

# Mobilitetsplan 2021

Foreløbig version

7. juli 2021



# Indhold

<b>Forord</b>	<b>3</b>
<b>Planen - kort fortalt</b>	<b>5</b>
<b>Mobilitet i dag</b>	<b>7</b>
<b>Målsætninger og strategi</b>	<b>17</b>
<b>Handleplan</b>	<b>23</b>

## Foto

Side 4: Kasper Løjtved

Side 22, 38, 44, 45, 47, 52, 53 og 54: Lea

Holstein Knudsen

Øvrige fotos Hørsholm Kommune og COWI



# Forord

I Hørsholm Kommune vil vi begejstre ved at være fælles om det gode liv. Vi har derfor lagt os fast på tre temaer i Hørsholmstrategien: børneliv, byliv og bæredygtighed. Mobilitetsplanen bygger oven på visionerne og vil bidrage til at gøre Hørsholm til et endnu bedre sted at vokse op, bo, arbejde og leve. God mobilitet er nemlig helt afgørende, når kommunen forsat vil arbejde med at være et attraktivt sted at bosætte sig.

God mobilitet gør det let og trygt at færdes til fods og på cykel, så børn får frihed til selv at transportere sig til skole og til fritidsaktiviteter. God mobilitet sikrer let adgang til skov og strand og natur, som vi sætter så meget pris på i Hørsholm. Vi har sat fokus på de grønne løsninger i mobiliteten, det skal være lettere at vælge cyklen, det kollektive og gåben. Når vi vælger bilen, skal vi tænke os om – skal vi tage bilen? Skal vi tage bilen, der hvor alle andre også kører bil? Det handler om at gøre det lettere at træffe de rigtige valg og dele information, der gør alle klogere på at undgå trængslen, så god mobilitet handler også om at skabe bedre fremkommelighed i trafikken.

Der er meget at tage fat på, og planen peger på tiltag, som kan prioriteres de kommende 4 år. Mobilitetsplanen er et værktøj, der hjælper os med at beslutte og gennemfører indsatser, som understøtter de overordnede visioner og mål. Samtidig er planen et dynamisk værktøj, der skal udfoldes og tilpasses den virkelighed tiltagene møder, så vi får de bedste løsninger med de rette virkninger.



**Morten Slotved**  
Borgmester

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Morten Slotved', written in a cursive style.

## Mobilitet og mobilitetsplanlægning

Mobilitet handler om menneskers bevægelse og behov for at komme rundt til hverdagens aktiviteter på en effektiv måde.

Når vi arbejder med mobilitetsplanlægning, er det grundlæggende at vi ikke udelukkende ser på blister, cyklister eller brugere af den kollektive transport. Vi skal have fokus på fleksible transportvalg, på det sammenhængende transportsystem og på at planlægge for kombination af transportmidler. Målet er, at den enkelte vælger transportform afhængig af hvad der giver mening i en given kontekst og ikke ud fra hvad man plejer.

Men mobilitet handler også om bæredygtig udvikling. Vi skal sikre en god mobilitet for borgerne, men samtidig skal der være en balance mellem den enkeltes mobilitetsbehov og hensynet til at skabe en bæredygtig fremtid med et godt byliv. Hvis alle kører alene i egen bil, skaber det trængsel for andre og negative effekter for vores miljø.

Målet med mobilitetsplanlægning er at gennemføre tiltag, der på en balanceret måde fremmer en både effektiv og bæredygtig transport. Det kræver en indsats, der fokuserer på den enkeltes transportvaner og på at gøre bæredygtige mobilitetsløsninger mere synlige og attraktive.

Den enkelte skal motiveres til at overveje, om en rejse nødvendigvis skal gennemføres eller om man nogle gange kan erstatte privatbilen med et grønnere alternativ. Indsatsen kræver kommunikation, adfærdspåvirkning, samarbejde og inddragelse.

At opnå en god mobilitet kræver planlægning og tiltag på tværs af transportmidler. Det kræver samarbejde mellem kommune, andre myndigheder og private interessenter for at skabe løsninger tilpasset lokale behov. Og endelig kræver det, at man tager udgangspunkt i mobilitetsbehov og ikke kun i udbuddet af infrastruktur.





# Planen – kort fortalt

Mobilitetsplanen er kommunens ramme for de næste års tiltag til at forbedre mobiliteten.

Mobilitet understøtter en bæredygtig udvikling med attraktive rammer for et godt liv til gavn for borgere, ansatte, besøgende og erhvervslivet. Kommunen vil bruge planen som ramme for at gennemføre løsninger, der styrker en god mobilitet.

På denne side beskrives planens baggrund og opbygning.

## Udmøntning af kommunens visioner

Planen følger op på Hørsholmstrategien fra 2020. Hørsholmstrategien sætter rammerne for den kommunale udvikling og har som mål at skabe en attraktiv kommune ud fra pejlemærkerne byliv, børneliv og bæredygtighed.

Mobilitetsplanen skal være et brugbart værktøj i de kommende år. For at gøre den operationel, omfatter den tre fokusområder, der favner en indsats inden for de forskellige transportformer og en samlende tværgående indsats:

- Fremme gang og cykeltrafik.
- Fremme kollektiv trafik og skift mellem transportformer.
- Fremkommelighed på de primære veje.
- Tværgående indsats.

Overordnet er planens sigte, at der skal handles på tværs af vaner og transportmidler. Det gælder både den enkeltes transportvaner og vaner om, hvordan der planlægges og samarbejdes for at skabe løsninger.

Planen sætter derfor fokus på en tværgående indsats med især information og samarbejde med andre aktører.

Fokus på henholdsvis gang, cykeltrafik, kollektiv trafik og fremkommelighed på de primære veje er en enkel måde at gøre indsatsen operationel. Her er det vigtigt, at løsninger planlægges og gennemføres ud fra en samlet tværgående tankegang.

## Ændringer i adfærd har stor betydning

Mobilitetsplanen tager udgangspunkt i at udnytte den eksisterende infrastruktur og øvrige lokale forhold smartest muligt.

Transportvalg skal kunne kombineres for at komme smartest muligt mellem to punkter uden på forhånd at have lagt sig fast

på ét bestemt transportmiddel. Udfordringer skal løses ved at gøre bæredygtige mobilitetsvalg mere synlige og attraktive. Det sker med kommunikation, motivation til at ændre adfærd, inddragelse og samarbejde mellem mange aktører.

Samtidig er der også behov for at se på forbedringer af den eksisterende infrastruktur. Det kan være opgradering af eksisterende cykelstier, der skaber bedre komfort, flow og fremkommelighed, eller det kan være udbygning af stoppesteder og knudepunkter.

## Hørsholm – én ud af flere kommuner i hovedstaden

Planen koncentrerer sig om tiltag, som kommunen især har indflydelse på, f.eks. skolevejsproblematikker og kommunale veje og stier. Men planen sætter også spot på emner, hvor der med samarbejde uden for kommunen kan nås forbedringer for borgernes samlede mobilitet, f.eks. busdrift og regionale stier.

For borgere, ansatte og besøgende i kommunen er kommunegrænsen ikke vigtig for mobiliteten. Mange aktiviteter sker på kryds og tværs i hovedstadsområdet. Kommunen vil fortsat samarbejde med nabokommunerne, Region Hovedstaden og de kollektive trafiksselskaber om løsninger på tværs af kommunegrænser.

## Inddragelse af interessenter er en vigtig del

I arbejdet med planen har der været dialogmøder med borgere og interessenter, temamøde med politikere og involvering via kommunens Borgerlab. De meget nyttige indspil er reflekteret i planen. Borgere, erhvervslivet, skoler, interesseorganisationer mv. bliver også involveret i gennemførelsen.

## Opfølgning og evaluering

Handleplanen dækker en planperiode på 4 år. Der gøres status én gang om året, hvor eventuelle beslutninger om justeringer tages. Mod udgangen af planperioden evalueres den samlede indsats, og det beslutes, hvordan der skal arbejdes videre.

## Læsevejledning til planen

Planen giver først et overblik over mobilitet i kommunen i dag. Dernæst præsenteres planens målsætninger og strategi for gennemførelsen. Endelig afsluttes med en handleplan, der beskriver tiltag for de kommende fire år.





# Transportvaner

Mange af kommunens borgere bruger mest bilen, mens andre ikke har den mulighed.

Den enkelte persons mobilitet afhænger blandt andet af personlige forhold, som for eksempel adgang til bil, boligens beliggenhed, familie og arbejdssituation. De personlige forhold påvirker transportvanerne og, hvilke transportmidler, der har størst betydning. Viden om borgernes transportvaner er derfor et vigtigt element i at forstå, hvad der skal arbejdes med for at skabe en bæredygtig mobilitet.

Her præsenteres udvalgte resultater fra kortlægningen i kommunen om borgeres valg af transportmidler.

## Bilejerskab

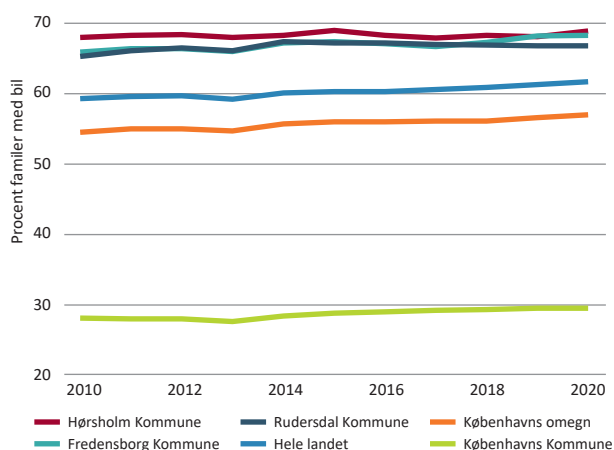
Bilejerskabet i Hørsholm Kommune er relativt højt sammenlignet med mange andre kommuner – og har været det i mange år. Det hænger sammen med forhold som relativt høje indkomstniveauer, en stor andel husstande med eget hus / rækkehus og mange erhvervsaktive familier med to udearbejdende voksne. På trods af det høje bilejerskab er der også husstande med biler, hvor ikke alle har mulighed for at bruge den (f.eks. ikke børn og unge). Desuden har ca. 10 procent af husstandene ingen bil. For disse grupper er muligheder for at gå, cykle eller bruge kollektiv trafik vigtige.

## Valg af transportmiddel

Bilture udgør en stor andel af borgernes ture og bidrager med den største andel af CO<sub>2</sub> udslippet fra borgernes transport i kommunen.

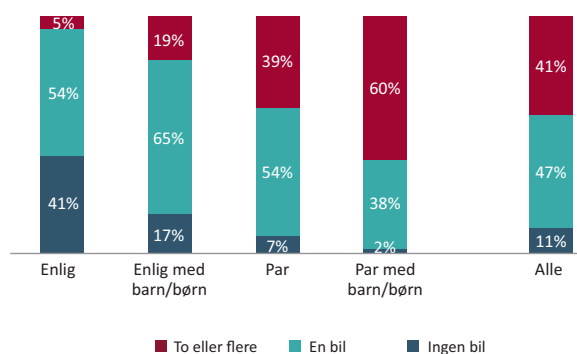
Selv på relativt korte ture i kommunen udgør bilture lige over halvdelen af alle ture, mens cykel og gang udgør lige under halvdelen.

Blandt de korte ture i kommunen spiller ærindture med 43 procent og fritidsture med 41 procent en stor rolle. For ture til andre kommuner udgør arbejde og ærinder (typisk indkøb) derimod de største andele med ture til København og Frederiksberg som en stor gruppe.



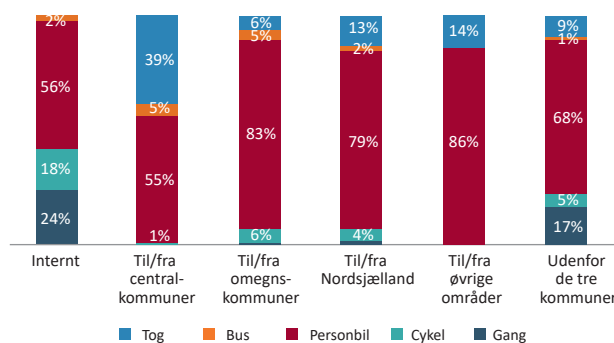
I Hørsholm Kommune er andelen af familier med bil til rådighed højt sammenlignet med omegnskommuner til København og Københavns Kommune.

Antal biler i familietyper



Borgere i de tre kommuner Hørsholm, Rudersdal og Fredensborg fordelt på familietype og på om de bor i en husstand med eller uden bil til rådighed. Kilde: COWIs udtræk fra TU 2010 – 2019<sup>1</sup>.

Transportmidler på ture opdelt på relationstype



Bilture udgør en stor del af alle borgeres ture i alle aldersgrupper. Kilde: COWIs udtræk fra TU 2010-2019 for borgere i tre kommuner.

<sup>1</sup> Data fra den nationale transportvaneundersøgelse, TU, som består af et vist antal stikprøveinterview pr år fordelt over hele landet. Det vurderes, at borgere i de tre kommuner har så ens karakteristika, at tal kan slås sammen for dermed at få tilstrækkelig antal data til at give statistisk holdbar viden. Ligeså er anvendt data for en 10 års periode for at få tilstrækkeligt antal data.

# Cyklister og fodgængere

Tre ud af fire borgere i kommunen ejer en cykel. Blandt børn er tallet endnu højere, mens det for borgere over 65 år er lidt over halvdelen.

Gang og cykling spiller en rolle for stort set alle borgere, og er samtidig den mest bæredygtige måde at transportere sig.

Her præsenteres udvalgte resultater om gang og cykeltrafik inklusive udsagn og holdninger fra brugere.

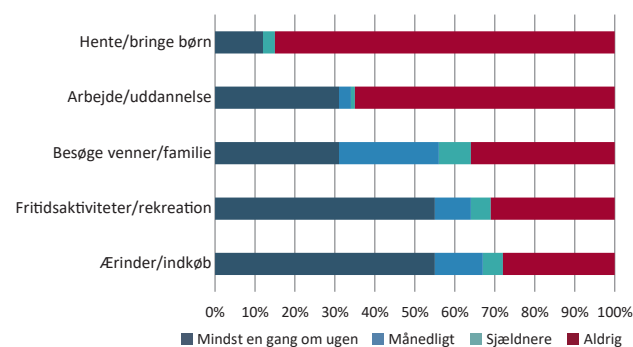
## Voksnes brug af cykel

Resultater fra en interviewanalyse viser, at ca. 40 procent af alle over 16 år bruger cyklen mindst én gang om ugen<sup>2</sup>. Endnu er det meget få af disse, som har elcykel (3 procent) eller ladcykel (1 procent).

Ærinder og fritidsaktiviteter fylder mest blandt cykelturene, mens ture til arbejde, uddannelse og hente eller bringe børn fylder mindre. De nyeste tendenser i salgstal for elcykler og ladcykler viser, at antallet stiger. Det kan føre til flere cykelture, f.eks. til daginstitutioner med ladcykel og pendling på elcykler.

## Børns brug af cykel

Børn går og cykler mere end voksne. Det afspejler sig bl.a. i ture til skole. Blandt børn i 4 til 9. klasse går eller cykler seks ud af ti børn til skole. Til gengæld er der også ca. 35 procent, der bliver kørt i bil.



Svar på spørgsmål om "Hvor ofte benytter du cyklen til..." blandt Hørsholm borgere over 16 år, der har svaret, at de cykler mindst én gang om ugen. Kilde MEGAFON A/S.

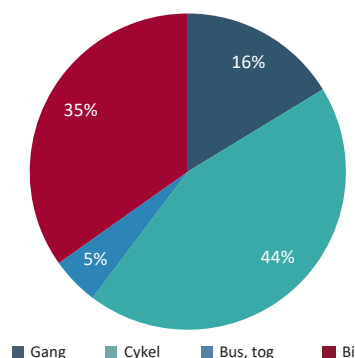
## Cyklisters oplevelse af stinet

Kommunens indsats for at skabe et godt stinet tyder på, at indsatsen er værdsat. Mere end 75 procent af de adspurgte cyklister er tilfede med omfanget af cykelstinet.

Til gengæld er tilfredsheden mindre i forhold til vedligeholdelse og jævnlig snerydning mv. Det samme gælder cykelparkering og muligheden for at kombinere cykel med offentlig transport. Inddragelsen i planprocessen gav konkrete kommentarer om f.eks. fodgængeres oplevelse af lange ventetider ved signalkryds, dårlig tilgængelighed for gangbesværede og manglende vejvisning for stitrafikanter.

**"Cykelstierne er mange steder i dårligere stand end bilernes vejbaner. Bliver ikke fejlet for grus, glasskår mv."**

**"Det skal være tillokkende at køre på cykel, når man skal rundt i nærmiljøet"**  
(input fra Borgerlab)



60 procent af alle elever i 4. – 9. klasse cykler eller går til skole, mens 35 procent bliver kørt i bil.

<sup>2</sup> Fra 'Den nationale cyklistundersøgelse', som er en statistisk analyse om borgernes vurderinger af cykelforhold. Den gennemføres med telefoninterview i en række kommuner, i alt 38 kommuner i 2020. MEGAFON A/S har gennemført analysen.



### Sikkerhed og tryghed

I kommunen registrerer Politiet få uheld, hvor personer kommer til skade. Det gælder også for cyklister og fodgængere. Tallet var 3 tilskadekomne i 2019, men har svinget lidt i antal de senere år.

Til gengæld udgør cyklister næsten 40 procent af de registrerede personskader de seneste 10 år. Der findes ingen konkrete steder med særligt mange uheld, men de fleste sker på steder, hvor der også er meget biltrafik.

Både cyklister og fodgængere kan opleve utryghed, selvom der ikke er registreret uheld. Tallene fra interviewanalyser viser, at relativt få voksne og børn oplever, at det er utrygt at færdes som cyklist. Henvendelser til kommunen og kommentarer fra planprocessen peger dog på utryghed ved f.eks. krydsninger af veje med meget biltrafik og ved for smalle stier eller kantbaner langs veje. Desuden udtrykker nogle forældre bekymring over biltrafikken ved en del skoleveje. Det påvirker, om de lader deres børn gå og cykle til skole.

”Hver eneste gang en forælder finder noget utrygt for børnene risikerer vi, at cyklisme vælges fra. Hver eneste gang ældre føler sig usikre pga. huller/ riller, bump og manglende plads, risikerer vi, at de fravælger cyklen”

(input fra Borgerlab)



# Kollektiv trafik

De to stationer giver god tilgængelighed til København med tog. Ture med kollektiv trafik udgør dog en lille andel af alle borgernes ture.

Kollektiv trafik spiller en rolle for færre mennesker end brug af bil, gang eller cykeltrafik. Til gengæld er den meget vigtig for personer, som ikke har andre muligheder. Kollektiv trafik skaber også en god mobilitet for de mange personer, der har bolig-arbejdsrejser mellem kommunen og Københavnsområdet. Endelig er kollektiv trafik et vigtigt element i at styrke en bæredygtig mobilitet.

Her præsenteres udvalgte resultater om kollektiv trafik.

## Udbud af kollektiv trafik

Kokkedal og Rungsted Kyst stationer på Kystbanen ligger med en rimelig gang- eller cykelafstand til langt den største del af byområderne øst for Helsingørmotorvejen. Kystbanen giver adgang til Københavnsområdet og Helsingør.

Flere regionale buslinjer betjener kommunen og giver adgang til f.eks. Birkerød, Fredensborg og Hillerød.

## Brugere af kollektiv trafik

De fleste passagerer i den kollektive trafik rejser via de to stationer, hvor Kokkedal Station har flest togpassagerer.

Den nationale transportvaneundersøgelse viser, at tog- og busture udgør ca. 26 procent af alle ture blandt unge i kommunen mellem 18 og 29 år. For alle andre aldersgrupper er andelen på eller under 10 procent.

Mange af busturene er knyttet til en tur til eller fra kommunen enten med regionale busser eller i kombination med en togtur.

## Kollektiv trafik i kombination med andre transportmidler

Enhver tur med kollektiv trafik starter og slutter med at gå, cykle, bruge anden mikromobilitet (f.eks. løbehjul eller skateboard) eller køre i bil.

I Hørsholm Kommune er afstandene til de to stationer max 2 km for hovedparten af byområderne øst for motorvejen. Det giver et stort potentiale for, at cykel kan kombineres med brug af tog. Det kræver dog gode faciliteter for at cykle eller gå til og fra stationerne samt gode faciliteter på stationerne. Kortlægningen har vist, at der er behov for at forbedre disse forhold, hvilket naturligt skal tænkes ind i de kommende ombygninger af stationsområderne.

De senere år er grænserne mellem "rigtig" kollektiv trafik og andre former for fælles transport begyndt at ændre sig. Der er f.eks. opstået delebilsklubber og samkørselsordninger. Sådanne ordninger findes i øjeblikket ikke i Hørsholm, men f.eks. delebilsklubben Nordsjællands delebiler har biler placeret i nogle af nabokommunerne.

## ANTAL PÅSTIGERE PR. HVERDAG

	TOG	BUS
KOKKEDAL STATION	6.100	2.800
RUNGSTED KYST STATION	2.500	700
HØRSHOLM MIDTPUNKT / HOVEDGADEN	-	3.000
KONGEVEJSCENTERET	-	750
UDREJSECENTER SJÆLSMARK	-	250

*De fire mest brugte steder – stationer og stoppesteder - for kollektiv trafik øst for Helsingørmotorvejen og det mest benyttede stoppested vest for motorvejen (2019 tal).*







# Fremkommelighed på vejnettet

Der opleves kun trængsel få steder på kommunens vejnet, især på Us-serød Kongevej.

For mange borgere, besøgende, ansatte og erhvervslivet er bilen vigtig, og det må forventes, at sådan vil det være også i fremtiden. Bilen er imidlertid ikke den mest bæredygtige transportform, selvom udviklingen mod mere grønne brændstoffer kan mindske miljøbelastningen. Udviklingen mindsker dog ikke nødvendigvis oplevelsen af manglende fremkommelighed.

Her præsenteres udvalgte resultater om biltrafikken på de primære veje med vægt på fremkommelighed.

## Kommunens vejnet

Kommunens vejnet er klassificeret som henholdsvis trafikveje og lokalveje. Trafikvejene forbinder kommunen med nabokommunerne og giver adgang mellem områderne i kommunen. Helsingørmotorvejen er en statsvej og samtidig

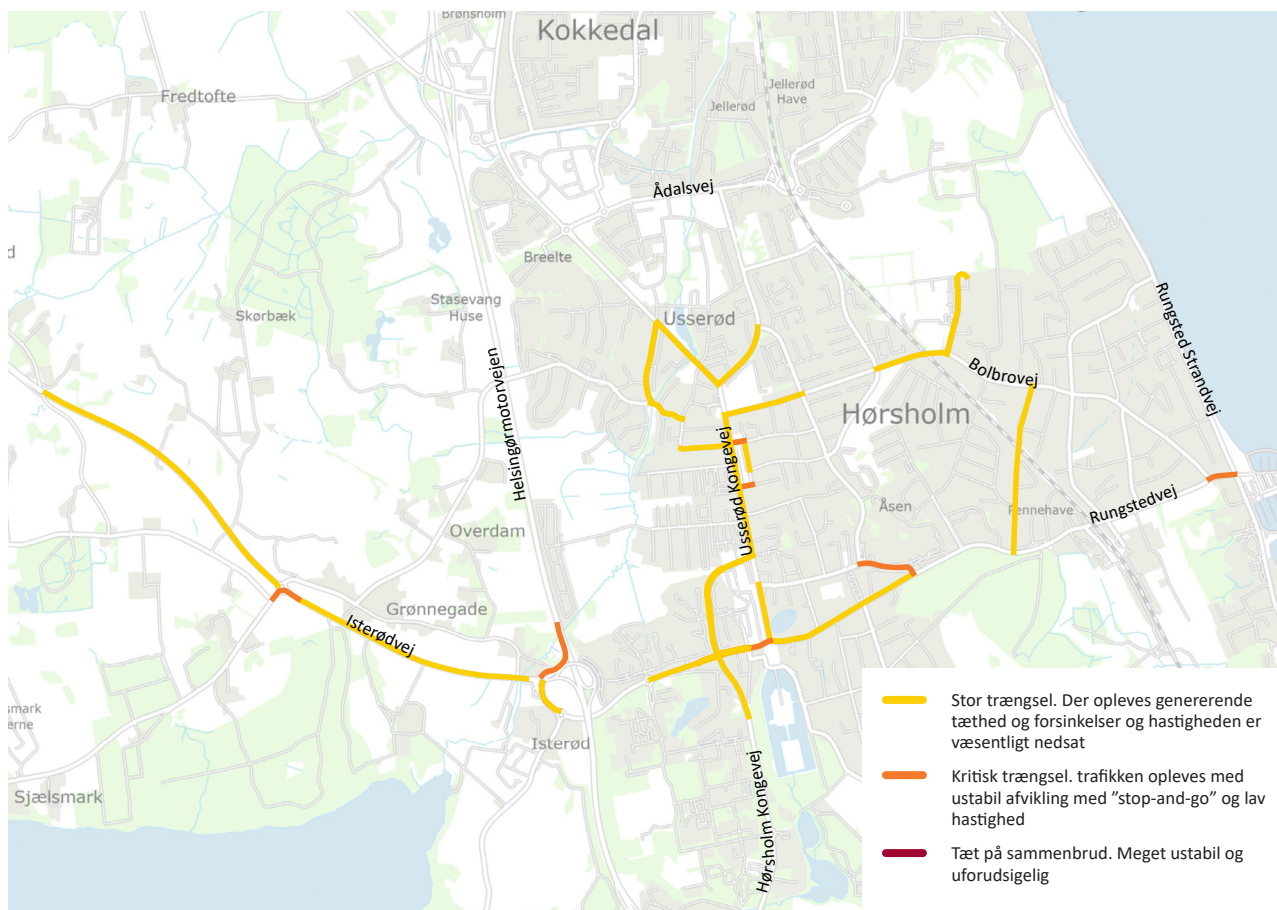
vigtig for mobiliteten til og fra kommunen.

Trafikvejene har de største biltrafikmængder. Den mest trafikerede vej er Us-serød Kongevej med ca. 15.000 biler på et gennemsnitsdøgn. Også Hørsholm Kongevej og Rungstedvej har over 10.000 biler i døgnet, mens Rungsted Strandvej, Ådalsvej og Bolbrovej er de eneste øvrige veje med over 5.000 biler på et døgn.

## Fremkommelighed og trængsel

I Hørsholm oplever bilisterne, at der opstår forsinkelser – eller såkaldt trængsel – i myldretiderne. For at få et samlet overblik, har kommunen kortlagt trængsel på alle trafikveje og på enkelte andre veje, hvor der kan være risiko for trængsel.

Resultatet viser, at trængsel primært er relateret til



Kortlagt trængsel i de mest belastede 15 minutter om morgenen på hverdage i 2019.



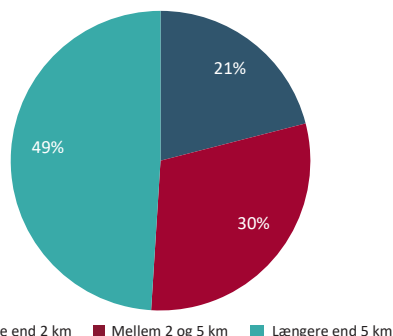
motorvejsramperne ved Hørsholm C, Usserød Kongevej og Rungstedvej i de mest belastede 15 minutter i myldretiderne, men også på enkelte andre korte strækninger. På timeniveau er trængslen lidt mindre, men opleves stadig ved motorvejsramperne og ved Usserød Kongevej. Det indikerer, at trængslen kan mindskes ved, at nogle bilture flytter til andre tidspunkter på dagen.

**Hvem skaber trængslen på Usserød Kongevej?**

En detaljeret analyse af biltrafikken i myldretiderne viser, at ca. 20 procent af bilerne midt på Usserød Kongevej kører en tur på under 2 km. Det indikerer, at trængslen kan mindskes ved at korte lokale bilture erstattes af ture på f.eks. cykel.

Tallene viser også, at de fleste bilister på Usserød Kongevej har ærinde i enten Usserød eller Hørsholm byområder. Det tyder på, at vejen ikke anvendes som et alternativ til f.eks. motorvejen. Det indikerer, at trængslen ikke kan mindskes ved at få flere til at vælge motorvejen.

Endelig viser kortlægningen på Usserød Kongevej, at der er trængsel i begge retninger både morgen og eftermiddag og, at der er mange venstresving ved til- og frakørsler. Det gør tanker om såkaldte "reversible kørebaner", med skift mellem 1 og 2 kørespor i hver retning hhv. morgen og eftermiddag,

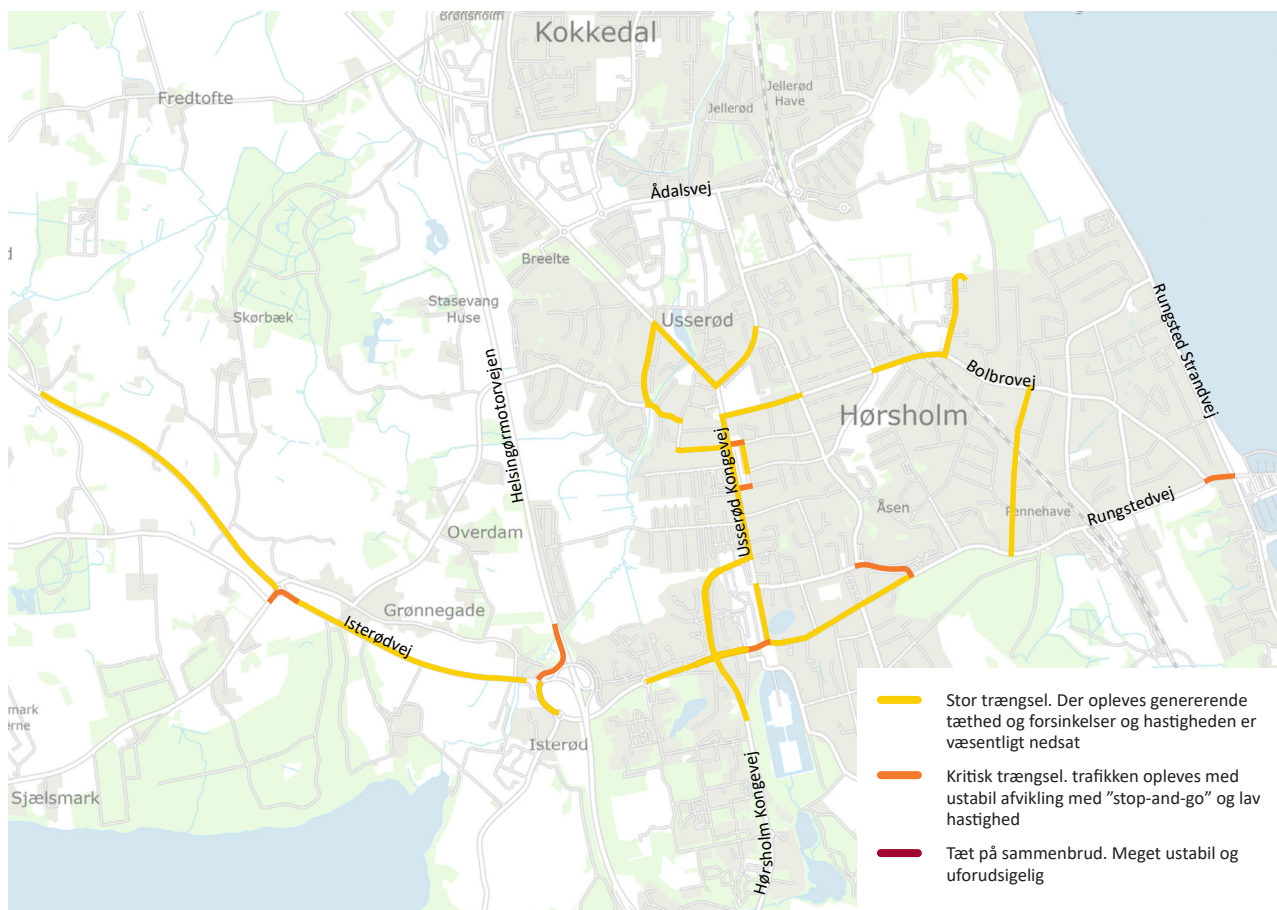


Fordeling af turlængde for biler, der passerer et snit midt på Usserød Kongevej i myldretider om morgenen og eftermiddagen.

urealistiske som mulighed for at mindske trængsel.

**Forventet udvikling**

Prognoseberegninger med kommunens trafikmodel viser en forventet stigning i biltrafikken på de mest belastede trafikveje. På Usserød Kongevej forventes en vækst, der vil svare til en trafik på 17.500 biler på en gennemsnitlig hverdag. Det betyder, at trængslen må forventes at stige, hvis der ikke sker ændringer i transportvaner. Det kan f.eks. være med en anden fordeling mellem kørsel i og udenfor myldretider eller en større andel ture med cykel eller kollektiv trafik.



Kortlagt trængsel i de mest belastede 15 minutter om eftermiddagen på hverdage i 2019.

# Hovedudfordringer

Kortlægningen førte til udpegningen af hovedudfordringer.

Kommunens kortlægning og inddragelsen på møder og via Borgerlab har identificeret de hovedudfordringer, som mobilitetsplanen forholder sig til for at bidrage til kommunens overordnede vision med vægt på byliv, børneliv og bæredygtighed.

Her præsenteres de udpegede hovedudfordringer delt i to grupper. Udfordringer på kort sigt beskriver emner, hvor der kan peges på tiltag, der kan gennemføres her og nu og give en hurtig effekt.

Udfordringer på længere sigt beskriver emner, som skal imødegås her og nu, men som ofte kræver yderligere forundersøgelser førend de mest effektive indsatser kan udpeges og gennemføres.

Endelig er vist en samlet skematisk oversigt.

## På kort sigt

Kommunens transportinfrastruktur er i det store og hele velfungerende med en god mobilitet. Imidlertid er der udfordringer, som er vigtige og mulige at imødegå på kort sigt.

For det første har kommunen et rimeligt velfungerende hovedstinet, men for at styrke gang og cykling, kan der udpeges geografiske steder, hvor indsatser her og nu kan gøre det endnu bedre. Det gælder manglende stistrækninger og

mangelfuld vejvisning og information. Desuden er der behov for at styrke vedligeholdelsesstand og øge oplevet sikkerhed og tryghed. Indsatsen kan bidrage til et bedre byliv og større bæredygtighed.

For det andet er der behov for at styrke muligheden for at vælge den smarteste kombination af transportmidler. Kommunen har igangsat udviklingsprojekter for de to stationer, og der arbejdes med tanker om at forbedre forholdene ved det store stoppested ud for Hørsholm bymidte. Nogle af udfordringerne kan imødegås her og nu med små fysiske forbedringer af f.eks. cykelparkering og information herom samt evt. mindre forbedringer af gang- og cykelruter til stationerne. Andre udfordringer kræver mere forberedelse og skal ses i sammenhæng med de store udviklingsprojekter.

For det tredje oplever busser og biltrafik, at der er trængsel på især den centrale del af Usserød Kongevej. Her er fodgængere og cyklister samtidig udfordret i forhold til at krydse vejen. Her og nu kan udfordringen imødegås ved at informere om situationen og motivere til at ændre adfærd.

## På længere sigt

På længere sigt er der behov for yderligere tiltag, der kan fremtidssikre udbud af infrastruktur og kollektiv trafik samt de tilhørende serviceydelse, som f.eks. vedligehold og information. Tiltagene vil kræve forberedelse og godt





samarbejde mellem mange aktører for at blive effektive og smarte.

For det første er Hørsholm Kommune stort set fuldt udbygget, og store udbygninger af infrastruktur kan ikke forventes. Samtidig betyder et højt bilejerskab blandt borgerne, at et øget udbud af traditionel kollektiv trafik sandsynligvis ikke vil føre til øget brug af kollektiv trafik. En styrket bæredygtig transport med særligt fokus på gang, cykel og kombinationsrejser peger derfor på behovet for tiltag, der motiverer til en så bæredygtig transportadfærd som muligt.

For det andet viser nationale prognoser, at der kan forventes en fortsat vækst i bilejerskab og biltrafik. Hvis det også sker i Hørsholm, kan det på længere sigt give yderligere pres på de mest trængselsramte veje. Det kan kræve overvejelser om forbedringer af infrastrukturen ud over påvirkninger af adfærd, der forsøger at modvirke vækst i biltrafik.

For det tredje er der generelle tendenser og udviklinger, som kræver handlinger. F.eks. vil udviklingen mod grønnere køretøjspark med større andel af elbiler føre til et øget behov for at sikre en dækkende ladeinfrastruktur.

Andre tendenser peger på, at fremtidens voksne trafikanter i højere grad vil tænke på transport som en ydelse, man bestiller og køber via apps eller lignende. I stedet for at eje en bil, så vil man købe adgang til en delecycel, delebil eller bruge en "mobility-as-a-service" løsning, hvor man i højere grad bestiller en transport.

HØRSHOLMSTRATEGIEN			UDFORDRINGER
TEMAER	MÅL	INDSATSER	
Byens liv Børneliv Bæredygtighed	Infrastruktur der fungerer	Fremme gang og cykeltrafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udnyttelse af kommunens stinet og de korte afstande til mange rejsemål, som giver potentiale for flere gang- og cykelture.</li> <li>• Sammenhæng og information om rutenet.</li> <li>• Vedligehold.</li> <li>• Konkrete tryghedsforbedringer.</li> <li>• Bedre adgang til og parkering, tilgængelighed mv. ved større rejsemål som stationer, centerområder, idræt og havn mv.</li> </ul>
		Fremme kollektiv transport og skift mellem transportformer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Styrke oplevelsen af et fleksibelt udbud tilpasset brugernes behov.</li> <li>• Stier til og fra knudepunkter (stationer, butikker mv) kan forbedres.</li> <li>• Der er få tilbud med intelligent information, samtænkning mellem transportmidler og andre nye mobilitetsformer, men det vil få øget betydning fremover.</li> <li>• Bilparkering bruges næsten fuldt ud ved de to stationer, men optager også plads, som måske kan udnyttes til andre formål, der styrker byliv.</li> <li>• Stoppested ved Hørsholm Midtpunkt har mangler (utryghed, læ mv).</li> <li>• Faciliteter for elbiler er mangelfulde.</li> <li>• Cykelparkering kan forbedres – både fysisk og med information.</li> <li>• Entreprenørkontrakter for busdrift skal ændres, for at opnå grønne drivmidler.</li> </ul>
		Sikre fremkommelighed på de primære veje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilister oplever trængsel på få strækninger, især Usseørd Kongevej.</li> <li>• Forbedre information om årsager til og muligheder for at undgå trængsel.</li> <li>• Korte bilture, som evt. kan erstattes af gang/cykel, bidrager til trængslen.</li> <li>• Biltrafikken medfører trængsel for busser og dårlig fremkommelighed for krydsende fodgængere og cyklister.</li> </ul>

Hovedudfordringer, som planens strategi og handleplan er rettet mod.







# Målsætninger

Planens målsætninger viser kommunens ønsker til at nå en god mobilitet.

Mobilitetsplanens målsætninger baserer sig på ønsket om at bidrage til at udmønte Hørsholmstrategien. Derfor er målsætningerne opstillet indenfor hver af strategiens indsætter om henholdsvis at fremme gang og cykeltrafik, fremme kollektiv trafik samt forbedre fremkommeligheden på de primære veje.

Målsætningerne bruges som pejlemærker for valg af tiltag og senere til evaluering af mobilitetsplanen for at vurdere de opnåede resultater i forhold til Hørsholmstrategien.

Her præsenteres målsætningerne, mens de efterfølgende sider beskriver planens overordnede tilgang – strategien – for at forfølge målene.



## Fremme gang og cykeltrafik

Hørsholm kommune vil gøre det let, sikkert og attraktivt at færdes til fods eller på cykel.

Kommunen ønsker i planperioden:

- At øge antallet børn, der cykler eller går til skole og til fritidsaktiviteter.
- At øge antallet af trafikanter, der vælger cykel eller gang på de lokale ture i kommunen.
- At øge trafikikkerheden og den oplevede trykthed blandt fodgængere og cyklister.
- At sikre et synligt og tilgængeligt stinet, der gør det lettere at fætres på tværs af kommunen og til centrale rejsemål, som stationer, centerområder, idræt og havnen.
- At øge den oplevede tilfredshed med kommunens drift og vedligeholdelse af stiturer.



## Fremme kollektiv transport og skift mellem transportformer

Hørsholm kommune vil arbejde for at gøre det mere attraktivt at bruge den kollektive transport og gøre det lettere at skifte mellem forskellige transportformer.

Kommunen ønsker i planperioden:

- At forbedre borgernes viden om kollektiv transport og om muligheden for at kombinere med andre transportmidler.
- At skabe nemme og attraktive skiftemuligheder, som får trafikanter til at kombinere med fleksible og mere bæredygtige måder at transportere sig på.
- At undersøge og gennemføre forbedringer af kollektiv transport, på især to nøglestrækninger; øst-vest mellem Rungsted Havn – Hørsholm Bymidte og syd-nord langs Usserød Kongevej.
- At kommunalt finansieret busdrift overgår til bæredygtige drivmidler.



## Fremkommelighed på de primære veje

På de primære veje vil Hørsholm Kommune have fokus på fremkommelighed.

Kommunen ønsker i planperioden:

- At mindske omfanget af strækninger med trængsel.
- At mindske andelen af bilture på under 2 km.
- At forbedre information til borgerne om, hvordan de kan undgå trængsel.
- At sikre at lette trafikanter kan komme mere direkte til vigtige rejsemål.

# Strategi

Planens strategi anviser vejen til at udmønte den overordnede kommunale vision på mobilitetsområdet.

Her præsenteres den overordnede tilgang – strategien – for valg og prioritering af tiltag i handleplanen.

Planen skal overordnet bidrage til at udmønte Hørsholmstrategien, som det er konkretiseret i de opstillede målsætninger. Strategien for udmøntningen er baseret på de følgende principper for valg og prioritering af tiltag.

## Principper for prioritering

For det første skal tiltag være relevante og kunne give en effekt i forhold til målsætningerne. Det illustreres med brug af et sæt tværgående indikatorer, som vist i skemaet.

For det andet skal tiltag imødegå planens hovedudfordringer, som er fremkommet via fakta, synspunkter fra borgere og interessenter – samt fra forventninger om generelle ændringer.

For det tredje skal tiltag være realistiske. De skal kunne gennemføres af kommunen alene eller i samarbejde med andre kommuner, myndigheder, trafikselskaber og private aktører.

Endelig er der fokus på at prioritere tiltag, der motiverer til adfærd ændringer med udgangspunkt i den eksisterende infrastruktur, som kan optimeres og udnyttes smartere.

## INDIKATORER FOR OVERORDNEDE TVÆRGÅENDE EFFEKTER

For at skabe en helhedsorienteret og tværgående vurdering af tiltag, er de vurderet med følgende tværgående indikatorer:



### MOBILITET

I hvor høj grad bidrages til en bæredygtig og effektiv mobilitet?

Bæredygtig mobilitet er at mindske forbrug af fossile brændstoffer og CO<sub>2</sub> udslip. En effektiv mobilitet betyder, at borgere og virksomheder kan få opfyldt deres behov for transport som led i at sikre en fortsat velfærd.



### FREMKOMMELIGHED

I hvor høj grad bidrages til, at de enkelte transportformer får en bedre fremkommelighed?

For biler og busser er det et spørgsmål om at mindske trængsel. For cyklister og fodgængere er det primært et spørgsmål om at mindske forsinkelser i kryds samt mindske udfordringer ved f.eks. dårlige belægnings og manglende adgange, der forsinket en rejse mellem to steder.



### TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

I hvor høj grad bidrages til at mindske uheldsrisikoen?

Heldigvis er antal politiregistrerede uheld og personskader ret lavt, men der sker også uheld, som ikke registreres af politiet. Desuden oplever især cyklister og fodgængere en risiko og utryghed på steder, hvor der ikke er registreret uheld.



### BYLIV

I hvor høj grad bidrages til at styrke byliv?

Den trafikale infrastruktur udgør en stor og vigtig del af arealerne i byens rum og spiller derfor en stor rolle i bylivet. Det drejer sig om at skabe byrum med en menneskelig skala, som gør det attraktivt at være cyklist og fodgænger og understøtte bylivet.



### BØRNELIV

I hvor høj grad bidrages til at styrke børneliv?

Børn er mere end voksne afhængige af at kunne transportere sig som fodgængere og cyklister og er samtidig blandt de borgere, hvis hverdag især foregår i kommunen. Talrige undersøgelser viser også, at aktiv transport f.eks. til og fra skole har en stor positiv virkning på velvære, sundhed, motorisk udvikling og indlæringsevner.



Denne tilgang er inspireret af en såkaldt "tiltagspyramide", som beskrevet i boksen her på siden. De mest effektive tiltag i en fuldt udbygget kommune som Hørsholm er at fremme en bæredygtig adfærd ved at påvirke behovet for transport og valget af transportmiddel. Det er tiltag på trin 1 i pyramiden. Når man ikke ser andre muligheder, kan man overveje større ombygninger eller anlæg af helt ny infrastruktur – altså trin 3 og 4 i pyramiden.

I nogle tilfælde er det nyttigt at kombinere tiltag på flere trin for at få større effekt. F.eks. kan kampagner for at motivere til øget cykling understøttes af forbedringer eller anlæg af cykelstier.

### Kommunal indflydelse på tiltag

Planen omfatter tiltag, som kommunen kan gennemføre inden for sine rammer som myndighed og virksomhed.

Kommunen kan agere selvstændigt med f.eks. anlæg og vedligehold af kommunale veje og stier samt fysisk planlægning inden for kommuneplanens rammer.

Sammen med andre myndigheder kan kommunen f.eks.

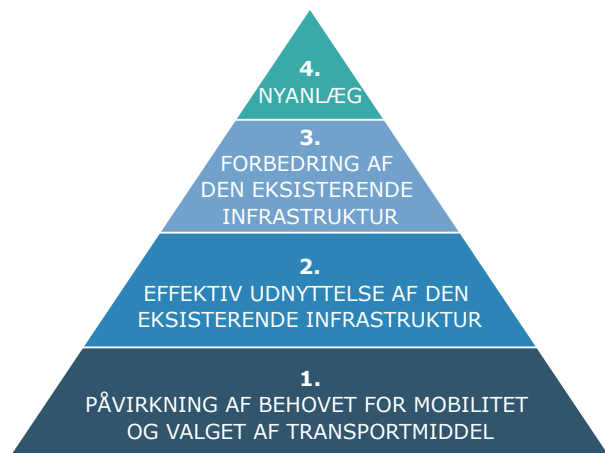
planlægge og drive busruter og supercykelstier på tværs af kommunegrænser. Desuden er kommunen som en del af et samlet storbyområde med i og afhængig af regionale samarbejder.

Region Hovedstaden udarbejdede i 2019 en Trafik- og mobilitetsplan, som udpeger strategiske udviklingsområder og indsætter til at imødegå trængsel og understøtte en god mobilitet, der bidrager til en grøn og sund hovedstadsregion. Kommunens mobilitetsplan stemmer godt overens med de regionale strategiske udviklingsområder, hvilket giver basis for et godt samarbejde med regionen, Movia og andre kommuner.

Endelig vil kommunen samarbejde med borgere, organisationer og virksomheder. Det gælder f.eks. med skolebestyrelser i arbejdet om skoleveje samt med virksomheder om kampagner og information på arbejdspladser om bæredygtig transport.

Derimod har kommunen begrænset eller ingen indflydelse på f.eks. anlæg af statsveje, lovgivning om køretøjers sikkerhed og emissioner samt regler og sanktionsmuligheder for adfærd i trafikken.

## TILTAGSPYRAMIDE



Et af principperne for prioritering af tiltag bygger på at vælge tiltag ud fra en "firetrinstilgang", som det er illustreret i denne pyramide. Planen prioriterer at gennemføre tiltag på trin 1, der påvirker adfærd og dermed behov for mobilitet og valg af transportmiddel. Det handler om tiltag, der øger borgernes viden om, hvad der er den smarteste løsning for dem selv. Det kan f.eks. være i valg af tidspunkt for bilkørsel for at undgå trængsel eller, hvordan cykling og kollektiv trafik kan kombineres.

Tiltag på trin 2 supplerer tiltag på trin 1 ved at styrke en smart brug af infrastrukturen, f.eks. med digital visning af tid til næste bus eller af rejsetid med bil.

I nogle tilfælde vil der også være behov for at supplere med tiltag på trin 3, der forbedrer infrastrukturen, f.eks. med bredere cykelstier eller optimering af et signalkryds. Endelig kan der være behov for på trin 4 at anlægge helt ny infrastruktur, som f.eks. stier, p-pladser mv. efter grundige vurderinger, og når andre tiltag ikke er tilstrækkelige.

# HANDLEPLANENS FOKUSOMRÅDER

Handleplanens tiltag er opstillet inden for de tre fokusområder, som er rettet mod målsætningerne og mod at opnå en enkel administration af indsatsen.

## Tværgående indsats

For at opnå målsætningerne inden for én transportform kræves ofte tværgående handlinger, der motiverer til at ændre transportvaner. Transportvaner er ofte præget af – netop – vaner. For mange mennesker er der behov for bedre information og positiv "nudging" for at gøre noget anderledes. Det kan f.eks. være at vælge at køre i bil uden for myldretider, vælge at kombinere cykel og tog i stedet for bil eller cykle ud i skoven for at gå en tur i stedet for at køre i bil derud.

Den tværgående indsats vil motivere til smarte og mere bæredygtige valg ved at øge bevidstheden om valgmuligheder. Det gøres ved at gennemføre tiltag på trin 1 i den tidligere beskrevne tiltagspyramide. Indsatsen er samtidig overliggeren for øvrige tiltag under de tre fokusområder.

Indsatsen er i høj grad et samarbejde mellem aktører. F.eks. vil information og nudging af ansatte ske i samarbejde med virksomheder, ligesom god cykelparkering ved centerområder omfatter information og nudging sammen med de erhvervsdrivende.

Indsatsen forventes især at bidrage til at mindske oplevet trængsel, understøtte målsætningerne om de enkelte transportformer og at styrke kommunens overordnede ønske om bæredygtighed ved at få ændret transportvaner.

Der gennemføres to overordnede tiltag:

- Information og kampagner (rettet bredt mod forskellige grupper af borgere).
- Samarbejde med arbejdspladser og erhvervsdrivende.



## FREMME AF GANG OG CYKELTRAFIK

For både børn og voksne spiller gang og cykeltrafik en stor rolle for den lokale mobilitet og for oplevelsen af byliv og børneliv. En god oplevelse med trygge vilkår for skolebørn stiller krav om et godt kommunalt vej- og stinet. Udbuddet af veje og stier er imidlertid ikke tilstrækkeligt. Det er også nødvendigt at informere om og motivere til at bruge stierne.

Fokusområdet vil derfor især kombinere tiltag på de nederste trin af tiltagspyramiden. På trin 1 vil indgå tiltag, der motiverer til ændret adfærd, f.eks. kampagner for at få flere skoleelever til at gå eller cykle. For at understøtte sådanne tiltag vil det ske sammen med øvrige tiltag. På trin 2 er det f.eks. forbedret vejvisning på ruterne, styrket vedligehold og optimering af trafiksignaler for fodgængere. På trin 3 er det f.eks. forbedring af små "huller" i hovedstinet og breddeudvidelser for at adskille cyklister og fodgængere. Endelig er der få steder, hvor nye anlæg af stier, trin 4 tiltag, er aktuelle.

Kommunen vil især samarbejde med skoler og lokale organisationer. Desuden er erhvervslivet en vigtig samarbejdspartner for at motivere flere til at gå og cykle til centerområder ved blandt andet at gøre disse byrum mere attraktive. Endelig er der samarbejde med interessenter uden for kommunen, f.eks. om de regionale Supercykelstier og om forbedringer på knudepunkter for kollektiv trafik.

Fokusområdet forventes at bidrage til at opfylde alle målsætninger om fremme af gang og cykeltrafik.

Der gennemføres følgende overordnede tiltag, som især er struktureret ud fra behovet for samarbejde med forskellige interessenter:

- Hovedstinet (sammenhæng mellem vigtige rejsemål).
- Gang og cykling til skole og fritid for børn og unge.
- Regionale stier (samarbejde med nabokommuner).
- Vejvisning og information for stitrafikanter.
- Drift og vedligeholdelse af gang- og cykelnet.
- Cykelparkering (samarbejde med interessenter).
- Tilgængelighed (samarbejde med interesseorganisationer).

## TVÆRGÅENDE INDSATS

Fremkommelighed på de primære veje

Fremme af gang og cykeltrafik

Fremme kollektiv transport og skift mellem transportmidler





## FREMME KOLLEKTIV TRANSPORT OG SKIFT MELLEM TRANSPORTMIDLER

Kollektiv transport kendes bedst som togtrafik (Kystbanen) og busser med faste stoppesteder. Hidtil er der i mindre grad tænkt på at styrke muligheder for at kombinere med andre transportformer og på at tænke kollektiv trafik som noget andet end bus og tog bundet til faste køreplaner og strækninger.

Kommunen ser det som en vigtig opgave at fastholde den kollektive trafik som attraktiv for de nuværende brugere og styrke mulighederne for at tiltrække nye brugere.

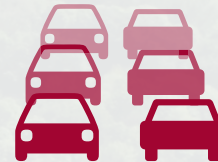
Fokusområdet retter sig derfor mod tiltag på trin 1, der kan informere om muligheder og motivere til øget brug. Der er behov for at kombinere med tiltag på trin 2 og 3. På trin 2 kan det være at forbedre informationen, f.eks. realtidsinformation på større arbejdspladser og langs de større veje. På trin 3 kan det være at forbedre busfremkommeligheden udvalgte steder, forbedre de fysiske forhold på knudepunkter (ventefaciliteter, bedre tilgængelighed, plads til delecycler mv) og at gennemføre større forbedringer af udvalgte forbindelser, f.eks. mellem Rungsted og Hørsholm.

Tiltag skal ofte gennemføres sammen med de kollektive trafikselskaber, men kan også være sammen med f.eks. private virksomheder, der udbyder delecycelordninger.

Fokusområdet forventes at bidrage til at opfylde alle målsætninger om fremme af kollektiv transport og skift mellem transportformer og derved styrke kommunens overordnede ønske om bæredygtighed.

Fokusområdets gennemføres med følgende overordnede tiltag:

- Kollektiv trafik mellem Rungsted og Hørsholm.
- Kombinationsrejser.
- Kollektiv trafik på Usseørd Kongevej.



## FREMKOMMELIGHED PÅ DE PRIMÆRE VEJE

Fremkommelighed på de primære veje afhænger af udbuddet af veje (antal kørespor, grøntider i signaler mv.) og trafikanternes efterspørgsel, forstået som antallet af især bilister på samme sted og tid.

Kommunen vil arbejde med at motivere til at mindske efterspørgslen på de mest trængselsramte tidspunkter og steder. Det vil gavne de tilbageværende nødvendige bilture.

Fokusområdet retter sig derfor især mod tiltag på trin 1, der kan øge trafikanternes bevidsthed om, hvad der forårsager trængsel og information om adfærdændringer, som den enkelte trafikant kan foretage sig for at undgå trængsel. Tiltag på trin 2 er også relevante, da man f.eks. med optimering af signalkryds kan afhjælpe noget trængsel. Ligeså vil enkelte tiltag på trin 3 som f.eks. forbedring eller ombygning af udvalgte signalkryds eller realisering af intelligent vejvisning til parkering også kunne blive aktuelle.

Ud over den tværgående indsats er tiltagene primært på kommunens eget vejnet og kræver kun i lille grad samarbejde med andre interessenter, bortset fra vejvisning til parkering i f.eks. Hørsholm bymidte, som kræver samarbejde med erhvervslivet.

Fokusområdet forventes at bidrage til at opfylde alle målsætninger om fremkommelighed på de primære veje og kan ved f.eks. skift til andre transportformer styrke kommunens overordnede ønske om bæredygtighed.

Fokusområdets gennemføres med følgende overordnede tiltag:

- Information mod bilkørsel, hvor der er trængsel.
- Samkørsel (motivere til brug af samkørselsordninger).
- Fremkommelighed i konkrete kryds.
- Parkeringsvejvisning.







# Handleplanens tiltag

Mobilitetsplanen gennemføres med prioriterede tiltag i en handleplan.

Denne del af mobilitetsplanen beskriver handleplanen med de tiltag, som kommunen vil arbejde med de kommende fire år. Tiltagene har meget forskellig karakter. For at nå mobilitetsplanens mål er det nødvendigt både med tiltag, der påvirker adfærd med information og lignende og tiltag, der kræver forbedringer eller nye anlæg, som det er beskrevet på side 19.

Mange af tiltagene er rettet mod at påvirke transportadfærden, mens andre tiltag er konkrete anlægsprojekter. De adfærdsmæssige tiltag er vigtige, fordi de for begrænsede ressourcer kan have stor betydning for, hvordan mobiliteten kan forbedres og styrke en ændret adfærd mod en mere bæredygtig transport.

Nogle af tiltagene kan igangsættes med det samme og dermed skabe en effekt på mobiliteten på kort sigt. Andre af tiltagene kræver en grundigere forberedelse med analyser og vurderinger, inden de kan igangsættes. En række af disse tiltag kan ofte være i samarbejde med andre aktører – private såvel som offentlige – for at målrette indholdet og gennemføre tiltagene. Ved at øge samarbejdet kan der skabes et større ejerskab og en større effekt af de enkelte tiltag.

Handleplanens tiltag er kommunens grundlag for at prioritere indsatsen og fastlægge den økonomiske ramme til at kunne gennemføre planen.

På de følgende sider beskrives de enkelte tiltag struktureret efter de opstillede fokusområder. Bagest i handleplanen er alle tiltagene opstillet i en sammenfattende oversigt.

Beskrivelsen af de enkelte tiltag er struktureret efter følgende:

## Baggrund og formål

En kort sammenfatning om, hvad tiltaget er relevant i forhold til og, hvad kommunens konkrete formål er med tiltaget.

## Indhold

Overordnet beskrivelse af tiltagets indhold i forhold til firetrins pyramidens typer af tiltag. Påvirkning af adfærd, som f.eks. valg af transportmiddel er vægtet højt blandt mulige tiltag. Dernæst er vægtet optimeringer og forbedringer af infrastrukturen og endelig nyanlæg som den sidste mulighed.

Desuden beskrives det konkrete indhold på aktivitetsniveau.



## Økonomi

Her beskrives forventet budget for hvert tiltag. En række tiltag er en forbedrende og analyserende fase, som skal gennemføres for at kunne budgettere og realisere projekter.

## Effekt

Hvert tiltag er vurderet i forhold til de opstillede indikatorer i Strategi afsnittet.

## INDIKATORER FOR OVERORDNEDE TVERGÅENDE EFFEKTER



MOBILITET



FREMKOMMELIGHED



TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED



BYLIV



BØRNELIV

# Information og kampagner

## Baggrund og formål

Fremtidens bæredygtige trafikanter bliver i nogle sammenhænge kaldt for "mobilster". En mobilist er i stand til at veksle mellem transportformer og træffe et velovervejede transportvalg ud fra, hvad der er fornuftigt i en konkret situation. Mobilisten kender og bruger en bred vifte af muligheder og er ikke kun bilist eller cyklist. Det kræver, at der er adgang til god information om alternativer.

Muligheden for at ændre sine transportvalg er størst, når vi flytter, skifter job, starter i skole eller på uddannelse. Derfor er det særligt vigtigt at fokusere på disse skift, når information tilrettelægges og målrettes.

Information er ikke altid nok. Kampagner supplerer information som en mere aktiv måde at "nudge" trafikanter til at ændre vaner. Kampagner kan målrettes mod bestemte grupper og bruge iøjnefaldende virkemidler til at skabe interesse og fokus, f.eks. konkurrencer og særlige events. Det er afgørende, at kampagner bliver gentaget flere gange over flere år, før der kan forventes en blivende effekt.

Tiltagets formål sigter mod at fremme bevidstheden om, hvad der er bæredygtige mobilitetsvalg og at hjælpe til, eller nudge, hvordan man selv kan ændre sine vaner. Blandt nogle af de mest oplagte emner, som tiltaget kan understøtte, er udfordringen med at få flere børn til at gå og cykle til skole, enten alene eller sammen med deres forældre, og at få flere

voksne til at undlade de korte bilture, f.eks. ved at gå eller cykle i stedet for. Denne ændring af transportvaner kan medvirke til at mindske trængslen.

## Indhold

Tiltaget fokuserer på at påvirke adfærd og valg af transportmidler. Information og kampagner kan gennemføres bredt mod forskellige målgrupper og transportformål eller målrettet mod bestemte målgrupper. Tiltaget gennemføres i stor udstrækning sammen med øvrige tiltag for at sikre en tværgående sammenhæng på tværs af målgrupper og transportmidler.

Tiltaget vil omfatte:

- Målrettet information om mobilitetsmuligheder på kommunens hjemmeside. Information opdateres løbende og suppleres med konkrete "teasere", fortællinger fra borgere og arbejdspladser og faktabokse om mobilitet (f.eks. pris for at cykle en km i forhold til at bruge bil, sundhedseffekter ved at cykle, rejsetider mod København med kollektiv trafik i forhold til bil, rejsetider lokalt for gående og cyklister mv). Informationen udbredes via f.eks. sociale medier, skoleintra og arbejdspladser, offentlige institutioner og offentlige eller privat netværk.
- Udarbejdelse af en velkomstfolder til nye borgere med information om bæredygtig mobilitet, gode stier og kollektiv transport.





- Afholdelse af en mobilitetsmesse og andre mobilitets-events i Hørsholm. Events kan øge viden om mobilitet, øge bevidstheden om de lokale muligheder, og bruges til at prøve forskellige transportmidler og dermed motivere til at ændre adfærd.
- At der i tiltag i øvrigt bliver indtænkt kampagner og evt. konkurrencer, der motiverer til en ændret adfærd. Tiltag, hvor kampagner kan indtænkes, kan f.eks. være i forbindelse med åbning af en ny cykelsti, når der sker ændringer i busbetjeningen, når skoleåret starter, når der etableres nye cykelparkeringsfaciliteter mv.

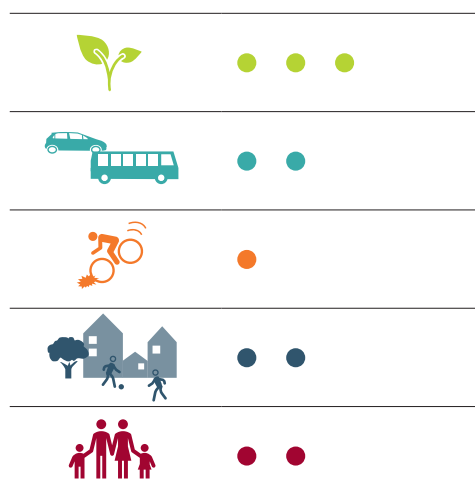
### Økonomi

Kampagner og information kan gennemføres med meget forskelligt omfang og ambitionsniveau. Inden for et budget på 0,5 mio. kr. pr år er det muligt løbende at ajourføre information og årligt gennemføre 1-2 kampagner på et kvalificeret niveau. Store og omfattende kampagner vil kræve større budgetter. Varigheden og omfanget af kampagnemateriale har betydning for den samlede omkostning.

### Effekt

Tiltaget vil understøtte, at den enkelte person kan træffe et mere bevidst og bæredygtigt transportmiddelvalg i konkrete situationer. Det giver et bedre grundlag for at udnytte potentialet, for at flere kan/vil skifte til bæredygtig mobilitet. Når det lykkes at øge omfanget af bæredygtig mobilitet, kan det medvirke til, at der opleves mindre trængsel for den tilbageværende biltrafik. Et bæredygtigt transportmiddelvalg kan f.eks. være at benytte en elbil i stedet for en konventionel bil, men i dette tilfælde vil det bæredygtige valg ikke have nogen effekt for trængslen på vejene.

Flere cyklister og gående vil desuden være med til at styrke oplevelsen af byrum og et mere aktivt byliv. Derudover kan en væsentlig effekt af mere aktiv transport styrke sundhed og velvære hos børn og unge, men også hos de ældre medborgere.



”Positiv kommunikation, når man har en god adfærd; f.eks. en smiley, når man ikke kører for stærkt”  
(kommentar fra dialogmøde)

# Samarbejde med arbejdspladser og erhvervsdrivende

## Baggrund og formål

Ansatte på arbejdspladser i kommunen og besøgende til butikscentrene udgør en væsentlig del af biltrafikken på de større veje i kommunen, især i de mest trængselsramte perioder.

Erfaringer fra andre kommuner i hovedstadsområdet viser, at kommune og erhvervslivet i fællesskab kan afhjælpe en række af de trafikale udfordringer og gennemføre tiltag, som den enkelte arbejdsplads ikke kan gennemføre alene. Et tæt samarbejde med arbejdspladserne giver samtidig et større ejerskab til de enkelte tiltag – og når ejerskabet er størst, er effekten ofte også størst.

Hørsholm Kommune vil med dette tiltag understøtte, at der etableres flere tværgående samarbejder med erhvervsdrivende og offentlige arbejdspladser i øvrigt.

Tiltaget er rettet mod medarbejderes bolig-arbejdsture og ture i arbejdstiden. Sammen med f.eks. detailhandelen er der også fokus på ture til og fra handelsområderne. Formålet er primært at fremme bevidstheden om, hvad der er bæredygtige mobilitetsvalg og, hvordan man kan ændre vaner. Men intentionen er også at gennemføre flere konkrete projekter, der

kan motivere til ændrede transportvaner.

Tiltaget vil især være rettet mod at imødegå de udfordringer, der opleves med trængsel i myldretider. Desuden skal dette tiltag give bedre viden om alternativer som gang, cykel og kollektiv trafik i kombination med andre transportmidler.

## Indhold

Tiltaget fokuserer på at påvirke adfærd og valg af transportmidler. Målgruppen er de største arbejdspladsområder ved Slotsmarken, Hørsholm bymidte, områderne langs Ådalsvej og Kongevejscenteret, fordi der her er det største potentiale for at afprøve tiltag og for at opnå en målbar effekt.

Ved gennemførelse af dette tiltag vil der blive lagt vægt på at opbygge tværgående netværk mellem flere arbejdspladser, som kan skabe værdi ved at udveksle erfaringer. Netværket skal desuden bruges til at skabe fælles løsninger, som er svære at gennemføre alene. Samarbejdet kan også føre til, at der gennemføres mindre fysiske forbedringer, som f.eks. bedre stiadgang til cykelparkering eller busstoppesteder.



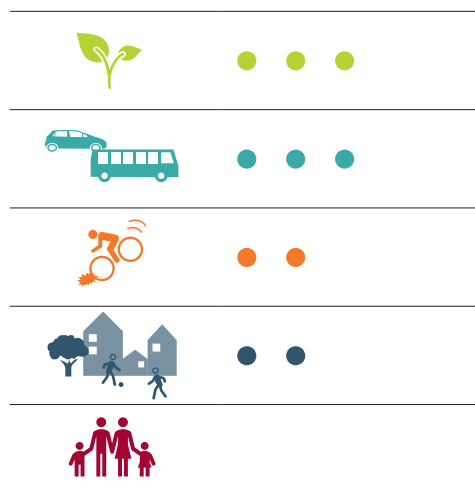


Tiltaget vil omfatte:

- Etablering af et mobilitetsnetværk for større arbejdspladser og erhvervsforeninger, hvor Bymidtesamarbejdet kan være en indgang. Deltagerne er med til at definere temaer og gennemføre relevante lokale tiltag. Det kan f.eks. være kampagner, events, information og fysiske tiltag i byrummet. Kommunen bidrager med viden og indsatser på egne arealer og for egne institutioner, f.eks. skoler og børneinstitutioner. Indsatserne udvikles og tilpasses i mobilitetsnetværket, så de matcher de ansattes behov og ønsker på de respektive arbejdspladser.
- Som supplerende element til mobilitetsnetværket formidles viden om mobilitetsindsatser til større arbejdspladser, herunder information om trafik, trængsel, myldretider, transportmiddelvalg, potentialer ved hjemmearbejde, ændrede mødetidspunkter og effekter af information og kampagner.
- Udarbejdelse af trafikpolitik for Hørsholm Kommune som virksomhed. Kommunen har ca. 1.800 medarbejdere og ønsker at gå forrest i arbejdet med bæredygtig transport. En trafikpolitik kan sætte rammerne for brugen af bæredygtig transport i arbejdstiden, herunder brug af cykel og virtuelle møder. Desuden kan der sættes retningslinjer for adgangen til faciliteter, der understøtter bæredygtig transport.
- Som supplement til trafikpolitikken for kommunen udarbejdes målrettet information og kampagner til medarbejderne. Det vil være målrettet information om transportmuligheder via intranet, kampagner og konkurrencer, der motiverer til at cykle eller tage kollektiv transport til og fra arbejde.

### Økonomi

Med et budget på 0,5 mio. kr. pr år vil kommunen kunne planlægge og koordinere netværkssamarbejdet, udforme en trafik- politik for kommunen og udarbejde målrettet information, der kan anvendes af arbejdspladser i mobilitetsnetværket. Konkrete projekter og kampagner budgetteres, når de er identificeret og prioriteret ud fra samarbejder i mobilitetsnetværket, herunder med en fordeling af økonomien mellem de involverede parter.



### Effekt

Tiltaget vil understøtte, at den enkelte person kan træffe et mere bevidst og bæredygtigt transportmiddelvalg i konkrete situationer, men det vil også understøtte, at de enkelte arbejdspladser i højere grad kan motivere deres medarbejdere til at ændre transportvaner. Det øger bevidstheden om, hvad potentialet for et skifte til bæredygtig mobilitet kan medføre, herunder potentialet for at reducere trængslen for den tilbageværende biltrafik.

Samarbejderne kan desuden føre til projekter, der mindsker oplevet utryghed på steder, som bliver identificeret. Flere cyklister og gående vil desuden styrke oplevelsen af byrum og et mere aktivt byliv.

# Hovedstinettet

## Baggrund og formål

Hvad kommer først – stinettet eller cyklisten? Det er svært at svare på, men et godt stinet motiverer flere til at tage cyklen. En vigtig forudsætning for at fremme gang og cykeltrafik er derfor et sikkert og trygt stinet, der binder kommunens områder sammen. Hørsholm Kommune har i flere år arbejdet målrettet med at sikre netop dette. Kommunen vil fortsætte arbejdet baseret på et sæt principper for hovedstinettet for cyklister, som beskrevet i tekstboksen her på siden.

Formålet med tiltaget er at fortsætte arbejdet med at forbedre hovedstinettet. Et vigtigt grundlag er de udfordringer og forslag, som kommunen løbende modtager fra borgere og interesseorganisationer. Det gælder f.eks. udfordringer med utilstrækkelig adskillelse mellem fortov og cykelsti på nogle strækninger. Et andet vigtigt aspekt er, at hovedstinettet løbende udvikles og tilpasses nye udfordringer og behov, som f.eks. skabes af byudvikling, ændrede transportvaner og nye typer af cyklister (ladcykler og elcykler). De nye typer af cyklister kan påvirke forudsætningerne for valg og udformning af stitype.

## Indhold

Tiltaget er rettet mod at forbedre den nuværende infrastruktur – stinettet - og opnå en effektiv udnyttelse af stinettet. Tiltaget hænger tæt sammen med de andre tiltag om at fremme gang og cykeltrafik.

Målgrupperne er nuværende og potentielle cyklister i alle aldre og til alle turformål. Sammen med tiltaget 'Information og kampagner' og de øvrige tiltag for at fremme gang og cykeltrafik kan der i konkrete aktiviteter laves målrettede indsatser mod bestemte grupper. Det kan f.eks. være rettet mod fritidsture til Sjælsølund samtidig med realisering af stier langs Agiltevej.

Tiltaget vil omfatte:

- En systematisk gennemgang af kommunens stinet og en opdatering af hovedstinettet ud fra kommunens principper.
- Ud fra det opdaterede hovedstinettet udpeges konkrete mangler i stinettet med forslag til forbedringer disse steder.

## Principper for kommunens hovedstinet:

Hovedstinettet skal forbinde store befolknings- og arbejdspladskoncentrationer, og give god adgang til større trafikterminaler, centerområder samt større idrætsanlæg og rekreative rejsemål som Rungsted Havn/strand og skove.

Hovedstinettet er primært langs de større veje, mens lokale stier betjener cykeltrafik i lokalområderne.

Cykelstierne skal have en standard, som giver de bedst mulige forhold for cyklisterne, herunder sikkerhed og tryghed, direkte rute, vintervedligeholdelse, god belægning og belysning osv.

Forbindelser til nabokommunerne indgår også i hovedstinettet, men omtales særskilt under tiltaget "Regionale stier". Desuden suppleres hovedstinettet af rekreative stier. De omfatter stier med særlig betydning for friluftsoplevelser og friluftaktiviteter i kommunen. Det rekreative stinet skal forbinde og skabe adgang til grønne og blå områder, herunder kyst, skov og åbent land.



- Fortsat realisering af projekter fra Cykel & Trafiksikkerhedsplan fra 2015, bl.a. med anlæg af cykelsti langs Sjælsmarkvejs østligste del i 2021-2022 og projektering af den resterende del. Desuden er der allerede gennemført en forundersøgelse af en cykelsti langs Agiltevej-Grønnegade.

**Økonomi**

En systematisk gennemgang og opdatering af hovedstinetet med udpegning af mangler og opstilling af løsningsforslag kan gennemføres indenfor et budget på 0,5 mio. kr. i planperioden. Projektforslag og budgetter til konkrete forbedringer prissættes, når de er identificeret.

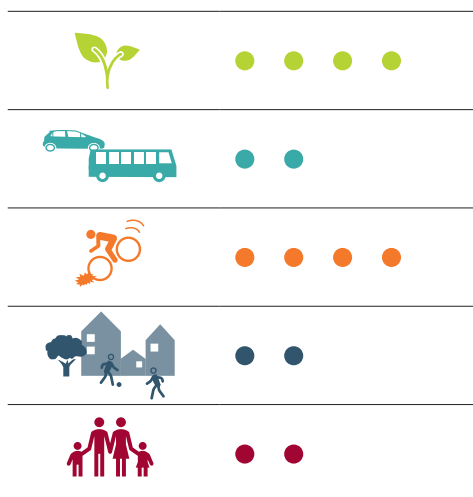
Der foregår allerede en væsentlig opgradering af stinetet, idet der er budgetteret med 5 mio. kr. til projektering af Sjælsmarksvej.

Endelig er der udarbejdet et anlægsestimat på 15 mio. til cykelstier langs Agiltevej, men beløbet er ikke budgetteret.

**Effekt**

Tiltaget er målrettet mod at gøre det mere attraktivt at cykle på ture i kommunen. Et veludbygget hovedstinet og en målrettet information om hovedstinetet understøtter potentialet for at flytte ture fra bil til cykel og fremmer en bæredygtig mobilitet. Desuden vil der i alle projekter indgå forbedringer af trafiksikkerhed og tryghed. Flere cyklister og gående vil desuden styrke oplevelsen af byrum og et aktivt byliv.

Et veludbygget, sikkert og trygt stinet vil resultere i flere cyklister uanset alder, og der kan dermed også være sundhedsmæssige effekter.



# Gang og cykling til skole og fritid

## Baggrund og formål

Børn er fremtidens trafikanter og derfor vigtige for, at kommende generationer får sunde og bæredygtige transportvaner. Kommunen vil med dette tiltag understøtte denne udvikling. Det kræver en målrettet tilgang mod børns vigtigste ture; nemlig til skole og til fritidsaktiviteter.

Flere af kommunens skoler er eller har været aktive i at involvere børn og forældre om adfærd til og fra skole og fritidsaktiviteter. Ligeså har kommunen arbejdet målrettet med forbedringer af arealer ved skoler. Kortlægningen har vist, at over en tredjedel af eleverne bliver kørt i bil til skole på trods af korte afstande mellem skole og hjem. Blandt årsagerne er, at nogle forældre finder skolevejene utrygge på grund af mange biler. Det betyder, at de ikke lader børnene cykle til skole. Den adfærd er med til at øge trængslen på vejnettet, især omkring skolerne, i myldretiden.

Formålet med tiltaget er derfor at styrke arbejdet for at fremme børns brug af aktiv transport. Når børns brug af aktiv transport skal øges, er det afgørende at inddrage de påpegede udfordringer om utryghed. Spørgsmålet om utryghed er måske det mest afgørende for at få flere elever til at bruge aktiv transport.

## Indhold

Tiltaget er især rettet mod at øge bevidstheden om sunde og bæredygtige transportvalg, og have fokus på at motivere til ændret adfærd blandt børn.

Der vil kunne indgå projekter med mindre fysiske forbedringer ud fra de udfordringer, som udpeges for den enkelte skole. Gennemførelsen vil ske i et aktivt samarbejde med især skolerne, hvor kommunen kan bistå med analyser, koordinering og egentlige fysiske forbedringer.

Målgruppen for tiltaget er skoleeleverne og skolerne, men forældrene er også vigtige. Ofte er forældrenes adfærd og oplevelse af utryghed med til at bestemme børnenes transport til og fra skole.

Tiltaget vil omfatte:

- Genoptagelse af arbejdet med trafikpolitikker for hver skole. En trafikpolitik er et effektivt redskab til at skabe en god lokal trafikkultur. Samtidig er det en god mulighed for kommunen og skolen til at kommunikere og drøfte ønsker om transportmuligheder til den enkelte skole. De eksisterende trafikpolitikker skal ajourføres og forslag til handlinger skal gennemføres. Her vil der f.eks. kunne sættes spot på forældrene som gode rollemodeller, selvtransporterende børn, og at cykling og gang til og fra skole skal fylde mere blandt elever, forældre og ansatte. Skolernes trafikpolitikker bør løbende justeres i takt med, at skolens elever udskiftes, på grund af ændret adfærd, nye skoledistrikter eller ved ny stikrydsninger mv.
- Gennemførelse af skolevejsanalyser for hver skole som en del af samarbejdet om trafikpolitikker. Her udpeges ønsker og behov for vigtige fysiske tiltag på skoleruterne for at øge trafikikkerheden og trygheden. Supplerende vil skolevejsanalyserne også kunne bruges til at foreslå bløde tiltag som kampagner og information for at styrke gang og cykling med argumenter om et sikkert, trygt og sundt transportmiddel.
- Styrke Vej-, Skole-, Politisamarbejdet, herunder trafiklærernetværk med fokus på trafikundervisning, skolepatruljer og cyklistprøver.
- Gennemførelse af kampagner og øget information for at få flere til at cykle med vægt på sundhed, indlæringsevne, bæredygtighed, tryghed mv. Det kan ske f.eks. med deltagelse i Rådet for sikker trafiks skolestartskampagne og Cyklistforbundets 'Vi cykler til skole' kampagne.



**Økonomi**

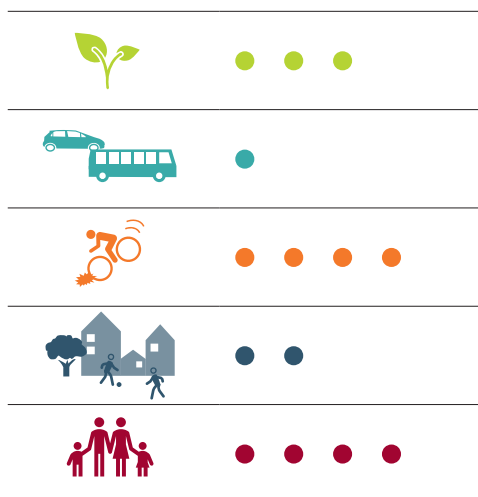
En skolevejsanalyse for alle skoler i Hørsholm Kommune forventes at kunne gennemføres med et budget på 0,3 mio. kr.

Desuden forventes det, at en trafikpolitik kan udarbejdes inden for en ramme på 75.000 kr. pr. skole. Projektforslag og budgetter til konkrete forbedringer prissættes, når de bliver identificeret i enten trafikpolitikken eller i skolevejsanalysen.

**Effekter**

Tiltaget er målrettet mod at gøre det mere attraktivt, sikkert og trygt for børn og unge at vælge en aktiv transportform, gang og cykling. Dermed understøttes et mere bæredygtigt transportmiddelvalg med potentiale for, at også forældre vil ændre vaner.

En øget aktiv transport vil samtidig skabe mere byliv. Endelig vil mere aktive og selvtransporterende børn styrke børns udvikling mod et godt børneliv.



# Regionale stieruter

## Baggrund og formål

De seneste år er flere begyndt at bruge cyklen på ture over 5 km til og fra arbejde. Det skyldes et godt sammenfald mellem det regionale samarbejde om Supercykelstier, borgernes ønske om motion og, at elcykler er kommet på markedet med en stigende andel af alle solgte cykler.

Også i Hørsholm og nabokommunerne efterspørger borgerne bedre regionale cykelforbindelser. Kommunen deltager derfor i det regionale samarbejde om Supercykelstier sammen med øvrige kommuner og Region Hovedstaden. Kommunen har som baggrund for dette tiltag opstillet principper for planlægning og udformning af regionale stieruter, som beskrevet i tekstboksen her på siden.

Formålet med tiltaget er at fremme arbejdet med at realisere regionale stieruter, som kan understøtte, at flere vil cykle relativt langt på især bolig-arbejdsture. Fokus i tiltaget er på samarbejdet om Supercykelstier.

## Indhold

Tiltaget er rettet mod at opnå en forbedring og udvidelse af infrastrukturen og mod at opnå en større udnyttelse af stinettet. Tiltaget hænger tæt sammen med tiltaget om 'Hovedstinettet'. Som en del af samarbejdet om Supercykelstier udarbejdes der fælles informations- og markedsføringsmateriale (f.eks. hjemmeside, events ved åbninger af nye strækninger og branding med det orange C symbol på stierne). Formålet med dette materiale er at skabe stor synlighed og bevidsthed om supercykelstierne og dermed motivere til at cykle mere og evt. skifte bilen ud med cyklen på udvalgte ture.

Målgrupperne for dette tiltag er nuværende og især potentielle cyklister på længere ture. Der er især fokus på bolig-arbejdsture. Men en udvidelse og opgradering af supercykelstinettet vil også gavne cyklister på interne ture i kommunen, f.eks. mellem de nordlige og sydlige bydele og øst – vest på tværs af motorvejen.

Tiltaget vil omfatte:

- Fortsættelse af arbejdet med at realisere Supercykelstier gennem Hørsholm Kommune. Det gælder først og fremmest Espergærde – Holte ruten, der forløber via Kokkedal Station – Usserød Kongevej – Hørsholm Kongevej. Ruten bidrager til at gøre det mere attraktivt at cykle, både i kommunen og på tværs til nabokommunerne.

- I arbejdet med Supercykelstier er flere supplerende ruter også i spil. Det gælder Helsingørmotorvejsruten, Hillerød – Hørsholm ruten langs Isterødvejen, Lyngby-Hørsholmruten, Kystbaneruten og Farum-Rungstedruten. Mulighederne for at realisere disse bliver drøftet med de øvrige kommuner.

## Principper for regionale stieruter i kommunen indgår som en integreret del af kommunens hovedstinet:

De regionale stierforbindelser planlægges og koordineres med nabokommunerne og de skal primært tilgodese hurtigst mulig cykeltransport.

Supercykelstierne forbinder hovedstadskommunerne og skal understøtte et højt serviceniveau, nyskabende løsninger og bidrage til at øge antallet af borgere, der jævnligt cykler over 5 km. Stierne planlægges og realiseres ud fra et fælles koncept for Supercykelstier og drives af Supercykelstisekretariatet.

Der skal være tilgængelighed til et overordnet rekreativt stinet (helst for både gående og cyklister) med en sti langs kysten (den nationale cykelrute 9) og stier i den grønne ring med forbindelser til kysten.

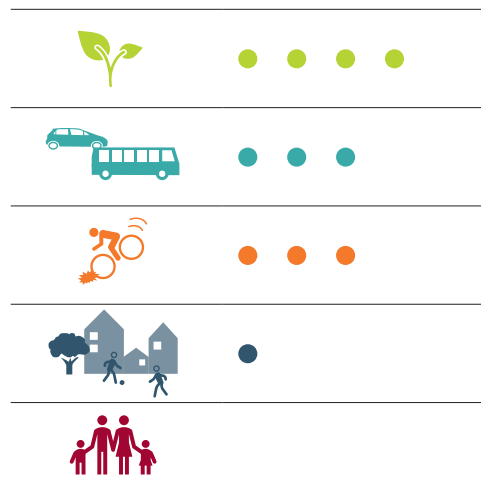


**Økonomi**

Realisering af Espergærde – Holte ruten er af Supercykelstisekretariatet estimeret til et budget på ca. 11 mio. kr. for Hørsholm kommunes del af ruten.

**Effekter**

Evalueringer af de allerede anlagte supercykelstier i regionen viser en øget cykeltrafik på strækningerne. For Espergærde – Holte ruten har Supercykelstisekretariatet vurderet, at en realisering har potentiale for at tiltrække 20 procent flere cyklister. Tiltaget kan dermed bidrage til at ændre adfærd mod en mere bæredygtig transport på cykel. En realisering af Supercykelstier betyder samtidig forbedret fremkommelighed, komfort, sikkerhed og tryghed på ruterne.



Potentielle supercykelstier gennem Hørsholm Kommune.

# Stivejvisning og -information

## Baggrund og formål

Kommunens stinet er et mix af stier langs veje, separate stier f.eks. gennem skove og sturter på veje med få og langsomt kørende biler. En cykeltur vil ofte betyde, at man skal køre på flere af de stityper, og at man skal finde vej på tværs af store kryds eller ved overgange til stier i skove mv.

Erfarne lokale cyklister kender de ruter, som de ofte bruger. Det kan være nyttigt også at kunne finde andre gode ruter til f.eks. en skov, strand, havnen eller til andre steder, som man ikke besøger så tit.

Andre grupper har særligt brug for vejvisning og information, som kan motivere til at bruge de mange gode muligheder i kommunen. Det gælder ansatte bosat i andre kommuner, besøgende, nyttilflyttede borgere og borgere, der ikke normalt cykler.

Formålet med tiltaget er at give målrettet information om at finde vej på stinettet. Tiltaget supplerer især tiltaget 'Information og kampagner' samt tiltaget 'Hovedstinettet'. Tiltaget skal imødegå de fundne udfordringer med manglende sammenhænge i stinettet og mulighederne for at finde gode stier, både for cyklister og gående.

## Indhold

Tiltaget er rettet mod at optimere og forbedre infrastrukturen. Det sker med god vejvisning og information ved ruterne for at skabe en tydelig sammenhæng mellem bydele og vigtige rejsemål samt for at gøre det nemt at tage cyklen og få gode natur- og kulturoplevelser. Tiltaget omfatter også information, som kan formidles på hjemmesider, institutioner, arbejdspladser mv. for at motivere til, at flere bruger stierne til gang og cykling.

Målgrupperne er nuværende og især potentielle cyklister og fodgængere i alle aldre og til alle turformål.

Tiltaget vil omfatte

- Inspektion af hovedstinettet og identifikation af behov for bedre skiltning på ruterne, herunder vejvisning mellem kommunale og regionale rejsemål og seværdigheder.

- Gennemførelse af forbedringerne med ny skiltning og udbedring af mangler. Desuden opstilles supplerende information, herunder information om rejsetider eller afstande til forskellige rejsemål.
- Opdatering af information om sturter på kommunens hjemmeside inkl. adgange til rekreative ruter som f.eks. Kløverstier, der allerede findes afmærket med kløversymboler, og adgange til lokale grønne områder mv.
- Udarbejdelse af materiale, som ansatte på arbejdspladser kan bruge til at finde lokale gangruter egnet til walk & talk eller pauser i hverdagen. Det kan gennemføres sammen med arbejdspladser med f.eks. plakater eller foldere eller evt. en app.
- Opstilling af information om sturter på ankomststeder til kommunen f.eks. ved Supercykelstier, stationer og Rungsted Havn. Information kan eventuelt også placeres ved idræts- og kulturinstitutioner, handelsområder mv.



Eksempel fra svensk sygehus med "walk & talk" ruteforslag



**Økonomi**

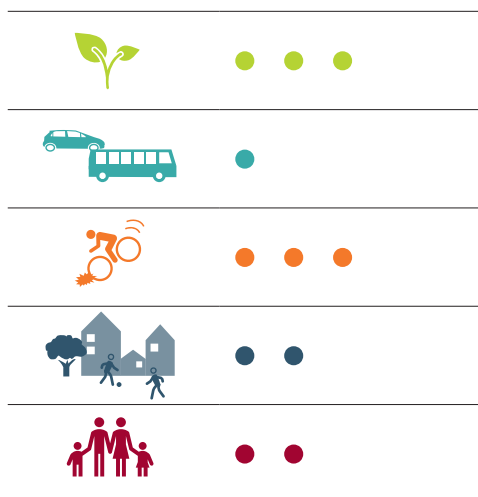
Detaljeret Inspektion af hovedstinetet med identifikation af behov for bedre skiltning forventes at kunne gennemføres med et budget på 100.00 – 200.000 kr.

Forbedret skiltning af hovedstinetet estimeres at kræve et budget på 350.000 - 500.000 kr for at opgradere skiltningen til et højt informationsniveau. Omkostningen afhænger især af ambitionsniveauet for skiltningen og omfanget af fornyelse af skiltningen eller helt ny skiltning.

Øvrigt informationsmateriale estimeres til et budget på op til 100.000 kr.

**Effekter**

Tiltaget vil styrke muligheden for, at flere ture foretages på cykel eller til fods, og på sikre og trygge ruter. Samtidig bidrager tiltaget til et bedre byliv ved at få flere til at bruge byrummene og herunder også gøre det nemmere for familier at tage børn med på f.eks. cykelture.



# Drift og vedligeholdelse af gang- og cykelnet

## Baggrund og formål

Det er vigtigt, at cyklister og fodgængere oplever en god service og en god komfort på deres færdselsarealer og ruter. Huller på stien, manglende snerydning, ulæselige skilte, ødelagte lamper og nedslidt afmærkning kan mindske motivationen for at cykle. Det afspejler sig i kommentarer, som kommunen ofte får fra borgerne.

Kommunen gør allerede en stor indsats for at vedligeholde gang- og cykelnettet til et tilfredsstillende serviceniveau. Formålet med tiltaget er at øge fokus og at formidle indsatsen.

## Indhold

Tiltaget fokuserer på at forbedre vedligeholdelsen af infrastrukturen for cyklister og at bruge forbedringerne til at motivere til ændret adfærd. Tiltaget rammer en bred målgruppe af nuværende og potentielt fremtidige brugere af gang- og cykelstier.

Tiltaget vil omfatte

- Fastlæggelse af kvalitetsmål og procedurer for drift og vedligeholdelse af stier. Fokus vil være på renhold og snerydning og på at sikre en god og jævn belægning.
- Systematisk inspektion af kommunens hovedstinet, f.eks. med årlige komfortmålinger for at vurdere opfyldelsen af kvalitetsmål.
- Formidling af "Tip Hørsholm", hvor borgere kan rapportere mangler, som kommunen vil inspicere og udbedre jævnlige.
- Formidling af kommunens indsats for at tydeliggøre, hvordan og hvor indsatsen prioriteres, f.eks. med offentligt tilgængelige driftsplaner.





**Økonomi**

En systematisk inspektion af hovedstinet med henblik på at udpege steder med dårlig vedligeholdelse, manglende belysning mv. kan gennemføres inden for et budget på 100.000 kr.

**Effekter**

En samlet opgradering af vedligeholdelsesniveauet vil kunne give en positiv effekt for cyklisterne og fodgængernes oplevelse af fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. Det kan motivere til ændret adfærd med øget gang og cykling. Den tilhørende formidling om forbedringerne øger denne effekt. Samlet bidrager tiltaget dermed til mere gang og cykling, som igen skaber et mere aktivt og levende byliv.



”Cykelstier er mange steder i dårligere stand end bilernes vejbaner”  
 Borgerlab kommentar



# Cykelparkering

## Baggrund og formål

Cykelparkering er en vigtig del af enhver cykeltur. Ved offentligt tilgængelige steder har kommunen en rolle og et ansvar for at tilvejebringe den nødvendige cykelparkering. Det gælder f.eks. ved busstoppesteder, stationer, offentlig service som idræt, kultur, rekreative områder og ved centerområder. Ved boliger og arbejdspladser er det grundejernes ansvar, men kommunen kan stille krav ved nybyggeri om omfanget og typen af cykelparkering.

Behovet for cykelparkering afhænger af, om cyklen skal parkeres kort tid ved f.eks. indkøb eller længere tid, f.eks. på stationer, mens man er på arbejde en hel dag.

En god cykelparkering skal planlægges ud fra behov for antal pladser, god placering tæt på både sti og rejsemål og synlighed både i dagslys og i mørke. Desuden kan der indtænkes god service med muligheder for aflåsning, overdækning og funktioner som pumper, værktøj mv.

Der findes allerede god cykelparkering ved de fleste vigtige knudepunkter i kommunen. Bl.a. er der på stationerne god og aflåst cykelparkering, som er gratis at anvende. Men der er altid plads til forbedringer.

Tiltagets formål er at gennemføre en systematisk opgradering af cykelparkeringen ved vigtige knudepunkter og rejsemål. Det sker for at imødegå de udfordringer, der er identificeret i kortlægningen, hvor bl.a. forholdene ved stationer og ved centerområder blev fremhævet som utilfredsstillende. Desuden er god cykelparkering vigtig i bestræbelserne på at fremme kombinationsrejser og brug af cykel på korte ture.

## Indhold

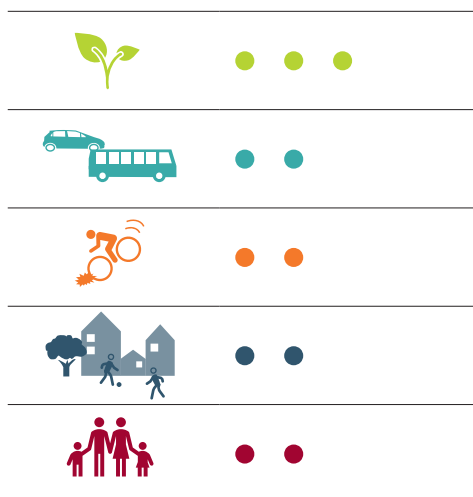
Tiltaget fokuserer på at optimere og forbedre infrastrukturen for cyklister ved at skabe tilstrækkelig parkering, der er placeret synligt fra både stinet og rejsemålene. Tiltaget understøttes med information, der yderligere motiverer til ændret adfærd. Målgrupperne afhænger af lokaliteten. F.eks. vil parkering ved centerområder være et element i at ændre vaner for ture til indkøb, mens parkering ved stationer primært er målrettet til pendlere.





Tiltaget vil omfatte:

- Undersøgelse af behovet for cykelparkering ved alle centerområder, idræts- og kulturtilbud, kommunal service, busstoppesteder og stationer.
- Vurdering af behov for at etablere cykelservices, bedre belysning, lokale steder med cykelpleje, overdækning, aflåsning, skiltning og vejvisning.
- Samarbejde med private grundejere ved f.eks. centerområder om forbedringer på deres arealer. Det kan f.eks. omfatte omfanget og placeringen af cykelparkering.
- Information om cykelparkering, både på hjemmeside og konkret ved adgange til cykelparkeringen. Det vil også omfatte promovning af den eksisterende ordning med aflåst parkering på stationerne.



**Økonomi**

Undersøgelse af behovet for forbedringer kan skønsmæssigt gennemføres inden for et budget på 250.000 kr.

**Effekter**

En kortlægning af biltrafikken på Usserød Kongevej viste, at ca. hver tredje biltur på Usserød Kongevej er kortere end 2 km, og her er der således et potentiale for at skifte til cykel.

Forbedret cykelparkering ved rejsemål omkring Usserød Kongevej kan, sammen med andre tiltag, fremme cykeltrafik og bidrage til at gøre det mere attraktivt at skifte vaner og cykle på lokale ture, hvor der i dag benyttes bil.

Bedre belysning og mere synlighed er væsentlige tiltag til at fjerne en oplevet utryghed ved at bruge og parkere cyklen. Det gælder også for børn og unge, og tiltaget kan dermed understøtte, at børn og unge i højere grad kan og vil transportere sig selv.



# Tilgængelighed

## Baggrund og formål

Mange borgere har særlige udfordringer ved at færdes som fodgængere i byens rum. Det gælder personer med permanente udfordringer som f.eks. synsnedsettelse, gangbesvær eller brugere af kørestole. Det gælder også personer med midlertidige udfordringer, som f.eks. fodgængere med en barnevogn.

Det kræver en særlig omhu i planlægning og anlæg af gangruter og opholdsarealer at skabe en god tilgængelighed for alle inklusive disse grupper.

Formålet med dette tiltag er at systematisere indsatsen for at skabe tilgængelighed for alle på de offentlige arealer, hvor der er mulighed for at deltage i byens liv.

Det drejer sig især om centerområder og rekreative områder, men også i stationsområder er der stor fokus på at forbedre tilgængeligheden, hvilket der arbejdes med i tiltag om at styrke den kollektive trafik og muligheden for kombinationsrejser.

## Indhold

Tiltaget fokuserer på at optimere og forbedre infrastrukturen for at skabe tilgængelighed for alle. Målgruppen er personer, som permanent eller midlertidigt har særlige udfordringer.

Tiltaget vil omfatte:

- Inspektion med tilgængelighedsrevisor af byens centerområder, stationer og kommunale institutioner samt de vigtigste rekreative områder som blandt andet Rungsted Havn og de grønne områder i Hørsholm bymidte.
- Samarbejde med lokale organisationer om at udpege øvrige væsentlige udfordringer i forhold til tilgængelighed for alle. Samarbejdet kan f.eks. være med Ældre Sagen, Handicaprådet og via Bymidtesamarbejdet.





**Økonomi**

En inspektion af byens centerområder og vigtigste rekreative områder inklusive en udpegning af konkrete udfordringer og forslag til forbedringer, kan gennemføres med et budget på 250.000 kr.

Konkrete projekter og implementering ligger budgetmæssigt herudover og kan fastlægges som en del af inspektionen. Budgettet vil afhænge af antal udfordringer og typer af løsninger.

**Effekter**

Forbedret tilgængelighed kan motivere flere brugere til aktiv transport og i det hele taget øget brug af byrummene. Tiltaget bidrager især til en større tryghed ved at færdes som fodgænger i byrummene, hvilket igen styrker bylivet, og det bidrager – dog i mindre grad – til en mere bæredygtig mobilitet.



# Kollektiv trafik mellem Rungsted og Hørsholm

## Baggrund og formål

En god betjening med kollektiv trafik er vigtig for at understøtte brugen af bæredygtig transport og for at give personer uden bilrådighed en god mobilitet.

I Hørsholm giver Kystbanen og buslinjerne 150S og 500S generelt en god betjening til og fra kommunen. Også den lokale busbetjening i kommunen giver god adgang mellem de fleste lokalområder. Men manglen på en direkte busforbindelse mellem den østligste del ved Rungsted Havn og Hørsholm bymidte er en udfordring. Man skal gå ca. 1,5 km for at få en direkte bus fra Rungsted Havn eller benytte 2 busser for at køre mellem Rungsted Havn og Hørsholm bymidte, en strækning på lidt over 3 km.

Kommunen ønsker at styrke sammenhængen i kommunen og udnytte potentialerne for samspil mellem bymidtens kultur og service på den ene side og fritidstilbud ved kysten på den anden side. Havneområdet er i en positiv udvikling og vil spille en stigende rolle som et rekreativt knudepunkt med lystbådehavnen, butikker, Karen Blixen Museum, serveringssteder og strand. Denne udvikling kan bidrage til mere byliv og en bedre synergi mellem de to områder.

Formålet med tiltaget er at vurdere mulighederne for at forbedre mobiliteten på strækningen og dermed styrke bylivet og interaktionen mellem de to byområder.

## Indhold

I en første fase af tiltaget vurderes mulighederne for at forbedre mobiliteten på strækningen. Det forventes, at senere realisering vil ske ved at optimere og forbedre udbuddet af kollektiv trafik. Målgruppen for tiltaget er nuværende og potentielle brugere af kystområdet ved Rungsted og borgere i Rungsted området.

Kommunen har indledt en dialog med Movia om mulige forbedringer af busdriften, men skønner, at der også skal afsøges helt nye løsninger.

Tiltaget vil omfatte:

- Behovsanalyse sammen med Movia som grundlag for at justere buslinjer og stoppesteder, der giver flere direkte busser og acceptable gangafstande.

- En vurdering af muligheden for at introducere mikromobilitetsløsninger med f.eks. deleelcykler. Det kan ske i samarbejde med interessenter, f.eks. udbydere af delecykelordninger, Rungsted Havn, butikker i Rungsted og i Hørsholm.
- Vurdering af særlige transporttilbud i juli og august, hvor kystområdet tiltrækker flest besøgende.
- Nudging, information mv., der kan styrke besøgendes motivation for både at besøge kystområdet og bymidten, gerne via Rungsted Kyst Station.



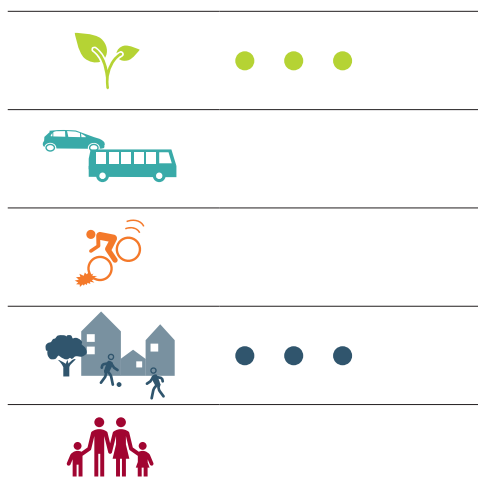


### Økonomi

I første fase forventes et budget på op til ca. 300.000 kr. til analyser. Realisering af løsninger er ikke budgetteret endnu. Foreløbige skøn viser, at en ændring af en buslinje til at køre direkte mellem Rungsted Havn og Hørsholm bymidte vil koste i størrelsesordenen 1 mio. kr. pr år til ekstra køretid. En evt. løsning med sommerbus skønnes at koste ca. 0,7 mio. kr. om året.

### Effekter

Tiltaget har potentiale til at flytte trafikanter fra bil til kollektiv trafik eller til mikromobilitetsløsninger og derved understøtte et mere bæredygtigt transportmiddelvalg. Samtidig er der potentiale for, at bedre kobling mellem de to byområder kan skabe mere byliv både i de to lokalområder og på strækningen mellem dem.



# Kombinationsrejser

## Baggrund og formål

En rejse med kollektiv transport starter ikke ved bussen eller toget. Passagererne cykler, går eller kører i bil til stationen. Derfor er koblingen mellem f.eks. cykling og kollektiv transport en af grundstenene i at skabe en god mobilitet.

Det kræver for det første, at stationer og større stoppesteder har gode skiftemuligheder, overskuelig indretning, letlæselig information og generelt opleves som trygge og attraktive. Skiftet skal opleves let og glidende. Med tanken om, at fremtidens trafikanter i højere grad er "mobilister", der skifter mellem transportmuligheder ud fra konkrete behov, kan knudepunkter få en stigende betydning. Her kan være mikromobilitets-løsninger og "mobility-as-a-service" tilbud, kaldet MaaS (ordninger, hvor man med en app f.eks. bestiller en transport i stedet for at køre til og fra stationen i egen bil).

For det andet skal der tænkes på oplandet. Kombinationsrejser mellem f.eks. cykel og kollektiv transport kan udvide rækkevidden for begge transportformer markant. Kombinationsrejser kan supplere eksisterende transportformer og bidrage til et mere fleksibelt, bæredygtigt og brugertilpasset transportsystem.

Formålet med tiltaget er at forbedre mulighederne for at foretage kombinationsrejser. Tiltaget er et godt eksempel på at tænke mobilitet på tværs. Derfor vil det også blive gennemført i nær tilknytning til andre tiltag. Det gælder tiltag om at fremme cykeltrafik og den tværgående indsats med information, kampagner og samarbejder med arbejdspladser.

## Indhold

Kokkedal og Rungsted Kyst stationer er kommunens vigtigste knudepunkter for kollektiv trafik og har potentiale til at blive endnu vigtigere knudepunkter for kombinationsrejser.

Begge stationer er midt i en omdannelsesproces, hvor der vil ske store fysiske forandringer. Kommunen vil med dette tiltag supplere omdannelsen ved at sætte ekstra fokus på, hvordan omdannelsen sammen med tiltag i nærområderne kan styrke kombinationsrejser.

Tiltaget vil omfatte:

- Konkretisering af forbedringsmuligheder for cykel- og gangruter i nærområder til de to stationer, især stier øst og nord for Rungsted Kyst Station og stikrydsninger på trafikveje syd for Kokkedal Station.



- Kampagner og nudging i oplandene (boliger og arbejdspladser) om forbindelserne. F.eks. kan der igangsættes forsøg sammen med testpersoner, der i en periode afprøver kombinationsrejser for at ændre oplevelsen af, hvad det indebærer.
- Bidrage til, at let tilgængelig trafikinformation, god cykelparkering, god vejvisning for fodgængere og cyklister prioriteres højt i stationsomdannelserne.
- En vurdering af mulighederne for delecycler på stationerne i samarbejde med udbydere af delecycelordning.
- Sikre at omdannelserne giver plads og er fleksible i forhold til fremtidens behov (mikromobilitet, mobility-as-a service mv), evt i samarbejde med private aktører og virksomheder om f.eks. delecycelordninger.
- Gennemgang af alle busstoppesteder. Her udpeges behov for bedre information, cykelparkering, ventefaciliteters ly og læ, stiadgange og udfordringer mellem cyklister og passagerer.

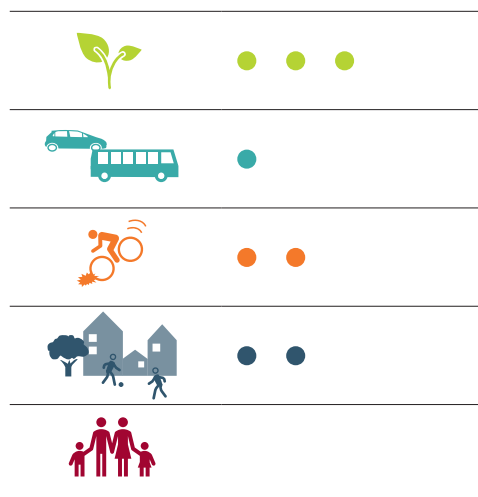


### Økonomi

I første fase indgår et budget på op til ca. 300.000 kr. til konkretisering af forbedringsmuligheder og forberedelse af kampagner. Realisering af løsninger er ikke budgetteret endnu.

### Effekt

Tiltaget sigter mod at flytte ture fra bil til kombinationsrejser og derved understøtte et bæredygtigt valg af transportmiddel. Konkrete forbedringer af gang- og cykelruter vil desuden føre til bedre sikkerhed og tryghed. En vækst i antal cyklister og gående vil styrke bylivet især i nærområderne til stationerne.



*Den mest direkte stiforbindelse mellem Rungsted Kyst Station inkl. Rungsted Skole og boligområder langs Rungsted Strandvej er en trampesti hen over marker uden fast belægning, belysning eller snerydning. Ruten kan gøres mere attraktiv*



# Kollektiv trafik på Usserød Kongevej

## Baggrund og formål

Usserød Kongevej er vigtig for alle typer af trafikanter og er livsnerven for meget af bylivet i de centrale dele af kommunen. På en sådan vej er det svært at prioritere for én gruppe trafikanter, uden at det har konsekvenser for de andre grupper.

Kommunen ønsker at fastholde vejen som en central livsnerve og samtidig at fredeliggøre den sydlige del af strøget mellem Rungstedvej og Hørsholm Alle.

Bilen er i dag den dominerende transportform i bymidten og udnytter store arealer, som alternativt kan bruges til andre formål. Med en detailhandel under pres, og med et ønske om at styrke bylivet og bymidtens grønne profil, skal det undersøges hvordan det er muligt at begrænse biltrafikken på den sydlige del af Usserød Kongevej og i stedet samle trafikken på Hørsholm Alle.

Denne løsning giver mulighed for at styrke den kollektive transport og forbedre forholdene for gående og cyklister på Usserød Kongevej. Samtidig kan der skabes en bedre integration mellem bymidten og det grønne område ved Dronningedammen, med videre forbindelse over mod Ridebanen og kirken, samt nye spændende opholdszoner til glæde for eksempelvis børn og unge.

Opgraderingen af kollektiv trafik på Usserød Kongevej bidrager samtidig til en mere effektiv busdrift og en kortere rejsetid. Begge dele er afgørende for at tiltrække passagerer.

Formålet med dette tiltag er at se bredt på trafik og sammenhæng i bymidten med fokus på især den sydlige del af Usserød Kongevej. Sigtet er at forbedre den kollektive trafik i tæt samspil med udviklingen af et attraktivt bymiljø. Det indebærer, at det også undersøges, hvordan biltrafikken kan afvikles og fortsat give adgang til detailhandlen i bymidten.

## Indhold

I første fase vil tiltaget være forberedende og omfatte analyser og dialog med relevante aktører i bymidten. I en senere fase vil tiltagene rette sig mod optimering og forbedring af infrastrukturen. Målgruppen for tiltaget er nuværende og potentielle brugere af kollektiv trafik på Usserød Kongevej samt øvrige besøgende i bymidten og naboområderne.

Der er fokus på den sydlige del ud for Hørsholm bymidte, hvor øvrig omdannelse skal tænkes ind i en sammenhæng, der styrker fremkommeligheden for busser og passagerers oplevelse af et godt og velfungerende stoppested med god kobling til funktioner i bymidten.

Tiltaget vil omfatte:

- En forundersøgelse for en højklasset busløsning på linje 150S med analyse af potentialet. I analysen indgår vurderinger af separate busbaner, opgradering af stoppesteder, højklasset knudepunkt i bymidten og kortere tid mellem busserne. Arbejdet foregår i samarbejde med Movia, Region Hovedstaden og kommunerne langs buslinje 150S.
- En trafikal analyse af en situation med fredeliggørelse af Usserød Kongevej. Analysen skal vurdere om omlægningen vil kræve vejudvidelser, ombygning af kryds, ændringer af signalanlæg mv. og, hvordan omlægningen vil påvirke trafikafvikling på de primære trafikveje Rungstedvej, Usserød Kongevej, Hørsholm Allé, Hørsholm Kongevej og adgangsveje til bymidten.
- En særlig indsats omkring stoppestedet ved Hørsholm Bymidte i sammenhæng med forventet byudvikling – også uden en højklasset busløsning. Her belyses mulighederne for at forbedre adgange til bymidten og til området på østsiden ved Dronningedammen med små tiltag som f.eks. vejvisning, belysning, belægninger og forbedring af cykelparkering samt muligheden for at gøre stoppestedet mere attraktivt med bedre ventefaciliteter og information om rejsemål.



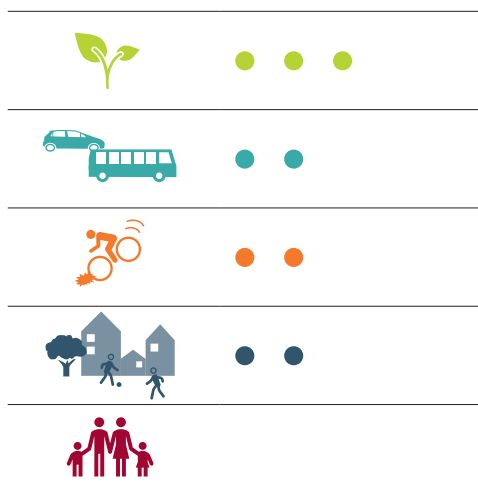
## Økonomi

Der er behov for et budget på 0,3 mio. kr. til gennemførelse af en forundersøgelse, der fastsætter behovet og mulighederne for forbedringer af den samlede service omkring stoppestedet for brugere til den kollektive trafik.

En analyse af trafikafvikling i bymidten vil kræve et budget på ca. 350.000 kr.

## Effekt

Tiltaget sigter mod at flytte ture fra bil til kollektiv trafik og derved understøtte et bæredygtigt valg af transportmiddel på en strækning, der i dag også oplever trængsel. Konkrete forbedringer af gang- og cykelruter i nærområdet ved bymidten vil desuden føre til bedre sikkerhed og tryghed og en bedre samlet oplevelse af byrummene til gavn for bylivet.



# Information om bilkørsel på trængselstidspunkter og -steder

## Baggrund og formål

Kortlægningen af trængsel på kommunens vejnet viser, at stor trængsel forekommer på få strækninger i myldretidene. Det gælder f.eks. på Usserød Kongevej i begge retninger både morgen og eftermiddag.

Trafikanter oplever ofte trængsel med uventede eller gentagne forsinkelser som et stort irritationsmoment. Det kan igen føre til u hensigtsmæssig adfærd, som for eksempel bilkørsel over for rødt lys, uheldige u-vendinger og krydsende fodgængere på risikofyldte steder udover den reelle forsinkelse i en travl hverdag.

Den enkelte trafikant kan have svært ved at gennemskue, hvad årsagerne er og, hvad man evt. selv kan gøre for at mindske risikoen for at opleve trængsel.

Formålet med dette tiltag er derfor specifikt at mindske den oplevede trængsel ved at informere om muligheder for at undgå den.

## Indhold

I dette tiltag vil der blive udarbejdet informations- og kampagnemateriale, der kan understøtte, at bilister ændrer vaner. Det kan f.eks. være at vælge at køre i bil på andre tidspunkter eller steder eller helt undlade konkrete bilture og erstatte dem med brug af andre transportmidler.

Tiltaget vil omfatte:

- Kampagner med vejsideskilte på Usserød Kongevej og andre trængselsramte strækninger om rejsetider på forskellige tidspunkter (simple budskaber á la "Køen er værst kl. 7.30 til 8.30").
- Kampagner med tilsvarende information i skoler, Kongevejscenteret, større arbejdspladser, i Hørsholm bymidte og på større arbejdspladser.
- Information på kommunens hjemmeside om de tidspunkter, hvor trængslen er værst, og hvornår det kan være bedst at køre, hvis trængslen skal minimeres. Der kan ligeledes udarbejdes informationsmateriale om, hvad f.eks. ændrede mødetider, hjemmearbejde, samkørsel m.m. kan betyde for trængslen på vejene.
- Et samarbejde med større arbejdspladser om lokale app eller dashboard-løsninger, hvor den aktuelle trafikbelastning kan formidles, for at få bilisterne til at vælge andre tidspunkter at køre på.





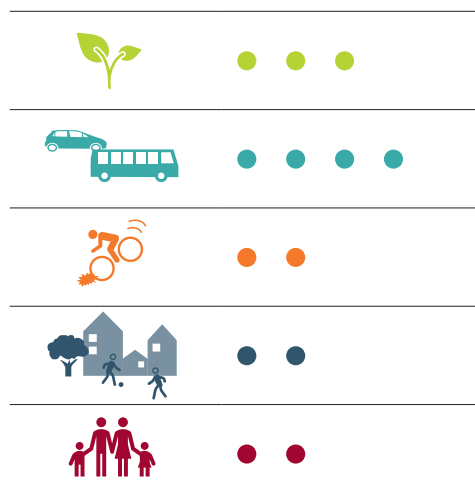
## Økonomi

Budget til udarbejdelse af relevant informationsmateriale skønnes til 0,3 mio kr. Omkostninger til simple vejskilte fastlægges, når type og antal skilte besluttes.

## Effekter

Tiltaget er rettet mod at mindske bilkørsel i trængselssituationer. Tiltaget kan potentielt flytte bilister til andre og mere bæredygtige transportmidler. Samtidig kan en reduktion af bilkørsel/overflytning til andre transportformer reducere den "stop-and-go" kørsel, der ofte er ved trængsel. I givet fald vil der være en miljømæssig gevinst, da "stop-and-go" bruger mere brændstof end jævn kørsel.

Endelig vil mindsket trængsel kunne øge fremkommeligheden for alle trafikanter, ligesom færre biler vil gavne sikkerhed og tryghed (især ved krydsning af veje) og dermed styrke muligheder for byliv og for, at børn færdes alene.



Trængsel om morgenen i det værste kvarter vist for kørsel i nord- og østgående retninger og for syd- og vestgående retninger.

# Samkørsel

## Baggrund og formål

I myldretiderne sidder der i gennemsnit ca. 1 person i hver personbil. Det giver et stort potentiale for at udnytte infrastrukturen bedre og mere effektivt ved at øge antallet af personer i hver bil og dermed mindske trængsel.

At deles om biler og køre sammen har gode perspektiver for at bidrage til en effektiv og en bæredygtig mobilitet. Deling af biler og samkørsel finder sted gennem private udbydere af flåder og apps, som kan matche forskellige borgeres behov. Derudover foregår helt uformel og privat samkørsel, f.eks. når kollegaer kører sammen til og fra arbejde.

Formålet med dette tiltag er specifikt at understøtte delebilisme og en udvidet samkørsel.

## Tiltagets indhold

Tiltaget vil arbejde både med forbedring af infrastruktur og med information, der kan motivere til at ændre transportadfærd. Målgruppen er nuværende bilister, hvor samkørsel primært retter sig mod ture mellem bolig og arbejde, mens delebilisme retter sig mere bredt mod forskellige ture, også i fritiden.

Tiltaget vil omfatte:

- Prioritering af pladser til delebilisme ved etablering af dedikerede parkeringspladser.
- Prioritering af gode og synlige på- og afstigningsmuligheder med mulighed for korttidsparkering ved mobilitetsknudepunkter (især stationerne) for at understøtte samkørsel.
- Information om apps til samkørsel og delebilisme, f.eks. på kommunens hjemmeside og i dialog med arbejdspladser, uddannelsessteder mv.
- Etablering af samarbejder med udvalgte virksomheder for at gennemføre pilotforsøg med samkørsel. Samarbejdet koordineres gennem mobilitetsnetværket med arbejdspladser og erhvervsforeninger.



Flere steder i landet benytter man et "knudepunkts" skilt til at markere steder for eksempelvis samkørsel, her fra Nordjylland.



## Økonomi

Tiltaget omfatter især information og samarbejder og omkostninger håndteres under henholdsvis "Information og kampagner" og "Samarbejde med arbejdspladser og erhvervsdrivende".

Derudover er der behov for et budget til mindre fysiske foranstaltninger som afmærkning og skiltning til f.eks. parkeringspladser dedikeret til delebiler på arealer udpeget til på- og afstigning for samkørsel.

Det vurderes, at der med en ramme på 0,25 mio. kr. om året kan gennemføres en række af de nævnte mindre tiltag.

## Effekter

Delebilisme og samkørsel har potentiale til at mindske omfanget af kørte km i bil. I første omgang vil tiltaget give flere mobilitetsmuligheder, men på kort sigt vil det næppe være mærkbart i forhold til at reducere den samlede biltrafik.



# Fremkommelighed i større kryds

## Baggrund og formål

De senere år er der høstet mange erfaringer i Danmark, også i Hørsholm Kommune, med at udnytte ny teknologi til at få en mere intelligent styring af trafiksignaler. Den stigende biltrafik har fremskyndet og nødvendiggjort denne udvikling.

En optimering med intelligente signaler kan målrettes mod specifikke ønsker og prioriteringer og dermed bidrage til at opnå en god mobilitet. F.eks. kan man optimere ved at give fodgængere rimelige krydsningstider, man kan prioritere busser gennem kryds, som det f.eks. er gjort på Usserød Kongevej, eller man kan mindske forsinkelser og kødannelser for andre biler.

Formålet med dette tiltag er at øge indsatsen med en smart brug af trafiksignaler til optimering og forbedring af fremkommeligheden for ønskede trafikantgrupper på de konkrete steder. Tiltaget følger op på konkrete udfordringer fra forarbejdet til planen og skal koordineres med tiltagene 'Hovedstinet' og 'Kollektiv trafik på Usserød Kongevej'.

## Indhold

Prioriteringen mellem trafikantgrupper vil afhænge af den enkelte vejs funktioner. Tiltaget vil i en første fase udpege steder, hvor optimeringer er mulige og relevante. Dernæst opstilles konkrete forslag til optimeringer.

Tiltaget vil omfatte:

- Udpegning af steder med behov for en mere smart styring. Der gennemføres en signal- og trafikteknisk gennemgang af kommunens signalanlæg. Her opnås en status på, hvad de kan og, om de er opdateret til den nuværende trafikbelastning. Gennemgangen bruges til at vurdere behov for justeringer ud fra f.eks. øget trafikbelastning, ændrede trafikstrømme, forældede styresystemer og krydsets trafikale rolle (ønsker om prioritering af busser, forbedring af fodgængeres krydsningsmuligheder mv).
- Opstilling af projektforslag for de udpegede kryds. Forslagene forventes at omfatte små geometriske justeringer (f.eks. ny afmærkning eller forlængelse af svingbaner) og fornyelse af signalstyringen.





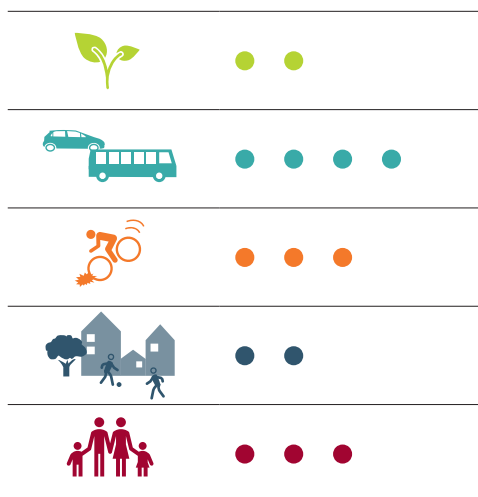
### Økonomi

Med et budget på 100.000 kr. pr. år forventes alle signaler gennemgået i handleplanens fireårige periode inkl. opstilling af forslag til optimeringer.

Optimeringer skønnes pr kryds at koste fra 30.000 kr. (justeringer af eksisterende signalprogrammer) til flere hundrede tusinde kr. (ny signalstyring inkl. f.eks. radar detektering af trafikanter og små geometriske justeringer).

### Effekter

Tiltaget vil potentielt kunne mindske "stop-and-go" køkørsel og dermed mindske brændstofforbrug. Desuden vil det give bedre fremkommelighed for de trafikantgrupper, der prioriteres. Cyklister og fodgængere kan potentielt også få bedre sikkerhed (f.eks. mindske motivationen for at gå over for rødt) og tryghed (f.eks. styring af signaler med trykknapper). På den måde vil tiltaget også styrke muligheder for byliv og for, at børn kan færdes alene.





# Parkeringsvejvisning i Hørsholm bymidte

## Baggrund og information

Adgangen til kommunens største centerområde Hørsholm bymidte er vigtig for erhvervslivet, for de fleste borgere og for besøgende fra andre kommuner. Bymidten er kommunens mest besøgte område med et pulserende byliv både i de inden- og udendørs fodgængerområder.

Mange besøgende vil fortsat ankomme i bil, og allerede i dag udgør biltrafik om eftermiddagen til og fra Hørsholm bymidte en væsentlig del af al trafikken på Usserød Kongevej, Hørsholm Allé og Rungstedvej. Det bidrager til trængsel, og noget af den biltrafik består af søgetrafik efter parkeringspladser.

Kommunen ønsker at forbedre forholdene for at komme til og fra centerområdet og minimere unødigt trængselsskabende søgetrafik efter parkeringspladser. Et af virkemidlerne kan være en mere intelligent parkeringsvejvisning, som anviser den korteste vej til ledige pladser i området.

Formålet med dette tiltag er at vurdere muligheder for at optimere og forbedre vejvisningen til parkeringspladser for at mindske unødigt biltrafik. Tiltaget vil vurdere, hvordan en optimering kan ske og herunder om evt. forbedringer af infrastruktur er nødvendige.

## Indhold

Tiltaget tager udgangspunkt i, at et muligt tiltag kan være en mere intelligent parkeringsvejvisning, som anviser den korteste vej til ledige pladser i området. Det giver besøgende en serviceforbedring og mindsker omvejskørsel på vejnettet.

Tiltaget vil omfatte:

- Ajourføring af viden om belægningsgrad på p-pladser (mangel på kapacitet) for at kunne målrette forslag til optimeringer og skønne effekten.
- Konkret vurdering af muligheder for at etablere vejvisningssystemer med intelligente tavler på adgangsvejene til bymidten.





## Økonomi

I første fase indgår et begrænset budget på 200.000 kr. til analyser og vurdering af muligheder for optimering. Realisering af evt. system er ikke budgetteret endnu.

## Effekter

Et intelligent vejvisningssystem til parkering kan potentielt mindske unødigt søgetrafik og derved mindske brændstofforbrug. Desuden vil det potentielt kunne forbedre fremkomme- ligheden for de tilbageværende bilister, ligesom krydsningsmuligheder for fodgængere evt. kan forbedres på grund af mindre biltrafik.



# Bruttoliste med tiltag

Handleplanen er en dynamisk liste, der hvert år skal prioriteres politisk for at sikres, at de vigtigste tiltag indgår.

Tiltagene i handleplanen omfatter:

- *Forberedende tiltag*, som er nødvendige byggesten frem mod at opstille og gennemføre konkrete tiltag med en målbar effekt på mobiliteten.
- *Konkrete tiltag* med direkte påvirkning af mobiliteten – det kan f.eks. være en kampagne eller fysiske tiltag i form af ombygninger og forbedring af services.

Nedenfor er en prioriteret bruttoliste med de overordnede tiltag i handleplanen. Hvert af de overordnede tiltag indeholder en række aktiviteter, som tilpasses og budgetteres endeligt i den årlige budgetlægning.

Den årlige budgetlægning vil fastlægge omfanget – eller antallet - af aktiviteter, der kan gennemføres.

Tiltagene er prioriteret med fokus på tre parametre:

- *Byggesten*, der er nødvendige som grundlag for konkrete aktiviteter
- *Adfærdspåvirkning*, som påvirker behovet for transport eller valget af transportmiddel.
- *Effekten* i forhold til de opstillede mål.

Planen har et fire års sigte, og i det første år vil de forberedende tiltag fylde meget. De kommende år vil konkrete tiltag fylde relativt mere.





	TILTAG	FOKUSOMRÅDE	TILTAGSTYPE (I FORHOLD TIL TILTAGSPYRAMIDEN)	BUDGET (MIO. KR)
1	<b>Information om muligheder for at undgå trængsel</b>	Fremkommelighed på primære veje	Adfærdspåvirkning	0,3 pr år
2	<b>Information og kampagner</b>	Tværgående indsats	Adfærdspåvirkning	0,5 pr år
3	Hovedstinetet	Fremme gang og cykeltrafik	Forbedringer	0,5 pr år
4	Kollektiv trafik på Usserød Kongevej	Fremme kollektiv transport og kombinationsrejser	Adfærdspåvirkning, forbedringer	0,65
5	<b>Samarbejde med arbejdspladser og erhvervsdrivende</b>	Tværgående indsats	Adfærdspåvirkning, forbedringer	0,5 pr år
6	Gang og cykling til skole og fritid	Fremme gang og cykeltrafik	Adfærdspåvirkning, forbedringer	0,7
7	Fremkommelighed i større kryds	Fremkommelighed på primære veje	Forbedringer	0,1 pr år
8	Kombinationsrejser	Fremme kollektiv transport og kombinationsrejser	Adfærdspåvirkning, forbedringer	0,3
9	Drift og vedligeholdelse af gang- og cykelnet	Fremme gang og cykeltrafik	Effektiv udnytte, forbedringer	0,1
10	<b>Samkørsel</b>	Fremkommelighed på primære veje	Adfærdspåvirkning, effektiv udnyttelse	0,25 pr. år
11	Stivejvisning og -information	Fremme gang og cykeltrafik	Adfærdspåvirkning, effektiv udnyttelse	0,2
12	<b>Regionale stier</b>	Fremme gang og cykeltrafik	Forbedringer	11
13	Cykelparkering	Fremme gang og cykeltrafik	Forbedringer	0,25
14	Tilgængelighed	Fremme gang og cykeltrafik	Effektiv udnytte, forbedringer	0,25
15	Kollektiv trafik mellem Rungsted og Hørsholm	Fremme kollektiv transport og kombinationsrejser	Adfærdspåvirkning, forbedringer	0,3
16	Parkeringsvejvisning i Hørsholm bymidte	Fremkommelighed på primære veje	Effektiv udnyttelse, forbedringer	0,2

Med fed tekst er angivet konkrete tiltag.

