Vej- og stikonstruktioners værdi bevares, og store investeringer udsættes ikke til kommende generationer, veje og stier er vedligeholdte

2029-MÅL

- Der er gode cykelstier med skilte mellem alle kommunens byer og hovedmål i kommunen
75% af borgerne er tilfredse med omfanget af cykelstinet
50% er tilfredse med skiltningen og rutevejledningen
- Vejreglernes anbefalinger til acceptable ventetider er opfyldt på kommunens veje og kryds
Staten har besluttet udvidelse af Helsingørmotorvejen og omfartsvej omkring Fredensborg
De kommunale trafikveje er forbedret, så de opfylder vejreglernes krav
- Eventuelle efterslæb på vedligeholdelse er indhentet
Der er afsat tilstrækkelige midler til den løbende vedligeholdelse og renovering af veje, stier og tilknyttede anlæg

EFFEKT

- Antallet af trafikulykker og tilskadekomne falder, færre borgere kommer til skade, øget tryghed, øget livskvalitet og reduktion i samfundsudgifter til trafikulykker
- Samlede løsninger der er gennemtænkte, logiske og ensartede for trafikanterne
- Færre ulykker i nyanlæg, ombygning af nyanlæg undgås

2029-MÅL

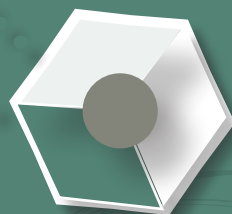
- Ingen dræbte og alvorligt tilskadekomne på vejene i Fredensborg Kommune
- Alle byer, lokaltrafikområder og områder med særlig trafik har en vedtaget trafikplan
50% af trafikplanerne er realiseret
- Der er indført system til trafiksikkerhedsrevision. Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision for alle nyanlæg og lokalplaner, der er vedtaget og anvende specifikke krav til private og kommunale nyanlæg

EFFEKT

- Vi er forberedt på de nye teknologier og kan tilbyde borgerne løsningerne tidligt, vi bliver en attraktiv kommune
- Administration, drift og vedligeholdelse af veje bliver mere effektiv og målrettet
- Vejene bliver ikke skyllet væk, store regnmængder giver mindre skader og påvirker ikke kloaksystemet, mindre CO₂-udslip

2029-MÅL

- Der er indført smart-city løsninger og lavet forsøg med selvkørende biler, to nyskabende projekter i kommunen har opnået national anerkendelse
- Alle relevante data om veje, stier, trafik og trafikanter opsamles, bearbejdes og formidles eller udnyttes automatisk til relevante systemer
- Alle veje og stier langs kysten er sikret mod bortskylling
25% af vejvandet ledes til lokale recipienter
CO₂ belastningen fra vejdriften er halveret



TEMA 2

TRYGGE OG SIKRE NÆROMRÅDER

Dette tema handler om dér hvor borgerne bor, og den færdsel der er i boligområderne i byerne og på landet, omkring skoler og andre institutioner. Det skal være trygt, sikkert, rart og pænt at færdes - uanset hvor man vælger at bosætte sig. Temaet indeholder emner som tryghed, adfærd og indretning af boligveje.



TEMA 2

TRYGGE OG SIKRE NÆROMRÅDER

HVORFOR DETTE TEMA?

Et trygt og sikkert nærområde har stor betydning for vores daglige transportadfærd. Sikkerheden og trygheden er f.eks. afgørende for, om vi lader vores børn cykle til og fra skole, og om vi foretager daglige gøremål til fods eller i bil.

Hvis vi ikke føler os trygge er der større risiko for at vi flytter eller vælger en transportadfærd, som ikke er hensigtsmæssig for vores medtrafikanter. Eksempelvis kan utryghed i landsbyerne medføre, at forældre dagligt transporterer deres børn i bil til skole og fritidsaktiviteter, hvilket genererer mere biltrafik og dermed større utryghed for de øvrige beboere langs vejene.

Overordnet er vores trafiksikkerhed høj i kommunen, men desværre føler mange sig utrygge i deres nærområder. Det er derfor vigtigt, at vi de kommende år har fokus på at sikre trygheden i nærmiljøerne i samarbejde med borgerne.

HVERT ENKELT NÆROMRÅDE ER UNIKT

Trygge og sikre nærområder kræver, at det er nemt at komme omkring, og vælge det mest optimale transportmiddel til den pågældende tur. Der er en god sammenhæng i infrastrukturen, der er god belysning og gode muligheder for at kunne krydse trafikerede veje. Det er vigtigt, at der er gode adgangsforhold og tilgængelighed helt frem til det ønskede mål, således at en sti eller et fortov f.eks ikke slutter få hundrede meter for tidligt.

HVAD ER ET NÆROMRÅDE?

Et nærområde er det område, som ligger i umiddelbar nærhed af ens bopæl, og hvor de fleste har deres daglige gøremål.

Indsatser under dette tema handler om at øge trygheden i nærområderne, og om at skabe en sund og selvstændig adfærd så tidligt som muligt.

I vores fremadrettede arbejde er det vigtigt at anerkende tryghed som et vigtigt parameter i arbejdet med at sikre velfungerende nærområder. Vi arbejder med de enkelte lokaltrafikområders særkende, og målretter indsatserne i fællesskab med dem, der bor og arbejder der.

POTENTIELLE UDFORDRINGER

FÆRRE BØRN ER SELVTRANSPORTERENDE

Hver morgen er der trafikchaos ved mange af kommunens skoler, fordi mange elever bliver kørt i skole af deres forældre dagligt - også i udskolingsklasserne, hvor mange elever burde kunne transportere sig selv. Den øgede biltrafik ved skolerne om morgenen medfører overbelægning af parkeringspladserne, og gør skolevejen farlig. Desuden oplever skolerne, at et større antal af elever har svært ved at færdes i trafikken, og at de udviser risikoadfærd i trafikken.

ÆLDRE ER MOBILE I LÆNGERE TID

Demografien i Fredensborg Kommune ændrer sig, og vi får flere borgere over 65 år.

Befolkningen vil fremover bestå af en større andel af ældre personer, der er mere aktive og mobile end tidligere, og der er flere, der kan og vil være selvtransporterende. Seniorer i trafikken kan have andre krav til udformningen af vejarealer, f.eks. øget tilgængelighed og øget tryghed.

UHENSIGTMÆSSIG ADFÆRD I TRAFIKKEN

U hensigtsmæssig adfærd i trafikken som f.eks. uopmærksomhed eller ulovligt parkerede biler er kilde til frustration blandt mange borgere. U hensigtsmæssig adfærd i trafikken bidrager til en øget utryghed blandt vejens brugere. Mange borgerne klager over bilister, som kører for stærkt, især hvor der færdes lette trafikanter på trafikvejene og gennem mindre bebyggelser på landet.

Manglende hensynstagen er ikke nødvendigvis forbundet med et sikkerhedsproblem, men har betydning for trafikantens oplevelse og transportmiddelvalg. Hvis en forælder f.eks. oplever utryghed ved de mange biler omkring skolens ringetid, vil denne være tilbøjelig til selv at køre sit barn i bil.

TRYGHED I NÆROMRÅDERNE

Antallet af trafikulykker er faldet støt over en årrække, og der er generelt en god trafiksikkerhed i kommunen. Alligevel er det kun 1/3 af trafikanterne, som føler sig tryk på kommunens veje og stier. Særligt i landsbyerne og omkring skolerne peges der på at man som cyklist eller gående føler sig utryk. Utrygheden

UDVALGTE MÅLSÆTNINGER FOR 2029

Mere end 70% er trykke ved at lade deres børn cykle eller gå til skole

Unge mænds andel af personskaderne i forhold til indbyggertallet er halveret

Se temaets øvrige målsætninger på side 28-29

POTENTIELLE MULIGHEDER

ET STÆRKT VEJ-SKOLE-POLITI SAMARBEJDE

Fredensborg Kommune har et stærkt forankret samarbejde mellem vejmyndigheden, skoleforvaltningen og Nordsjællands Politi. Gennem netværket arbejdes der målrettet med at forbedre børn og unges trafikvaner, og derigennem forebygge risikoadfærd senere i livet.

SEPERATE STISYSTEMER

De separate stisystemer sikrer, at mødet mellem f.eks. cyklist og bilist er reduceret til et minimum. Børn og unge kan mange steder transportere sig til skole ad lukkede stisystemer. Ligeledes er der på kommunens stinet få missing links.

VELFUNDERENDE GRUNDEJERFORENINGER

Mange steder i kommunen findes velfunderede grundejerforeninger, som bidrager til at hjælpe den gode adfærd på vej. Vi skal udnytte de mange ressourcer der er i grundejerforeningerne, så vi sammen udvikler vores nærområder.

STÆRKE LANDSBYSAMFUND

I vores landsbyer bor mange engagerede borgere, som har vist interesse for trafikudviklingen. Vi skal udnytte deres engagement i vores arbejde med trafikplanlægningen, og inddrage borgere i landsbyerne aktivt i den fremtidige planlægning.

VORES ADFÆRD PÅVIRKER VORES TRYGHED

9 ud af 10 trafikulykker skyldes u hensigtsmæssig, menneskelig adfærd i trafikken, som for eksempel uopmærksomhed, for høj fart eller ulovlig parkering. Tryghed og sikkerhed skal derfor prioriteres.

VI ARBEJDER MÅLRETTET MED TRAFIKAL TRYGHED

Som borger i Fredensborg Kommune skal man føle sig både sikker og tryk, når man færdes i sit nærområde. Kommunen har gennem de sidste mange år brugt betydelige ressourcer på at sikre de fysiske forhold der, hvor der sker flest uheld. Tema 1 understøtter at vi fortsat arbejder strategisk med at reducere antallet af ulykker gennem et forebyggende trafiksikkerhedsarbejde. På trods af at trafiksikkerheden generelt er høj i Fredensborg Kommune svarer 26% af borgerne, i en spørgeskemaundersøgelse foretaget i december 2016, at de er tilfredse med trygheden som fodgænger. 37% af de adspurgte er trygge ved at cykle på veje og stier i kommunen. Det skal vi gøre noget ved! De kommende år vil vi arbejde målrettet med at forbedre den trafikale tryghed i nærområderne gennem et stærkt samarbejde med vores nærområder.

INDRETNING AF LANDSBYER

I Fredensborg Kommune har vi et landområde med mange landsbyer. I forbindelse med udarbejdelsen af Fredensborg Kommunes Planstrategi 2015-2020 var trafik i landområdet en stor del af dagsordenen for borgerne. Mange steder krydser lokalveje med en hastighedsbegrænsning på 60 km/t igennem landsbyerne. Hastighed, gennemkørende trafik og smalle vejbredder er nogle af de parametre, som får særligt bløde trafikanter og bosatte langs lokalvejene i åbent land til at føle sig utrygge når man færdes langs vejene. En analyse af bilrådigheden i Fredensborg Kommune foretaget i 2016 viser at Fredensborg Kommune er en af de kommuner, som har højest bilrådighed pr. borger. Cykling erstatter ofte de korte bilture, og kan aflaste vejnettet for bilture. Vi skal have fokus på at forbedre de trafikale forhold for alle trafikanttyper igennem landsbyerne, men i særdeleshed have fokus på at forbedre forholdene for bløde trafikanter, så vejen i højere grad opleves som et trygt sted. Det gør vi ved at:

- > Reducere hastigheden på lokalveje igennem landsbyerne til 30-50 km/t
- > Sikre afmærkning og velfungerende skiltning
- > Sikre selvforklarende vejforløb, hvor landsbyernes særlender og identitet bidrager til udformningen af vejarealerne

- > Reducere tung trafik igennem landsbyerne
- > Sikre at alle landsbyer er forbundet med trafikstier via en lokalvej med cykelvenlige løsninger, fartdæmpning eller stier egnet til cykling

INDRETNING AF BOLIGOMRÅDER I BYER

I vores større byområder Kokkedal, Nivå, Humlebæk og Fredensborg indretter vi vores byer til hensynsfuld adfærd. Den æstetiske oplevelse er af stor betydning for den samlede opfattelse af et byrum. Den overordnede indretning og detailudformning af byens trafik- og opholdsarealer er med til både at påvirke trafikanterne til at udvise den adfærd, som er ønskelig det pågældende sted, og til at gøre det smukt, spændende og trygt at færdes og opholde sig i.

Vores boligområder skal indrettes med fokus på at:

- > Reducere hastigheden på lokalvejene i byområderne til 30-50 km/t som minimum
- > Sikre at stikrydsninger som minimum etableres med en midterhelle
- > Arbejde med æstetik i udformningen af veje igennem bysamfundene, fx. gennem plantning af vejtræer og udsmykning af rundkørsler
- > Styrke den visuelle tilstedeværelse af bløde trafikanter gennem f.eks. etablering af opholds- og legezoner

TRAFIKSIKKERHED ER:

Den sikkerhed der er forbundet med at bevæge sig langs veje og stier. Trafiksikkerhed kan vurderes objektivt ud fra data om f.eks. ulykker og tilskadekomne.

TRYGHED ER:

En subjektiv følelse, der beskriver trafikantens følelse af sikkerheden i trafikken, f.eks. kan voksne og ældre trafikanter have forskellig holdning til, hvad der føles sikkert i trafikken.

TRYGHED OG TRAFIKSANERING GÅR HÅND I HÅND

Vi har en **prioriteret plan for trafiksanering** i lokaltrafikområderne

Vi **måler løbende** på borgernes trafikale tryghed

Tryghedstiltag skal være **lokalt forankret**

Vi **understøtter fartdæmpning som finansieres lokalt**, selv om det ikke er udløst af sikkerhedsspørgsmål

HVAD SIGER BORGERNE?

26% er tilfredse med trygheden som fodgængere
37% er tilfredse med trygheden som cyklister
51% af forældrene er trygge ved at lade deres børn
gå/cykle til skole

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse om trafikale forhold i Fredensborg Kommune, 2016

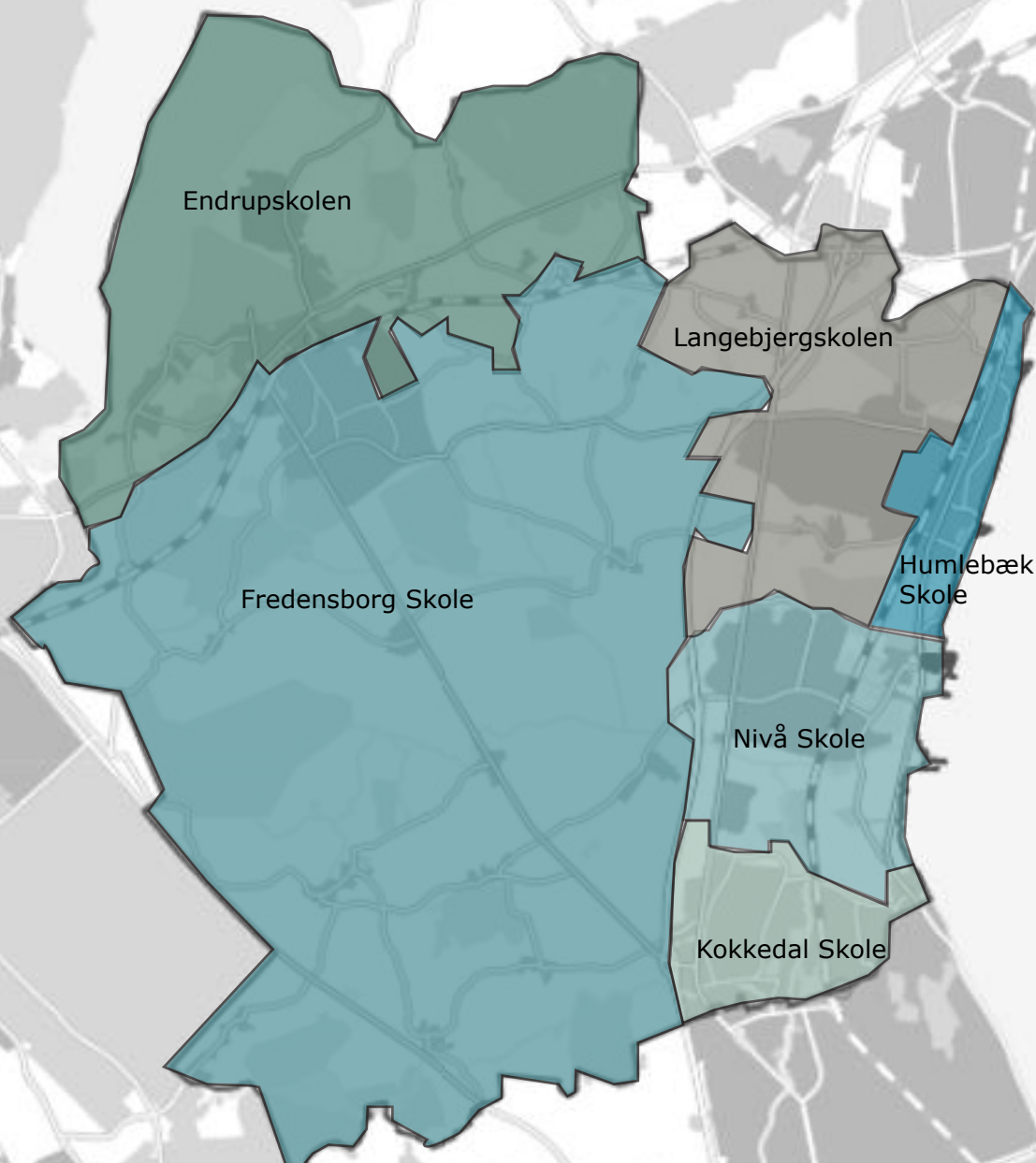
VI VIL ARBEJDE FOR SIKRE SKOLEVEJE

En analyse af kommunens trafikuheld viser at 3% af alle trafikuheld i Fredensborg Kommune sker på skoleveje. Det svarer i gennemsnit til at der sker 1,5 ulykke om året. Alligevel er der ved interviews af skoleledere generelt peget på at trafikken omkring skolerne giver anledning til utryghed, særligt blandt forældre. Det gælder især om morgenen, hvor mange biler, cykler og fodgængere skal afvikles inden for meget kort tid. Resultatet er en høj koncentration af standsning og parkering omkring skolens indgange. Derudover er parkeringspladserne ikke dimensioneret til at rumme de

mange parkerede biler om morgenen ml. 07.45-08.15, hvilket medfører, at der ofte foretages uhensigtsmæssige parkeringer og vendemanøvrer. Skolevejenes belastning af tæt trafik skaber utryghed, og igangsætter en ond spiral: Når forældre føler det er utrygt vælger flere at køre deres barn til skole – når flere bliver kørt øges utrygheden osv.

I vores arbejde med at sikre skolevejene skal vi derfor arbejde for at reducere antallet af biler omkring skolerne, og forbedre forholdene for bløde trafikanter så flere elever og forældre er trygge ved at cykle til skole.

SKOLEDISTRIKTER I FREDENSBORG KOMMUNE



VI VIL REDUCERE RISIKOADFÆRD I TRAFIKKEN

Børn og unge er overrepræsenteret i ulykkestallene for Fredensborg Kommune (se diagram). Det er oftest mænd i alderen 15-24 år som kommer til skade når antal personskader sammenholdes med antal indbyggere. Den præcise årsag til dette kender vi ikke, men det kan skyldes at unge mænd i denne aldersgruppe er tilbøjelige til at have en risikobetonet adfærd i trafikken. For kvinder i Fredensborg Kommune er det særligt i aldersgruppen 25-35 og 66-99 år. En årsag kan være at mange kvinder begynder at cykle når de ikke længere har behov for bilen i hverdagen, fx. hvis de ikke skal til og fra arbejde længere eller er på barsel.

Fredensborg Kommune har et velfungerende VSP-samarbejde (Vej-Skole-Politi), som sikrer understøttelse af kompetenceområdet trafikale adfærd igennem hele skolelivet. Vi skal de kommende år sikre at dette samarbejde styrkes yderligere, og arbejde målrettet med at reducere antallet af personskadeulykker blandt mænd i alderen 15-24 år og kvinder mellem 25-35 år og 66-99 år. Det gør vi gennem oplysningskampagner, events og nudging.

GOD ADFÆRD FRA BARNSBEN

God adfærd er grundlaget for god trafiksikkerhed og tryghed. Vi oplever i disse år en generel stigning i antallet af henvendelser, hvor borgere og erhvervsdrivende ønsker at kommunen håndterer overskridelser af Færdselsloven, som er til stor gene for de som henvender sig. Det gælder fx. ved ulovlig parkering, langtids-

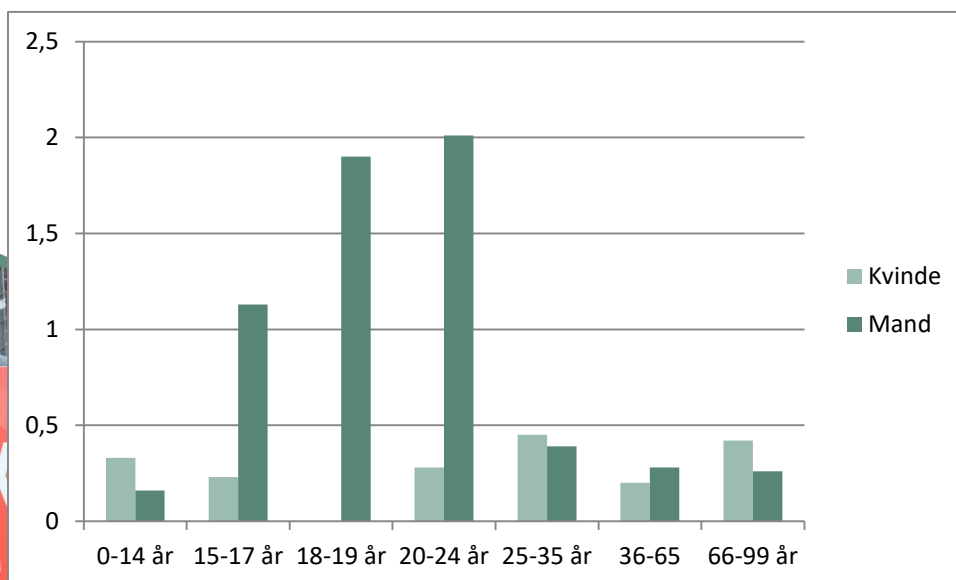
parkering af trailer eller campingvogn eller overskridelse af hastighedsgrænser. U hensigtsmæssig adfærd er ofte ikke noget som kan undgås udelukkende ved at foretage trafiksaneringer, fartdæmpninger eller andre former for anlægsprojekter.

Som kommune kan vi fremme hensynsfuld adfærd, hvor det rigtige valg også bliver det naturlige valg ved at oplyses om god adfærd i trafikken allerede når de starter i skole.

I Fredensborg Kommune skal vi derfor sikre at der undervises i trafikale adfærd i folkeskolen med følgende fokus:

- > Bevægelse og motorik i indskoling
- > Lovgivning på mellemtrinnet
- > Risikobetonet adfærd i udskoling

I indskoling er fokus på at sikre motorisk udvikling og balance i forhold til at færdes i trafikken, mens der i mellemskoling undervises i færdselsregler. I udskoling er det særligt vigtigt, at vi understøtter undervisning i risikoforståelse i trafikken. På trods af en positiv udvikling er de unge mellem 15-24 år stadig overrepræsenteret i uheldsstatistikken. Det er vigtigt at de så tidligt som muligt lærer at færdes i trafikken, så de udvikler en god trafikale adfærd, de kan tage med sig hele livet. Derfor skal vi de kommende år støtte op om at sikre færdselspræventiv tiltag blandt børn og unge, så de får en god forståelse for de risici der er forbundet med at færdes uhensigtsmæssigt i trafikken. Vi skal



desuden arbejde med nudging og adfærdsregulerende kampagner som et forsøg på at motivere til mere hensigtsmæssig generelt. Fremadrettet skal

GOD ADFÆRD BLANDT VOKSNE

En analyse viser af trafikintensiteten i Fredensborg Kommune er stigende, mens pladsen der er til rådighed er den samme. Det kan gøre borgerne utrygge når de skal færdes i trafikken. Borgere i Fredensborg Kommune henvender sig jævnligt til kommunen omkring uhensigtsmæssig adfærd i trafikken. Det drejer sig i særlig grad om uhensigtsmæssig parkering, følelsen af høj hastighed og manglende overholdelse af grundlæggende færdselsregler.

I Fredensborg Kommune skal vi øge den trafikale tryghed ved at arbejde med trafikanternes adfærd gennem:

- › Deltagelse i nationale oplysningskampagner, fx. uopmærksomhed, hastighed
- › Udvikling af lokale kampagner, fx. på bestemte strækninger eller kryds, målgrupper eller lignende
- › Forsøg med nudging for at reducere uhensigtsmæssig adfærd, fx. ulovlig parkering, uopmærksomhed
- › Forældreengagement i forhold til at sikre trafikale kompetencer hos børn og unge
- › Indretning af veje og stier til hensynsfuld adfærd, fx. gennem øget tilgængelighed, smart-by løsninger, skiltning og lignende

SITUATIONEL FOREBYGGELSE

Fredensborg Kommune modtager hver år borgerhenvendelser om utryghed. Det drejer sig særligt om lukkede stiforløb, som fx. stien langs Kystbanen fra Kokkedal til Nivå, hvor man kan færdes uden opsyn. I spørgeskemaundersøgelsen har mange respondenter særligt givet udtryk for utryghed på de lukkede stisystemer. Det drejer sig særligt om området omkring Holmegårdscentret og Kokkedal Skole, hvor stisystemet er relativt isoleret.

I kommune har vi længe arbejdet målrettet med situationel forebyggelse inden for den kriminalpræventive verden. Den situationelle tilgang er en måde at forstå og forebygge utryghed på, hvor der fokuseres på utryghedens kontekst og de situationer, hvor utryghed opstår. Ifølge denne tilgang forudsætter enhver kri-

minel handling altid en samtidig tilstedeværelse af tre grundelementer: En motiveret gerningsperson, Et egnet objekt og fravær af kompetent opsyn.

Forebyggelse af utryghed handler om at fjerne forestillinger forbundet med mindst et af de tre grundelementer i kriminalitetssituationen.

På baggrund af tryghedsvandringer i vores fire store bysamfund med baggrund i principper for situationel forebyggelse kan vi på vej- og trafikområdet målrettet arbejde med at fremme trygheden på b.la. vores stisystemet ved at:

- › Etablere åbninger i gennemgående beplantning langs veje og stier
- › Sikre høj vedligeholdelsesstandard og drift med fokus på tryghedsskabende vedligehold (reducere høj og voldsom beplantning, brudt belægning o.lign.)
- › Sikre opholdsmuligheder eller legezoner undervejs på længere stiforbindelser
- › Skiltning af stisystemerne så flere benytter dem
- › Sikre effektiv og stabil belysning på vores veje og stier samt i tunneller
- › Sikre blandede funktioner omkring eksisterende og nye stisystemer med gode opholds- og udfoldelsesmuligheder for alle aldersgrupper
- › Sikre sammenhæng mellem de enkelte boligbebyggelser og de omkringliggende boligområder



MÅLSÆTNING

TEMA 2: Trygge og sikre nærområder

TRYGHED FOR BLØDE TRAFIKANTER

VI VIL SIKRE:

- Trygge forbindelser til skoler, dagtilbud og fritidsaktiviteter
- Fokus på bløde trafikanter i landsbyer og de større bysamfund
- Tryghedsskabende vedligeholdelse på vej- og stinettet

HANDLINGER

- Forebyggelse af u hensigtsmæssig parkering langs primære skoleveje, reducere missing links på hovedstinettet, trafik-sikkerhedsrevision af vej- og stinettet
- 2-1 vej, cykelforbindelser fra landsbyer til trafikstiruter, midterheller, afmærkning, servicefaciliteter, cykelparke-ring, bortledning af tung trafik
- Etablere åbninger i gennemgående beplantning langs se-perate stisystemer, sikre opholdsmuligheder langs stisyste-met, tryghedsskabende vedligehold

GODE VANER OG HENSYNSFULD ADFÆRD

VI SKAL SIKRE:

- Færdselspræventive tiltag for børn og unge
- Gode vaner og hensynsfuld adfærd blandt voksne
- Det rigtige valg skal være det naturlige valg

HANDLINGER

- Gennemførelse af kampagner, samarbejde og forsøgsprojek-ter med fokus på trafikal adfærd blandt børn og unge, f. eks. cyklistprøver og skolestartskampagne
- Gennemførelse af målrettede kampagner og forsøgsprojekter med fokus på gode vaner og hensynsfuld adfærd i trafikken, f.eks. hastighedskampagner, uopmærksomhed og parkering
- Udarbejdelse af trafiksaneringsplaner med lokale trafikpolitik-ker, herunder en plan for lavere hastighedsgrænser i nærrom-råderne, tilgængelighed, adfærdsregulerende design

SAMSKABELSE OG INNOVATION

VI VIL SIKRE:

- Dialog og inddragelse af borgere og interessenter
- At der jævnligt foretages udviklings- og pilotprojekter i Fredensborg Kommune
- Kommunikation og formidling af klare retningslinjer til borgerne

HANDLINGER

- inddrage borgere og interessenter i udviklings- og anlægspro-jekter gennem bl.a workshops, borgermøder og idekonkurren-ter
- Gennemførelse af forsøgsprojekter i nærområderne, der har til hensigt at undersøge, hvad der skal til for af ændre vaner og adfærd, og hvilke tiltag, der har en effekt, således at det er muligt at bringe ny viden og nye muligheder ud i øvrige nærområder.
- Samarbejde med fx grundejerforeninger om parkering langs boligveje, udarbejdelse af myndighedshåndbog så borgere nemmere kan finde gældende regler, parkeringsregulativ

EFFEKT

- Børn går/cykler til skole og forældre cykler til vuggestue/børnehave
- Stigning i trygheden for borgere i landsbyerne, og øget antal cykelture
- Øget tryghed på vej- og stinettet, flere opholdsmuligheder på stinettet, øget antal brugere på stinettet

2029-MÅL

- Mere end 70% er trygge ved at lade deres børn cykle eller gå til skole
- 70% oplever Fredensborg Kommune som en cykel- og fodgængervenlig kommune. Der er etableret minimum en cykelvenlig forbindelse fra landsbyerne til trafikstinettet
- Mere end 75% føler sig trygge med på de separate stisystemer

EFFEKT

- Børn føler sig sikre i trafikken og de unge efterlever den gode adfærd, hvilket resulterer i større tryghed, færre uheld og flere lette trafikanter
- Fokus og opmærksomhed på at trafikken afvikles under hensyntagen til andre trafikanter i nærområderne
- Større tryghed og flere lette trafikanter, fokus på adfærdsdesign i udviklings- og anlægsprojektet

2029-MÅL

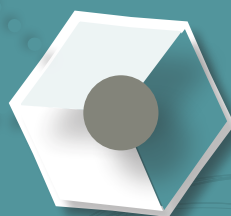
- Der er etableret samarbejde med en række fritidsordninger om trafikale vaner og adfærd for børn og unge
- Der foretages minimum to årlige kampanjer eller forsøg med hensigtsmæssig trafikadfærd blandt voksne
- 60% er tilfredse med trygheden som blød trafikant

EFFEKT

- Større forståelse og ejerskab til trafikløsninger i nærområdet, øget tilfredshed med kommunens beslutninger på vej- og trafikområder
- Kampanjer og events er baseret på brugernes egne "ønsker" og udfordringer, og der skabes derved større ejerskab og en højere grad af efterlevelse. Afprøve nye muligheder og nye vaner og få reel viden om, hvordan nye vaner fungerer og kan implementeres i en travl hverdag.
- Større ejerskab blandt borgere, vej- og anlægsprojekter kommunikeres tydeligt, klar formidling af myndighedshåndtering, fx skabeloner til overkørselstilladelser

2029-MÅL

- Mere end 80% føler sig inddraget i trafikplanlægningen for deres nærområde
- Der afholdes mindst et arrangement om året med offentlige og private aktører om gode og sunde transportvaner. Der gennemføres mindst ét forsøgsprojekt i et nærområde med fokus på adfærd, ændrede transportvaner o.lign.
- Der er digitale skabeloner for ansøgninger og tilladelser til borgere, og standarder for kommunikation af vej- og stiprojekter



TEMA 3

BÆREDYGTIG HVERDAGSTRAFIK

Dette tema handler om den måde vi transporterer os på, og hvordan vi kan arbejde for at vores transporttid bliver sund og klimavenlig. Temaet omhandler emner som stationer og kollektiv trafik.



TEMA 3

BÆREDYGTIG HVERDAGSTRAFIK

HVORFOR DETTE TEMA?

Fredensborg Kommune har mange pendlere (mere end 14.000 personer), som dagligt pendler ud af kommunen til arbejde eller uddannelse, mens 7.000 personer dagligt pendler ind i Fredensborg Kommune for at arbejde. Fredensborg Kommune er med andre ord en pendlerkommune med et stort behov dagligt for en hurtig og effektiv transport ind og ud af kommunen.

Hvis vi fortsat vil være en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune er det vigtigt, at vi nemt og hurtigt kan komme til og fra arbejde. Virksomheder og erhvervsdrivende skal have gode trafikale forhold, som sikrer at de kan få leveret varer og rekruttere medarbejdere.

Som attraktiv bosætningskommune er det desuden vigtigt, at kunne komme rundt til hverdagens øvrige gøremål. Langt størstedelen af borgerne benytter bilen til hverdagens gøremål. Faktisk har kommunen et af de højeste bilrådighedstal i Danmark, hvilket på sigt vil skabe øget trængsel og større krav til vedligeholdelse, hvis udviklingen fortsætter. I 2016 benytter alene 16 % af borgerne regelmæssigt bus i hverdagen, mens 52 % regelmæssigt benytter tog.

Tema 3 sættes fokus på at imødekomme de udfordringer kommunen står overfor i forhold til øget bilejerskab, trængsel og fremkommelighed. Vi skal skabe smarte løsninger, der sikrer en robust og bæredygtig infrastruktur, og som giver alle gode muligheder for at vælge den optimale transportform til en given situation.

HVAD ER BÆREDYGTIG HVERDAGSTRAFIK?

Bæredygtighed inden for transportsektoren handler om, at vi skal sikre at vores transportvaner i mindst muligt omfang forringer helbredet og livskvaliteten for vores borgere og erhvervsdrivende ved at arbejde målrettet med løsninger, som gavner samfundet bedst muligt.

20.500 REGISTREREDE PERSONKØRETØJER

Der er indregistreret i alt 20.500 biler i Fredensborg Kommune i 2016 svarende til 512 biler pr. 1000 indbyggere. Det er et af de højeste bilrådighedstal i Danmark, og markant højere end landsgennemsnittet på 427 biler pr. 1000 indbyggere.
Kilde: Analyse af big data 2016

POTENTIELLE UDFORDRINGER

FLERE BILER, BILLIGERE BILER

Der er i de seneste år kommet flere biler i Danmark, også i Fredensborg. Mini- og mikrobilerne er økonomisk fordelagtige, og har været medvirkende til, at flere kan få nem adgang til en bil. De senere år har man kunnet se denne tendens, idet bilsalget indenfor denne type biler er steget hvert år siden 2009. 2016 er det år, hvor der i nyere tid er indregistreret flest nye biler.

FREMKOMMELIGHED PÅ DET OVERORDNEDE VEJNET

Med flere nye biler forventer at trafikmængden stiger - ikke kun i forbindelse med de daglige pendlerture, men også i forbindelse med ærinde- og fritidskørsel. Indtil videre er det primært på motorvejsnettet, at trafikken er steget, men der er en sandsynlighed for, at trafikvæksten tilsvarende vil blive mærkbar på det kommunale vejnet. Fremkommeligheden på vejnettet vil således være én af de udfordringer, vi står over for i fremtiden.

MOBILE ÆLDRE OG UNGE

Befolkningen vil fremover bestå af en større andel af ældre personer, der er mere aktive og mere mobile end tidligere, og vil derfor også være aktive bilister. Samtidig er det muligt for unge at få kørekort som 17 årige, hvilket ligeledes kan være med til at øge biltrafikken og presset på vejene.

PRISER PÅ KOLLEKTIV TRAFIK

Prisen på kollektiv trafik er steget siden 2010, hvilket kan medvirke til at bilen i højere grad vælges frem for bus og tog.

POTENTIELLE MULIGHEDER

KORTERE AFSTAND TIL STATIONER - UNDER 10 MINUTTER

Store dele af bysamfundene Kokkedal, Nivå, Humlebæk og Fredensborg samt arbejdspladserne ligger inden for ca. 10 minutters gang fra en station. Der er således et godt grundlag for at fremme anvendelsen af den kollektive trafik eller kombinationsrejser.

ET CYKELSTINET, DER NÆSTEN HÆNGER SAMMEN

Vi har et veludbygget stinet - både i transportkorridorerne og i nærområderne. Der er nogle få missing links i nettet, men der er et godt grundlag for at skabe et net, der hænger helt sammen internt i kommunen og til nabokommunerne - både i korridorerne og i lokalområderne.

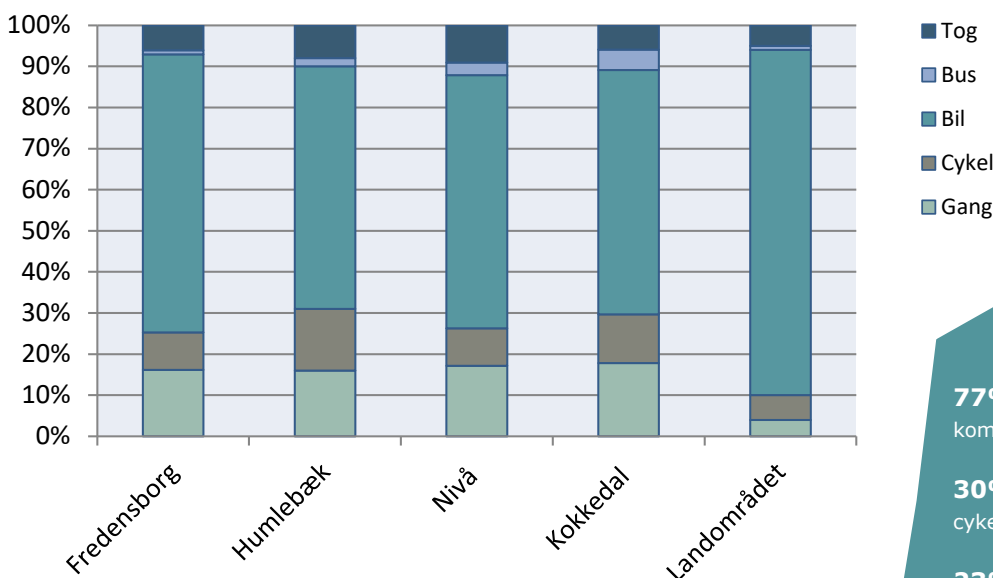
VI CYKLER MEGET

I Fredensborg Kommune bruger cykler vi meget både i vores daglige pendling eller i forbindelse med motion. Skoleeleverne anvender i stor udstrækning cyklen til og fra skole. Tradition og vane med at cykle er et vigtigt grundlag for at få i endnu flere til at benytte cyklen. En øget anvendelse af cyklen vil være en gevinst for både miljøet og sundheden.

DELEBILER, DELEØKONOMI OG EL

Samkørselsmodeller, eldrevne køretøjer og delebilordninger vinder frem. Den teknologiske udvikling er med til at understøtte dette, bl.a. ved udlån af delebiler, låncykler via apps eller abonnementsordninger. Deleordninger som fx. GoMore kan være med til at sikre reducere bilejerskab, og styrke brugen af fx. elbiler.

Transportvalg fordelt efter alle ture i Fredensborg Kommune
Kilde: Transportvaneundersøgelsen



HVAD SIGER BORGERNE?

77% er tilfredse med muligheden for at kombinere cykel og offentlig transport

30% er tilfredse med mulighederne for cykelparkering ved stationerne

23% er tilfredse med mulighederne for bilparkering ved stationerne

VI VIL UDNYTTE STATIONSNÆRHEDEN

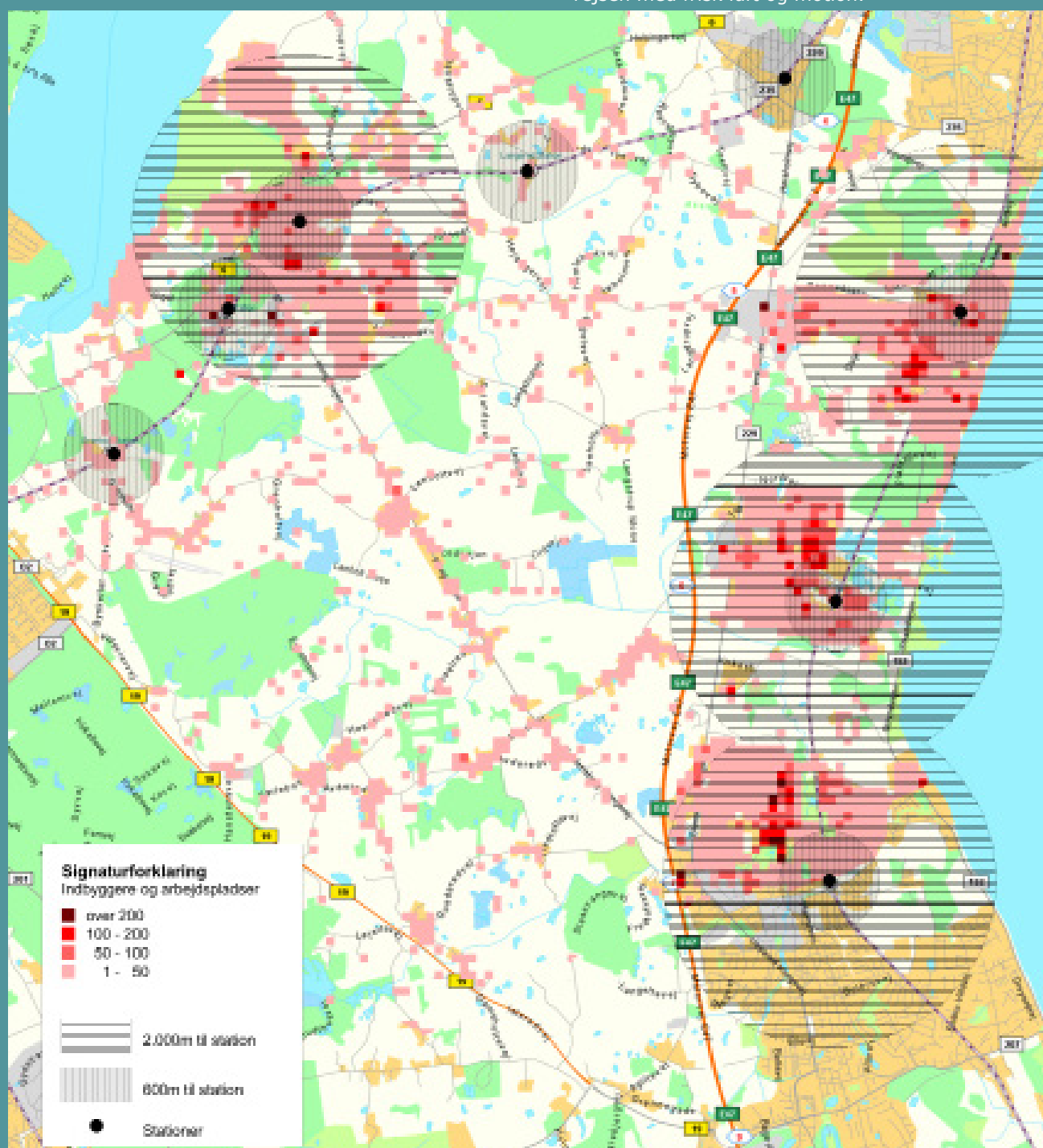
Vi har et velfungerende og godt dækkende kollektivt net bestående af Kystbanen og Lille Nord samt i alt otte buslinjer.

Togtrafikken og buslinjerne betjener primært trafikanter, der rejser over længere afstande og i de store transportkorridorer. Dertil kommer fleksture, der som et supplement til den almindelige bustrafik, primært betjener landområderne mellem bysamfundene og målgrupper, der har et mindre transportbehov.

Den kollektive betjening sikrer, at væsentlige rejsemål i kommunen kan nås på under 30 min. Kommunens fire

byområder har busbetjening senere end kl. 22 på alle ugens dage, mens dette ikke er tilfældet for landområderne.

Et godt kollektivt net sikrer, at det er enkelt at komme til og fra sin pendlingsdestination. Fremkommelighed og korrespondancer mellem forskellige transportformer skal sikre, at trafikanten har forudsigelighed i sin rejsetid. Pendleren kan vælge alternative transportmuligheder, der er tilpasset den enkeltes situation efter behov f.eks. kan fokuseres på kort rejsetid, muligheden for at udnytte tiden undervejs eller at kunne kombinere rejsen med frisk luft og motion.





SAMMENHÆNGENDE STINET

Vi har **direkte, højklasede vej- og stiforbindelser** til stationer og andre pendlermål i Region Hovedstaden, fx til Hillerød Hospital

Vi **skilte vores trafikstiruter med** nær- og fjernmål, så det er nemt at finde rundt

Vores **landsbyer er forbundet med trafikstinettet** via en lokalvej med cykelvenlige løsninger, fartdæmpning eller stier egnet til cykling hele året

VI VIL STYRKE KOMBINATIONSPREJSER

Et godt pendlerliv betyder, at der er god adgang helt frem til destinationsmålene i begge ender af rejsen. Gennem de seneste år er der arbejdet meget med at forbedre samspillet mellem de kollektive trafikmidler. Vi vil nu arbejde målrettet med at sikre samspillet mellem den kollektive trafik og den individuelle trafik i en anden skala end hidtil. Vi vil tænke i helheder for at håndtere den fremtidige udfordring om øget bilejerskab og de afledte konsekvenser. Vi udvikler vores infrastruktur, stationsområder og trafikstiruter, så der er et effektivt samspil mellem de forskellige transportformer. Udfordringen er at opbygge nye systemer, hvor de bedste dele fra den individuelle og kollektive trafik udvikles og kombineres.

SYNLIGGØRE MULIGHEDERNE

Vores vej- og stinet sikrer, at man nemt og hurtigt kan komme til/fra stationer og større busstoppesteder fra de større byområder. Vores opgave er at sikre, at vores borgere og pendlere til arbejdspladser i kommunen kan finde vej- og stinettet, benytte de bedste og hurtigste forbindelser - og kan se fordele i at kombinere forskellige transportformer.

EFFEKTIV KOLLEKTIV TRANSPORT

Vores stationer og større busstoppesteder har **gode adgangs- og serviceforhold** for alle trafikanttyper

Vi har **direkte, hyppige busforbindelser** mellem de større bysamfund, og **supplerer med et fladedækkende net**

Vi arbejder for en **fossilfri kollektiv trafik**

Vi arbejder for **overensstemmelse mellem efterspørgsel og indsættelse** af ressourcer i den kollektive trafik

Busser prioriteres igennem kryds

VIDSTE DU AT...

CO2-REDUKTION

Hver gang der tilbagelægges 10 km. på cykel frem for bil udledes der 1,6 kg mindre CO₂.

TRANSPORTMIDDEL

I byområderne er det mellem 60 og 65 % af turene, der foregår med bil, mens det i landområderne er mere end 80 %.

TURLÆNGDE

Den gennemsnitlige turlængde i bil ligger lige omkring 15 km pr. tur, mens cykelturene er lige omkring 2 km - i landområderne dog mere end 5 km pr. cykeltur.

BÆREDYGTIG MOBILITET I ERHVERVSLIVET

Vi understøtter og samarbejder med virksomheder som ønsker bæredygtige løsninger for deres pendlere

Vi markedsfører klimavenlige alternativer til personbilen

Vi er **forangangskommune** for fremtidige, bæredygtige transportløsninger

VI VIL MOTIVERE TIL KLIMABEVIDST OG BÆREDYGTIG TRANSPORT

For at skabe en god og bæredygtig mobilitet er der flere typer værktøjer, vi vil anvende:

FYSISKE FORANSTALTNINGER

Den fysiske udformning af veje og byrum har betydning for, hvordan vi færdes og hvordan vi oplever trygheden, mulighederne og bindingerne ved en given færdsel. Den fysiske infrastruktur skal være sammenhængende, sikre fremkommelighed og tilgængelighed helt frem til målet. Fysiske foranstaltninger har betydning for vores adfærd og for vores oplevelse af, om det er sikkert og trygt at færdes.

ADFÆRDSREGULERING

Vores rejsevaner og vores valg af transportmiddel er ofte betinget af vaner og traditioner uden, at vi reelt overvejer vores valg. For at ændre vaner og oplevelser af trafikken, er det ofte nødvendigt at nedbryde nogle barrierer. Nogle af barriererne nedbrydes via fysiske foranstaltninger, mens andre nedbrydes via adfærdregulerende tiltag – med et moderne ord nudging. Vaner har det med at følge os i lang tid. Det har derfor stor betydning, hvilke vaner, der indarbejdes hos børn og unge, når de skal transportere sig.

Planlægning og samarbejder

Planlægningen er styrende for de mål og intentioner, der ønskes gennemført, og vores planlægning under-

støtter strategien. Det er især kommunens sektor- og lokalplaner, der kan regulere vores adfærd. Grundlaget for planlægningen er et solidt kendskab til faktuelle forhold, og der vil fortsat være behov for løbende analyser for at sikre et fagligt kvalificeret grundlag at planlægge efter.

I kommunen er der så mange ressourcer, udover de økonomiske, der kan understøtte strategiens realisering. Samarbejde mellem offentlige og private aktører og på tværs af sektorer kan understøtte strategiens implementering. Det kan være et samarbejde mellem "skole-elev-forældre" om børns cykelvaner, eller det kan være et samarbejde med organisationer og arbejdspladser om at skabe sunde og bæredygtige løsninger.

TEKNOLOGI

Ny teknologi vinder indpas over alt i samfundet, også i transportsektoren. Det går rigtigt hurtigt i disse år, og vi taler både el-biler, el-cykler, førerløse bi-ler/busser, men også kommunikationsmuligheder via smart-phones o.lign. De nye teknologier skaber nye muligheder for at regulere og styre trafikken, for at skabe bedre mulighed for samkørsel og delebiler og ikke mindst mulighed for at sikre korrespondancer mellem forskellige kollektive transportmidler.

VI VIL SAMARBEJDE MED ERHVERVSLIVET

Fredensborg kommune indtog i 2016 en 36. plads på Dansk Industris årlige rangliste af kommunerne inden for delkategorien Infrastruktur og Transport. Kommunens infrastruktur og transport var dermed blandt de kategorier, som det lokale erhvervsliv var mest tilfredse med. Vi skal sørge for at fortsat styrke tilfredsheden ved målrettet at inddrage erhvervslivets ønsker i planlægningen af vores trafik og infrastruktur. Det sikrer vi blandt andet ved at gøre det let for virksomhederne at få transporteret sine produkter, og ved at sikre at virksomhedens ansatte kan komme til og fra arbejde uden spildtid i trafikken. For tung transport er det vigtigt at der er god adgang til det overordnede vejnet til og fra vejene i erhvervsområderne.

Mange af kommunens erhvervsområder (eksempelvis Kokkedal Industripark, Bakkegårdsvej og Kratbjerg) ligger tæt på det overordnede vejnet og med gode adgangsforhold. I vores planlægning skal vi fortsat koncentrere de større virksomheder i tilknytning til erhvervsområderne, tæt på stationerne, og undgå at lokalisere erhverv på lokaliteter, hvor den trafikale infrastruktur ikke er egnet hertil.

Den nye Planlov indeholder desuden mulighed for at udlægge nye aflastningsområder i de byer, hvor der er et tilstrækkeligt kundegrundlag. I forhold til kommunens nuværende detailhandelsstruktur vil udlægning af aflastningscenter kun være aktuel i Kokkedal.

Fredensborg Kommune er en del af Region Hovedstaden med mange rejsemål udenfor kommunegrænsen. Derfor arbejder vi strategisk i "6-kommunesamarbejdet" om at fremme statslige infrastrukturprojekter.

EN DEL AF GREATER COPENHAGEN

Fredensborg kommune er en del af Greater Copenhagen, hvor vi sammen med Region Sjælland, Region Hovedstaden, Region Skåne og alle 79 kommuner, arbejder med et fælles trafikcharter for at styrke parternes koordinering af den overordnede infrastruktur, og dialogen med de relevante interessenter som fx nationale regeringer og myndigheder. Målet er en velfungerende trafik og infrastruktur med høj tilgængelighed og mobilitet for varer, tjenesteydelser og personer da vi derigennem skaber en konkurrencedygtig metropol. Vi skal fortsat være en del af regionale samarbejder så vi står stærkt i dialog med regionen og de statslige myndigheder. Sammen med de andre Nordsjællandske kommuner Halsnæs, Frederikssund, Gribskov, Hillerød og Helsingør samarbejder vi i det formelle "6-kommunesamarbejde" strategisk for at fremme de tre statslige infrastrukturprojekter; færdiggørelse af Frederikssundsmotorvejen, forlængelse af Hillerødmotorvejen og forbedringer på Kystbanen. Det er en fælles indsats for at forbedre væksten og mobiliteten i Nordsjælland, og stå stærkere i forhold til at tiltrække de nødvendige statslige investeringer.

Kilde: Greater Copenhagen trafikcharter 2016



MÅLSÆTNING

TEMA 3: BÆREDYGTIG HVERDAGSTRAFIK

GODE FORHOLD VED STATIONER OG STOPPESTEDER

VI VIL SIKRE:

- Gode adgangs- og serviceforhold ved stationer og større busstoppesteder for cyklister og gående
- Gode pendlerforhold ved stationer for bilister og cyklister
- Sikre et højt tilgængelighedsniveau på alle stationer og tilgængelighedsruter

HANDLINGER

- Forbedre af- og påsætningsforhold for bilister ved stationer, tydelig opgradering af busstoppesteder i landområdet, overdækket og aflåst cykelparkering, opsætning af servicefaciliteter
- Forbedre af- og påsætningsforhold for bilister, undersøge p-behovet og (i det omfang det er muligt) udvide parkeringskapaciteten for både biler og cykler.
- Tilgængelighedsplan – en screening af stinettet i forhold til, om stinettet fører helt frem til relevante destinationer (især skoler, idrætsfaciliteter, aktivitetscentre og bymidter) med henblik på at sikre bevægelsesmuligheder for alle)

UNDERSTØTTE KLIMAIVENLIG OG BÆREDYGTIG TRANSPORT

VI VIL SIKRE:

- Udbredelse af klimavenlige transportformer blandt borgere og erhvervsliv
- Omstilling af bus- og togtransport med grønne teknologier
- Sikre direkte, højklassede stiforbindelser til stationer og pendlingsmål i Region Hovedstaden

HANDLINGER

- Udlejning af el/bycykler til borgere eller virksomheder, støtte og udvikle borgerinitiativer i forhold til delebiler og samkørsel, markedsføring af intermodale rejser, pendlernet. mobilitetstjek i virksomheder, samkørsel til møder
- Samarbejde med DSB, Banedanmark og øvrige aktører om pilotprojekter med fossilfri transport, kompetenceudvikling af medarbejdere ift. nyudvikling og innovation
- Sikre direkte busforbindelse mellem de større bysamfund, supercykelstier, skiltning, øget vedligeholdelse af trafikstiruter, anlæg af cykelforbindelser mellem landsbyer og trafikstiruter, komfortmåling af cykelstinettet.

FREMKOMMELIGHED OG REGIONAL UDVIKLING

VI VIL SIKRE:

- Bedre korrespondancer mellem kollektive transportformer
- Fremkommelighed på trafikveje og statsvejnettet
- Samarbejde på tværs af regioner og kommuner

HANDLINGER

- Sammenhæng mellem busser og tog på Kystbanen og lokalbanen, høj regularitet, krydsning af jernbanen for lette trafikanter, pres på Banedanmark ift. drift og køreplaner
- Arbejde for god fremkommelighed på statsveje, udvidelse af trafikveje, trafikale analyser og vurderinger ved byudviklingsprojekter
- Deltage i netværk og strategisk udvikling af Region Hovedstaden gennem f.eks. Greater Copenhagen, ReVus m.m.

EFFEKT

- Styrket fremkommelighed, øget tilfredshed med kollektiv trafik og styrket kendskab til cykelstinet
- Flere kollektivt rejsende (kombinationsrejser), nemmere at finde en p-plads.
Stigning i antallet af cykelture
- Flere tager cyklen og kollektiv trafik i forbindelse med pendling til og fra arbejde. Større udnyttelse af parkeringspladserne (biler og cykler) ved stationerne.

2029-MÅL

- 15% stigning i passagertal på kollektiv transport i forhold til 2016*
- 90% af borgerne er tilfredse med muligheden for at kombinere cykel og kollektiv trafik
- 90 % af borgerne er tilfredse med muligheden for at kombinere cykel og kollektiv trafik

EFFEKT

- Reduktion i CO₂-udledning og partikelforurening fra transportsektoren. Reduktion i bilejerskab, sundere bymiljø med mindre støj og færre partikler.
- Reduktion af transportens CO₂-udledning
- Stigning i antallet af cykelture

2029-MÅL

- 5 % reduktion af den samlede udledning på transportområdet. Andelen af cykelture ift. alle ture i kommunen er steget med 10 %
- Den kollektive trafik på det kommunale vejnet er fossilfri.
- 70% af ture under 5 km foretages på cykel
Alle trafikstiruter er navngivet og skiltet
85% af borgerne er tilfredse med cykelstierne omkring stationerne

- Stigning i tilfredshed med kollektiv transport blandt brugere i Fredensborg Kommune

- Øget fremkommelighed, reduktion af trængselsudfordringer

- Mulighed for at påvirke og få indflydelse på udviklingen i hele regionen. Fælles forståelse og enighed blandt kommunerne i forhold til de statslige infrastrukturinteresser. Mulighed for at få flere infrastrukturprojekter i regionen.

- Omkostningseffektiv busdrift, idet prisen pr. påstiger er faldet.

- Fremkommeligheden på trafikvejene er forbedret

- I fællesskab med kommunerne at have en liste over infrastrukturprojekter i Nordsjælland, der vil forbedre trafikafviklingen og skabe vækst i regionen.

*Målt på antal påstiger på kommunale og regionale busser

Fredensborg Kommune
Rådhus, Egevangen 3B
2980 Kokkedal

Telefon: 72 56 50 00
fredensborg@fredensborg.dk
fredensborg.dk

