



FREDESBORG
KOMMUNE

Fredensborg Kommune

Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur 2022-2025



ÉN KOMMUNE – FEM UNIKKE STEDER

• FREDENSBORG • HUMLEBÆK • NIVÅ • KOKKEDAL • LANDET



Fredensborg Kommune

Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur 2022-2025

Del af Mobilitets- og Infrastrukturstrategi 2018-2029

Vedttaget af Infrastruktur- og Teknikudvalget 23. november 2021

Version 1 december 2021

Tekst: Fredensborg Kommune

Fotos: Fredensborg Kommune

Rådet for Sikker Trafik

Baggrundsanalyser:

- Uheldsanalyse 2016-2019. Valentin Trafikplanlægning
- Transportområdet i Fredensborg. MOE Tetraplan
- Transport og tryghedsundersøgelse for skoler. TransportLaboratoriet



Indledning

Handlingsplan 2022-2025

Handlingsplanen beskriver de indsatser, som Fredensborg Kommune vil gennemføre på mobilitets- og infrastrukturområdet i 2022-2025. Indsatserne har til formål at øge mobiliteten for borgere, samt gøre trafikken i kommunen mere sikker, tryk og klimavenlig.

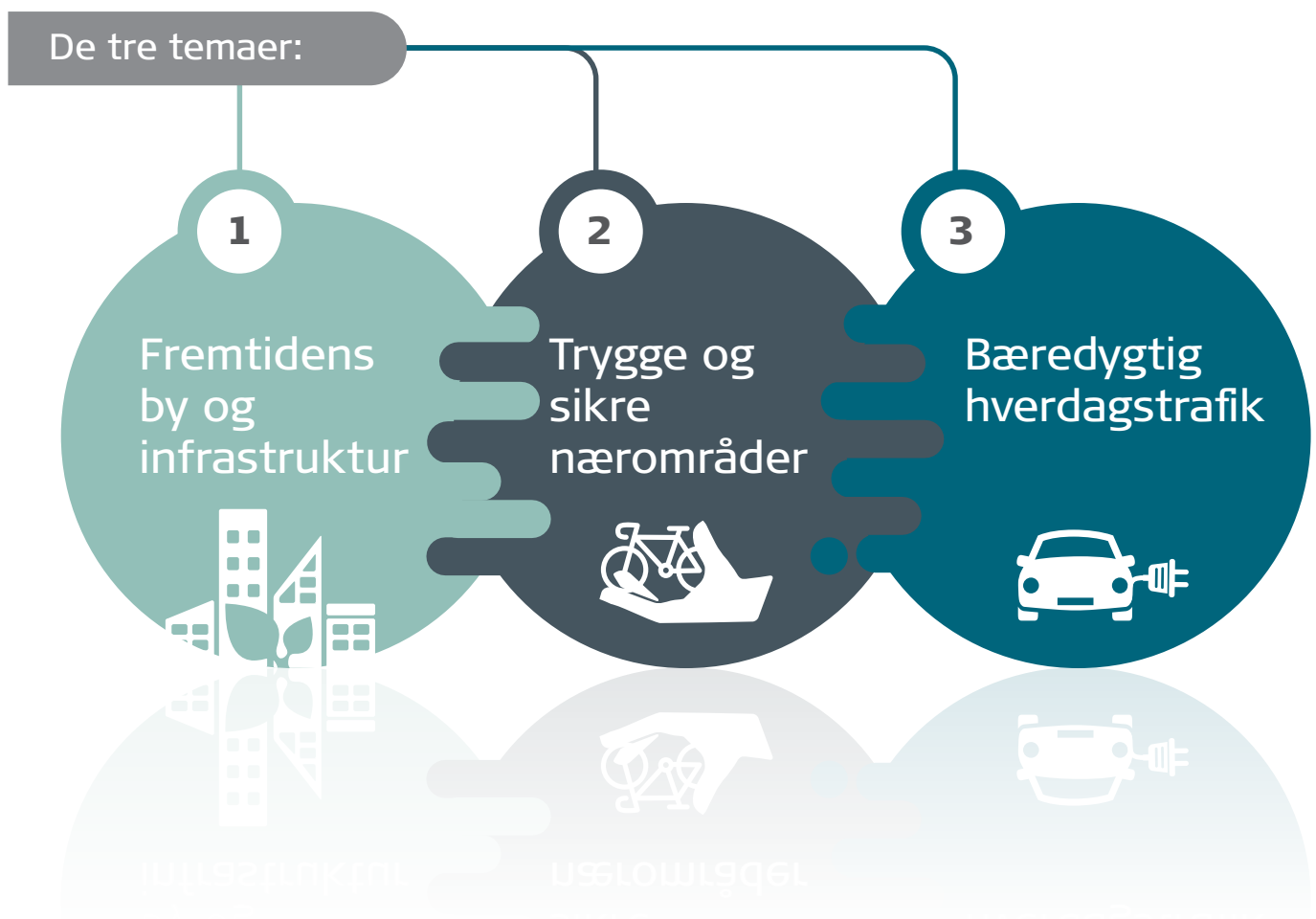
Handlingsplanen er en fortsættelse af Handlingsplan 2018-2021. Den er baseret på kommunens Mobilitets- og Infrastrukturstrategi for 2018-2029, Budgetforlig for 2022 – 2025 og en prioritering af budgettet behandlet af Infrastruktur- og Teknikudvalget i april og oktober 2021.

Handlingsplanen indeholder 33 indsatser, der skal gennemføres i 4-årsperioden fra 2022-25. Indsatserne er opdelt i tre temaer, der er baseret på temaer fra Mobilitets- og Infrastrukturstrategi 2018-2029.

Alle indsatser er finansieret som det fremgår af skemaet side 6 og beskrivelsen af de enkelte indsatser.

Realisering af indsatserne sker i et samarbejde med relevante eksterne interessenter og internt på tværs af centre i kommunen. Indsatserne kan ændre sig som følge af projektering, myndighedsbehandling, ny lovgivning, nye driftsforhold eller ændret prioritering af budgetter.

Indsatserne er konkrete, og bidrager til at Fredensborg Kommune udvikler sig i en trafiksikker, tryk og klimavenlig retning. Indsatserne står ikke alene, da de er suppleret af tiltag indenfor drifts- og myndighedsområdet, som Fredensborg Kommune også er ansvarlig for – eksempelvis busdrift, trafiktællinger, gravetilladelser, forbedring af afvanding, vedligeholdelse af bygværker og samarbejde med politiet og med Nordsjællands Park og Vej.



Indhold

- 3 Indledning
- 4 Indholdsfortegnelse
- 6 Samlet oversigt over indsatser
- 7 Hvem gør hvad
- 8 Status på transportområdet
- 11 Forebyggelse og bekæmpelse af uheld
- 12 Grøn omstilling

- 14 TEMA 1 – FREMTIDENS BY- OG INFRASTRUKTUR**
- 15 1.1 - Forbedring af trafikikkerhed på trafikveje
- 16 1.2 - Skitseprojekt for cykelsti langs Kongevejen mellem Kokkedal og Humlebæk
- 17 1.3 - Cykelsti langs Nivåvej
- 18 1.4 - Trafikkerhedsforbedringer på Nivåvej
- 19 1.5 - Rundkørsel Nivåvej
- 20 1.6 - Cykelsti langs Avderødvej
- 21 1.7 - Krydsningshelle på Fredensborg Kongevej ved Fredtoftevej
- 22 1.8 - Venstresvingsbane på Fredensborg Kongevej ved Grønholtvej
- 23 1.9 - Trafikanering Humlebæk Strandvej (skitseprojekt)
- 24 1.10 - Trafikanering Fredensborg Kongevej (skitseprojekt)
- 25 1.11 - Sti mellem Nivå og Humlebæk
- 26 1.12 - Sti langs Lågegyde

- 28 TEMA 2 – TRYKKE OG SIKRE NÆROMRÅDER**
- 29 2.1 - Farttilpasning på Landet
- 30 2.2 - Farttilpasning på lokalveje i byer
- 31 2.3 - Gennemgang af hastighedsskiltning
- 32 2.4 - Færdselspræventivt arbejde for børn og unge
- 33 2.5 - Kampagner for trafikikker adfærd
- 34 2.6 - Fartdæmpning på trafikveje
- 35 2.7 - Trafikkerhedsforbedring ved skoler
- 36 2.8 - Fremtidens Nivå bymidte
- 38 2.9 - Trafikanering af kryds Fredensborg Kongevej og Vejenbrødvej
- 39 2.10 - Trafikanering af Kirkeltevej
- 40 2.11 - Den Grønne Slotsby
- 41 2.12 - Udskiftning til LED gadebelysning
- 42 2.13 - Parkering ved Louisiana
- 43 2.14 - Lukning af Asminderødgade og ombygning af krydset Benediktevej og Jernbanegade
- 44 2.15 - Skilte og farttavler på A6

- 46 TEMA 3 – BÆREDYGTIG HVERDAGSTRAFIK**
- 47 3.1 - Pulje til mindre cykeltilag
- 48 3.2 - Kampagner for grøn transport
- 49 3.3 - Forbedring af serviceniveau ved stoppesteder
- 50 3.4 - Tilgængelighed
- 51 3.5 - Sammenhæng mellem Nivå by og Nivå havn
- 52 3.6 - Opsætning af offentlige ladestander



Samlet oversigt over indsatser

Samlet overblik over indsatser og økonomi (beløb i mio. kr.)



Indsats		Udførelsesår og budget [mio. kr.]				Finansiering
Nr.	Kort beskrivelse	2022	2023	2024	2025	Bevilling
TEMA 1						
1.1	Forbedring af trafiksikkerhed på trafikveje	0,4	0,4	0,4	0,4	Driftsbev. Trafiksikkerhed
1.2	Skitseprojekt cykelsti langs kongevejen				0,3	Anlægsbev. Stier
1.3	Cykelsti langs Nivåvej, deletape			0,2	2	Anlægsbev. Stier
1.4	Trafiksikkerhedsforbedringer på Nivåvej	0,7				Anlægsbev. Trafiksikkerhed
1.5	Rundkørsel Nivåvej	5,75				Indgår i budget til Nivå bymidte
1.6	Cykelsti langs Avderødvej	0,2	3,6			Anlægsbev. Stier
	-		1,3			Selvstændig anlægsbevilling
1.7	Krydsningshelle ved Fredtoftevej			1,2		Anlægsbev. Trafiksikkerhed
1.8	Venstresvingsbane ved Grønholtvej		1,45			Anlægsbev. Trafiksikkerhed
1.9	Skitseprojekt for trafiksanering Humlebæk Strandvej				0,3	Anlægsbev. Trafiksikkerhed
1.10	Skitseprojekt Fredensborg Kongevej		0,3			Driftsbev. Trafiksikkerhed
1.11	Sti mellem Nivå og Humlebæk	4				Anlægsbev. Stier
1.12	Sti langs Lågegyde		1,5			Selvstændig anlægsbevilling
TEMA 2						
2.1	Farttilpasning på landet	0,8				Anlægsbev. Trafiksikkerhed
	-	1		2		Driftsbev. Trafiksikkerhed
2.2	Farttilpasning på lokalveje i byer				1,2	Driftsbev. Trafiksikkerhed
2.3	Gennemgang af hastighedsskiltning			0,2		Driftsbev. Trafiksikkerhed
2.4	Færdsel for børn og unge	0,15	0,15	0,15	0,15	Driftsbev. Trafiksikkerhed
2.5	Kampagner for sikker adfærd	0,1	0,1	0,1	0,1	Driftsbev. Trafiksikkerhed
2.6	Fartdæmpning på Trafikveje	0,8	1		1	Driftsbev. Trafiksikkerhed
2.7	Trafiksikkerhed ved skoler	0,65	0,25	0,25	0,25	Driftsbev. Trafiksikkerhed
2.8	Fremtidens Nivå bymidte					Selvstændig anlægsbevilling
2.9	Trafiksanering af kryds ved Vejenbrødvej			0,2		Anlægsbev. Trafiksikkerhed
2.10	Trafiksanering af Kirkeltevej	1,25				Anlægsbev. Trafiksikkerhed
2.11	Den grønne slotsby					Selvstændig anlægsbevilling
2.12	Udskiftning til LED	4,5	12,1	10,4		Selvstændig anlægsbevilling
2.13	Parkering ved Louisiana	0,5	1,7			Selvstændig anlægsbevilling
2.14	Kryds ved Asminderødgade og Stationsvej	1,05				Anlæg/selvstændig bevilling
2.15	Skilte og farttavler på A6	0,2				Anlæg/selvstændig bevilling
TEMA 3						
3.1	Pulje til mindre cykeltiltag		1			Driftsbev. Trafiksikkerhed
3.2	Kampagner for grøn transport	0,1	0,1	0,1	0,1	Driftsbev. Trafiksikkerhed
3.3	Forbedringer ved stoppesteder	0,55	0,15	0,15	0,15	Driftsbev. kollektiv trafik
3.4	Tilgængelighed	0,1	0,1	0,1	0,1	Driftsbev. Tilgængelighed
3.5	Sammenhæng m/m Nivå by og havn		3			Anlægsbev. Stier
3.6	Opsætning af ladestandere	0,7	0,35	0,35		Selvstændig anlægsbevilling

Hvem gør hvad



KOMMUNEN

Fredensborg Kommune har ansvaret for indsatser i denne handlingsplan og spørgsmål vedrørende trafik, busser, overkørsler, grundejerforpligtelser på vejområdet, gravetilladelser, belysning mm. Derudover er kommunen ansvarlig for anlægsprojekter på vejarealer, samt udbygning og udvikling af veje og stier.



POLITIET

Nordsjællands Politi er myndighed i forhold til Færdselsloven og dermed overtrædelser af færdselsloven, som blandt andet overskridelse af hastighedsgrænser og ulovlig parkering. De skal desuden godkende alle ændringer af afmærkning på vejene og nedsættelse af lokale hastighedsgrænser.



NORDSJÆLLANDS PARK OG VEJ

Nordsjællands Park og Vej (NSPV) er i 2014 dannet som et fælles selskab mellem Helsingør og Fredensborg kommuner. NSPV er ansvarlig for en lang række af drifts- og vedligeholdelsesopgaver indenfor vej og park området. Derudover løser NSPV mindre anlægsopgaver, der er bestilt af kommunerne.

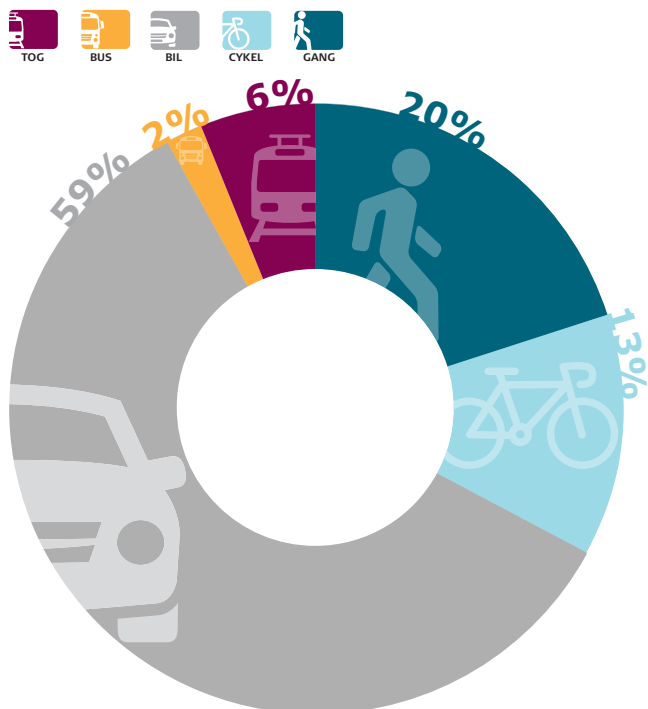
Status på transportområdet

Fredensborg Kommune er en udpendlingskommune, hvor der i 2019 var ca. 14.400 af kommunens indbyggere, der pendlede til andre kommuner for at arbejde, mens kun ca. 7.300 personer pendlede til Fredensborg for at arbejde¹⁾. Behovet for velfungerende og effektiv transport internt i kommunen, og ikke mindst til og fra det øvrige Nordsjælland og Hovedstadsområdet, er derfor højt. For at fastholde kommunens målsætning om at være en attraktiv bosætningskommune, skal hverdagens transport have de bedste rammer og kommunen skal følge med den udvikling der sker indenfor transport- og mobilitetsområdet.

I det følgende gives en status på transporten i kommunen og borgernes transportvaner²⁾. Data bruges til at målrette og prioritere kommende indsatser og projekter i handlingsplanperioden.

Fordeling af transportmiddel i Fredensborg Kommune

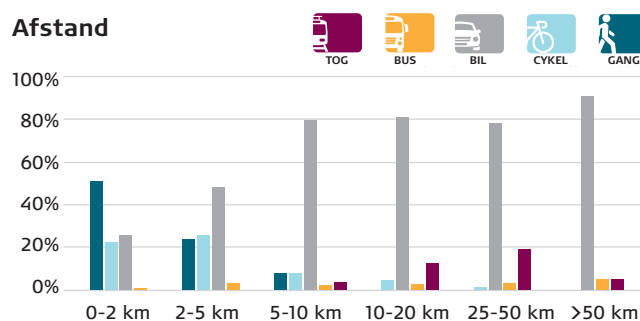
Målt på antal rejser udgør bilturene langt størsteparten med 59 %, mens de kollektive rejser tilsammen kun udgør 8 %.



Transportmiddelfordeling af antal ture for hele kommunen. Beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen 2016-21.

Bilen er hyppigst benyttet på de mellemlange og lange ture. Dog ses på nedenstående illustration også en relativ høj andel bilture (48 %) på ture mellem 2 og 5 km. Halvdelen af de helt korte ture er gangture.

Med 23-25% har cyklen sin største andel på ture op til 5 km. Den kollektive trafik fylder mest på turene mellem 20 og 50 km, hvor hver femte tur er med tog eller bus.



Afstandsfordeling for ture i Fredensborg Kommune opdelt på transportmiddel. Beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen 2016-21.

¹⁾ Kilde: Danmarks Statistik

²⁾ Data er baseret på notat Transportområdet i Fredensborg august

Cykelforhold i kommunen

Den nationale cyklistundersøgelse fra 2020 viser at 40% cykler mindst 1 gang om ugen. Denne andel har været jævnt faldende fra 48 % i 2016 og 44 % i 2018.

91 % af borgerne har adgang til en cykel, og 12 % af cyklejerne har adgang til el-cykel. Det er en markant stigning siden 2016, hvor kun 2 % af cyklisterne havde adgang til en elcykel.

Cyklisternes overordnede tilfredshedsandel i Fredensborg er med 79 % tilfredse eller meget tilfredse og uændret siden 2018. Tilfredsheden med omfanget af cykelstinet er med 75 % lidt lavere end i 2018. Til sammenligning er tallet på 80 % samlet for cyklister i Region Hovedstaden. Ser man på mulighederne for at komme frem i trafikken som cyklist i kommunen, er der en tilfredshed på 81 %. Dette er lavere end i 2018, hvor det var 85 %.

Kombinationsrejser

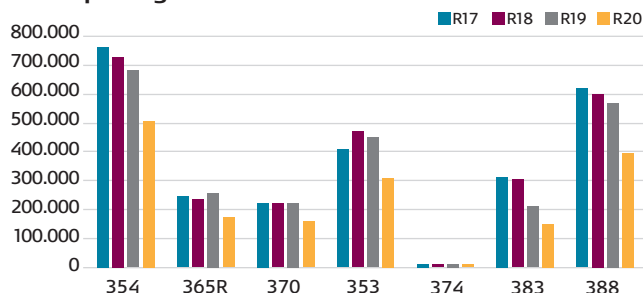
I Fredensborg Kommune er cyklen benyttet som tilbringer til hver anden togrejse. Det betyder, at 3 % af alle ture er en cykel-tog rejse. Geografisk er det i Humlebæk og Kokkedal, hvor cykel-tog kombinationen er fremtrædende. Kombinationsrejser, der forener togets høje hastighed med cyklens fleksibilitet, er ofte en attraktiv rejseform, målt på rejsetid.

Bus

Den kollektive trafik, særligt bustrafikken, har været hårdt ramt af Covid-19 pandemien. De lange nedlukninger og utryghed hos brugerne, har betydet et væsentligt fald i antallet af passagerer. I 2019 var der 2,4 millioner passagerer i de busser, som Fredensborg Kommune er med til

at finansiere og i 2020 var dette tal faldet til 1,7 millioner passagerer. Forventning er at det vil tage omkring 5 år at få passagerantallet i den kollektive trafik op på samme niveau som i 2019.

Antal passagerer



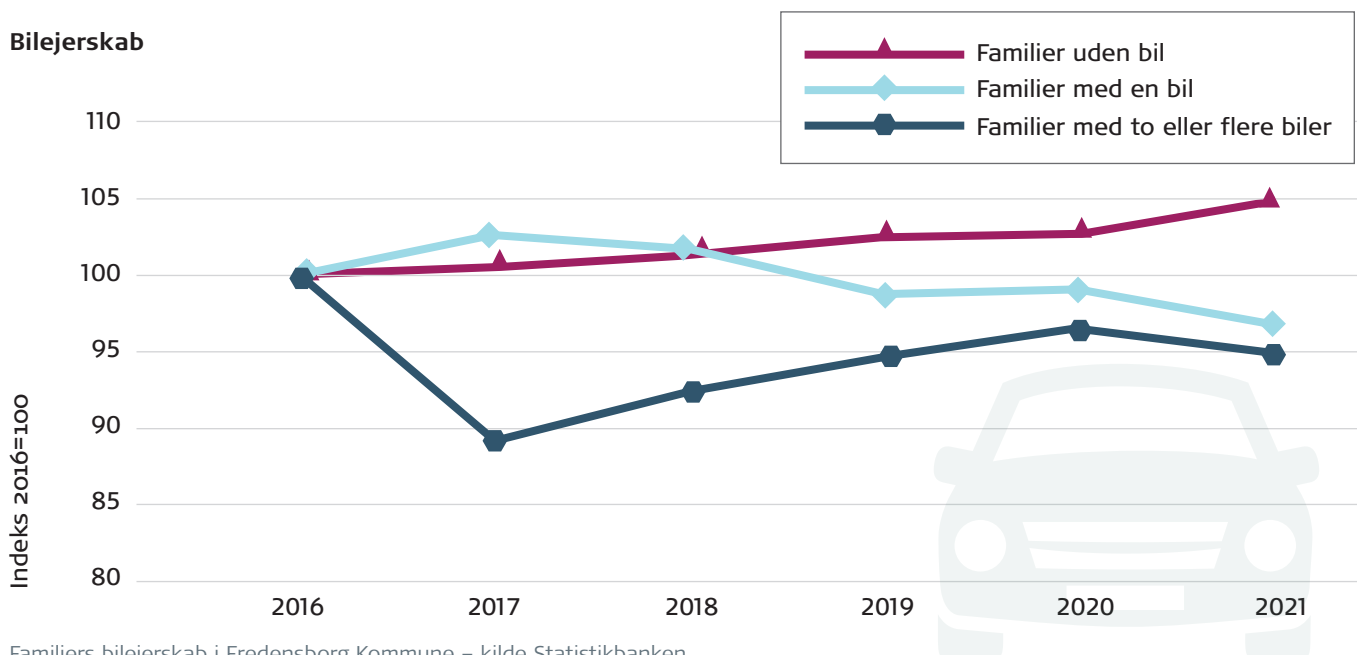
Movia nøgletal juni 2021

Grafen viser antal passager i de buslinjer, som Fredensborg Kommune er med til at finansiere opgjort på hver buslinje og for regnskabsårene 2017-2020

Bilejerskab

Der er i Fredensborg samlet set blandt kommunens familier en bilrådighed på 68%. Andelen af familier med 2 eller flere biler er bilrådigheden på 19%. Bilejerskabet har været stigende i de seneste 5 år og er 5% højere i 2021 end den var i 2016. Det bemærkes dog, at der er registreret et fald på 5% i antallet af familier med 2 eller flere biler. Det er vigtigt også at bemærke, at trods stigende bilrådighed er der stadig omkring 1/3 af alle familier i Fredensborg, der ikke har adgang til bil.

Bilejerskab



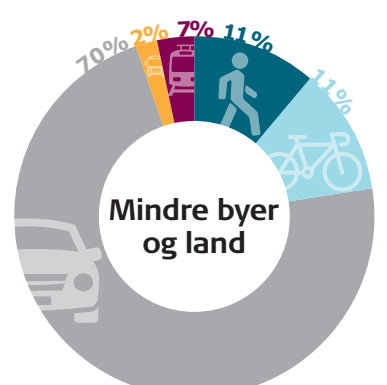
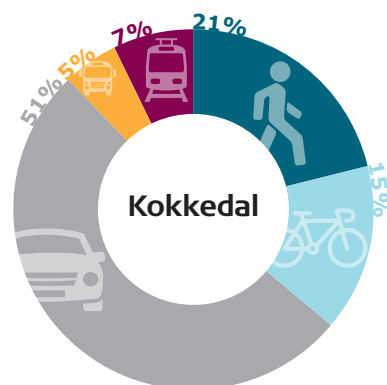
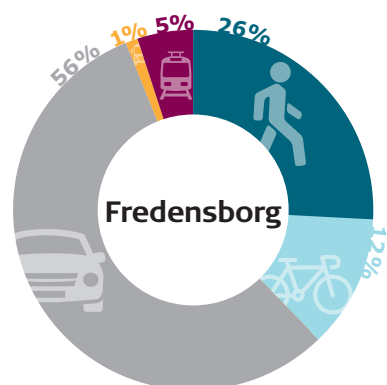
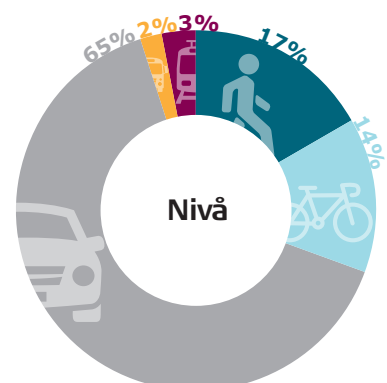
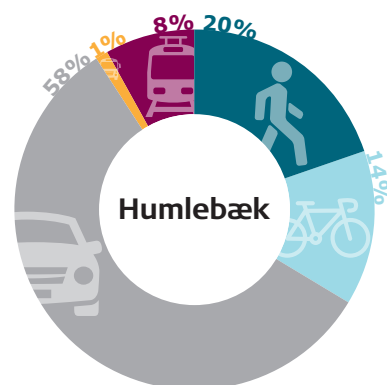
Transport i byområder og landområder

Fredensborg Kommune er opdelt i fire byområder med landområder imellem. På de fire figurer ses forskel mellem områderne ift. Transportmiddelfordelingen.

Den laveste kollektive andel ses i Nivå, hvor bus og tog kun fylder henholdsvis 2 % og 3 % i antal ture. Andelen af togture er højest i Humlebæk og Kokkedal, som begge har stationer på kystbanen med hyppigere adgange end Nivå.

For de øvrige områder udenfor de fire større bysamfund er mobiliteten i høj grad baseret på bil, som benyttes i 70 % af alle ture.

Analysen af transportområdet viser yderligere, at der i Humlebæk er 28% af pendlingsturene og 40 % af uddannelsesturene, der er togture. Dette understøtter kommunen som en udpendlingskommune også i forhold til uddannelser. I Kokkedal er også en høj andel togture blandt de uddannelsessøgende. Borgere bosat i Fredensborg har med 26% af turene den højeste cykelandel. I de øvrige bysamfund ligger cykelandelen på 17-21 %. Samlet for de mindre byer og landområder er andelen 11 %.



Transportmiddelfordeling antal ture – opdelt på byområder i kommunen. Beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen 2016-21.

Forebyggelse og bekæmpelse af uheld

Fredensborg Kommune har set over en længere årrække haft en nedadgående udvikling i antallet af dræbte, samt alvorligt og lettere tilskadekomne på kommunevejene. Antallet af ulykker er på et lavt niveau, hvorfor det er følsomt overfor små variationer år for år. Antallet ser dog ud til at være stagneret omkring 10 tilskadekomne om året de seneste år, med en svag tendens til at være mindre alvorlige.

På baggrund af Uheldsanalyse 2016-2019 og med afsæt i Færdselskommissionens nationale handlingsplan 2021 - 2030 er der fastlagt følgende målsætning:

Antallet af dræbte og tilskadekomne i 2030 skal være reduceret med 50% i forhold til gennemsnittet af årene 2017-2019.

Det betyder i praksis, at antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne højst må være 5 i 2030.

Indsatsområder i trafikikkerhedsarbejdet

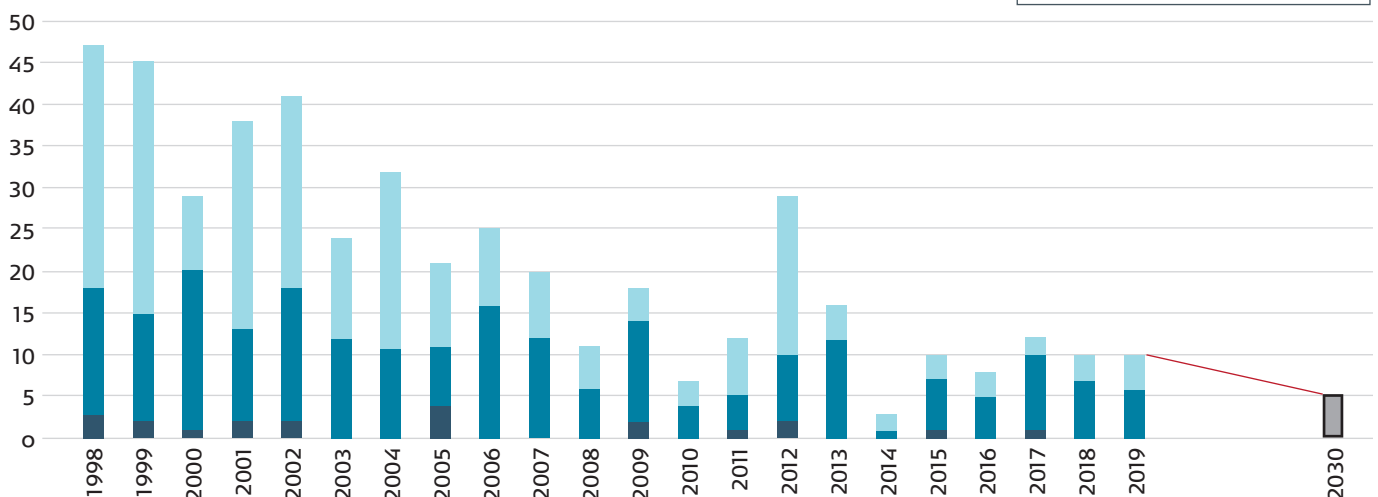
Der arbejdes med syv centrale indsatsområder i kommunens trafikikkerhedsarbejde. Der tages afsæt i fem indsatsområder fra Færdselskommissionens handlingsplan, samt to indsatsområder, der knytter sig til konkrete steder på kommunens vej- og stinet.

Indsatsområderne er:

1. Eneulykker (og bagendekollisioner)
2. Frontalkollisioner
3. Krydsulykker
4. Lette trafikanter
5. Unge bilførere
6. Lokalteter med størst koncentration af ulykker
7. Lokalteter med øvrige fællestræk i ulykkesbilledet

Igennem tiltag indenfor ovenstående indsatsområder arbejder kommunen med uheldsbekæmpelse og forebyggelse af ulykker før de sker. Indsatser i indeværende handlingsplanperiode vil på forskellig vis bidrage til at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Dræbte & tilskadekomne

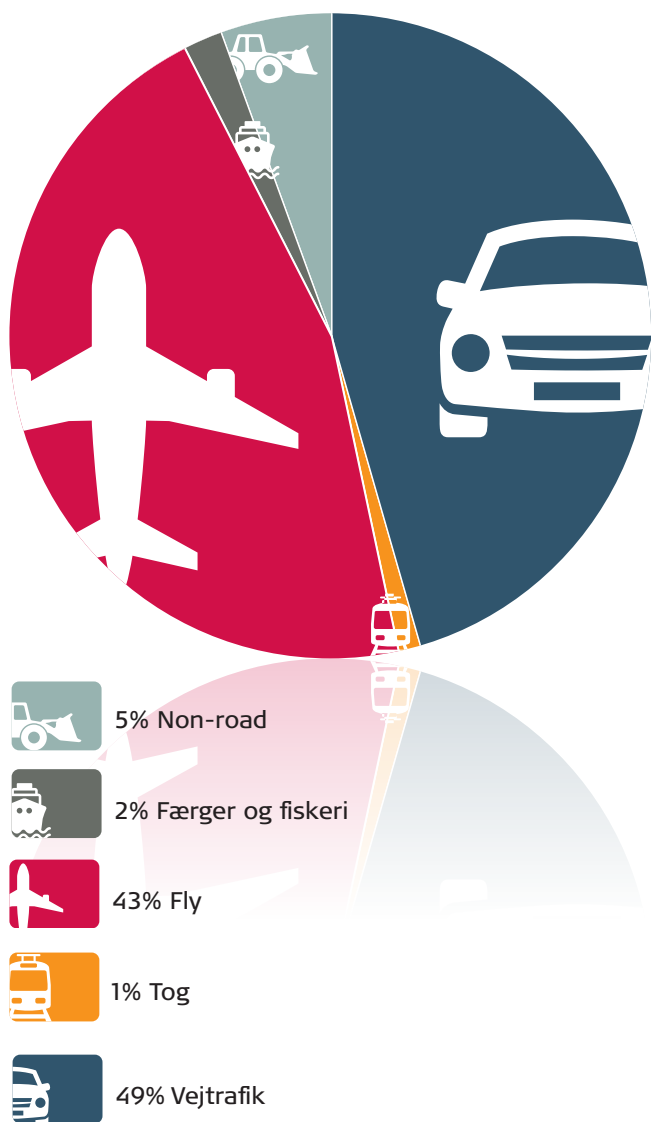


Grøn omstilling i Fredensborg Kommune

Fossilfri transport i 2050

Fredensborg Kommune er i gang med at udarbejde en helhedsorienteret klimaplan under DK2020-projektet. Klimaplanen skal beskrive de projekter, som kommunen igangsætter for at nå målet om, at Fredensborg Kommune som geografisk enhed skal blive fossilfri senest i 2050 og være klimarobust overfor klimaforandringer.

Nedenstående illustration viser CO₂-udledning fra transport fordelt på transporttyper:



(Data baseret på Energistyrelsens Energi- og CO₂-regnskab for 2018)

I 2018 udledtes godt 100.000 ton CO₂ fra transporten i Fredensborg Kommune. Det fremgår tydeligt af ovenstående illustration, at vejtrafik og flytrafik i kommunen er de primære kilder til udledning af CO₂. Det bemærkes at flytrafikken ikke behandles som en del af denne plan.

Som deltager i DK2020-projektet er Fredensborg Kommune forpligtiget til at udarbejde en ambitiøs, langsigtet klimaplan. Transportområdet bliver et centralt indsatsområde i DK2020-planen, og indsatser i denne handlingsplan og kommende handlingsplaner skal bidrage til, at kommunen kan nå klimamålene.

Projekter på trafik- og infrastrukturområdet er typisk langsigtede og omkostningstunge. Derfor er der god grund til at overveje, hvordan de projekter, der sættes i gang nu, bidrager til klimaindsatsen på lang sigt. Dermed sikres det, at kommunens handlingsplaner tager de første skridt i den retning, som DK2020-arbejdet sætter.

Der er to vigtige, overordnede indsatsområder i forhold til at begrænse CO₂-udledningen fra transportområdet indenfor vejtrafik; omstilling til nulemissionskøretøjer og nye grønne transportvaner.

I takt med, at elforsyningen bliver grønnere, bliver klimateffekten bedre og bedre af at udskifte diesel- og benzindrevne køretøjer med eldrevne. Der er gode muligheder for øget brug af eldrevne personbiler, varebiler, busser, tog og formentlig med tiden også øvrige køretøjer. Derudover er der gevinster i form af mindre støj og partikelforurening ved skift til elbiler. For at reducere udledningen fra transporten er det også nødvendigt at flytte flere rejser fra bil over på cyklen og i den kollektiv transport. Ellers vil trængslen stige, og omstillingen vil ikke gå hurtigt nok.

Evaluerings af CO₂-effekt er kompleks

Som en del af arbejdet med en klimaplan arbejder Fredensborg Kommune med udregning af CO₂-udledning. Arbejdet med at beregne CO₂-effekten har vist, at der på dette stadie i planlægningen er stor usikkerhed om valg af materialer, mulige positive effekter mm. Derfor vil vurderingen af CO₂-udledningen fra indsatsen være forbundet med stor usikkerhed og mange forbehold. I takt med at indsatserne bliver projekteret og eventuelt politisk behandlet vil udregning af CO₂-udledning fra den enkelte indsats blive konkretiseret og beskrevet. I udvalgte indsatser forventer administrationen at bygge videre på de eksisterende CO₂-beregninger og afprøve

forskellige beregningsmetoder for at blive klogere på, hvordan der kan udledes mindre CO₂ som følge af anlæg af infrastruktur – fx ved valg af materialer eller krav til leverandører. Dermed kommer den gennemførte proces med foreløbige beregninger i brug igennem den næste handlingsplanperiode.

CO₂-udledninger fra anlæg

Vurdering af CO₂ effekt i handlingsplanens indsatser bygger på en opvejning af anlægsfase og drift på den ene side og forbedrede muligheder for at rejse med grøn transport på den anden side. Især anlægsfasen medfører en markant CO₂-stigning allerede fra projektets start. Men der er også indikation af markante potentialer for CO₂-reduktioner i projekternes samlede levetid. Det forventes, at det bliver muligt at dokumentere CO₂-effekten bedre i forbindelse med det kommende arbejde med DK2020-planen.

På nuværende tidspunkt er der ikke tilpas viden om mængder og valg af materialer til at kunne beregne en realistisk CO₂-effekt. Senere i processen vil det være

muligt at bruge de foreløbige estimater til at gå dybere ind i evaluering af de enkelte indsatser – og eventuelt analysere mulige alternative løsninger for at finde CO₂-effektive løsninger.

Potentielle CO₂-besparelser ved adfærdsændringer

Der er behov for en lang række tiltag for at opnå en fossilfri transportsektor i 2050. Det er overordnet set nødvendigt at flytte ture fra bil til cykel og kollektiv transport, reducere antallet af ture i bil og omstille til grønne drivmidler og teknologier. Derudover er der mål om CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af lokale og tværkommunale busser fra 2021. På sigt vil dette medføre en potentiel besparelse og bidrage til klimaregnskabet.

Fredensborg Kommune planlægger indsatser, der skal fremme grønne transportvaner for borgere, medarbejdere og hos virksomheder. Indsatserne i indeværende plan, som understøtter varige grønne adfærdsændringer, anslås til potentielt at kunne opnå CO₂-besparelser.










TEMA 1

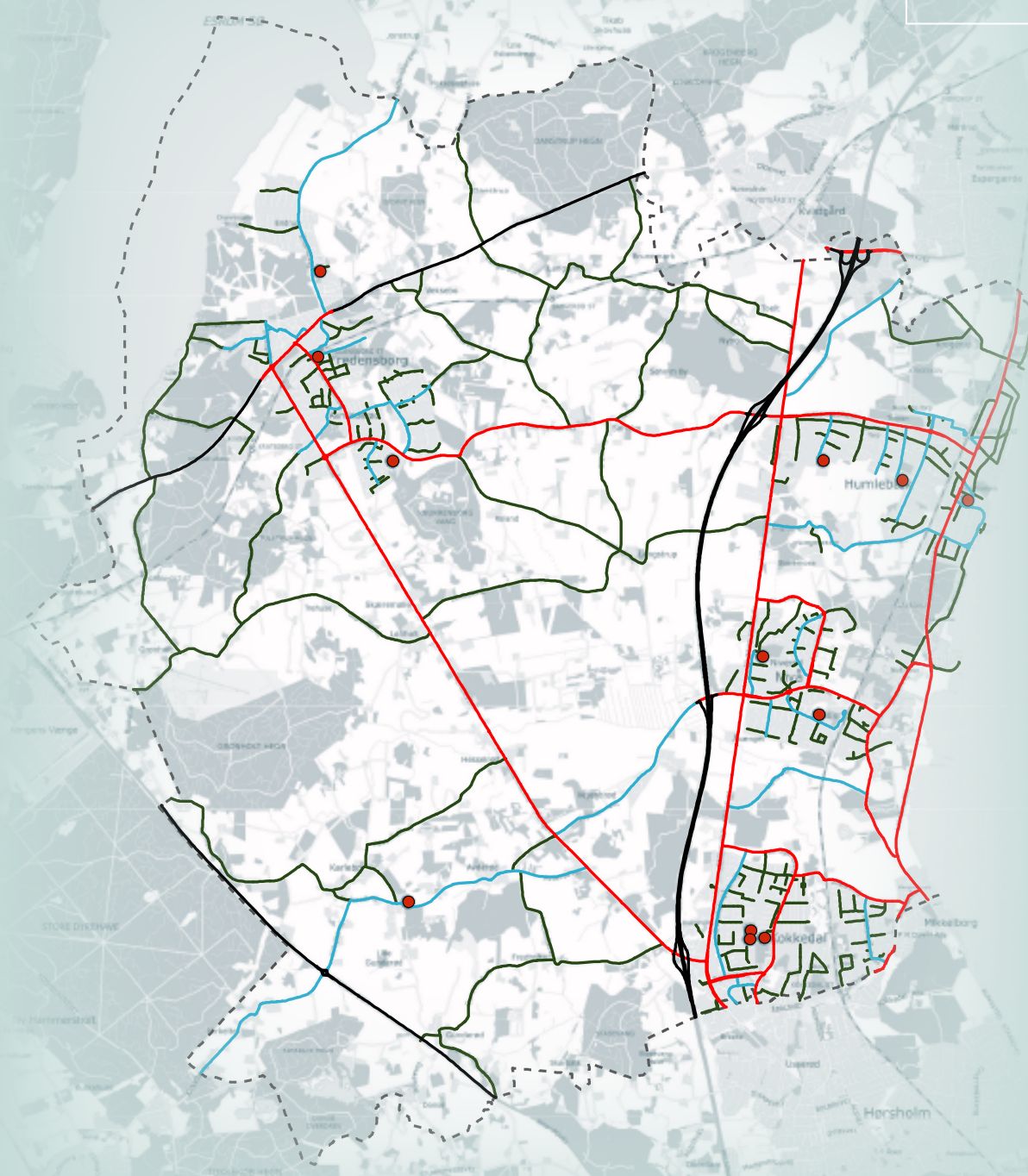
Fremtidens by- og infrastruktur

Tema 1 handler om hvordan kommunen som vejmyndighed og administration effektivt forbedrer, udvikler og vedligeholder infrastrukturen i form af veje og trafikstier.

Temaet indeholder blandt andet emnerne trafikssikkerhed, fremkommelighed og vej- og stiklassificering.

Kort 1 - Fredensborg Kommune Vejklassificering

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





Forbedring af trafiksikkerhed på trafikveje

Fredensborg kommune har gennemført trafiksikkerhedsinspektion på en række trafikveje i kommunen i perioden 2018-2021. Trafiksikkerhedsinspektionerne er en systematisk vurdering af eksisterende veje og afdækker forhold, som kan udgøre en fare for trafikanterne. Disse forhold kan være påkørsel af faste genstande (træer, pæle, sten eller grøfter), skråninger, dårlige oversigtsforhold eller fejl i afmærkning. Forholdene er klassificeret efter en samlet vurdering af risiko og alvorlighed, og kategoriseres efter om forholdet vurderes af lav, medium, høj eller meget høj risiko.

I Færdselskommissionens Handlingsplan for 2021-2030 er Trafiksikkerhedsinspektion og efterfølgende handling, beskrevet som anbefalet indsats for at forbedre trafiksikkerheden.

Handling 2022-2025

I handlingsplanperioden skal risikoen for trafikanterne reduceres ved at reducere antallet af forhold med høj og meget høj risiko. Det kan for eksempel være ved at fjerne eller beskytte mod faste genstande, forbedre afmærkning eller opsætte autoværn. I perioden udvælges konkrete strækninger eller problemtyper som udbedres i overensstemmelse med det afsatte budget.

Indsatsen vil primært blive udført af NSPV efter bestilling fra kommunen.

Formål

Indsatsen skal forbedre trafiksikkerheden på trafikvejene ved forebyggelse af ulykker. Der er tale om en forebyggende indsats, som ikke nødvendigvis på kort sigt vil kunne aflæses på det konkrete ulykkestal, men som vil gøre vejene mere sikre.

Relaterede projekter

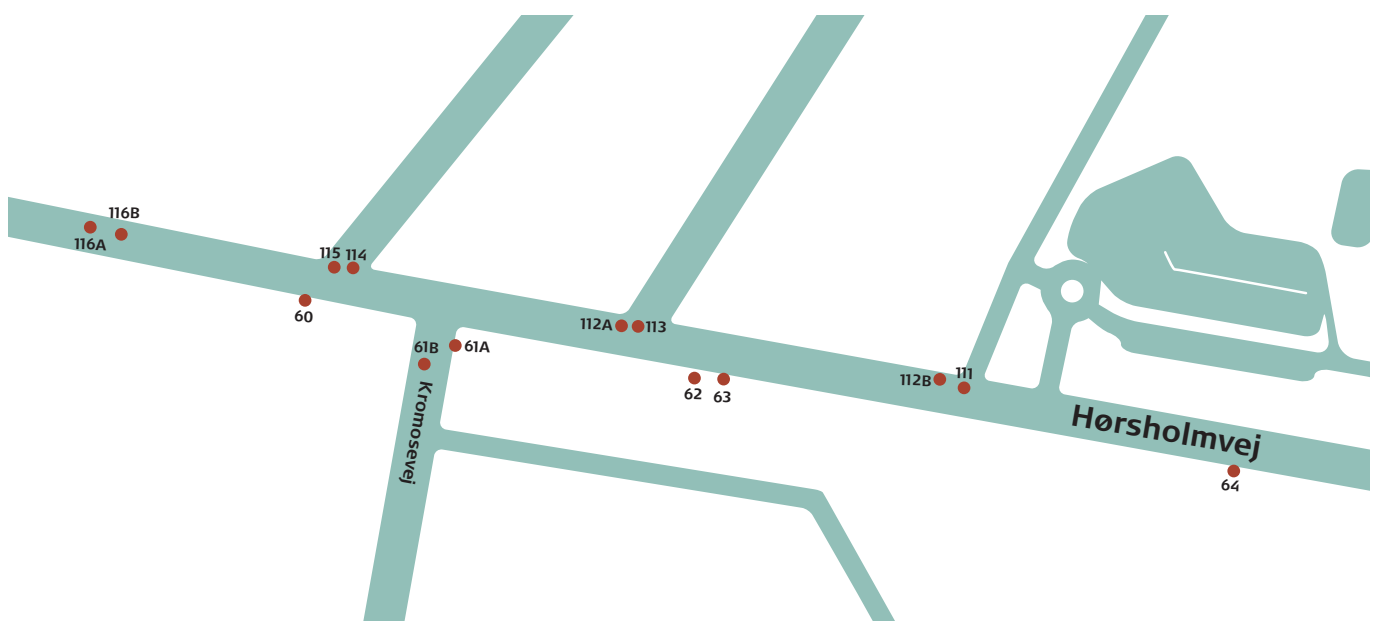
- Farttilpasning på Landet
- Farttilpasning i byerne

Økonomi

Der er afsat 0,4 mio. kr. om året til indsatsen – i alt 1,6 mio. kr. i handlingsplanperioden. Midlerne er afsat på driftsbudgettet inde for politikområde 3, Trafiksikkerhed. Der er mulighed for at skalere indsatsen over årene, inden for de gældende økonomiske principper.

Succeskriterier

At kritiske forhold, klassificeret som høj og meget høj der er peget på i trafiksikkerhedsinspektionerne, er forbedret i overensstemmelse med det afsatte budget.



Udsnit af trafiksikkerhedsinspektion



Skitseprojekt for cykelsti langs Kongevejen mellem Kokkedal og Humlebæk

Kommunen arbejder målrettet på at skabe de bedste fysiske rammer for cykeltrafikken ved at forbedre infrastrukturen, så borgerne får det bedste afsæt for et aktivt tilvalg af cyklen som transportmiddel.

Der har længe været et ønske om at få en højklasset cykelstiforbindelse langs rute 229 - Brønsholm Kongevej, Niverød Kongevej og Hørsholmvej mellem byerne Kokkedal og Humlebæk.

En cykelstiforbindelse på strækningen vil forbedre sikkerheden og fremkommeligheden for cyklister i kommunen. En cykelsti på ruten vil udvide det nordsjællandske pendlercykelstinet, således at potentialet for overflytning til mere bæredygtige transportformer i den daglige pendling øges.

Handling 2022-2025

Projektet indeholder skitseprojektering af cykelsti langs Kongevejen mellem Kokkedal og Humlebæk. Projektet skal afklare de økonomiske omkostninger og tekniske muligheder herunder om det skal være enkeltrettet cykelstier eller dobbeltrettet cykelsti. Skitseprojektet skal ligge til grund for beslutning om senere anlæg og finansiering af projektet, herunder også eventuel ansøgning til kommende statslige cykelpuljer.

Formål

Projektet skal pege på mulig løsninger for en cykelstiforbindelse og klarlægge et fremtidigt behov for finansiering.

Økonomi

Der er afsat 0,3 mio. kr. til skitseprojektet i 2025. Midlerne er afsat inden for anlægsmidlerne til Stier.

Succeskriterier

At der foreligger et skitseprojekt for cykelstiforbindelse langs Kongevejen, rute 229, mellem Kokkedal og Humlebæk



Kongevejen.

1.3

Cykelsti langs Nivåvej

Nivåvej er en tosporet vej uden cykelsti, der løber gennem Nivå fra øst til vest. I forbindelse med udviklingsplanen for Nivå har det været ønske at give den næsten facadeløse Nivåvej mere bypræg ved fx at lave cykelstier og fortovej langs vejen. Derudover er Nivåvej i Uhedsanalyse 2016-2019 udpeget som strækning med en stor koncentration af ulykker. Der er separate stier, der løber gennem boligområderne, men de er langt fra direkte, og derfor vælger mange cyklister at cykle på Nivåvej.

Handling 2022-2025

Projektet omfatter skitseforslag til sti langs hele Nivåvej, og konkret anlæg af cykelsti og evt. fortovej på en kortere udvalgt del af Nivåvej. En løsning langs hele vejen forventes at koste ca. 8 mio. kr. De afsatte midler rækker til en kortere del af den samlede strækning. I forbindelse med den indledende projektering skal der tages stilling til, hvilken del af stien, der skal anlægges i denne handlingsplanperiode, og hvilken der skal anlægges senere.

Formål

Projektet skal forbedre forholdene for de lette trafikanter langs Nivåvej og give Nivåvej mere bypræg for at øge trygheden og sammenhængen i byen.

Relaterede projekter

- Fremtidens Nivå bymidte
- Fartdæmpning på Nivåvej
- Rundkørsel på Nivåvej
- Forbedring af serviceniveau ved stoppesteder

Økonomi

Der er i handlingsplanperioden afsat 2,2 mio. kr. til projektet i 2024/2025. Det svarer til at der kan anlægges sti på ca. 1/4 af strækningen. Midlerne er afsat inden for anlægsmidlerne til Stier.

Succeskriterier

Der er anlagt cykelsti på en delstrækning af Nivåvej og skitseprojekt for resten af Nivåvej. Den anlagte sti skal have sikre koblinger til det eksisterende stisystem.



Nivåvej.



Trafiksikkerhedsforbedringer på Nivåvej

I tidligere analyser blev Nivåvej udpeget som en strækning med tendens til øget ulykkeskoncentration. I Uheldsanalysen 2016-2019 er Nivåvej udpeget som en strækning med stor koncentration af ulykker med mindst 4 ulykker indenfor højst 500 m i analyseperioden. Nivåvej, særligt omkring Nivå Centret, er udpeget som grå strækning med sammenfald i typen af ulykker der er sket. Der har været konstateret høj hastighed på Nivåvej. I handlingsplanperioden 2018 – 2021 blev der afsat 0,7 mio. kr. til trafik-sikkerhedsforbedringer på Nivåvej. Arbejdet med disse forbedringer og økonomien hertil, er blevet udsat, fordi det er relevant forinden at afklare forhold omkring cykelsti langs Nivåvej, samt adgang til Nivå bymidte. Disse ting er nu tilstrækkeligt afklaret til at der kan arbejdes med fartdæmpning eller lignende på Nivåvej.



Handling 2022-2025

Resultaterne fra analysernes opsamles, og indarbejdes i et projekt som udføres. Der arbejdes blandt andet med tiltag som kan reducere antallet af hastigheds-overskridelser.

Formål

At forbedre trafiksikkerheden på Nivåvej.

Relaterede projekter

- Byudviklingsprojekter Nivå Bymidte
- Rundkørsel på Nivåvej
- Cykelsti på Nivåvej

Økonomi

Der er afsat 0,7 mio. kr. til indsatsen i 2022. Midlerne er afsat på anlægsbudgettet til Trafiksikkerhed og er overført fra den tidligere handlingsplanperiode.

Succeskriterier

- At ulykkestallet på Nivåvej reduceres.
- At der er gennemført ombygninger på Nivåvej, der kan forbedre trafiksikkerheden og reducere hastigheden.





Rundkørsel Nivåvej

Baggrund / intro

I forbindelse med ombygning af Nivå bymidte er det besluttet at etablere en ny adgangsvej til bymidten. Den nye adgangsvej anlægges ca. 70 m. øst for den nuværende adgang og anlægges som en fartdæmpende rundkørsel. Den nuværende adgang nedlægges, men kan dog anvendes som midlertidig adgang i en periode. I forbindelse med anlæg af rundkørslen laves adgang til nyt boligområde nord for Nivåvej og Nivåvej fartdæmpes på en kort strækning. Nivåvej øst for den nye rundkørsel søges omklassificeret til lokalvej.

Handling 2022-2025

At projektere og anlægge ny rundkørsel i krydset Nivåbygade/Nivåvej, samt tilknyttet fartdæmpning på Nivåvej, ny indkørsel til boligområde, stier, stoppesteder mm.

Formål

At etablere en nem og sikker adgang til Nivå bymidte og det nye boligområde.

Relaterede projekter

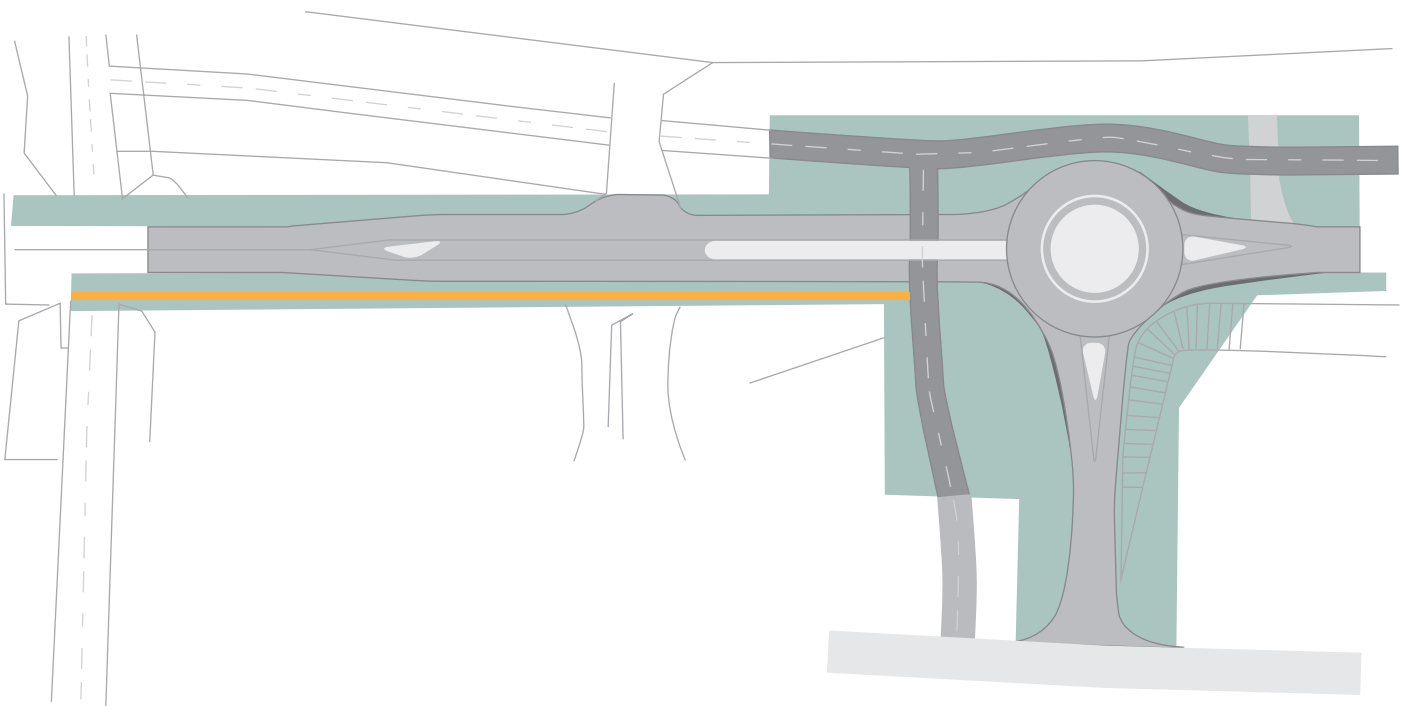
- Fartdæmpning på Nivåvej
- Cykelstier langs Nivåvej
- Fremtidens Nivå bymidte

Økonomi

Rundkørslen og de tilknyttede anlæg finansieres af anlægsbevillingen til infrastruktur i Nivå bymidte. Den del af projektet som vedrører adgangen til det nye boligområde finansieres af grundejeren. Rundkørslen er estimeret til at koste ca. 7,25 mio. kr, hvor kommunens andel er på 5,75 mio. kr.

Succeskriterier

At rundkørslen opfattes og fungerer som en nem og sikker adgang til den nye bymidte, og at den er anlagt og i brug, så det matcher ibrugtagning af de kommende butikker.




1.6

Cykelsti langs Avderødvej

Avderød er en lille landsby med omkring 100 indbyggere. Karlebo Skole er indskoling for 0-5. årgang, og huser ca. 50 elever. I 2016 blev der udført et skitseprojekt for en dobbeltrettet cykelsti mellem Karlebo og Avderød. I 2020 afsatte Byrådet midler til projektering af stien, og i 2021 blev de sidste midler afsat til udførelsen af stien.

Projektstrækningen på Avderødvej er præget af meget smalt vejprofil, nu udlagt som en 2-1 vej, med skiltet hastigheder mellem 40-60 km/t. Der bliver kørt stærkt på strækningen, og flere steder er der etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvor der fysisk kun er ét spor farbart ad gangen. Generelt er strækningen præget af stor utryghed som "almindelig" cyklist. Dette afspejles også i skoleelevernes transportvaner, som er præget af en markant andel af bil- og bustransport. Derudover kan stien indgå i en fremtidig cykelforbindelse mellem Kokkedal/Nivå og Hillerød.

Handling 2022-2025

I 2022 færdigprojekteres stien og anlægges efterfølgende i 2023.

Formål

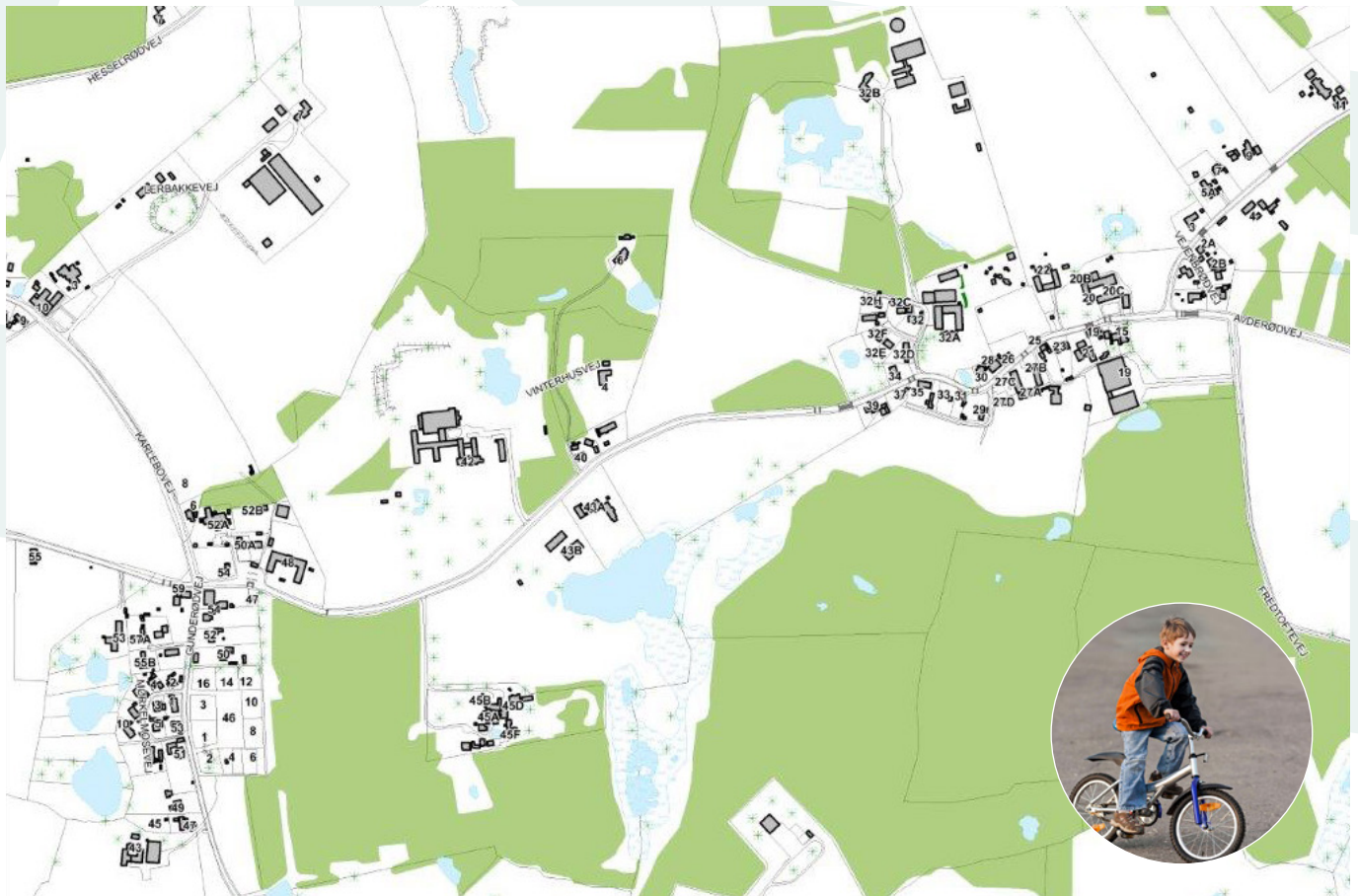
Projektet skal forbedre cyklisterens forhold på skolevejsruten mellem landsbyen Avderød og frem til Karlebo Skole.

Økonomi

Den samlede udgift til stien forventes at være ca. 5,1 mio. kr. Der er afsat 1,3 mio. kr. på et særskilt anlægsbudget til stien. De resterende 3,8 mio. kr. finansieres af anlægsbevillingen til stier.

Succeskriterier

- At fremme cyklismen mellem Karlebo og Avderød
- At forbedre sikkerheden og trygheden for de lette trafikanter





Krydsningshelle på Fredensborg Kongevej ved Fredtoftevej

I krydset ved Fredensborg Kongevej og Fredtoftevej er der et stort behov for at lette trafikanter kan krydse Fredensborg Kongevej. Krydsningsbehovet skyldes at stien fra Brønsholmvej og Kokkedal udmunder i krydset. Der er i dag ikke nogle forhold, der sikrer krydsende lette trafikanter.

Handling 2022-2025

Projektet går ud på at anlægge en krydsningshelle for lette trafikanter på Fredensborg Kongevej ved Fredtoftevej, hvor stien fra Kokkedal udmunder. Krydsningshellen vil gøre det sikrere at krydse Fredensborg Kongevej og desuden medvirke til at sænke bilernes fart det pågældende sted.

Formål

Krydsningshellen skal øge sikkerheden for de krydsende lette trafikanter.

Relaterede projekter

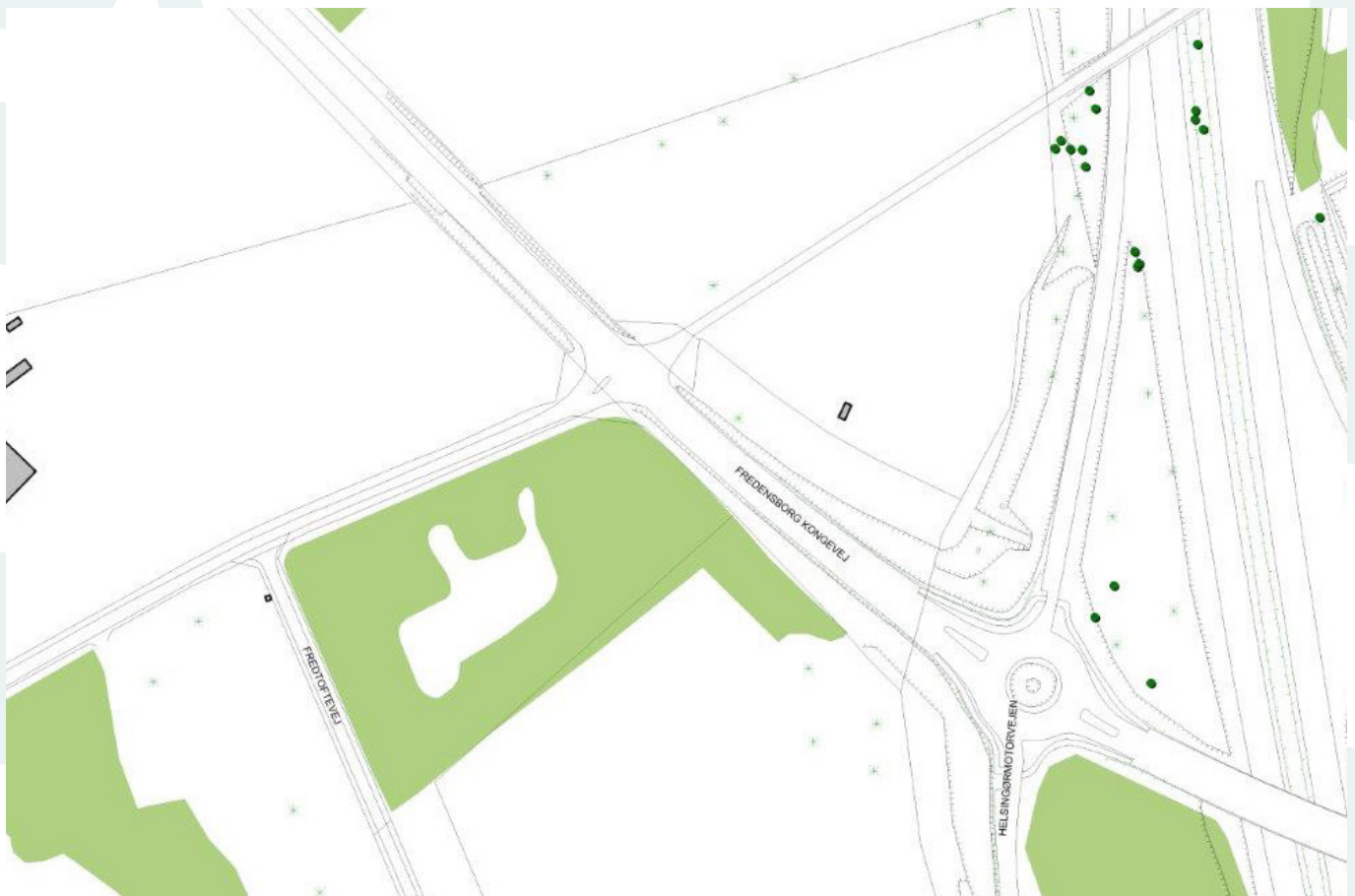
Vejdirektoratet har overvejelser om at anlægge en højresvingsshunt i rundkørslen ved ramperne til Helsingørsmotorvejen. Dette kan indebære, at der udvides med et ekstra spor i vestsiden af Fredensborg Kongevej på en kort strækning. Dette skal koordineres med krydsningshellen.

Økonomi

Der er afsat 1,2 mio. kr. til anlæg af hellen i 2024. Midlerne er afsat inden for anlægsbevillingen til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.

Succeskriterier

- At der er anlagt en krydsningshelle for lette trafikanter i krydset
- At de lette trafikanter oplever det som mere trygt at krydse Fredensborg Kongevej





Venstresvingsbane på Fredensborg Kongevej ved Grønholtvej

Tidligere analyser har peget på at krydset Fredensborg Kongevej og Grønholtvej har udfordringer med trafikafvikling og ulykker med svingende trafik. Infrastruktur og Teknikudvalget har godkendt et skitseprojekt for ombygning af krydset. Skitseprojektet omfatter blandt andet svingbane, midterhelle og nyt busstoppested.

Handling 2022-2025

Projektet omfatter anlæg af venstresvingsbane på Fredensborg Kongevej i 2023 i overensstemmelse med det vedtagne skitseprojekt.

Formål

Svingbanen vil forbedre sikkerheden og sænke farten. Projektet omfatter endvidere forbedrede krydsnings- og busforhold.

Økonomi

Der er afsat 1,45 mio. kr. til anlæg af svingbane, helle mm. i 2023. Midlerne er afsat inden for anlægsbevillingen til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.

Succeskriterier

At farten på Fredensborg Kongevej ved krydset reduceres og at der registreres et fald i antallet af trafikulykker i krydset, og at krydset opleves mere sikkert og trygt.



Grønholtvej set mod Kongevejen.



Trafiksanering Humlebæk Strandvej (skitseprojekt)

I Uheldsanalyse 2016-2019 er Humlebæk Strandvej, særligt mellem Dageløkkevej og Humlebæk Station, udpeget som en grå strækning med en høj koncentration af uheld. Derudover er der gennemført trafiksikkerhedsinspektion på Humlebæk Strandvej, hvor der er udpeget en række forhold, der har en høj risiko for trafiksikkerheden.

Handling 2022-2025

Projektet omfatter analyse og skitseprojekt for forbedringer af trafiksikkerheden på Humlebæk Strandvej. Projektet skal afklare de økonomiske omkostninger og tekniske muligheder for at etablere mindre tiltag indenfor eksisterende vejprofil i form af fx fartdæmpere, afstribring mv.

Formål

At forbedre trafiksikkerheden på strækningen

Økonomi

Der er afsat 0,3 mio. kr. til projektet i 2025. Midlerne er afsat inden for anlægsbevillingen til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger.

Succeskriterier

- At der er udarbejdet et skitseprojekt, som kan danne grundlag for eventuel anlæg af projektet.



Humlebæk Strandvej.



Trafiksanering Fredensborg Kongevej (skitseprojekt)

Fredensborg Kongevej mellem rundkørslen ved A6 og rundkørslen ved Humlebækvej ligger inden for tættere bebygget område, men har en vejudformning der ligner strækningen i åbent land, syd for Humlebækvej. Der er ikke nogen særlige forhold for de lette trafikanter, og der sker mange overskridelser af den skilte hastighed. Derudover har vejen gennem de senere år ændret karakter med flere boliger.

Handling 2022-2025

Handlingen går ud på at skitsere et projekt for trafiksanering af strækningen mellem de to rundkørsler. Trafiksaneringen kan omfatte cykelstier, fortov, fartdæmpning, krydsningsmuligheder mv. Skitseprojektet skal kunne danne udgangspunkt for en politisk beslutning om eventuelt at afsætte midler til at realisere anlæg af projektet. Borgere/naboer involveres i relevante dele af processen.

Formål

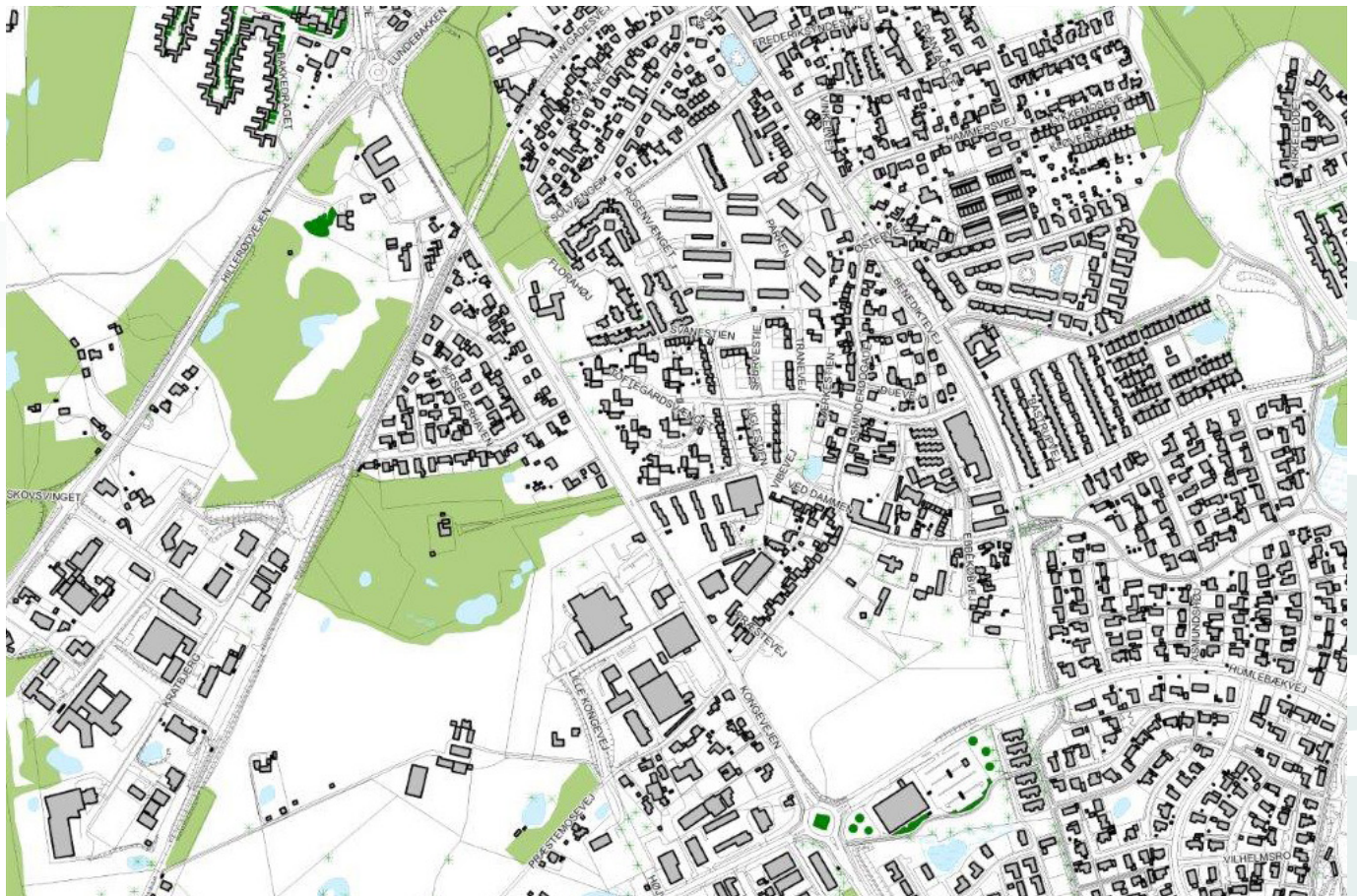
At skitsere et projekt, der kan forbedre sikkerheden og trygheden på Fredensborg Kongevej mellem de to rundkørsler i Fredensborg.

Økonomi

Der er afsat 0,3 mio. kr. til skitseprojektering 2023. Midlerne er afsat inden for driftsbudgettet til trafiksikkerhed. Der er ikke afsat midler til yderligere projektering og eventuelt anlæg.

Succeskriterier

- At borgere, politikere og fagfolk vurderer at projektet vil forbedre trafiksikkerheden og trygheden på strækningen.
- At der tages stilling til i hvilket omfang projektet skal realiseres.



1.11

Sti mellem Nivå og Humlebæk

I tidligere handlingsplan var der afsat midler til en sti mellem Nivå og Humlebæk. I løbet af handlingsperioden blev flere forskellige linjeføringer vurderet, drøftet og forkastet, hvilket medførte at stien blev udsat. I 2021 blev den endelige linjeføring lagt fast og der er i 2021 udarbejdet udbudsprojekt for stien.

Stien løber fortrinsvis gennem det åbne land mellem Lergravstien og Langebjergskolen i Humlebæk. Den udføres med belægning i grus og uden belysning, da den løber gennem et naturområde ejet af Naturstyrelsen.

Handling 2022-2025

I 2022 udbydes anlæg af stien og den anlægges med relevant støtte fra NSPV og ekstern entreprenør.

Formål

At anlægge en sti der skaber bedre forbindelse for lette trafikanter mellem Nivå og Humlebæk (vest).

Relaterede projekter

- Farttilpasning på Landet lokaltrafikområde 8, Dageløkkevej

Økonomi

Der er afsat 4 mio. kr. til anlæg af stien i 2022. Midlerne er afsat inden for anlægsbevillingen til Stier.

Succeskriterier

At stien er anlagt og at de lette trafikanter benytter stien og følger sig trygge – i dagslys.



Sti mellem Nivå og Humlebæk.



Sti langs Lågegyde

Fredensborg og Hørsholm kommuner har i fællesskab planlagt en cykelsti langs Lågegyde mellem Kokkedal station og Strandvejen. Første etape er bygget mellem stationen og P.M. Daells Alle. Anden etape frem til Strandvejen var planlagt udført som dobbeltrettet sti i forlængelse af etape 1. Dette kan ikke lade sig gøre som planlagt, og der skal derfor projekteres en ny løsning for etape 2.

Handling 2022-2025

I handlingsplanperioden skitseres, udvælges og anlægges en alternativ løsning for cyklisterne på den del af Lågegyde, som ikke har cykelsti. Projektet udvikles i samarbejde med Hørsholm kommune som er medfinansierende af stien med 50 %. På grund af de trange pladsforhold er det muligt at løsningen indebærer at cyklisterne på en del af strækningen skal færdes på kørebanen som i givet fald fardtæmpes.

Formål

At forbedre forholdene for cyklister langs Lågegyde.

Økonomi

Der var afsat en særskilt anlægsbevilling til stien på 2,0 mio. kr. Hørsholm kommune finansierer halvdelen af stien og har ligeledes afsat 2,0 mio. kr. En del af kommunens budget er brugt på sagsomkostninger til retssag og en erstatning, så budgettet udgør derfor pt. 1,5 mio. kr. Erstatningen forventes dog tilbagebetalt og budgettet forventes øget til at matche Hørsholm kommunes andel på 2,0 mio. kr.

Succeskriterier

- At der kan findes en løsning som forbedrer forholdene for cyklister og som i samarbejde med Hørsholm kommune er mulig at anlægge inden for det eksisterende vejareal.
- At løsningen anvendes og tages i brug







TEMA 2

Trygge og sikre nærområder

Tema 2 handler om dér hvor borgerne bor og om den færdsel, der er i nærområderne i byerne og på landet omkring landsbyer, skoler og andre institutioner. Det skal være trygt, sikkert og en god oplevelse at færdes – uanset hvor man vælger at bosætte sig.

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





2.1

Farttilpasning på Landet

I kommunens Mobilitets- og Infrastrukturstrategi 2018 – 2029 er der fastlagt en række lokaltrafikområder, der primært skal afvikle lokal trafik eller trafik, der skal afvikles på lokalområdets præmisser. Kommunens landområder er opdelt i ni lokaltrafikområder.

Baggrunden for indsatsen er en stigende oplevelse af fart og utryghed for lette trafikanter på lokalveje på Landet – både i landsbyer og udenfor landsbyer.

Handling 2022-2025

I perioden arbejdes der med de lokaltrafikområder, der ikke er indgået i forrige handlingsplan. Der arbejdes med et samlet lokaltrafikområde ad gangen, men valg af løsninger prioriteres ift. de veje i området, hvor der opleves flest problemer og hvor løsninger kan rummes indenfor afsat budget. De afsatte midler rummer alene mulighed for mindre tiltag som bump, afmærkning, skiltning mm. Løsningerne planlægges i dialog med beboere og virksomheder i lokalområderne.

Tidsplan for resterende lokaltrafikområder på Landet:

- 2022: Lokaltrafikområde 5
(Kellerisvej og Krogerupvej)
Lokaltrafikområde 8 og 9
(Dageløkkevej og Møllevej)
- 2024: Lokaltrafikområde på landet 1 og 2
(Danstrup og Sørup)
Lokaltrafikområde på landet 6
(Gunderød, Karlebo mm).

Formål

Indsatsen skal:

- Reducere hastigheden, hvor det er relevant
- Gøre strækninger i landsbyer mindre attraktive for gennemkørende trafik
- Gøre nærområdet trygt for beboere og lette trafikanter

Relaterede projekter

- Forbedring af trafiksikkerhed på trafikveje
- Sti mellem Nivå og Humlebæk, strækning Dageløkkevej for lokaltrafikområde 8
- Cykelsti mellem Avderød og Karlebo for lokaltrafikområde 6

Økonomi

Der er afsat 0,8 mio. kr. til lokaltrafikområde 5 i 2022. Disse midler er afsat på anlægsbevillingen til Trafiksikkerhed. Derudover er der afsat 1 mio. kr. samlet til lokaltrafikområde 8 og 9 i 2022 samt 2,0 mio. kr. samlet til lokaltrafikområde 1, 2 og 6 i 2024. Disse midler er afsat på driftsbevillingen til trafiksikkerhed.

Succeskriterier

- At hastigheden i et lokaltrafikområde er reduceret
- At borgerne føler sig tryggere





Farttilpasning på lokalveje i byer

I kommunens Mobilitets- og Infrastrukturstrategi 2018-2029 er der fastlagt en række lokaltrafikområder i alle fire byområder i kommunen. Indsatsen rummer farttilpasning på lokalveje i disse lokaltrafikområder.

Indsatsen på lokalveje i byer kan koordineres med parkeringsforhold og fx klimatiltag i samarbejde med Forsyningen.

Handling 2022-2025

Med inspiration fra indsats om Farttilpasning på Landet igangsættes indsats i ét lokaltrafikområde ad gangen. De afsatte midler rummer mulighed for bearbejdning af ét lokaltrafikområde i denne handlingsplanperiode, der vil fungere som pilot for den næste handlingsplanperiode (2026 – 2029).

Valg af lokaltrafikområde aftales nærmere efter dialog med bl.a. Fredensborg Forsyning og NSPV.

Formål

Indsatsen skal:

- Reducere hastigheden, hvor det er relevant
- Gøre nærområdet trygt for beboere og lette trafikanter
- Afklare og demonstrere mulighederne for sammenhæng mellem hastighedsdæmpende foranstaltninger og klimatilpasning på vejområdet.

Økonomi

Der er afsat 1,2 mio. kr. til indsatsen i 2025. Indsatsen finansieres inden for driftsbevillingen til trafikikkerhed.

Succeskriterier

At der er gennemført tiltag i et lokaltrafikområde, der kan være pilot for kommende handlingsplanperiode.

2.3

Gennemgang af hastighedsskiltning

På kommunens veje, særligt på trafikvejene, er der varierende hastighedsskiltning. Hvis der skal sættes en anden hastighed end den gældende, fx nedsættelse af hastighed fra 80 km/t til 60 km/t eller fra 50 km/t til 40 km/t sker det i dialog med politiet og efter bekendtgørelse om hastighed. Fastsættelse af en anden hastighed end de gældende hastighedsgrænser beror på en vurdering af det specifikke sted, vejens geometri, ulykkestal og trafikmængder.

Handling 2022-2025

Indsatsen omfatter gennemgang af eksisterende hastigheder på trafikvejene, samt ændring af skiltning med henblik på harmonisering, trafikikkerhed og ensartethed. Indsatsen udføres i samarbejde med Nordsjællands politi.

Formål

Projektet skal bidrage til ensartethed og genkendelighed af hastighedsskiltningen på kommunens vejnet, særligt trafikvejene.

Økonomi

Der er afsat 0,2 mio. kr. til indsatsen i 2024. Indsatsen finansieres inden for driftsbevillingen til trafikikkerhed.

Succeskriterier

At hastighedsskiltning på trafikveje er vurderet og ændret, hvor det er muligt og relevant.





2.4

Færdselspræventivt arbejde for børn og unge

Børn og unge er fremtidens trafikanter, og de skal have de bedste rammer til at lære gode trafikvaner fra en tidlig alder. I Fredensborg kommune er der et tæt samarbejde mellem skoler, Nordsjællands Politi og vejforvaltning, idet der er et formaliseret Vej-Skole-Politi-samarbejde omkring gennemførelse af kampagner, trafikpolitikker på skolerne og trafikundervisning på alle klassetrin. Kommunen er også med i Trafiknetværk Nordsjælland, der er et tværgående samarbejde mellem 13 nordsjællandske kommuner, Vejdirektoratet og Nordsjællands Politi. Netværket understøtter den færdselspræventive skoleindsats på både privat- og kommunale skoler.

Handling 2022-2025

Vej-Skole-Politi samarbejdet skal fortsætte og udbygges, så det rummer de udfordringer der er relateret til børn og unges trafikale adfærd. I handlingsplanperioden skal samarbejdet med privatskoler systematiseres og forstærkes, så de også arbejder med en færdselspræventiv skoleindsats.

Et fokuspunkt i perioden vil være gruppen af 17-24 årige, der har en øget risikoadfærd i trafikken og er en gruppe der er meget fremtrædende i uhedsstatistikker. Derudover er unge bilførere fremtrædende i uhedsstatistikken. Uhedsanalyse 2016-2019 viser, at 19% af alle personskadeuheld involverer ung bilfører under 25 år, primært mænd. Derudover er der en signifikant større andel af uheldene, hvor bilføreren er påvirket af alkohol eller

spiritus hvis man sammenligner det med øvrige ulykker på kommunevejene. Indsatsen skal også fokusere på børn og unges transportvaner, så de bevæger sig sikkert, selvstændigt og ansvarsfuldt i trafikken.

Formål

At skabe bevidsthed om eget trafikalt adfærd, så børn og unge bliver bedre rustet til at foretage sikre valg i trafikken.

Relaterede projekter

- Trafiksikkerhed omkring skoler
- Kampagner for trafiksikker adfærd
- Kampagner for grøn transport

Økonomi

Der er afsat 0,15 mio. kr. til indsatsen årligt. I alt 0,6 mio. kr. i perioden. Indsatsen finansieres inden for driftsbevillingen til trafiksikkerhed.

Succeskriterier

- At der fortsat tilbydes trafikundervisning på alle klassetrin på kommunale skoler
- At alle kommunale skoler gennemfører cyklistprøver for 3. og 6. årgang.
- At både kommunale og private skoler har en godkendt trafikpolitik for skolen
- At der er et reduceret antal af tilskadekomne i målgruppen 17-24 årige



LIVE-oplæg for 8. årgang, Rådet for Sikker Trafik

2.5

Kampagner for trafiksikker adfærd

Trafikanternes adfærd i trafikken er en vigtig faktor for trafiksikkerhed og tryghed. Kampagner for trafiksikker adfærd er med til at øge trafikanters opmærksomhed på trafikken og deres egen trafikale adfærd. Kampagnerne er ofte i et samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, nabokommuner og Nordsjællands politi.

Handling 2022-2025

Kommunen fortsætter med at deltage i Rådet for Sikker Trafiks nationale kampagner, der skal fremme hensigtsmæssig og trafiksikker adfærd. Kampagnerne følger anbefalinger i Færdselskommissionens Handlingsplan for 2021-2029 vedrørende uopmærksomhed, fart, trafikadfærd og sprit.

Indsatsen rummer også lokale eller regionale målrettede kampagner, der tager afsæt i Uheldsanalyse 2016-2019 eller samarbejde i Trafiknetværk Nordsjælland.

Et særligt fokus for perioden vil være hastighed på vejene og gruppen af unge mellem 17-24 år, da de har den største risikoadfærd i trafikken og kommer oftest til skade.

Formål

Opnå bedre trafiksikkerhed ved at give trafikanterne en mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken.

Relaterede projekter

- Færdselspræventivt arbejde for børn og unge
- Kampagner for grøn transport

Økonomi

Der er afsat 0,1 mio. kr. til indsatsen årligt.

I alt 0,4 mio. kr. i perioden. Indsatsen finansieres inden for driftsbevillingen til trafiksikkerhed.

Succeskriterier

Bidrage til færre dræbte, samt lettere og alvorligt tilskadekomne i trafikken



Uopmærksomhed, Rådet for Sikker Trafik.



Fartplakat lige vej, Rådet for Sikker Trafik



Fartdæmpning på trafikveje

Høj hastighed er en hyppig ulykkesfaktor på vejene - især på trafikvejene. Risikoen for tilskadekomst mindskes ved fysisk fartdæmpning. I denne handlingsplan er der udpeget tre strækninger baseret på bl.a. Uhedsanalyse, hvor fokus er at få bilisterne til at overholde den gældende hastighedsgrænse.

Handling 2022-2025

Indsatsen går ud på at få bilisterne til at overholde hastighedsgrænserne. Det kan især ske med fysiske fartdæmpere og afmærkning.

Der foreslås følgende prioritering af den fysiske indsats i perioden:

2022: Holmegårdsvej mellem rundkørslen ved Egedalsvej og Holmegårdscenteret.

2023: Niverød Kongevej ved Niverød

2025: Islandshøjvej

Formål

Formålet med indsatsen er at reducere antallet af hastighedsrelaterede trafikulykker og øge trygheden ved at sænke bilisternes hastighed.

Relaterede projekter

Projektet på Islandshøjvej skal forholde sig til projekterne om fartdæmpning på Nivåvej og anlæg af cykelsti langs Nivåvej.

Økonomi

Der afsættes i udgangspunktet 0,8 mio. kr. i 2022, 1,0 mio. kr. i 2023 og 1,0 mio. kr. i 2025 svarende til den forventede indsats på de enkelte strækninger - i alt 2,8 mio. kr. i handlingsplanperioden. Midlerne er afsat på driftsbudgettet til trafiksikkerhed. Indsatsene på den enkelte strækning tilpasses dette budget. Der er dog mulighed for at flytte midler mellem projekterne på strækningerne, hvilket kan være relevant for at kunne lave helstøbte projekter på strækningerne, som har forskellig udformning og længde.

Succeskriterier

Succeskriteriet er at der kan måles en lavere gennemsnitshastighed på de tre strækninger efter ombygningerne - og at færre kører for stærkt.



2.7

Trafiksikkerhedsforbedring ved skoler

Næsten alle skoler oplever situationer i trafikken omkring skolerne, særligt om morgenen, der ikke er gavnlige for trygheden og trafiksikkerheden. Der er mange børn der benytter aktiv transport til skole - faktisk vælger 63% af alle elever at gå, cykle eller stå på løbehjul til skole. Det er positivt, men for at få udviklingen til at fortsætte skal skolevejene være sikre og forældre skal være trygge ved at lade deres børn cykle eller gå i skole.

Handling 2022-2025

Indsatsen er en fortsættelse af sidste handlingsplanperiode og omfatter mindre forbedringer på kommunevejene omkring skoler. Budgettet giver mulighed for mindre tiltag med fx bump, afmærkning eller skilte. Større ombygninger forudsætter særskilte bevillinger, som i givet fald kan fremlægges i takt med ovenstående plan.

Indsatsen prioriteres i følgende rækkefølge:

2022: Mariehøj i Nivå og skoler i Humlebæk, særligt Humlebæk Lilleskole

2023: Kokkedal

2024: Fredensborg

2025: Nivå.

Formål

At gennemføre tiltag der medfører større sikkerhed og tryghed omkring skoler og bidrager til en bedre afvikling af trafikken omkring skolerne, særligt om morgenen.

Relaterede projekter

- Færdselspræventivt arbejde for børn og unge
- Kampagner for trafiksikker adfærd

Økonomi

Der er afsat 0,25 mio. kr. om året til indsatsen. Derudover er der i 2022 afsat 0,4 mio. kr. til en fartdæmpning mm. på Mariehøj ved Nivå skole nord, som i en periode skal fungere som samlet skole i Nivå (denne indsats er overført fra tidligere handlingsplanperiode). Midlerne er afsat på driftsbudgettet til trafiksikkerhed.

Succeskriterier

Der er gennemført trafiksikkerhedsfremmende tiltag ved én skole i et byområde årligt i handlingsplanperioden

³⁾ Transport og Tryghedsundersøgelse på skoler 2021, Transport-Laboratoriet



Nivå Skole trafiksikkerhed.


2.8

Fremtidens Nivå bymidte

Nivå Bymidte i dag

Nivå Bymidte er i dag et utrygt område, som ikke inviterer til ophold, handel og aktivitet. Nivå Bymidte er i dag et mennesketomt, utrygt område med få funktioner. Dette skaber en øde bydel, i hjertet af Nivå i gennem store dele af døgnet. Bymidstens rum er meget store og mangler en menneskelig skala, som invitere til ophold og aktivitet. Handelslivet lider af butiksdød, hvilket betyder, at Nivås borgere ofte søger andre indkøbsmuligheder i de nærliggende byer. Der er der vedtaget en samlet udviklingsplan for fremtidens Nivå bymidte.

Vision for fremtidens bymidte

Det bærende princip for Fremtidens Nivå Bymidte er at skabe synergi og samspil mellem funktionerne, byens borgere og handelslivet. Boligområderne, der omkranser bymidten "flytter ind" i området og er med til at befolke samt skabe byliv. De store by – og parkrum, intensiveres med flere funktioner og på mindre arealer end i dag. I fremtiden vil der også være boliger i bymidten, opført til forskellige målgrupper. Der vil være mulighed for at ankomme og parkere bilen, samtidig med at mulighederne for brug af bæredygtige transportformer underbygges og forbedres, så Nivå Bymidte bliver løftestang for en fremadrettet bæredygtig udvikling af hele Nivå.

Udviklingsplanen arbejder med et robust og fleksibelt byrumshierarki, som består af de fem byrum: Nivåvej – åbent og synlig ankomst til bymidten. Bygaden – en cirkulationsgade i bymidten. Bystrøget – et centralt strøg med plads til cyklister, fodgængere og ærinde kørsel. Bynaturkilen – reaktive forbindelse for bløde trafikanter. Parkeringsgader – lokale gader mellem boligbebyggelser.



Bystrøget – bliver det centrale strøg med byrum, og med plads til leg og aktiviteter i løbet af dagen. Strøget er designet til de lette trafikanter og ærinde kørsel, og skal også forbinde stationsområdet med resten af bymidten.



Bygaden – bliver cirkulationsgaden i bymidte og skal være med til sikre trafikken afvikles på en forsvarlig måde for alle.



Rekreative forbindelser - et klart netværk af bygader og naturstier, der flettes ind i bymidten.

Infrastruktur i Fremtidens Nivå Bymidte

I handlingsplanperioden planlægges, projekteres og anlægges de trafikale elementer i bymidten i samarbejde med Planafdelingen og de øvrige funktioner og interesser i bymidten.

Hovedgrebet med trafikken i bymidten vil være med til at skabe et miljø, hvor trafikken afvikles med lav hastighed, og bruges til at skabe liv og tryghed. Den særlige natur i Nivå flettes ind i bymidten. Borgere og brugere inviteres til at bevæge sig ud i de omkringliggende rekreative rum. De rekreative forbindelser er en alternativ rute til og fra bymidten for de lette trafikanter.

Ved Nivåvej etableres der en rundkørsel med krydsningsmuligheder for de lette trafikanter. Ved rundkørslen bliver bilisterne opmærksomme på bymidten, som vil fremstå åben og synlig.

Stationsområdet skal forvandles fra et tomt, utrygt og udefineret sted til en aktiv medskaber af byliv, ved at skabe stor visuel forbindelse mellem Bystrøget og stationsforpladsen.

Opstart af projekteringen for Bygaden, Bystrøget og Bynaturkilen regnes med starte i 2022. Projektering af rundkørslen og de trafikfremmende foranstaltninger på Nivåvej er igangsat, se særskilt indsats i indeværende handlingsplan.

Økonomi

Der er afsat et særskilt budget til indsatserne i Fremtidens Nivå bymidte.



Fremtidens Nivå bymidte


2.9

Trafiksanering af kryds Fredensborg Kongevej og Vejenbrødvej

Krydset Fredensborg Kongevej og Vejenbrødvej har en relativ høj ulykkestæthed. Særligt er der registreret ulykker med bilister som krydser Fredensborg Kongevej og påkører cyklister på Fredensborg Kongevej. Det er tidligere blevet overvejet at lukke Vejenbrødvejs vestlige ben og lede biltrafikken via Avderødvej, mens cyklister kunne køre sikkert ad Vejenbrødvej. Denne løsning har der ikke været opbakning til. Det er derfor besluttet at der skal laves en sanering af krydset.

Handling 2022-2025

Det skal undersøges om der kan laves en mindre sanering af krydset, som kan forbedre sikkerheden i krydset, særligt med henblik på de konstaterede ulykkestyper. Analysen skal munde ud i et forslag som realiseres inden for det afsatte budget.

Formål

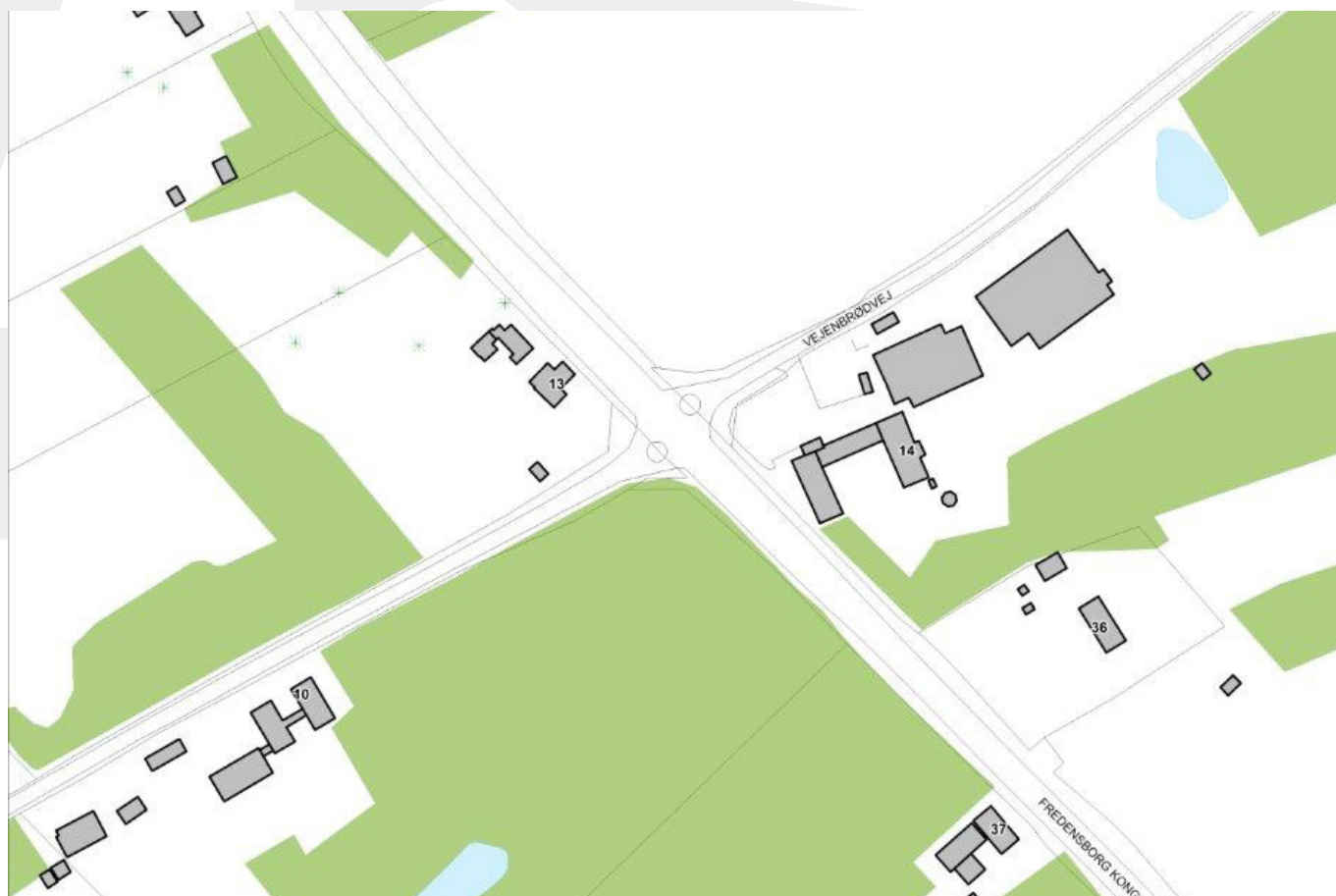
At forbedre trafikikkerheden i krydset Vejenbrødvej og Fredensborg Kongevej, og derved reducere antallet af trafikulykker.

Økonomi

Der er afsat 0,2 mio. kr. til indsatsen i 2024. Indsatsen finansieres inden for anlægsbevillingen til trafikikkerhed.

Succeskriterier

- At der er lavet ændringer, som af fagfolk vurderes at forbedre trafikikkerheden i krydset.
- At der er tendens til at antallet af trafikulykker falder efterfølgende.



 **2.10**

Trafiksanering af Kirkeltevej

Borgerne i Kirkelte oplever fart, trafik og utryghed som et stigende problem. Der er lavet og godkendt skitseprojekt for strækningen mellem rundkørslen ved Isterødvejen og kommunegrænsen til Allerød.

Handling 2022-2025

I 2022 gennemføres det godkendte projekt. Det koordineres med NSPV som skal lægge ny asfalt på strækningen.

Formål

At gøre nærområdet trygt for beboerne og lette trafikanter, og samtidig gøre strækningen mindre attraktive for gennemkørende trafik.

Relaterede projekter

Der skal ske en løbende koordinering med Nordsjællands Park og Vej om blandt andet asfalt og afmærkning i forhold alle fysiske projekter på vejene.

Økonomi

Der er afsat 1,25 mio. kr. til indsatsen i 2022. Indsatsen finansieres inden for anlægsbevillingen til trafiksikkerhed.

Succeskriterier

- At hastigheden på Kirkeltevej er reduceret
- At omfanget af gennemkørende trafik gennem Kirkeltevej er reduceret
- At borgerne følger sig trygge

2.11

Den Grønne Slotsby

På baggrund af en strategisk helhedsplan for Fredensborg Bymidte er projektet om Den Grønne Slotsby nået til anlægsfase. Når projektet er færdigt kommer der til at være grøn og sammenhængende bymidte med bedre opholdsarealer og mere plads til gående og cyklister. De grønne arealer bliver bundet sammen med nye stier, der vil komme et nyt amfiteater og en kulturhistorisk legeplads.

Handling 2022-2025

Projektet er opdelt i to etaper. Første etape omfatter anlæg af amfiteater mm. i Langedammen, nedrivning af ishus og bunker, samt forskellige forskønnelsesarbejder. Anden etape omfatter anlæg af grønt areal og vejforbedringer omkring Jernbane gade og Slotsgade.

Formål

Projektet skal skabe en bedre sammenhæng mellem Fredensborg slot og bymidten.

Sammenhæng til øvrige projekter

Der foregår andre samtidige forbedringer i Fredensborg i samme anlægsperiode, herunder ombygning af Under kronen, forskønnelse af kommunale grunde, nyt bibliotek mm. Desuden har Fredensborg forsyning anlægsaktiviteter i området. Projektet om Den Grønne Slotsby koordineres med disse projekter. Mindre kommunale forskønnelsesprojekter indarbejdes i projektet om Den Grønne Slotsby.

Økonomi

Der er afsat en særskilt bevilling til dette projekt.

Succeskriterier

At projektet om Den Grønne Slotsby anlægges og tages i brug, og at der er lavet aftaler mm. for den fremtidige drift af arealerne



2.12

Udskiftning til LED gadebelysning

I Fredensborg kommune er der ca. 11.500 lyspunkter på offentlige arealer. En stor del af vejbelysningen er udskiftet for 15-20 år til den belysningsteknologi, der på det tidspunkt var den smarteste og mest energirigtige. Levetid, driftsikkerhed og lyskvalitet, samt muligheden for at dæmpe på lysmængden, er dog ikke særlig god på den type lyskilder. En LED lyskilde kan levere samme lys med den halve energimængde og har 2-3 gange så lang levetid. LED belysning kan dæmpes trinløst, og er den lysteknologi som generelt hele Europa anvender efter udskiftning af vejbelysning.

Handling 2022-2025

I juni 2021 har kommunen lavet aftale med Verdo omkring udskiftning af 8000 armaturer til nye energirigtige LED-armaturer. En del armaturer bliver helt udskiftet og en del af de eksisterende armaturer får udskiftet de dele som muliggør udskiftning til LED. Der monteres styring på alle nye armaturer, så de efterfølgende kan styres individuelt og kommunikere omkring driftstilstanden.

Formål

- At forbedre belysningen, så lyset er med til at sikre en bedre tryghed og sikkerhed
- At opdatere belysningen for at opnå en energibesparelse
- At opdatere belysningen for at få mulighed for at få fejlmeldinger direkte fra det enkelte armatur
- At få et bedre og mere moderne og mere energirigtigt belysningsanlæg i kommunen

Relaterede projekter

- Byudviklingsprojekter i Nivå, Humlebæk og Kokkedal
- Den Grønne Slotsby
- Farttilpasning på Landet
- Farttilpasning i byer

Økonomi

Der er afsat en særskilt anlægsbevilling til dette projekt på 27 mio. kr. Midlerne anvendes successivt efter aftale med entreprenøren. Der arbejdes pt. ud fra fordeling med 4,5 mio. kr. i 2022, 12,1 mio. kr. i 2023 og 10,4 mio. kr. i 2025.

Succeskriterier

- At udskiftning af LED-belysning sker som aftalt med Verdo
- At der generelt er opnået en bedre lyskvalitet
- At der opnås den planlagte energibesparelse
- At der opnås en smidigere drift



LED belysning.

2.13

Parkering ved Louisiana

Besøgstallet til Louisiana har udviklet sig igennem årene uden at antallet af parkeringspladser er øget tilsvarende. Det betyder, at biler parkerer uhensigtsmæssigt og ofte også ulovligt på de tilgrænsende veje og boligveje.

Parkeringssituationen forstyrrer trafikafviklingen og er til betydelig gene for lokale beboere og offentlighedens adgang, trafiksikkerhed og færdsel i området. De parkerede biler langs vejene opleves også som en gene i forhold til oplevelsen af de landskabelige, natur- og kulturhistoriske værdier i området.

Ved Louisiana er der anslået et normalbehov på ca. 370 p-pladser. I spidsbelastninger kan behovet reelt være større. De nuværende p-pladser og veje kan dække et behov svarende til ca. 235 p-pladser. Det vurderes derfor, at der er behov for at finde yderligere ca. 135 p-pladser i området.

Handling 2022-2025

I perioden skal administrationen arbejde videre med mulighederne for at optimere parkeringssituationen med ca. 35 parkeringspladser ved Louisiana og eventuelt ca. 100 nye pladser nord for Humlebæk Kro på Naturstyrelsens og Banedanmarks arealer. Hvis dette er muligt anlægges et antal parkeringspladser i samarbejde med Louisiana.

Formål

Projektet skal sikre en tryk og sikker hverdagstrafik i nærområderne omkring Louisiana og bedre parkeringsforhold for Louisianas gæster.

Relaterede projekter

- Tilgængelighed på gangarealer
- Tilgængelighed til natur og kulturhistoriske værdier i området

Økonomi

Der er afsat en særskilt anlægsbevilling til dette projekt på 2,2 mio. kr. Der arbejdes pt. ud fra fordeling med 0,5 mio. kr. i 2022 og 1,7 mio. kr. i 2023. Af budgetaftalen 2022 - 2025 fremgår at forligspartierne ønsker, at der i løbet af 2022 sker en afklaring af mulighederne for at fremme dette projekt.

Succeskriterier

At ulovlig parkering på veje og boligveje minimeres indenfor Louisianas åbningstid



Louisiana parkering.




2.14

Lukning af Asminderødgade og ombygning af krydset Benediktevej og Jernbanegade

Asminderødgade er en ensrettet boligvej, som har været præget af smutvejskørsel og kørsel imod ensretningen. Der er derfor afsat midler til at lukke vejen ved Benediktevej. Krydset Benediktevej og Jernbanegade har en uhensigtsmæssig udformning og bør strammes op. De to indsatser er udsprunget af en samlet analyse for Benediktevej, der blev udført i sidste handlingsplanperiode og blandt andet resulterede i anlæg af cykelstier langs Benediktevej. Derfor behandles de som én indsats.

Handling 2022-2025

Der foreligger projekter for de to kryds, som i 2022 ombygges således, at Asminderødgade lukkes for gennemkørende trafik og krydset Benediktevej og Jernbanegade strammes op. Ved lukningen af Asminderødgade gøres vejen dobbeltrettet, der anlægges vendeplads og der sikres passage for cyklister ved Benediktevej.

Formål

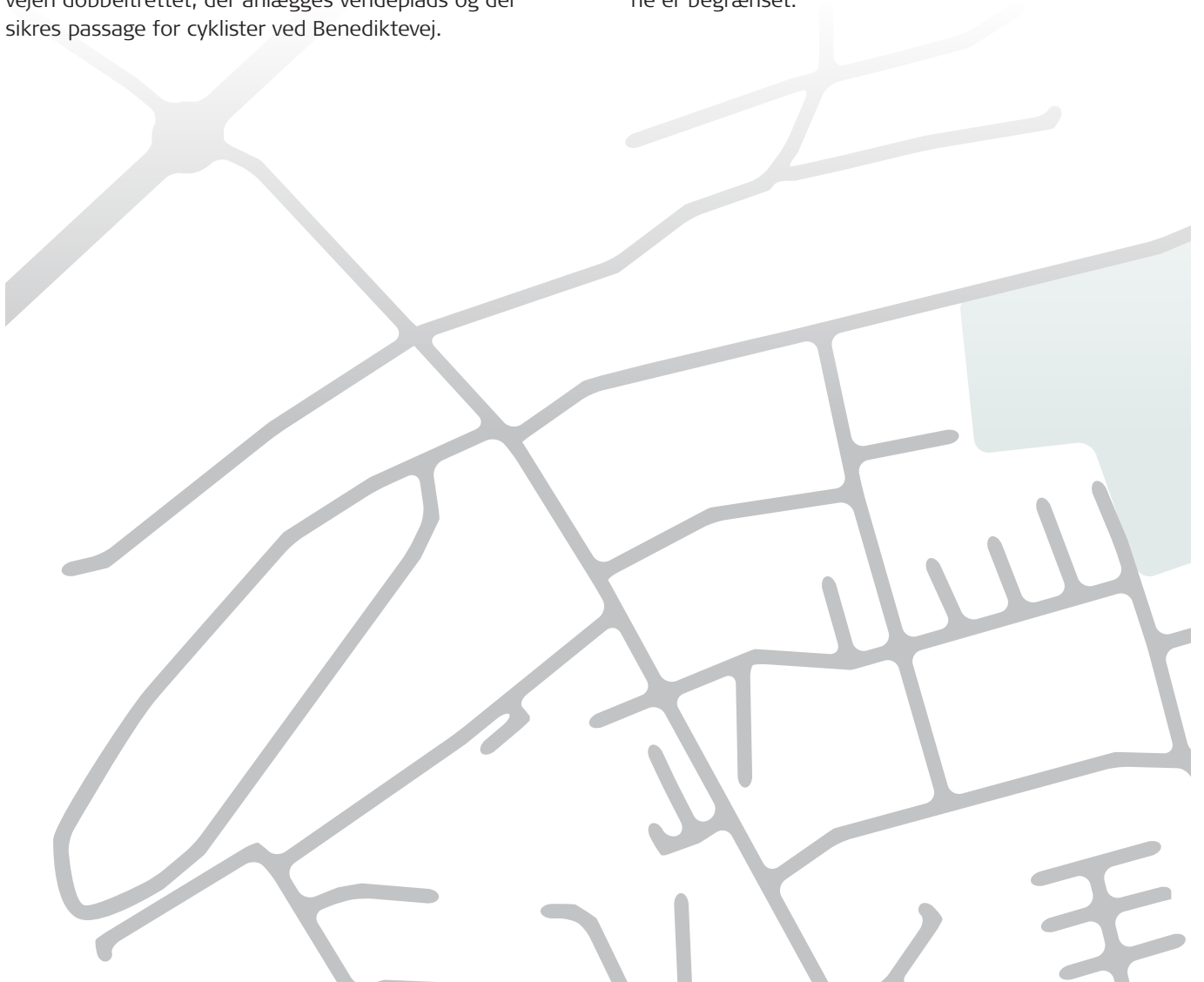
At forbedre trafiksikkerheden i de to kryds og reducere gennemkørende trafik på Asminderødgade.

Økonomi

Der er i 2021 finansieret 0,7 mio. kr. af anlægsreserven til lukning af Asminderødgade. I budgetaftalen 2022 – 2025 er der i 2022 afsat 0,35 mio. kr. til krydset Jernbanegade/ Benediktevej. I alt 1.05 mio. kr. som anvendes i 2022.

Succeskriterier

At Asminderødgade lukkes og der etableres vendeplads med passagemulighed for cyklister, og at sikkerheden i krydset ved Jernbanegade forbedres. Der kan ikke sættes konkrete uheldstal på da antallet af ulykker i krydset er begrænset.



2.15

Skilte og farttavler på A6

A6 er en statsvej som forbinder Helsingør og Hillerød - og fortsætter videre mod Roskilde. Vejen løber direkte igennem Fredensborg by, hvor den udgør en barriere for den lokale trafik i byen. Desuden opleves problemer med utryghed og støj fra vejen. Trafikgruppen i Fredensborg, som er en selvbestaltet gruppe af borgere, har foreslået Vejdirektoratet at der laves yderligere fartbegrænsning gennem byen og at tung trafik ledes uden om Fredensborg by.

Handling 2022-2025

I 2022 samarbejder administrationen med Vejdirektoratet om muligheden for at imødekomme trafikgruppens forslag om fartbegrænsning på A6. En eventuel gennemførelse af initiativet forudsætter dog at trafikken ikke overflyttes til kommunale veje i området, der ikke er indrettet til denne trafik.

Formål

At reducere de lokale trafikskabte gener i Fredensborg by, som følge af trafikken på A6.

Økonomi

Der er i kommunens anlægsbudget 2022 afsat 0,2 mio. kr. til opsætning af skilte og farttavler på A6. Såfremt Vejdirektoratet vurderer, at det er økonomien der sætter grænser for en eventuel opsætning af skilte på A6, kan midlerne bruges til kommunal medfinansiering af skiltene, ud fra gældende regler.

Succeskriterier

At det afklares, hvorvidt det er muligt at opsætte skilte i overensstemmelse med trafikgruppens ønsker, og at disse skilte i givet fald opsættes.







TEMA 3

Bæredygtig hverdagstrafik

Tema 3 handler om den måde vi transporterer os på, og hvordan kommunen kan arbejde for at vores transporttid bliver sund og bæredygtig.

Fredensborg Kommune arbejder aktivt med grøn mobilitet, der dækker over fremme af grønne transportmidler, adfærdsændringer ved trafikanter og udbygning af infrastruktur, der giver mest mulig mobilitet for mindst mulig udledning af CO².

Temaet omhandler emner som kollektiv trafik, fremme af klimavenlige transportmidler og ændring af transportvaner til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter.



3.1

Pulje til mindre cykeltiltag

I kommunens arbejde med at forbedre trafiksikkerheden og fremkommeligheden for cyklister opstår der tit et behov for mindre forbedringer på det kommunale stinet. Forbedringer kan fx være mindre anlæg, afmærkning, asfaltramper, komfortmåling på cykelstier eller opsætning af servicefaciliteter som fx cykelparkering.

Handling 2022-2025

I perioden er der afsat en pulje i 2023 til en indsats for cyklisters komfort, fremkommelighed og sikkerhed. Der skal gennemføres små forbedringer på det kommunale stinet, der kan give cykelturen et løft. Udpegning af konkrete steder og prioritering af konkrete løsninger skal ske i dialog med Cyklistforbundets lokalafdeling og på baggrund af borgerhenvendelser.

Formål

At forbedre forhold for cyklisterne i kommunen ved at lave mindre forbedringer på det kommunale stinet

Relaterede projekter

- Kampaner for grøn transport

Økonomi

Der er afsat 1,0 mio. kr. til indsatsen i 2023. Midlerne er afsat på driftsbudgettet til Trafiksikkerhed.

Succeskriterier

At de mindre forbedringer har bidraget til cyklisters fremkommelighed, tryghed og sikkerhed



Cykelrute Humlebæk.



Kampagner for grøn transport

Kommunen fortsætter med at fremme grøn transport til arbejde, uddannelse og fritid. Cyklisme, kombinationsrejser, kollektiv transport og samkørsel er nødvendig transportformer for at mindske kommunens udledning af CO² som følge af persontransport i biler.

Handling 2022-2025

Indsatsen omfatter mindre indsatser til fremme af grønne transportløsninger som fx udlån af elcykler til borgere eller deltagelse i nationale og regionale kampagner eller aktiviteter, der bidrager til kommunens grønne omstilling af persontransport. De mindre indsatser planlægges løbende i takt med mulighederne og udviklingen på området.

Fredensborg Kommune er en udpendlingskommune, også hvad angår unge der skal til uddannelse. Et fokusområde i handlingsplanperioden vil være fremme af transportløsninger til unge, der pendler til deres uddannelse.

Formål

At fremme borgeres, uanset alder, brug af grønne transportløsninger til arbejde, uddannelse og fritid.

Økonomi

Der er afsat 0,1 mio. kr. til indsatsen om året i perioden. I alt 0,4 mio. kr. i perioden. Midlerne er afsat på driftsbudgettet til Trafiksikkerhed.

Succeskriterier

At indsatsen har reduceret CO² udledningen og bidraget til at kommunen som geografisk enhed bliver CO²-neutral i 2050. At øge borgernes bevidsthed om grønne transportformer.



Bus 375R.



Cykeloplevelser i Fredensborg.





3.3

Forbedring af serviceniveau ved stoppesteder

Indsatsen er en fortsættelse af forrige handlingsplanperiode, hvor forbedring af busstoppesteder er prioriteret efter deres benyttelse.

Handling 2022-2025

Indsatsen omfatter løbende forbedring af serviceniveauet ved kommunens busstoppesteder i overensstemmelse med anbefalinger fra Movia. De mest benyttede busstoppesteder indrettes med bl.a. buslæskærm, busstander med digital tidsinformation, cykelparkering, fast belægning og taktilfelter for personer med synshandicap. De mindst benyttede med busstander kan få kantsten og fast belægning.

- 2022: Forbedringer på busstoppesteder med læskærme i reklamekontrakten
- 2023-25: Mindre forbedringer som kantsten, faste belægninger o.l.

Formål

At kollektiv trafik er tilgængeligt for den brede befolkningsgruppe i alle livets faser.

Relaterede projekter

- Tilgængelighed på gangarealer
- Anlæg af cykelstier og fortov
- Kampagner for grøn transport

Økonomi

Der er afsat 0,55 mil. kr. til indsatsen i 2022, herefter er der afsat 0,15 mio. kr. pr. år. Midlerne er afsat på driftsbudgettet til Kollektiv trafik.

Succeskriterier

At flere vælger bussen som transportmiddel.





Tilgængelighed

Indsatsen omfatter løbende forbedring af tilgængelighed på trafikarealer for lette trafikanter. Budgettet rummer mulighed for forbedringer i bl.a. fodgængerkrydsninger med taktil markering, nedsænkede kantsten og hævede fortove ved sideveje, bænke langs stier, gelænder på trapper og modernisering af kommunens bomme på stisystemerne, så de tilpasses pladskrav til handicapcykler mv.

Handling 2022-2025

Løbende forbedringer og mindre forbedringer på trafikarealer udpeget af brugergruppen.

Formål

At forbedre tilgængelighed for alle på offentlige færdselsarealer, så der sikres lige muligheder for at alle kan bo og deltage i hverdagslivet i kommunens bymiljøer.

Relaterede projekter

- Busstoppesteders serviceniveau
- Kampagner for grøn transport
- Trafiksikkerhed i fodgængerkrydsninger

Økonomi

Der er afsat 0,1 mio. kr. om året til indsatsen. I alt 0,4 mio. kr. i perioden. Midlerne er afsat på driftsbudgettet til Tilgængelighed.

Succeskriterier

Flere sikre og trygge fodgængerkrydsninger



3.5

Sammenhæng mellem Nivå by og Nivå havn

I forbindelse med udviklingsprojektet for Nivå er det konstateret, at der mangler sammenhæng for de lette trafikanter mellem Nivå station og Nivå havn. Det er dels forbindelsen mellem banestien, stationen og Nivåvej og dels den meget smalle delte, dobbeltrettede sti langs Gl. Strandvej. Endvidere er der ønsker om bedre krydsning af Nivå Strandvej ved Nordre Strandvej og ved stien fra Vibevej. I Handlingsplanen for Mobilitet og Infrastruktur 2018 – 2021 var der afsat midler til indsatsen, som dog blev udsat som følge af ønske om afklaring af udviklingsplanerne for Nivå bymidte.

Handling 2022-2025

I 2023 laves der projektering og anlæg af fartdæmpning og eventuelt opstramning af afmærkningen på Stationsvej og Niverødvej øst for banen. Stien langs Gl. Strandvej udvides i muligt omfang og opdeles i areal til fodgængere og til cyklister. Der suppleres evt. med fartdæmpere på Gl. Strandvej. Hvis det kan rummes inden for budgettet projekteres der krydsningsheller på Nivå Strandvej med henblik på eventuelt senere finansiering (det forventes dog ikke at kunne realiseres inden for det afsatte budget).

Formål

At forbedre sammenhængen, fremkommeligheden og sikkerheden for de lette trafikanter mellem Nivå by/Nivå station og Nivå havn/Strandvejen.

Relaterede projekter

Udviklingsprojektet for Fremtidens Nivå bymidte.

Økonomi

Der er afsat i alt 3,0 mio. kr. til indsatsen. Heraf 2,0 mio. kr. fra tidligere handlingsplanperiode + 1,0 mio. kr. fra bevillingen i 2023. Midlerne er afsat på anlægsbudgettet til stier.

Succeskriterier

At de lette trafikanter mellem Nivå station og Nivå havn oplever at forbindelsen er blevet forbedret, særligt strækningen langs Gl. Strandvej.





Opsætning af offentlige ladestandere

For at fremme den grønne omstilling af personbiler og varetransport er en udbygget ladeinfrastruktur nødvendig. Indsatsen omfatter opsætning af ladestandere ved kommunale bygninger. Indsatsen planlægges og realiseres i et samarbejde mellem CBME og CEIS.

Handling 2022-2025

Som følge af krav i ladestanderbekendtgørelsen skal 34 ladestandere etableres ved eksisterende kommunale bygninger inden 2025. Et nyt lovforslag muliggør, at kommuner kan indgå aftaler med private virksomheder om etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer – og medfinansiere ladestanderne om nødvendigt. Fredensborg Kommune forventer derfor, at det i 2022 bliver muligt at lave et samlet kommunalt udbud af ladestandere. Derfor er der mulighed for, at ladestandere ved kommunale bygninger også kan benyttes af borgere og medarbejdere. Ved opsætning af 34 ladestandere får 65 % af alle borgere i kommunens bysamfund samtidig under 500 meter til en offentlig ladestander. De 34 ladestandere skal bl.a. dække behovet for offentlig opladning for de 7 % af de lokale borgere, som ikke har egen p-plads i Fredensborg Kommune. Indsatsen vurderes til minimum at give en årlig CO₂-besparelse på 1.151 ton fra 2030.

Formål

Ladestanderne skal understøtte omstilling af de køretøjer, som er tilknyttet de 34 kommunale bygninger. Tilsammen udleder kørslen fra de 34 ladestandere 154 ton CO₂ om året. Indsatsen er et skridt på vejen mod målet om en fossilfri kommunal bilpark i 2035. Kommunale elbiler vil i gennemsnit have behov for at lade 4 timer hver tredje dag.

Relaterede projekter

Indsatsen er en del af arbejdet med grønne transportvaner og Fredensborg Kommunes klimasamarbejdsaftale med Transportministeriet om kun at indkøbe nulemissionsbiler fra 2021. Indsatsen forventes desuden at blive en del af DK2020-klimaplanen.

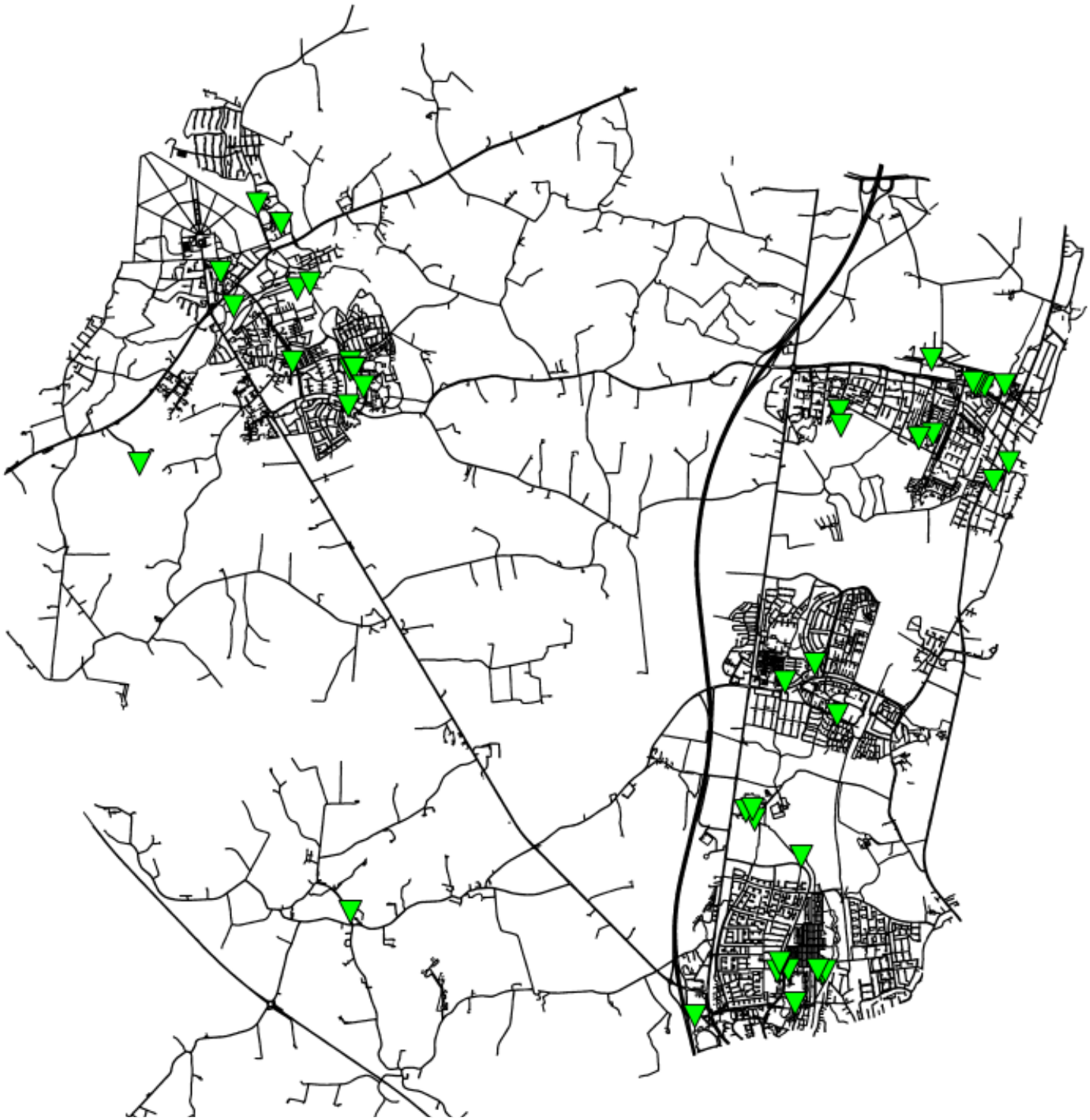
Økonomi

Der er afsat 0,7 mio. kr. i 2022 og 0,35 mio. kr. i efterfølgende år. I alt 1,75 mio. kr. i perioden. Fordelt med. Midlerne er afsat på en selvstændig anlægsbevilling. Indsatsen realiseres af Kommunale ejendomme

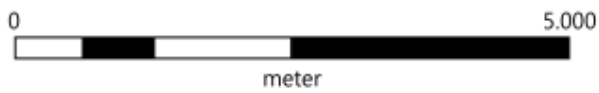
Succeskriterier

- Der er opsat minimum 34 ladestandere ved kommunale bygninger inden udgangen af 2025.
- Indsatsen har bidraget til omstillingen af den kommunale bilpark, understøttet ladebehovet hos borgere der ikke har adgang til en ladestander ved egen bolig og gjort det nemmere for kommunale medarbejdere at pendle i elbil.





Krav til ladestander ved kommunal bygning









FREDENSBORG
KOMMUNE

Fredensborg Kommune
Rådhus, Egevangen 3B
2980 Kokkedal

Telefon 72 56 59 06
trafik@fredensborg.dk
fredensborg.dk