

Furesø Kommune

# Trafik- og mobilitetsplan for Furesø Kommune





# INDHOLD

1. En samlet handlingsplan for trafik og mobilitet .....	3
2. Sammenhæng med visioner og mål fra andre strategier og planer .....	4
3. Vision for trafik og mobilitet i Furesø Kommune .....	8
4. Læsevejledning for Trafik- og mobilitet i Furesø Kommune .....	10
5. Vej- og stinettet i Furesø Kommune .....	11
6. Tællinger af biler, cykler og kollektivt rejsende .....	12
7. Transportvaner i Furesø Kommune .....	13
8. Konsekvenser af transport i Furesø Kommune .....	14
9. Analyser og muligheder for forbedringstiltag .....	16
10. Indsatsområder .....	19
<b>Fremkommelighed</b> .....	20
<b>Kollektiv transport</b> .....	23
<b>Trafikstøj</b> .....	26
<b>Trafiksikkerhed</b> .....	29
<b>Transport til skole og fritidsinteresser</b> .....	32
<b>Transport til virksomheder i Furesø Kommune</b> .....	35
<b>Den regionale indsats</b> .....	38
11. Sammenfatning .....	42

# FORORD

## 1. ÈN SAMLET HANDLINGSPLAN FOR TRAFIK OG MOBILITET

Trafik er en del af alles hverdag uanset om man er i den og transporterer sig rundt, eller om man er nabo til en vej eller en jernbane. Det er vigtigt, at vi kan færdes sikkert, at trafikken glider let, og at vi vælger de transportformer, der belaster vores omgivelser mindst. Det gælder både, når vi skal til og fra arbejde, køber ind, besøger venner, familier og tager til fritidsinteresser.

Denne trafik- og mobilitetsplan udstikker målene for, hvordan vi vil udvikle trafikken i de næste år, så vores transport kan ske sikkert og trafikken afvikles godt, så vi ikke sidder fast i trafikpropper. Samtidigt er målet at begrænser klimabelastning og reducere trafikstøj. Vores transportvaner påvirker klimaet, så det er vigtigt, at gøre det let at vælge miljøvenlige transportformer som biler med fossilt frit brændstof, offentlig transport, cykel eller samkørsel.

Trafik- og mobilitetsplanen bygger på de værdifulde bidrag fra deltagerne fra § 17, stk. 4 udvalget for trafikstøj og deltagerne i § 17, stk. 4 udvalget for trafikikkerhed og fremkommelighed. Herudover er der kommet værdifulde bidrag fra borgere, foreninger og erhvervsliv gennem høringen og de workshops, der har været afholdt.

Planen bygger videre på Byrådets mål for udviklingen af Furesø Kommune frem mod 2030, som bl.a. indeholder mål om, at en markant mindre CO<sub>2</sub> udledning, en styrket sundhedsindsats, og at vi i 2030 er godt på vej til at have løst udfordringerne med den regionale infrastruktur i samarbejde med region, stat og nabokommuner.

Tak for alle de værdifulde høringsbidrag, der har været med til at kvalificere anbefalingerne for fremtidens trafik og mobilitet. I Furesø skaber vi løsninger sammen.

Lene Munch-Petersen  
Formand for Udvalg for  
Natur, Miljø og Grøn omstilling (S)

Ole Bondo Christensen  
Borgmester (S)

Juni 2021

## 2. SAMMENHÆNG MED VISIONER OG MÅL FRA ANDRE STRATEGIER OG PLANER

Denne trafik- og mobilitetsplan for Furesø Kommune er udarbejdet på initiativ af Udvalget for Natur, miljø og grøn omstilling. Der er taget udgangspunkt i Kommunens Miljø- og klimapolitik 2014, 2030-målene, 2030 plan for klima og grøn omstilling, § 17, stk. 4 udvalgene om Fremkommelighed og Trafiksikkerhed samt Trafikstøj, og endvidere beslutninger taget i regionale samarbejder i Region Hovedstaden.

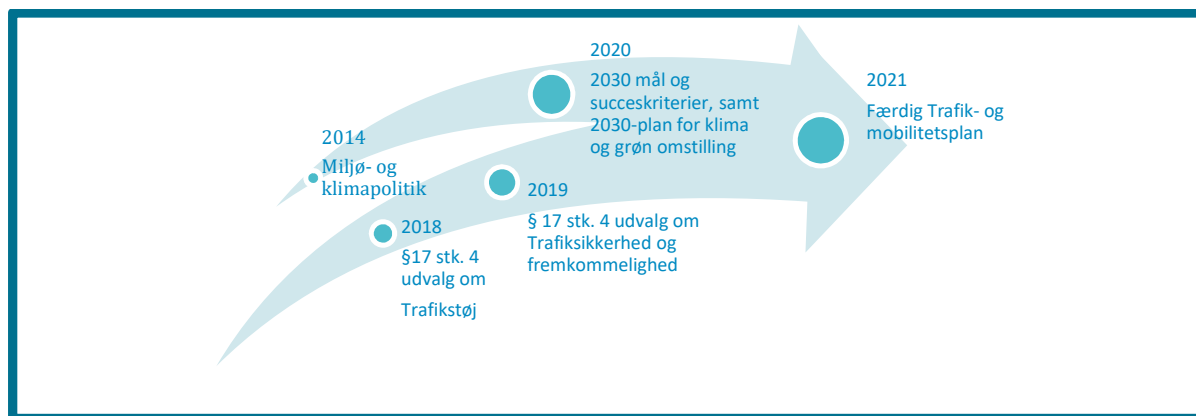


Fig. 2.1. Illustration af processen og input til Trafik- og mobilitetsplanen fra andre dokumenter.

### Miljø- og klimapolitik 2014

Furesø Kommune besluttede i Miljø- og klimapolitikken fra 2014, at al transport skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2050. Desuden er det målet, at cykel, gang, bus, tog, biler med fossilt frit brændstof og samkørsel bliver de foretrukne midler til persontransport.

### 2030 målene

Byrådet har i februar 2020 vedtaget otte ambitiøse mål frem mod 2030, som danner grundlag for udviklingen af kommunen.

I mål nr. 1 er det fastlagt at:

I 2030 er Furesø en kommune, hvor vi passer på vores natur, har en øget biodiversitet og en markant mindre CO<sub>2</sub>udledning, fordi vi samarbejder med erhvervsliv og borgere om langsigtede, innovative miljø- og klimaløsninger.

Succeskriterier er at:

- Borgerne og erhvervslivet i Furesø Kommune bidrager til 70 % CO<sub>2</sub>-reduktion i transportsektoren. Dette er opnået ved, at 1/3 af den samlede bilpark i kommunen er CO<sub>2</sub>-neutral.
- Alle busser kører på fossilfrit brændstof, og alle kommunale køretøjer er CO<sub>2</sub>-neutrale.
- Andelen af borgere, der benytter cykler, bus og tog i den daglige transport, er øget via en bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer, flere lokale arbejdspladser og bedre infrastruktur.

I mål nr. 2 er det fastlagt, at:

I 2030 er Furesø en kommune med færre socialt udsatte, en høj beskæftigelsesfrekvens samt en forbedret sundhedsprofil for alle befolkningsgrupper.

I mål nr. 8 er det fastlagt, at:

I 2030 er Furesø godt på vej til at have løst udfordringerne med den regionale infrastruktur i samarbejde med region, stat og nabokommuner.

Succeskriterierne, der er relevante for denne plan, er:

- Den regionale kollektive trafikforsyning er velfungerende og effektiv. Beslutningen om at etablere S-tog og/eller BRT-linjer langs motorvejen til Hillerød er truffet. Cykelinfrastrukturen er yderligere udbygget.
- Trafikstøjen fra Hillerødmotorvejen og de kommunale/regionale veje er reduceret til de vejledende støjgrænser ved nybyggeri. Muligheder for at overdække dele af Hillerød-motorvejen gennem Furesø er afdækket.
- 50 % af de borgere, der bor langs kommunes trafikveje, har fået reduceret trafikstøjen til de vejledende støjgrænser.
- Bedre digital infrastruktur, så der er mulighed for at arbejde digitalt i alle dele af kommunen og mulighed for mobile/fleksible arbejdspladser. Samlet vil flere lokale arbejdspladser og mulighed for hjemmearbejdspladser og kontorfællesskaber medvirke til færre pendlere og dermed mindre trængsel.

### **Furesø Kommunes 2030 plan for klima og grøn omstilling**

I 2030 plan for klima og grøn omstilling er der for transportområdet angivet følgende sigtelinjer:

- Målet er at al transport i Furesø Kommune er CO<sub>2</sub>neutral i 2050. Kommunen vil fremme et grønt transportmønster, hvor borgerne vælger gang og cykel til de korte og mellemlange afstande. På længere ture er målet at flere bruger tog, bus, biler med fossilt frit brændstof eller køre sammen.
- Der etableres lette cykeladgange mellem de enkelte dele af Furesø Kommune samt fra stationer og supercykelstier og videre til arbejdspladser, bl.a. i erhvervsområderne.
- Vejene bør indrettes, så der er god fremkommelighed for både busser og biler, så unødige stop undgås, og mængden af brændstof reduceres.

Målet er, at brændstoffet til transport i langt overvejende grad vil være baseret på ikke fossile brændsler og el. Det gælder på længere sigt også brændstof til Kommunens større køretøjer.

### **§ 17, stk. 4 udvalget for Trafikstøj**

Anbefalingerne fra det rådgivende udvalg vedrørende trafikstøj indeholdt en vision og seks anbefalinger til at reducere trafikstøj. Visionen er som følgende: ”i fællesskab reducerer og forebygger vi trafikstøj i Furesø Kommune”.

Anbefalingerne er indsatser vedr.:

#### **1. Lovgivning**

Furesø Kommune vil arbejde på at få ændret eksisterende lovgivning i forhold til flere muligheder for støjreducerende tiltag.

#### **2. Planlægning**

Gennem trafik- og byplanlægning arbejdes med løsninger, som reducerer trafikstøj, hvor borgerne bor og opholder sig.

### **3. Medfinansiering**

Der bør udvikles metoder til, at borgerne kan medfinansiere støjreducerende løsninger.

### **4. Støjsvag adfærd**

Furesø Kommune bør arbejde på at oplyse og understøtte borgerne og trafikanterne til en støjsvag adfærd.

### **5. Vejteknik**

Der arbejdes med fysiske tiltag for at reducere trafikstøj ved vejrenoveringer.

### **6. Trafiksaneringer**

Ved byplanlægning placeres veje steder, hvor de generer mindst muligt.

I rapporten fra udvalget uddybes hvilke tiltag, der ligger bag de konkrete anbefalinger. Alle disse anbefalinger peger direkte ind i Trafik- og mobilitetsplanen.

## **§ 17, stk. 4 udvalget for fremkommelighed og trafikikkerhed**

Det rådgivende udvalg for Trafikkerhed og mobilitet opstillede fire anbefalinger for indsatsen for at forbedre trafikikkerheden og øge fremkommeligheden:

### **1. Planlægning og trafikale konsekvenser**

Gennem trafik- og byplanlægning arbejdes på løsninger, som forbedrer trafikikkerhed og fremkommelighed, hvor borgerne færdes.

### **2. Adfærd i trafikken**

Furesø Kommune bør arbejde på at understøtte borgernes og trafikanternes kompetencer til at færdes sikkert i trafikken og vælge alternative grønne transportformer.

### **3. Fysisk indretning af veje og styring af trafikken**

Furesø Kommune bør arbejde for at indrette veje og stier, så der sker færrest muligt alvorlige ulykker, og så trafikken afvikles effektivt.

### **4. Transport til og fra skole og fritidsaktiviteter**

Det bør være attraktivt for forældre at lade deres børn transportere sig selv til skole og fritidsaktiviteter.

I rapportens bilag 1 oplistet en lang række forslag til konkrete forbedringer af veje og stier, adfærdsændringer og kampagner m.v. Alle anbefalinger og forslag peger direkte ind i Trafik- og mobilitetsplanen.

## **Kommuneplanen**

Kommunens overordnede fysiske plan for veje, stier og trafik er kommuneplanen, der revideres hvert 4. år. Det er senest sket i 2017 og skal ske igen i 2021.

## **Plan- og Agenda 21-strategi 2020**

Plan- og Agenda 21-strategi 2020 danner grundlaget for den kommende kommuneplan. Strategien indeholder de overordnede pejlemærker for udviklingen i Furesø Kommune. Strategien tager først og fremmest udgangspunkt i udviklingen i Furesø siden udarbejdelsen af Kommuneplan 2017 og angiver forslag til fremtidige justeringer af arealanvendelse og den fysiske planlægning.

## **Forebyggelses- og Sundhedsfremmepolitikken**

Furesø Kommune lægger i Forebyggelses- og Sundhedsfremmepolitikken op til en tværgående og sammenhængende indsats i forhold til at fremme borgernes sundhed. Indsatsenerne skal tænkes ind i forhold til infrastruktur, sundhedsplejens indsats,

daginstitutionerne, fritidslivets, skolerne, og hele det sociale område mm. Infrastruktur, der inviterer til bevægelse er en væsentlig indsats.

### **Region Hovedstadens arbejde med VIP-projekter og DK2020**

Furesø Kommune deltager i KKR Hovedstadens arbejde med VIP-projekter og projektet DK 2020 Klimaplaner. DK2020 er et projekt støttet af Realdania, hvor en række Kommuner går foran for at nå i mål med Parisaftalens målsætninger. I dette arbejde er blandt andet projektet Grønne pendlervaner udvalgt. Begrundelserne for dette er følgende:

- CO<sub>2</sub>udledningen fra transportområdet er størst fra trafikken på Hillerødmotorvejen
- Trafikstøj er et meget stort miljøproblem i Furesø Kommune
- De interne afstande i kommunen er korte, og meget kan nås på cykel og til fods
- Der ligger tre S-togstationer i kommunen, som i sig selv inviterer til kombinationsrejser
- Furesø Kommune har i flere år fokuseret på de grønne pendlervaner og vil under alle omstændigheder fortsat bruge ressourcer på dette
- Kommunens nye strategi for ladestandere til elbiler er vedtaget og er under implementering.

Det er på baggrund af dette tæppe af lovbundne og politiske dokumenter, dataindsamlingen og analyse af, hvordan trafikken og mobiliteten i Furesø Kommune udfolder sig og påvirker omgivelserne, at handleplanen er lavet. Indsatserne anviser, hvordan visionen kan indfris.

### **Strategi for ladestandere til elbiler**

Furesø har vedtaget en strategi for ladestandere til elbiler, der skal sikre, at Furesø Kommune og borgerne i kommunen følger den nationale indsats, således at mindst en tredjedel af bilparken i hele kommunen vil være elbiler i 2030.

# 3. VISION FOR TRAFIK OG MOBILITET I FURESØ KOMMUNE

Vi skaber løsninger sammen i Furesø Kommune, også når det kommer til at finde gode løsninger på daglige udfordringer i trafikken og mobiliteten i kommunen. Furesø Kommune, borgere og erhvervslivet ønsker at være ambitiøse for udviklingen af trafikken og mobiliteten i Kommunen.

En vision for trafik og mobilitet i Furesø Kommune tager udgangspunkt i, at det skal være trafiksikkert at færdes i Furesø Kommune, trafikstøjen skal ned, transporten skal være CO<sub>2</sub> neutral i 2050, og borgerne skal have mulighed for at vælge cykel, gang, bus, tog, biler med fossilt frit brændstof og samkørsel som transport i 2030.

Udfordringerne i forhold til at nå disse mål er:

1. CO<sub>2</sub> udslippet fra transporten i Furesø Kommune er meget højt
2. Der er trængselsudfordringer på trafikvejene i myldretiden
3. Der er stor uudnyttet kapacitet i den kollektive trafik
4. Der er alt for meget trafikstøj i Furesø Kommune
5. Antallet af cyklistulykker i Furesø Kommune ligger over landsgennemsnittet
6. Visse adgangsvejene til og fra skole opleves utrygge
7. Der er for få, der anvender bæredygtig transport til og fra arbejde
8. Landspolitiske og regionale valg på infrastrukturområdet spiller afgørende ind trafik, mobilitet og trafikstøj i Furesø.

En væsentlig del af løsningen ligger i at fremme en aktiv, fysisk transport i kombination med kollektiv transport. Aktiv fysisk transport giver motion, støjer mindre, fremmer sundhed, er fleksibel og ofte hurtigere end andre transportformer.

En anden væsentlig del af løsningen er, at bilparken i kommunen bliver udskiftet til elbiler eller biler med anden CO<sub>2</sub>-neutral brændsel, og at folk i højere grad kører sammen. Elbiler og samkørsel giver mindre støj, mindre CO<sub>2</sub> udslip og mindre trængsel i myldretiden.

Furesø Kommune kan på denne måde opnå en 70 % reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet, såfremt alle ture under ca. 25 km tages med cykel, elcykel, tog, bus eller elbil.

Gode løsninger kalder på en sammenhængende plan for trafik og mobilitet. En plan, der indeholder forslag til, hvordan transporten og mobiliteten i Furesø Kommune kan udvikles i en bæredygtig, støjsvag og trafiksikker retning med forbedring af sundhedstilstanden til følge.



På baggrund af ovenstående har Furesø Kommune opstillet en vision for trafikken og mobiliteten i Furesø Kommune.

### **Visionen for Trafik- og Mobilitet i Furesø Kommune**

Borgere og erhvervsliv anvender bæredygtige transportformer til at komme støjsvagt, sikkert og aktivt rundt i kommunen.

Dette sker ved, at borgere, erhvervsliv og kommune arbejder sammen for at reducere CO<sub>2</sub>-emission og trafikstøj samt arbejder for at forebygge trafikulykker og øge fremkommeligheden på kommunens veje.

Der samarbejdes om forbedringer i infrastruktur og adfærds kampagner til fremme af anvendelse af bæredygtige transportformer som cyklisme, kollektiv transport og biler med fossiltfrit brændstof.

Furesø kommune arbejder målrettet for at reducere støj fra Hillerødmotorvejen og fremme sammenhængende, bæredygtige regionale transportløsninger i samarbejde med andre kommuner i hovedstadsregionen samt statslige og regionale myndigheder.

## 4. LÆSEVEJLEDNING FOR TRAFIK- OG MOBILITET I FURESØ KOMMUNE

Denne trafik- og mobilitetsplan for Furesø Kommune er suppleret med en særskilt datarapport om trafikken og mobiliteten i Furesø Kommune.

I de følgende afsnit redegøres kort for hovedkonklusionerne i datarapporten på følgende områder:

- Afsnit 5 vej- og stinettet i Furesø Kommune
- Afsnit 6 tællinger af biler, cykler og kollektivt rejsende i Furesø Kommune
- Afsnit 7 transportvaner i Furesø Kommune
- Afsnit 8 konsekvenser af transport i Furesø Kommune
- Afsnit 9 analyser og muligheder for forbedringstiltag

I afsnit 10 er syv indsatser præsenteret. Indsatserne udgør et samlet hele i denne plan, men kan hver for sig tages med til interessentgrupper for en nærmere diskussion og kan dermed også drøftes enkeltvist.

I afsnit 11 findes en sammenfatning af rapporten.

## 5. VEJ- OG STINETTET I FURESØ KOMMUNE

Vej- og stinettet er karakteriseret ved, at kommunen har to større bycentre, et i Farum og et i Værløse samt en række mindre bycentre og dertil en række lokalsamfund. Disse er forbundet med større trafikveje, mindre lokalveje, supercykelstier og almindelige cykelstier.

Kommunen er en udpræget pendlerkommune, hvor trafikanterne primært anvender trafikvejene til at komme ud til Hillerødmotorvejen. Der bruges biler til at tilbagelægge 71 % af de kilometer, som furesøborgere transporterer sig, hvoraf rigtig mange af turene er korte ture.

Furesø Kommune er også karakteriseret ved, at der er store naturskønne områder med skove, søer og området omkring Flyvestationen, hvor man på et veludviklet stinet kan færdes på cykel eller til fods.

Der er gode S-togsforbindelser mellem bycentrene samt en motorvej, der gennemskærer kommunen, men med alle bycentrene på den vestlige side af motorvejen. De mindre bycentre og lokalsamfund i den sydlige og vestlige del af kommunen har større afstande til S-tog. Jonstrup og Sydlejren på Flyvestationen er tættere på Ballerup og Måløv Stationer.

Ring 4 afgrænser Furesø Kommune mod sydøst på en kort strækning.

Vejinfrastrukturen er godt udbygget, mens cykelstier og fortove har forbedringspotentialer.

De fleste af erhvervsområderne ligger stationsnært, såfremt man regner med en cykelafstand på 1,5 km.

Endvidere har kommunen gode muligheder for placering af ladestandere til at fremme elbilismen.

## 6. TÆLLINGER AF BILER, CYKLER OG KOLLEKTIVT REJSENDE

Tællingerne af trafikken på veje og cykelstier viser, at trafikken er stigende.

Siden 2010 er trafikken på Hillerødmotorvejen ved Fiskebækbroen steget fra 50.300 køretøjer i gennemsnit/dag (ÅDT) til 63.000 ÅDT i 2020. Der er således sket en stigning på 25 % i perioden ved Fiskebækbroen, dog med et fald i 2019 og 2020 i forhold til 2018.

Det mindre fald i 2020 skyldes formentlig, at mange arbejder hjemme i forbindelse med corona-pandemien. Faldet er dog mindre, end man kunne forvente, da mange, som skulle på arbejde, har fravalgt den kollektive transport og kunne have taget bilen i stedet.

Der er mellem 13.000 og 16.000 køretøjer i døgnet på de primære trafikveje i Furesø Kommune.

Mange har valgt cyklen i 2020, hvor der er stigninger i antallet af cyklister på alle cykelstierne. Den største stigning ses på supercykelstien Farumruten ved kommunegrænsen, med ca. 95 % fra 2018 til 2020, hvor der dagligt kører 2.150 cyklister/dag. Den store stigning skyldes formentlig en kombination af forholdsvist godt vejr, kampagnen ”Vi cykler til arbejde” på måletidspunktet samt fravalg af den offentlige transport i forbindelse med corona-pandemien. Stigningen viser imidlertid det store potentiale, der er i cyklen som transportmiddel.

Data viser, at 20 % af alle pendler- og motionscykelture i det storkøbenhavnske område foretages på Farumruten ind i Furesø Kommune. Data viser ligeledes, at 16 % af de cykelpendlere, der kommer ind i Furesø Kommune ad Frederiksborgvej, har mål i kommunen, og at 34 % af cykelpendlerne, der kommer ind i kommunen via Ballerupvej, har mål i kommunen.

Der er ca. 1,5 millioner passagerer/år i busserne i Furesø Kommune, svarende til omkring 4.100 passagerer/dag.

Der er i alt ca. 3,829 millioner passagerer/år i S-togene, svarende til 10.500 passagerer om dagen, på de tre stationer i Furesø Kommune.

De anførte antal af køretøjer, cyklister og passagerer i den kollektive transport viser, at bilen er det foretrukne transportmiddel. Tendensen er, at både biltrafikken og cykeltrafikken er stigende.

Der er ifølge Strategi for ladestandere 188 elbiler i Furesø Kommune. (2020 data).

## 7. TRANSPORTVANER I FURESØ KOMMUNE

Borgerne i Furesø Kommune tilbagelægger gennemsnitligt ca. 28 km om dagen, og bilen er det foretrukne transportmiddel, selvom 38 % af husstandene i Furesø Kommune ikke har en bil.

Den største destination for furesøborgerne er i Furesø Kommune, og det er interne ture i kommunen, med ca. 52.000 daglige ture med en turlængde på ca. 2,4 km og en bilandel på 47 %.

De næststørste destinationer er København/Frederiksberg Kommune og Ballerup Kommune. Bilandelen afspejler togforbindelsen, idet der er en lavere bilandel på 63 % til København, men 72 % til Ballerup.

Furesøborgernes pendlerture til arbejdspladsen, foregår primært i bil. 70 % af pendlerturene foretages i bil, mens 15 % foretages i den kollektive trafik og 12 % på cykel.

Turene til erhvervsområderne i Furesø og bycentrene i Farum og Værløse består primært af interne ture. Faktisk er 51 % af bilturene, der slutter i et af disse områder, også startet i Furesø. Samlet set er 24 % af alle bilture til erhvervsområderne under 2 km og 58 % af turene under 10 km.

En undersøgelse på Kommunens skoler viser, at 52 % af skoleeleverne cykler til skole, 14 % går, og 23 % bliver kørt i bil. Dette svarer til ca. 1.300 bilture/dag til Kommunens otte skoler. Turlængden er på i gennemsnit 2,8 km.

Samlet kan det konstateres, at bilen for Furesøborgerne er et dominerende transportvalg, endog på ture på med korte afstande, og uanset om det drejer sig om ture til arbejde, til indkøb eller til skole.

# 8. KONSEKVENSER AF TRANSPORT I FURESØ KOMMUNE

Nedenfor sammenfattes resultaterne af analyser af konsekvenserne af transporten i Furesø Kommune. Emnerne er CO<sub>2</sub>, fremkommelighed, trafikstøj, trafiksikkerhed og sundhed.

## CO<sub>2</sub>-udslippet

CO<sub>2</sub>-udslippet fra vejtransporten udgør på landsplan ca. 90 % af transportens emissioner, og heraf udgør transport med personbiler ca. 49 %, lastbiler 13 % og busser 28 %.

I Furesø andrager CO<sub>2</sub>-udslippet fra Furesøborgernes transport omkring 105 ton/dag. 70 % af dette CO<sub>2</sub>-udslip kommer fra ture på under 24,5 km. Turene i Furesø Kommune er på grund af den geografiske beliggenhed forholdsvis korte sammenlignet med resten af landet. Ture internt i kommunen udleder ca. 10 ton CO<sub>2</sub>/dag. Destinationen med størst udledning er København/Frederiksberg med 29 ton CO<sub>2</sub>/dag.

Pendlerturene udgør 30 % af CO<sub>2</sub>-udslippet, ture til indkøb 9 %, hente/bringe 6 % af CO<sub>2</sub>-emissionen, i alt 45 % af det samlede CO<sub>2</sub>-udslip fra Furesøborgernes aktiviteter. Dertil står formålet ”Besøg hos venner og familie” samt formålet ”Forlystelser” for forholdsvis store andele af CO<sub>2</sub>-udslippet.

De korte ture med turlængder under 10 km, bidrager kun til CO<sub>2</sub> udslippet med 4,4 ton/dag, men det er samtidig de ture, hvor der er et stort potentiale for adfærdsændringer. De korte ture er til arbejde, indkøb, hente/bringe til skole og fritidsinstitutioner.

Data viser, at 50 % omlægning af turene til København/Frederiksberg, Ballerup og Gladsaxe til tog, bus, cykel eller biler med fossiltfrit brændstof vil medføre en reduktion i CO<sub>2</sub>-udslippet på ca. 17 %. Data viser også, at en reduktion på 70 % i CO<sub>2</sub>-udslippet er mulig, hvis alle ture under 24,5 km omlægges til anden transportform end fossil biltransport.

## Fremkommelighed

Generelt er der ikke trængsel på vejene i Furesø Kommune uden for myldretidsperioden, og der er som et generelt billede tilstrækkelig kapacitet til bilisterne og erhvervslivets transport.

I det mest belastede kvarter i myldretiden kan det derimod tage 2-3 gange så lang tid at køre nogle strækninger i kommunen, og bilernes hastighed kan blive nedsat med op til 80 % i forhold til den tilladte hastighed.

Der er trængsel i det mest belastede kvarter om morgenen i sydgående retning på Hillerødmotorvejen (nordlig del), Frederiksborgvej (nordlig del) og Ballerupvej, mens der i østgående retning om morgenen er trængsel på Kirke Værløsevej-Kollekollevej.

## Trafikstøj

Kommunens støjkortlægning for 2017 fremskrevet til 2019 viser, at ca. 3.700 boliger svarende til ca. 8400 borgere er støjbelastede. Ca. 1 % af boligerne er stærkt støjbelastede (> 68 dB).

De stærkt støjbelastede boliger ligger ved Bregnerød (4 boliger) omkring Fiskebækbroen (12 boliger), langs Frederiksborgvej ved den østlige kommunegrænse (7 boliger), ved Jonstrup (5 boliger) og i Hareskovby (2 boliger).

De resterende 3670 boliger er støjbelastede, men under 68dB, og hovedparten af boligerne ligger i spændet 58-63 dB.

Hillerødmotorvejen er den væsentligste årsag til trafikstøjens udbredelse i kommunen.

### **Trafiksikkerhed**

Furesø Kommune ligger markant over landsgennemsnittet i 2019 for ulykker med cyklister og gående. Der er 57 % flere ulykker for cyklister og 110 % flere ulykker for gående. I perioden 2015 – 2019 er antallet af ulykker for cyklister 42 % over landsgennemsnittet i 2019.

Ulykkerne er spredt over hele kommunen med en overvægt på de strækninger, hvor der er flest trafikanter samt i kryds.

En opgørelse viser, at 59 % sker i vejkryds, 24 % sker på lige vej. 66 % af de tilskadekomne er lette trafikanter, og 31 % af de tilskadekomne er billister.

### **Sundhed**

I Furesø Kommune peger udviklingen på, at borgerne ikke bevæger sig nok i hverdagen. Udviklingen i blandt andet svær overvægt og overvægt går den forkerte vej ifølge Region Hovedstadens Sundhedsprofil for Region Hovedstaden og Kommuner 2017.

Der er 25 % eller 7.800 personer i Furesø Kommune, der har inaktiv transport til arbejde eller uddannelse. Denne procentdel viser dog en positiv tendens, idet den er faldende i Furesø Kommune fra 2010 til 2017, idet den i 2010 var 30 % og i 2013 var 28 %. Dette svarer til tendensen i Region Hovedstaden, men der er fortsat mange, der har inaktiv transport til arbejde.

## 9. ANALYSER OG MULIGHEDER FOR FORBEDRINGSTILTAG

I dette afsnit præsenteres analyser og erfaringsdata for mulighederne via ændret transportadfærd for at forbedre fremkommeligheden på veje, ud over hvad en optimering af trafiksignaler kan bidrage med. Endvidere vurderes potentialet for at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen, reducere trafikstøjen og trafikulykkerne og fremme sundheden.

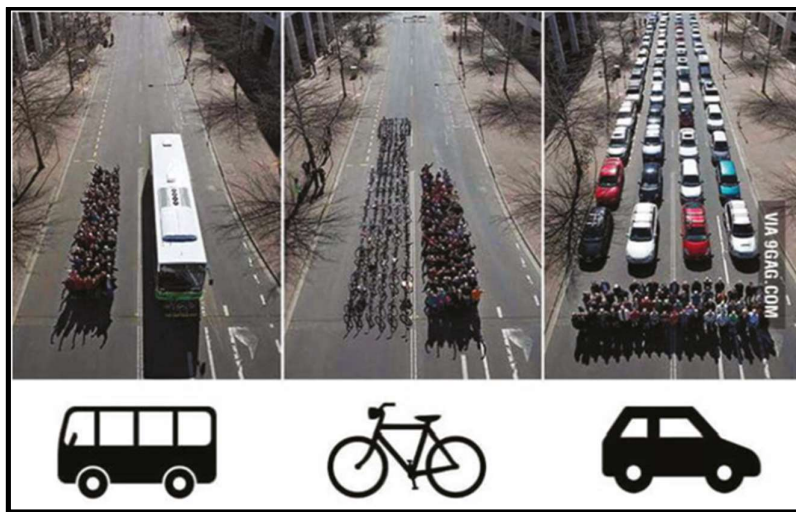


Fig. 8.1. Illustration af pladsbehov for 100 personer i bus, på cykel eller i bil.  
§ 17, stk. 4 udvalget for Trafiksikkerhed og fremkommelighed. 2020.

### Fremkommelighed, CO<sub>2</sub> og kollektiv transport

Beregninger har vist, at det er muligt at øge fremkommeligheden på vejene betydeligt, såfremt et mindre antal bilister vælger en anden transportform eller andet tidspunkt at køre på i myldretiden. Hvis 22 % af bilisterne på Kollokolevej om morgenen i det mest belastede kvarter vælger anden transportform, vil hastigheden øges fra 23 km/t til 50 km/t, og trængslen forsvinde. Tilsvarende tal for Ballerupvej er 32 %, mens det på den nordlige del af Frederiksborgvej er over 30 %.

Fremkommeligheden på vejnettet i Furesø Kommune forbedres på steder, hvor der er mulighed for at optimere de eksisterende signalanlæg og krydsudformning. Hermed sikres der øget fremkommelighed for bilister og andre trafikanter på vejene.

Mange ture i Furesø Kommune er meget korte, og beregninger har vist, at omkring 58 % af bilisterne til erhvervsområderne i Furesø Kommune har ture på under 10 km. Furesø Kommune og erhvervslivet i kommunen vil samarbejde om at fremme den bæredygtige transport for medarbejderne til virksomhederne, både ud fra et CO<sub>2</sub>-perspektiv, fremkommelighed og sundhed.

Omkring 25 % af skolebørnene køres i bil til skole. Mere sikre skoleveje og dialog mellem skole og forældre vil kunne fremme, at flere børn cykler til skole.

Fremkommeligheden på vejene og CO<sub>2</sub>-reduktion kan øges ved cyklisme. Furesø Kommunes cykeltællinger viser med den store stigning i 2020 et stort potentiale herfor. Samtidig kan antallet af rejsende i den kollektive transport øges ved at sammentænke cykelinfrastruktur med tog- og buslinjer. Baseret på data fra Supercykelstierne vedrørende både Farumruten og



Værløseruten kan det konstateres, at god infrastruktur til cyklister tiltrækker flere cyklister. En kombination af supercykelsti og cykelparkering ved regionale busstoppesteder og togstationer øger potentialet for kombinationsrejser og tiltrækker flere passagerer til den kollektive trafik.

En analyse af, hvor Furesø Kommune kunne opgradere egne cykelstier, viser, at der er muligheder for at forbedre sammenhængen i kommunens cykelstier/cykelbaner. Det er lokaliteter, hvor der er mange cyklister, og hvor der er krydsninger over trafikveje, som er vanskelige og utrygge for cyklisterne. En forbedring af disse forhold vil kunne tiltrække flere cyklister, formentligt mellem 50 % - 100 % på de pågældende strækninger. Dette vil medvirke til at reducere trafikuheld, reducere trængslen og flytte ture over i den kollektive trafik.

Fremkommeligheden på vejene kan øges og CO<sub>2</sub>-udslippet kan reduceres ved, at flere anvender den kollektive transport. Nøglen til at flere vælger tog og bus skal findes, i samarbejde med Movia og DSB. Erfaringerne viser, at sammenkædningen med cyklismeindsatsen, samt en analyse af mulighederne for forbedret service i myldretiden og på andre tidspunkter kunne være en del af løsningen.

CO<sub>2</sub> udslippet kan reduceres ved, at bilture bliver taget i biler med fossiltfrit brændstof, der også støjer mindre en benzin- og dieselbiler ved lave hastigheder. Transport i biler, uanset drivmiddel ændrer ikke på trængselsforholdene.

### **Trafikstøjen**

Hillerødmotorvejen udgør en væsentlig del af den samlede trafikstøj i Furesø kommune. Der er foretaget beregninger af flere muligheder for dæmpning af støjen.

Furesø Kommune har i en årrække arbejdet for, at trafikstøjen Hillerødmotorvejen reduceres som minimum til de vejledende støjgrænser. Det forudsætter en statslig prioritering. Furesø Kommune arbejder på lang sigt for støjdæmpning langs hele motorvejen gennem Furesø Kommune, hvor flere løsninger anvendes såsom en overdækning af Hillerødmotorvejen.

En beregning for støjdbredelsen fra Hillerødmotorvejen, hvor hastigheden reduceres fra 110 km/t til 90 km/t, viser, at det er muligt at reducere trafikstøjen for ca. 600 boliger, som svarer til en reduktion på 17 % af de støjbelastede boliger.

Beregningsresultater for etablering af støjskærme flere steder langs eller ved Hillerødmotorvejen viser, at trafikstøjen kan reduceres, samt at nogle af de bedste placeringer er uden for Hillerødmotorvejens tracé.

Der er også andre metoder til støjreduktion. Etablering af støjvold er muligt, men det kræver væsentlig plads og jordbesiddelse. Reduktioner kan opnås ved udlægning af støjreducerende belægninger, klimavenligasfalt, nedsættelse af hastigheden på de kommunale veje, samt reducerede trafikmængder.

Kommunen har tillige i flere år ydet tilskud til udskiftning af bl.a. vinduer (støjisolering), som giver en stor effekt, men dog kun indendørs.

Borgernes egen adfærd i forhold til at vælge aktiv mobilitet og kombinationsrejser, overholdelse af hastighedsgrænser, dækvalg på bilen er alle muligheder, der i kombination kan medvirke til at reducere trafikstøjen.

### **Trafiksikkerhed**

Der er opstillet en række anbefalinger på landsplan for at undgå trafikulykker. Disse omfatter en kombination af hastighedsnedsættelse generelt, evt. afgrænset til boligområder, gennemgang af vejnettet for at identificere forhold, der er til fare for trafikanterne, og kampagner for at ændre trafikanternes adfærd.

Gennemgang af uheldstallene for kommunes veje viser, at der er en række steder, hvor der helt konkret skal arbejdes med at forbedre infrastrukturen for at mindske antallet af uheld.

### **Sundhed**

Det kan konstateres, at der er potentiale for betydelige forbedringer af sundheden i Furesø Kommune, samt betydelige samfundsøkonomiske besparelser, hvis transportadfærden i kommunen kan ændres til aktiv transport. Et middel hertil at en byplanlægning og en infrastruktur, der understøtter aktiv transport, samt oplysende kampagner, som beskrevet i denne handleplan.

### **Den regionale indsats**

Den forventede stigning i trafikken som følge af udviklingen af Nordsjælland vil medføre et større pres på Hillerødmotorvejen. De regionale trafikmønstre bør følges, og løsninger påvirkes i en mere bæredygtig retning. Forlængelsen af S-toget fra Farum til Hillerød vil betyde en mindre trafikbelastning på Hillerødmotorvejen og mulighed for at vælge en mere bæredygtig transportform. Dette vil også få indflydelse på udviklingen af trafikstøjen i kommunen og være en løftestang for samarbejdet med Gladsaxe Kommune for at reducere gener fra trafikstøj.

# 10. INDSATSOMRÅDER

Dette kapitel indeholder beskrivelse af syv indsatsområder. Til hver indsats er beskrevet mål, virkning og handlinger, der skal gennemføres for at indfri visionen og nå de opstillede mål. Samlet set vil en gennemførelse af indsatsområderne have en positiv effekt på CO<sub>2</sub>-udslip, fremkommelighed, kollektiv transport, trafikstøj, trafikulykker og sundhed.

De syv indsatsområder er:

1. Fremkommelighed
2. Kollektiv transport
3. Trafikstøj
4. Trafiksikkerhed
5. Transport til skoler og fritidsinteresser
6. Transport til og fra virksomheder i Furesø Kommune
7. Den regionale indsats

De beskrevne handlinger under hvert indsatsområde tager udgangspunkt i den afsatte økonomi på anlægs- og driftsbudgettet vedrørende veje og stier i perioden 2021 – 2025.

# Fremkommelighed

Indsats

1

Der skal gennem trafik- og byplanlægning arbejdes på løsninger, som forbedrer trafiksikkerhed og fremkommelighed, hvor borgerne færdes.

Furesø Kommune skal arbejde på at oplyse og understøtte borgernes og trafikanternes kompetencer til at færdes sikkert i trafikken og vælge alternative grønne transportformer.

Anbefalinger fra § 17, stk. 4 udvalget for trafiksikkerhed og fremkommelighed

## Hvorfor gør vi det?

Der er god plads på Kommunens veje, men der er trængsel på trafikvejene i myldretiderne. Vi har et cykelstinet, der har forskellige mangler. Vi har en kollektiv transport, hvor der er flere ledige pladser. Turene til arbejde, skoler og institutioner samt til indkøb er korte. Indsatsen for fremkommelighed handler derfor om at udnytte den eksisterende vejinfrastruktur bedre ved at gøre alternativerne til biltransport bedre. Der er stort potentiale for CO<sub>2</sub> reduktion ved denne adfærdsændring. Vi ønsker en bedre fremkommelighed for færdselshandikappede.

## Hvad vil vi opnå?

Et øget tilvalg af transport via cykel, gåture, offentlig transport og elbiler vil samlet set medføre øget fremkommelighed, CO<sub>2</sub>-reduktion, reduceret støj, nedsætte risikoen for trafikulykker og fremme sundheden. Derfor skal der arbejdes for at gøre valg af disse transportformer mere attraktive. Målet er at flere vælger at cykle eller gå på de korte distancer, at flere vælger kollektiv trafikløsninger, at flere bilture foretages i elbil.

## Infrastruktur

Infrastrukturen kan forbedres for de bæredygtige transportmidler ved opstilling af ladestander til elbiler og ved flere og bredere cykelstier, som forbedrer stinettet, og som kan skabe gode forbindelser til den kollektive trafik, erhvervsområderne og de større og mindre bycentre og lokalsamfund. Cykelstierne skal danne et sammenhængende net på tværs af kommunen for at understøtte, at flere vælger cyklen som transportmiddel.

Der kan arbejdes med at opnå tilstrækkelige cykelparkeringspladser ved stationer/stoppesteder, bycentre og erhvervsområder. De bør placeres i kort gåafstand fra destinationen, samtidig med at det opleves trygt og sikkert.

Kapaciteten på vejnettet i Furesø Kommune opretholdes og forbedres på steder, hvor der er behov for at optimere de eksisterende signalanlæg og krydsudformning. Hermed sikres det at fremkommeligheden øges for billister og trafikanterne på vejene.

## Adfærd

Gennem kampagner og nudging kan der arbejdes med, at flere benytter aktive og bæredygtige transportmidler. Eksempelvis kan der samarbejdes med erhvervslivet om at fremme bæredygtige transportvaner.

Fremkommeligheden på Hillerødmotorvejen, de større kommunale trafikveje og på adgangsvejen til skoler kan øges. Dette kan ske, hvis borgene vælger at køre på andre tidspunkter, end de gør i dag, eller anvender anden transportform. Yderligere bør der etableres tiltag, der understøtter samkørsel, således at trafikken på Hillerødmotorvejen reduceres. Det skal ske i samarbejde med Vejdirektoratet.

### Lovgivning og kommunale planer og strategier

Fremkommelighed og mobilitet er et særskilt indsatsområde, adresseret i det arbejde, som § 17, stk. 4 udvalget for Trafiksikkerhed og fremkommelighed gennemførte i 2019-2020.

Yderligere er følgende planer og strategier i berøring med emnet:

- 2030-planen for grøn omstilling
- Plan- og Agenda 21-strategien og kommuneplanen

#### Målet i 2030 er

- 60 % af alle pendlerture foregår med bæredygtige og aktive transportformer
- 70 % af alle ture foregår til fods, på cykel, i den kollektive trafik og samkørt
- 80 % af alle ture under 4 km foretages til fods eller på cykel
- Der er cykelstier på alle trafikveje eller alternative attraktive stier
- 10 % af alle bilpendlerture er samkørselsture
- Antallet af kombinationsrejser er steget med 50 %
- Busser og cyklister er prioriteret i signalanlæg
- Alle signalanlæg er indrettet, så ingen oplever unødigt rødt lys
- Målene fra el-ladestander strategien er opnået

### Dette er effekterne

I forhold til den overordnede vision for denne trafik- og mobilitetsplan vurderes effekterne af denne indsats at være:

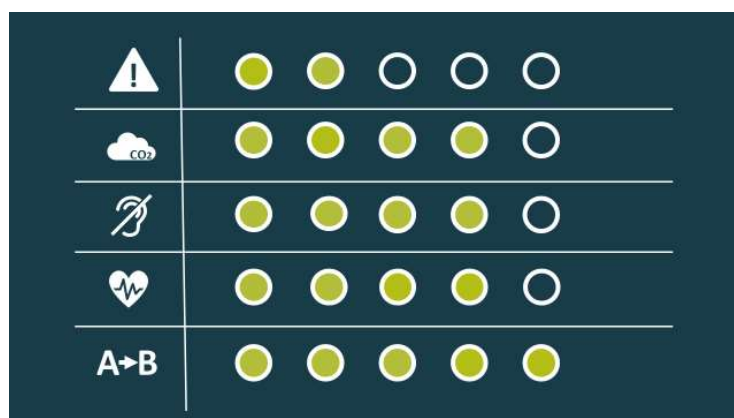
**Trafiksikkerhed:** Det vurderes, at indsatserne ikke har væsentlig indflydelse på trafiksikkerheden.

**Klima:** Klimabelastningen reduceres, når biltrafikken falder, eller når turene foretages i biler med fossilt frit drivmiddel

**Trafikstøj:** Det vurderes, at indsatsen ikke har væsentlig indflydelse på trafikstøj.

**Sundhed:** Anvendelsen af de aktive transportmidler vil forøges, og dermed vil sundheden ligeledes øges.

**Fremkommelighed:** Fremkommeligheden forbedres for både cyklister, bilister og brugere af den kollektive trafik.



# Handlingsplan for forbedring af fremkommelighed

Handling / Tiltag	Beskrivelse af effekt	Anslået økonomi 2021 – 2025	Aktører
<b>Infrastruktur tiltag</b>			<b>4.000.000 kr. samt øvrig finansiering</b>
1.1 Der foretages en tilgængelighedsrevision af alle signalanlæg for at forbedre signalerne for færdselshandikappede.	Fremkommeligheden for færdselshandikappede forbedres, så de let og sikkert kan komme rundt.	500.000 kr.	Furesø Kommune og Handicaprådet
1.2 Der etableres flere og bredere cykelstier, og der skal være gode sti- og vejforbindelser til kollektive transportmidler, erhvervsområder, bycentre, mindre bycentre og lokalsamfund og til faciliteter. Der arbejdes på, at cykelstierne etableres efter en prioriteret liste.	Flere bruger cyklen som primær transport. Trængslen reduceres på de større veje.	Der skal tages stilling til finansieringen, og der søges medfinansiering fra Statens puljer.	Furesø Kommune og Staten
1.3 Der arbejdes med at eksisterende cykelstier fremstår plane og uden huller.	Eksisterende cykelstier fremstå attraktive at køre på.	Finansieren foregår fra driftsbudgettet for asfaltenovering og anlægsbudgettet for "Vejrenovering"	Furesø kommune, borgere og Dansk cyklistforbund.
1.4 Der kan opsættes oplysningstavler, der viser, hvor lang transporttiden er i bil og på cykel til København.	Flere biler vælger de aktive transportformer. Fremkommeligheden øges for de resterende biler.	500.000 kr.	Furesø Kommune
1.5 Kommunen gennemgår alle signalanlæg for mulige optimeringer, så der undgås unødigt rødt, og at busser og cyklister prioriteres.	Unødig ventetid for rødt minimeres, og rejsetiden minimeres dermed.	3.0 millioner kroner. For et signalanlæg kan prisen være op til 0,5 million.	Furesø Kommune
1.6 Kommunen fremmer opstillingen af ladestandere i samarbejde med borgere, erhvervsliv og kommuner bl.a. ved informationsmøder.	1/3 af bilparken i Furesø Kommune er omstillet til elbiler.	Ingen.	Furesø Kommune, borgere, erhvervsliv, kommuner i Nordsjælland og Staten
<b>Adfærdstiltag</b>			<b>370.000 kr.</b>
1.7 Kommunen vil forbedre cykelkulturen og informere nye tilflyttere og virksomheder om bæredygtige mobilitetsmuligheder i kommunen.	Færre cyklistulykker, flere passagerer i den kollektive trafik, flere cyklister og en bedre sundhed og mindre støj og forurening.	100.000 kr.	Furesø Kommune i samarbejde med Gate 21 og Supercykelstierne
1.8 Kommunen vil arbejde for at understøtte samkørsel gennem støtte til en app., f.eks. "Nabo go".	Mindre trængsel, trafikstøj og forurening.	270.000 kr.	Furesø Kommune i samarbejde med andre aktører
1.9 Lokalplanerne skal fastsætte bestemmelser for et minimum antal cykelparkeringspladser samt sikre tilgængelighed til kollektive transportmidler i bolig-, erhvervs- og butiksområder.	Stigning i antal cykelture og kollektivt rejsende.	Ingen.	Furesø Kommune

# Kollektiv transport

Indsats

2

Furesø Kommune skal arbejde på at understøtte borgernes og trafikanternes kompetencer til at færdes sikkert i trafikken og vælge alternative grønne transportformer.

Anbefaling fra § 17, stk. 4 udvalget for trafiksikkerhed og fremkommelighed

## Hvorfor gør vi det?

Der er for få passagerer i den kollektive transport i forhold til det potentiale, den har. Der er et stort potentiale i at øge anvendelsen af bus og tog, fordi mange bolig-, butiks- og erhvervsområder er placeret inden for en radius af 2 km fra S-togstationerne, og at mange bilture foretages parallelt med busruter med start og slut 600 m fra et busstop eller en togstation.

## Hvad vil vi opnå?

Furesø Kommune har et forholdsvist velindrettet og forholdsvist velbenyttet net af kollektive transportmuligheder, som sikrer, at borgerne har adgang fra boligområder til stationer, skoler, bycentre, institutioner og andre faciliteter både i Furesø og til og fra omegnskommunerne. Det kunne f.eks. være ny busbetjening til Farum Kaserne og Sydlejren. Vi vil opnå, at flere benytter den kollektive transport ved at gøre den mere attraktiv, bl.a. ved at den forbinder mindre bycentre og lokalsamfund. Vi arbejder for at få bedre kollektive trafikløsninger, hvor busser kører ud til nye boligområder, større regularitet for busser.

## Infrastruktur

Infrastrukturen og driften af tog- og buslinjerne optimeres via en kortlægning, så det danner et endnu bedre sammenhængende net til knudepunkter i og uden for kommunen og mellem mindre bycentre og lokalsamfundene. Der samarbejdes med Movia og DSB om optimering af knudepunkter, med forbedringer af adgangsforhold, stiforbindelser og parkeringsfaciliteter ved de kollektive knudepunkter.

Der er særligt fokus på cykelinfrastrukturen omkring knudepunkterne, således at det store potentiale i kombinationsrejser udnyttes. Busruterne skal være et sammenhængende og effektivt net af forbindelser til og mellem boligområder, stationer, erhvervsområder, bycentre, mindre bycentre og lokalsamfund, samt andre faciliteter.

Bussernes fremkommelighed kan ydermere prioriteres på vejene og i signalanlæggene, såfremt det ikke forringer kapaciteten for den aktuelle biltrafik.

## Adfærd

Der skal udføres kampagner, nudging, undervisning af skoleelever, mobilitetsworkshops/infoboder og mobilitetseksperimenter, som skal bidrage til at omlægge borgernes og erhvervslivets transportvaner til den kollektive trafik, kombinationsrejser og cyklisme som de primære rejseformer.

## Lovgivning og kommunale planer og strategier

Kollektiv trafik er inkluderet i tre af de fire indsatsområder, som adresseres i § 17, stk. 4 udvalget for Trafiksikkerhed og fremkommelighed, der blev gennemført i 2019-2020. Yderligere berører følgende planer emnet:

- 2030-planen for klima og grøn omstilling
- Plan- og Agenda 21-strategien og Kommuneplanen
- Idékatalog for kollektiv trafik.

#### Målet i 2030 er

- Mindst 20 % af borgerens daglige ture foretages i den kollektive trafik
- Mindst 90 % af brugerne er tilfredse med den kollektive trafik i Furesø
- Den kollektive trafik opleves attraktiv, uanset hvor man bor
- Alle kommunale buslinjer er fossilfrie
- Fremkommeligheden for busser er prioriteret i alle kryds og på veje, hvor der er plads

#### Dette er effekterne

I forhold til den overordnede vision for denne trafik- og mobilitetsplan vurderes effekterne af denne indsats at være:

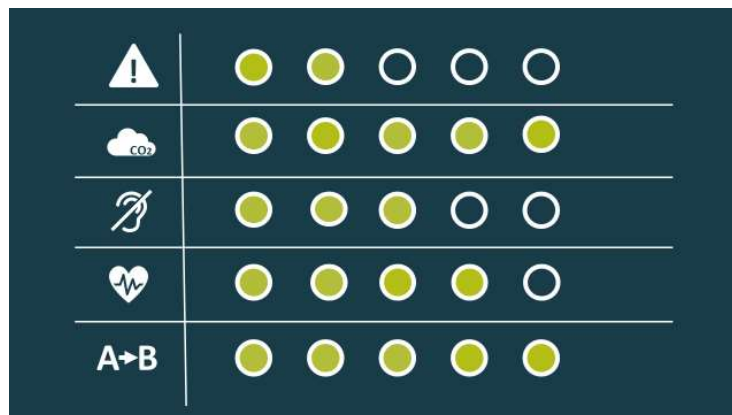
**Trafiksikkerhed:** Begrænset effekt.

**Klima:** Klimabelastningen er reduceret, når andelen af kollektive rejser og cykelture øges, og andelen af bilture falder.

**Trafikstøj:** Støjen er reduceret på veje med busbetjening, efter at der er indført elbusser.

**Sundhed:** Sundheden blandt borgerne øges, da der foretages flere kombinationsture i form af cykel og kollektiv trafik.

**Fremkommelighed:** Fremkommeligheden for busserne er øget.





# Handlingsplan for kollektiv transport

Handling / Tiltag	Beskrivelse af effekt	Anslået økonomi 2021 – 2025	Aktører	
<b>Infrastruktur tiltag</b>			<b>3.675.000 kr.</b>	
2.1	Kommunen vil sammen med Movia og omegnskommunerne udarbejde og implementere en langsigtet serviceplan for at styrke korridorer og sammenhænge, også på tværs i kommunen, hvor mange, herunder seniorer har brug for bussen, og for at der sikres god korrespondance mellem de forskellige buslinjer og S-toget.	Flere passagerer i den kollektive trafik. Øget tilfredshed blandt passagererne.	100.000 kr.	Furesø Kommune i samarbejde med Movia, Seniorrådet og omegnskommuner
2.2	Kommunen vil etablere gode adgangsforhold og cykel-gangforbindelser og opsætte cykelstativer ved trafikknudepunkter i en prioriteret rækkefølge.	Flere kombinationsture.	250.000 kr.	Furesø Kommune i samarbejde med Movia
2.3	De kommende år vil Furesø Kommune træffe beslutning om at udskifte de nuværende fossile busser til elbusser, når de løbende kommer i udbud, så de alle er fossilfrie i 2030.	Klimabelastningen fra busdriften reduceres væsentligt.	Afholdes af driftsbudgettet for busser.	Furesø Kommune i samarbejde med Movia og nabo kommunerne
2.4	Bussernes fremkommelighed prioriteres i signalanlæg og på veje, hvor der er plads og kapaciteten ikke forringes for biltrafikken.	Øget fremkommelighed for busser og cyklister.	Dækkes af omkostningerne til signalombygningen, indsats 1.4.	Furesø Kommune
2.5	Farum station ombygges, så busterminalen bliver mere overskuelig, og der kan etableres flere p-pladser for biler.	Flere pendlere vil tage toget på arbejde.	3.125 million kr.	Furesø Kommune, Movia og DSB
2.6	Der etableres aflåsningsmuligheder, overvågning samt god belysning ved cykelparkering ved trafikknudepunkter.	Det bliver sikkert og trygt at parkere sin cykel på stationen og ved stoppesteder.	200.000 kr.	Furesø Kommune i samarbejde med trafikselskaber
2.7	Kommunen indgår i 2021 ny kontrakt med ejerne af læskurene. Der vil blive opstillet nyt, bæredygtigt og informativt inventar ved overdækkede buslæskure.	Trygheden ved busstoppestedene øges.	Ingen for kommunen.	Furesø Kommune i samarbejde med Movia og borgerne
<b>Adfærdstiltag</b>			<b>200.000 kr.</b>	
2.8	Der gennemføres kampagner med fokus på fordelene ved den kollektive trafik: Klima, sundhed, og reduceret trængsel. Kampagnerne skal udbredes og målrettes til borgere, erhvervsliv og skoleelever. Det indarbejdes i undervisningen i skolerne.	Anvendelsen af den kollektive trafik øges.	150.000 kr.	Furesø Kommune
2.9	Der afholdes informationsmøder med borgerne om flextrafik og plustur.	Borgerne får øget viden om mulighederne for at anvende flextrafik og plustur og generel viden om bæredygtig transport og dermed basis for adfærdændringer.	50.000 kr.	Furesø Kommune i samarbejde med Movia

# Trafikstøj

Indsats

3

I fællesskab reducerer og forebygger vi trafikstøj i Furesø Kommune.

Anbefaling 4 fra § 17, stk. 4 udvalget for trafikstøj

## Hvorfor gør vi det?

Trafikstøj i Furesø Kommune generer borgerne meget, og trafikstøj er også sygdomsfremkaldende. Trafikstøjen kommer primært fra Hillerødmotorvejen, men trafikstøj fra Ring 4 og de kommunale veje spiller også en rolle, om end væsentlig mindre.

Kommunens støjkortlægning viser, at ca. 3.700 boliger svarende til ca. 8.400 borgere er støjbelastede i 2019. Tallet er steget fra 3.250 i 2017. Ca. 1 % af boligerne er stærkt støjbelastede. De stærkt støjbelastede boliger ligger i nogle få områder ved Bregnerød, omkring Fiskebækbroen, langs Frederiksborgvej ved den østlige kommunegrænse, ved Jonstrup og i Hareskovby.

Trafikstøjen vil fortsætte med at stige, hvis der kommer flere biler på vejene og der ikke indføres støjdæmpende foranstaltninger eller, at hastigheden nedsættes.

## Hvad vil vi opnå?

Trafikstøjen skal nedsættes i Furesø Kommune. Indsatsen mod trafikstøj skal derfor være et centralt punkt i den strategiske planlægning af fremtidens Furesø og i de regionale og nationale samarbejder.

Furesø Kommune vil frem over arbejde for at nedsætte trafikstøjen og præge Vejdirektoratet til at finde de bedste støjdæmpende løsninger langs Hillerødmotorvejen. På langt sigt vil Kommunen arbejde for, at Hillerødmotorvejen bliver overdækket i Farum, så trafikstøjen indkapsles.

Kommunen skal derfor arbejde fra flere vinkler, som både vil handle om at nudge borgerne til en støjdæmpende adfærd, og som får borgerne til selv at finde egne støjdæmpende løsninger på og omkring deres boliger og tage ansvar for deres transportvaner.

Lovgivningen bør ændres, og Staten bør afsætte flere penge til etablering af støjafskærmning langs Hillerødmotorvejen og overdækning af denne. S-toget bør forlænges fra Farum mod Hillerød, hvilket vil reducere antallet af biler på motorvejen.

## Infrastruktur

Målet er, at infrastrukturen skal forbedres ved at etablere flere og bredere cykelstier, som kan skabe gode forbindelser til den kollektive trafik, erhvervsområderne og bycentrene.

Furesø Kommune arbejder med støjreducerende løsninger på de kommunale veje, bl.a. på de primære trafikveje, som Slangerupvej, Frederiksborgvej, Paltholmvej og Kirke Værløsevej.

Der skal arbejdes for at hastigheden på de kommunale veje inden for tættere bebyggede områder (byerne) reduceres. Herudover skal der ved byplanlægning tages højde for vejenes placering, så de støjmæssigt generer mindst muligt.

### Adfærd

Kommunen bør arbejde på at oplyse og understøtte borgere og trafikkanter til en støjsvag adfærd. Tillige bør der udvikles metoder til, at grundejerforeninger og/eller borgere kan medfinansiere støjreducerende løsninger omkring boligerne.

Der arbejdes for at skabe forståelse for, at borgerne forstår sammenhængen mellem trafikstøj og hastighed.

### Lovgivning og kommunale planer og strategier

Kommunen skal arbejde på at få ændret eksisterende lovgivning i forhold til flere muligheder for støjreducerende tiltag.

Trafikstøj er indgået i arbejdet, som § 17, stk. 4 udvalget for Trafikstøj gennemførte i 2018-2019.

Yderligere er følgende planer og strategier i berøring med emnet:

- 2030-planen for grøn omstilling
- Plan- og Agenda 21-strategien.

#### Målet i 2030 er

- 50 % af de borgere, der bor langs kommunens trafikveje, har fået reduceret trafikstøjen til de vejledende støjgrænser.
- Antallet af boliger belastet med støj over 63 dB er reduceret til 0 boliger.
- Hillerødmotorvejen – Fiskebækbroen er forsynet med støjafskærmning.
- Trafikstøjen fra Hillerødmotorvejen er reduceret til de vejledende støjgrænser. Alle kommunale veje med hastigheden over 50 km/t er forsynet med støjreducerende asfalt eller tilsvarende.
- Boligområder er trafiksaneret
- Forarbejdet til overdækning af Hillerødmotorvejen er igangsat.

### Dette er effekterne

I forhold til den overordnede vision for denne trafik- og mobilitetsplan vurderes effekterne af denne indsats at være:

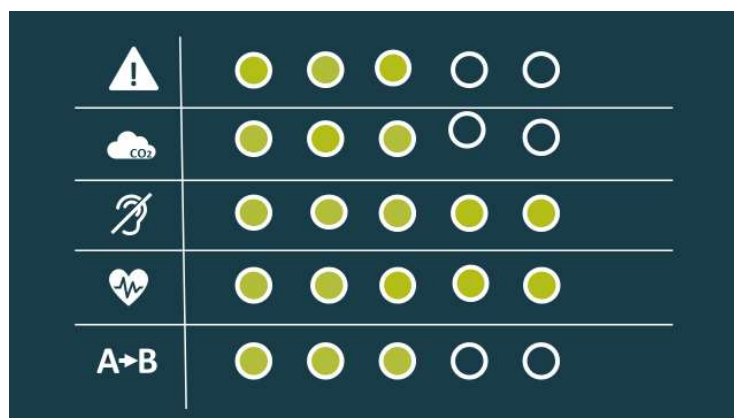
**Trafiksikkerhed:** Det vurderes, at indsatserne omkring trafikstøj har nogen indflydelse på trafiksikkerheden.

**Klima:** Reduktion af trafikstøj har nogen indflydelse på klimaet.

**Trafikstøj:** Indsatserne har direkte væsentlig indflydelse på trafikstøj samt nogle indsatser har indirekte indflydelse.

**Sundhed:** Reduktion af trafikstøjen vil have betydelig effekt på sundheden.

**Fremkommelighed:** Indsatsen vil have nogen effekt på fremkommelighed.



# Handlingsplan for reduktion af trafikstøj i Furesø Kommune

Handling / Tiltag	Beskrivelse af effekt	Anslået økonomi 2021 – 2025	Aktører
<b>Infrastruktur tiltag</b>			<b>5.000.000 kr.</b>
3.1 Furesø Kommune fortsætter tilskudsordningen til lydisolering af boliger. Forvaltningen yder årligt tilskud til boligejere, hvor støjbelastningen er over 58 dB. Der kan ansøges om tilskud til udskiftning af vinduer eller opsætning af støjhegn.	Beboere får lavere støjniveau inde i deres boliger, hvilket højner livskvaliteten.  Giver ingen effekt i forhold til udendørsarealerne.	1.300.000 kr.	Furesø Kommune og borgere
3.2 Furesø Kommune arbejder for at få overdækket Hillerødmotorvejen. Der pågår undersøgelse omkring overdækning af Hillerødmotorvejen i Farum.	Trafikstøjen indkapsles, hvilket vil betyde en betydelig støjreduktion, og alt efter overdækningens længde anslås det, at min. 600 boliger ikke længere vil betragtes som værende støjbelastede.	Er finansieret	Furesø Kommune
3.3 Byplanlægning og lokalplaner skal indeholde en vurdering af støjkonsekvenser for eksisterende boliger. Ved opførelse af større byggerier og anlæg af nye veje skal der gennemføres beregninger af trafikstøjen ud fra de forventede trafikmængder og i forhold til nærliggende boliger.	Eksisterende boliger bliver ikke belastet af trafikale konsekvenser af nybyggeri. Det skal resultere i ensartede tiltag for såvel nye som gamle boliger.	Ingen	Furesø Kommune
3.4 Furesø Kommune arbejder for et udvidet tværkommunalt samarbejde for at sikre større gennemslagskraft over for beslutninger på Statens vejnet, så der ikke skabes støjgenerende løsninger. På nuværende tidspunkt indgår Furesø og Gladsaxe Kommuner i et samarbejdsprojekt med Realdania om metoder til bekæmpelse af støj og trafik.	Skabelse af ny viden til byudvikling i støjramte boligområder.	Er finansieret	Furesø Kommune
3.5 I forbindelse med udskiftning af nyt slidlag (asfalt) på de kommunale veje vælges støjreducerende asfalt de steder, hvor hastighedsbegrænsningen er 50 km/ eller højere.	Trafikstøjen reduceres med ca. 1,3 dB, men effekten mindskes med tiden, når asfalten slides.	3 millioner kr.	Furesø Kommune
3.6 Furesø Kommune arbejder med trafiksanering af boligveje, så der opnås bedre tryghed og trafikikkerhed og mindre trafikstøj blandt andet ved hastighedsnedsættelse.	Roligere kørsel og dermed mindre trafikstøj.	500.000 kr.	Furesø Kommune
3.7 Vejdirektoratet fastholdes i anlæggelse af støjskærme, og der lægges pres på Transport- og boligministeriet for at afsættes midler til bekæmpelse af trafikstøj.	Trafikstøjen mindskes væsentligt, der vil dog fortsat være boliger, som er støjbelastet, men i mindre grad.	Ingen	Furesø Kommune og Staten
3.8 Furesø Kommune udfører støjeregninger for at dokumentere eksisterende og fremskrevne støjgener, ved ændring af trafikmængder, hastigheder og opsætning af støjskærme.	Bedre beskrivelse af støjgenerne til dialog med borgere, nabokommuner og staten.	200.000	Furesø Kommune
<b>Adfærdstiltag</b>			<b>125.000 kr.</b>
3.9 Furesø Kommune arbejder for at gennemføre indsatser for at få flere til at cykle (supercykelstier, aflåst cykelparkering ved S-tog, cykelparkering ved knudepunkter) attraktive og bedre forhold for støjsvage trafikanter som cyklister og fodgængere.	Forbedre fremkommeligheden, giver sundhed og mindre trafikstøj.	Økonomi under andre indsatser	Furesø Kommune
3.10 Furesø Kommune udarbejder nudging- og oplysningskampagner om støjsvag adfærd, som understøtter nysgerrighed, undervisning og oplysninger for at give borgere valgmuligheder til selv at vælge en støjsvag adfærd.	Lavere hastighed og dermed mindskes trafikstøjen.	25.000 kr.	Furesø Kommune
3.11 Furesø Kommune ønsker at etablere og facilitere et støjnetværk. Forvaltningen har udarbejdet et kommissorium.	Særlige støj-problemstillinger får et bud på løsning og effekt. Der skabes engagement hos borgerne.	100.000 kr.	Furesø Kommune

Der skal gennem trafik- og byplanlægning arbejdes på løsninger, som forbedrer trafiksikkerhed og fremkommelighed, hvor borgerne færdes. Kommunen skal arbejde for at indrette stier og veje, så der sker færrest mulige alvorlige ulykker, og så trafikken afvikles effektivt.

Anbefaling 4 fra § 17, stk. 4 udvalget for trafiksikkerhed og fremkommelighed

## Hvorfor gør vi det?

En ulykke er én ulykke for meget. Der sker for mange ulykker i Furesø Kommune. Furesø Kommune ligger markant over landsgennemsnittet i 2019 for ulykker med cyklister og gående. Der sker 57 % flere ulykker for cyklister og 110 % flere ulykker for gående i forhold til landsgennemsnittet. I perioden 2015 – 2019 er antallet af ulykker for cyklister 42 % over landsgennemsnittet i 2019.

## Hvad vil vi opnå?

Det skal være sikkert og trygt at færdes på kommunens veje og stier. Sikkerhed og tryghed kræver ofte hver sin indsats. Trafiksikkerhed betyder, at der ikke må ske trafikulykker, hvor personer kommer til skade. Tryghed betyder, at oplevelsen af at færdes på veje og stier ikke føles farlig.

Høj trafiksikkerhed og høj tryghed opnås begge gennem ombygninger af veje og stier samt ved at få trafikanternes adfærd til at være i overensstemmelse med færdselsloven.

## Infrastruktur

De eksisterende trafikveje, både primære og sekundære undersøges for trafiksikkerhedsmæssige problemer ved gennemførelse af trafiksikkerhedsinspektion. Der udarbejdes en hastighedsplan for vejene, så hastigheden i højere grad tilpasses omgivelserne og vejens funktion. Resultaterne af de seneste fem års uheldsbillede og af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan inddrages.

Sikkerheden og trygheden på cykelstierne og de kombinerede cykel- og gangstier skal forbedres, så cyklister og fodgængere ved, hvordan de skal færdes. Dette skal forbedres ved en bedre skiltning af anvendelse, fremhæve vigepligten i stikryds ved tydeligere afmærkning samt forbedret vejvisning.

De steder, hvor borgerne oplever utryghed på veje og stier, opsamles løbende ud fra indmeldinger og danner grundlag for den årlige prioritering af indsats for forbedring af trafiksikkerhed og tryghed.

## Adfærd

For at opnå, at børn og voksne kan bevæge sig trygt og sikkert på veje og stier, gennemføres kampanjer om hensynsfuld adfærd og overholdelse af færdselsloven. Trafikundervisning i skolerne bør have fokus på en forbedring af kompetencerne hos børn, så de lærer at begå sig korrekt og sikkert i trafikken.

En del uheld bliver aldrig registreret, da politiet ikke bliver involveret. Furesø Kommune vil derfor i samarbejde med de øvrige kommuner i Københavnsområdet arbejde for at få kendskab til uheld, der ikke bliver registreret af politiet, men medfører besøg på en skadestue.

### Lovgivning og kommunale planer og strategier

Trafiksikkerhed er et område, der er indeholdt i følgende af Kommunens planer og strategier:

- § 17, stk. 4 udvalget for Trafiksikkerhed og fremkommelighed
- Succeskriterierne for 2030-målene, pkt. 8.2
- Plan- og Agenda 21-strategien og Kommuneplanen
- Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan

#### Målet i 2030 er

- Vejene er indrettet og vedligeholdt, så de svarer til den trafikmængde og de trafikanter, der benytter vejen
- Der er ingen trafikdræbte eller alvorligt tilskadekomne
- Trygheden i trafikken er blevet forøget
- Antallet af cyklistuheld er faldet til under landsgennemsnittet
- Alle interne lokalveje i boligområder har en hastighedsbegrænsning på maks. 40 km/t
- Alle fodgængerfelter på trafikveje er forsynet med midterheller
- Hvor stier krydser trafikveje, er der lavet sikring af krydsningen

### Dette er effekterne

Indsatsen er målrettet og konkret og vil forbedre forholdene for fodgængere og cyklister og give adskillige positive effekter derudover:

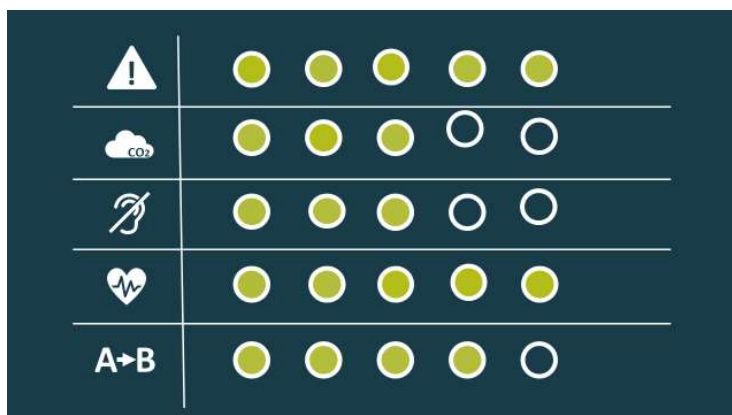
**Trafiksikkerhed:** Indsatserne vil medføre en reduktion i antallet af dræbte og tilskadekomne.

**Klima:** Der vil ske en reduktion i CO<sub>2</sub> udledningen, når trygheden forbedres, og flere anvender cykel i stedet for bil.

**Støj:** Støjen fra transporten reduceres, når hastighedsbegrænsning nedsættes, og flere vælger en aktiv transportform.

**Sundhed:** Aktiv transport og frisk luft forbedrer sundheden hos kommunens borgere.

**Fremkommelighed:** Fremkommeligheden vil forbedres, når flere borgere vælger at cykle eller gå i stedet for at tage bilen.



# Handlingsplan for forbedret trafiksikkerhed

Handling / Tiltag	Beskrivelse af effekt	Anslået økonomi 2021 - 2025	Aktører
<b>Infrastruktur tiltag</b>			<b>4.600.000 kr.</b>
4.1 Der gennemføres trafiksikkerhedsinspektion af Slangstrupvej, Frederiksborgvej, Palholmvej, Fiskebækvej og Kirke Værløsevej, og Kollekollevej undersøges for steder med trafiksikkerhedsmæssige problemer, som f.eks. oversigtsproblemer, for høj hastighed og faste genstande tæt på veje og stier.	Forebyggelse af trafikulykker.	600.000 kr.	Borgerne, Furesø Kommune og politiet
4.2 Der udarbejdes en hastighedsplan for alle veje i kommunen, som sikrer, at hastighedsbegrænsningerne tilpasses vejens funktion og omgivelser.	Der opnås en større respekt for hastighedsgrænserne og dermed en overholdelse af dem.	Ingen.	Furesø Kommune og politiet
4.3 Uheldsbelastede vejkryds og strækninger skal ombygges, så trafikulykker undgås. Ombygningerne sker efter en prioriteret liste.	Trafikulykker undgås fremadrettet.	4 millioner kr.	Furesø Kommune og politiet
4.4 Det registreres, hvor borgerne føler sig utrygge, og lokaliteterne forbedres efter en prioriteret liste. Ved at registrere henvendelserne samlet kan forholdene forbedres i sammenhæng med ombygninger af infrastruktur, forbedring af belysningsforhold og driftsmæssige optimeringer.	Større tryghed på veje og stier.	Ingen.	Borgere, Senierrådet, Handicaprådet og Furesø Kommune
4.5 Trafikfarlige huller i belægninger på stier og veje udbedres løbende.	Forbedrer trafiksikkerheden og formindsker antallet af cyklistuheld.	Er finansieret via driftsbudgetter.	Borgerne og Furesø Kommune
<b>Adfærdstiltag</b>			<b>300.000 kr.</b>
4.6 Kommunen deltager i Rådet for Sikker Trafiks årlige kampagneprogram.	Effekten vil være, at bilister og cyklister i højere grad overholder færdselsloven.	250.000kr.	Furesø Kommune og Rådet for Sikker Trafik
4.7 Specifikke kampagner med budskab om adfærd, der øger trygheden og giver færre ulykker. F. eks. er 2-1 veje et nyere begreb, som ikke alle trafikanter ved, hvordan de skal anvende.	Forebyggelse af trafikulykker og forbedring af tryghed.	50.000 kr.	Borgerne og Furesø Kommune

# Transport til skole og fritidsinteresser

Indsats  
5

Der skal gennem trafik- og byplanlægning arbejdes på løsninger, som forbedrer trafikikkerhed og fremkommelighed, hvor borgerne færdes.

Kommunen skal arbejde for at indrette stier og veje, så der sker færrest mulige alvorlige ulykker, og så trafikken afvikles effektivt.

Anbefaling 4 fra § 17, stk. 4 udvalget for trafikikkerhed og fremkommelighed

## Hvorfor gør vi det?

23 % af skolebørnene bliver kørt i bil til skole, svarende til ca. 1.300 ture i bil hver dag. Det er ikke alle børn der skal kan transportere sig i skole men målet er at de 23 % mindskes i det omfang det er muligt. Endvidere er mange forældre og børn utrygge ved selv at lade børnene transportere sig i skolen og få at fjerne utrygheden og forbedre trafikikkerheden skal der ses på forbedringer i infrastrukturen, trafikant adfærden og færdselsundervisningen.

## Hvad vil vi opnå?

Transport til og fra skole kan på grund af de korte afstande formodentlig omlægges til aktiv og bæredygtig transport. Det vil medføre væsentlig forbedring af trafikforholdene omkring skolerne, især om morgenen. Aktiv transport har den fordel at børns indlæringssevne og sundhed forbedres.

## Infrastruktur

Infrastrukturen omkring skolerne og fritidsaktiviteterne bør udføres så de understøtter en bæredygtig mobilitet i form af gang og cyklisme. Der udarbejdes en kortlægning af adgangsvejene til og fra skolerne og fritidsanlæggene, som f.eks. til Farum Park og Værløsehallerne.

Der følges op med en plan på den enkelte skole for indsatser, både med hensyn til at forbedre infrastrukturen og tilrettelæggelse af adfærdsændrende kampagner.

Der kan med fordel etableres cykelstier og fortove omkring skoler og fritidsaktiviteter, og cykelparkeringsforholdene skal være tilstrækkelige og gode.

Der kan etableres tidsbegrænsning for bilkørsel ved skoleindgange, eller hastigheden sættes ned som minimum ved mødetidspunkter.

## Adfærd

Furesø Kommune udarbejder et paradigme for en trafikpolitik og handlingsplan for den enkelte skole med et katalog af mulige indsatser. Indsatserne er overholdelse af færdselsloven, forskydning af mødetider, afvikling af trafikken omkring skoler, kampagner/nudging og undervisning.

Målet er, at færdselsloven overholdes uanset hvilket transportmiddel, der anvendes. Børn og forældre bør undervises i hensynsfuld og sikker trafikadfærd, og cyklen kan med stor fordel anvendes som element i undervisningen.



## Lovgivning og kommunale planer og strategier

Transport til og fra skole og fritidsinteresser er et område, der er indeholdt i følgende af Kommunens planer og strategier:

- Furesø Kommunes politik for Klima og bæredygtighed 2014.
- § 17, stk. 4 udvalget for Trafiksikkerhed og fremkommelighed.
- 2030-planen for klima og grøn omstilling.
- Plan og Agenda 21 strategien.

### Målet i 2030 er

- Alle skoler har en trafikpolitik
- Alle skoler har en handlingsplan for adfærd og forbedring af adgangs- og cykelparkeringsforhold
- Alle skolebørn, der kan, cykler eller går til skole og til fritidsinteresser
- Alle skolebørn er undervist i at være gode og hensynsfulde fodgængere og cyklister

### Dette er effekterne

Den målrettede og konkrete indsats medfører, at bæredygtig mobilitet bliver det foretrukne valg.

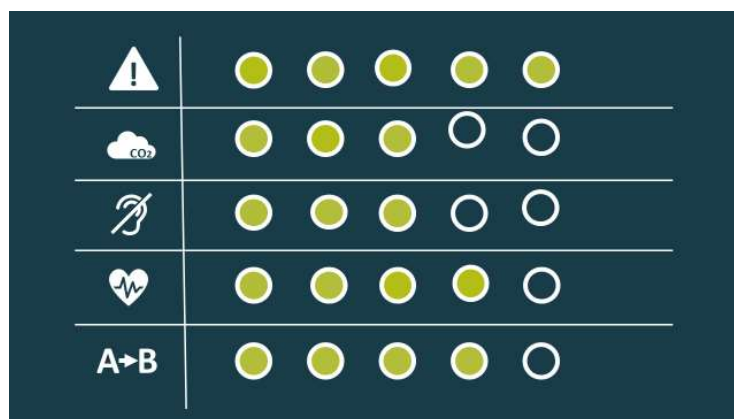
**Trafiksikkerhed:** Det vurderes, at indsatserne vil medføre, at vejene omkring skolerne bliver trafiksikre, så der ikke forekommer uheld med baggrund i vejtekniske forhold.

**Klima:** Der vil ske en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen, når antallet af bilture falder, og cykelfærdighederne bruges til transport skoleuafhængigt, men da turene er korte, er effekten begrænset.

**Trafikstøj:** Støjen reduceres på de veje, der fører til og fra skolerne/fritidsinteresserne, når biltrafikken mindskes, og hastigheden nedsættes.

**Sundhed:** Sundhedspåvirkningen i form af aktiv transport og frisk luft om morgenen vil gøre skolebørn og ansatte sundere.

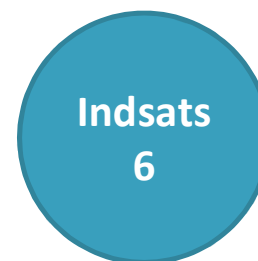
**Fremkommelighed:** Fremkommeligheden omkring skoler vil øges markant for cykler og gående, men reduceres for biltrafikken.



# Handlingsplan for transport til skole og fritidsinteresser

Handling / Tiltag	Beskrivelse af effekt	Anslået økonomi 2021 – 2025	Aktører
<b>Infrastruktur tiltag</b>			<b>4.700.000 kr.</b>
5.1 Forvaltningen laver et katalog til udarbejdelse af en handlingsplan for den enkelte skole. Der er en del intern viden i forvaltningen samt eksternt viden hos konsulenter, hvor man kan hente inspiration.	Kataloget gør det lettere for skoleledelserne at udarbejde egen trafikpolitik og handlingsplan.	300.000 kr.	Furesø Kommune og skolebestyrelser
5.2 Trafikforholdene kortlægges omkring skoler og fritidsinstitutioner, og på basis heraf udarbejdes og implementeres forbedring af forholdene på vejene, cykelstierne og cykelparkeringsforholdene omkring og på skolerne og fritidsinstitutionerne.	Bedre trafiksikkerhed og tryghed på adgangsvejen til skoler. Investeringerne forventes at øge andelen af børn, der cykler til skole, og dermed fjerne/mindske biltrafik omkring skolerne om morgenen og eftermiddagen.	4.150.000 kr.	Furesø Kommune og skolebestyrelser
5.3 Der gennemføres en trafikanalyse ved større ombygnings- eller anlægsarbejder nær skolerne, som har indflydelse på trafikforholdene.	Dette tiltag sikrer, at der ikke opstår uplanlagte situationer i forbindelse med bygge-/anlægsarbejder, samt at skolerne er informerede om aktiviteter i deres nærområde, der påvirker trafikforholdene.	250.000 kr.	Furesø Kommune og evt. eksterne parter
<b>Adfærdstiltag</b>			<b>1.000.000 kr.</b>
5.4 Gennemførelse af adfærdsændrende kampagner på skolerne for at fremme bæredygtig og tryk transport til skoler og fritidsinstitutioner. Der udarbejdes gode råd for trafikundervisning og trafikadfærd hos børn, voksne og ansatte. Skoleledere og bestyrelser udformer egne politikker og handlingsplaner. Fortsættelse af undervisning og kampagner, der allerede anvendes, bl.a. trafikundervisningen, Alle børn cykler og Alle indskolingsbørn cykler samt undervisningsprojektet "Folkeskolen Cykler".	Effekten vil være, at flere/alle børn går og cykler, og at der er mindre/intet trafikchaos omkring skolerne om morgenen og eftermiddagen. Der er et betydeligt læringsmoment i flere af disse kampagner, der kan understøtte undervisningen i flere fag samt øge elevernes sundhed.	1 million kr.	Furesø Kommune, internt samarbejde mellem flere afdelinger og skolebestyrelser

# Transport til virksomheder i Furesø Kommune



Kommunen og erhvervslivet i Furesø Kommune samarbejder om, at transport til og fra virksomheder i Furesø Kommune foregår på en bæredygtig måde.

Anbefaling fra Erhvervskontaktudvalget

## Hvorfor gør vi det?

Pendlingen til virksomheder i Furesø Kommune foregår hovedsageligt i bil, og turene er forholdsvis korte. Det forventes derfor, at der vil være mulighed for at få ændret adfærden i retning af cyklisme og kollektiv transport. 64 % af rejserne foregår i bil, 21 % på cykel og 10 % med tog/i kombination med andre transportmidler. Ca. 25 % er under 2 km, ca. 19 % er mellem 2 og 4 km, og ca. 14 % er mellem 4 og 10 km.

Der er reduceret fremkommelighed, dvs. lokal trængsel, især i morgentimerne på indfaldsvejene til erhvervsområderne, og rejserne giver anledning til CO<sub>2</sub>-emission.

## Hvad vil vi opnå?

Persontransporten til arbejdspladser i Furesø Kommune kan på grund af de korte afstande forholdsvis let omlægges til en aktiv og bæredygtig transport og bidrage betydeligt til opnåelse af målet om 70 % CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 og bidrage betydeligt til en forbedring af sundheden.

Samarbejdet mellem Furesø Kommune og erhvervslivet om bæredygtig mobilitet er forankret i Erhvervskontaktudvalget, hvor der udarbejdes en samlet ambitiøs politik og handlingsplan for samarbejdet mellem Kommunen og erhvervslivet om bæredygtig mobilitet.

## Infrastruktur

Målet er, at infrastrukturen i og omkring erhvervsområderne udformes så de understøtter bæredygtig person- og varetransport. Der foretages en kortlægning af nødvendige infrastrukturelle tiltag, der følges op af en plan for indsats, både med hensyn til at forbedre infrastrukturen og tilrettelæggelse af adfærdsændrende kampagner/nudging.

Veje og adgangsforhold bør være indrettet på en måde, der fremmer aktiv persontransport, derfor er supercykelstier forbundet til erhvervsområderne via cykelstiforbindelser. Cykelparkeringsforholdene på virksomhederne er tiltrækkende, og der etableres delecyclordninger til pendling mellem stationer og erhvervsområder.

Tung trafik til erhvervsområderne foregår på veje indrettet dertil, og virksomhederne opstiller en plan for omlægning af varetransport til bæredygtig varetransport. Virksomhederne etablerer ladestandere til elbiler på deres p-områder i henhold til Furesø Kommunes strategi for ladestandere. Der sættes fokus på samkørselsordninger.

## Adfærd

Furesø Kommune udarbejder et paradigme for en trafikpolitik for erhvervsvirksomheder og et katalog med mulige tiltag som elementer i en handlingsplan. Virksomhederne vil ud fra kataloget have mulighed for at formulere en trafikpolitik og handlingsplan for de enkelte erhvervsområder. Virksomhederne og Kommunen samarbejder om adfærdsændrende kampagner og evaluering af indsatsen. I samarbejde sættes der ambitiøse mål under temaet ”Furesø Cykler” for, at Furesø Kommune kan blive ”Danmarks Cykelkommune nr. 1”.

## Lovgivning og kommunale planer og strategier

Transport til virksomhederne er et område, der er indeholdt i følgende af Kommunens planer og strategier med målsætninger, der understøtter indsatsen for bæredygtig pendling:

- Furesø Kommunes Politik for Klima & Miljø 2014.
- § 17, stk. 4 udvalget for Trafiksikkerhed og fremkommelighed.
- 2030-planen for klima og bæredygtig omstilling.
- Plan- og Agenda 21-strategien for 2030 og Kommuneplanen.
- Ladestanderbekendtgørelsen bkg. nr. 181 af 5. marts 2020 og Furesø Kommunes Strategi for ladestandere.

### Målet i 2030 er

- Hvert erhvervsområde har en fælles overordnet trafikpolitik for deres område
- Alle mellemstore og store virksomheder har udarbejdet en trafikpolitik og handlingsplan
- 70 % af al transport til og fra virksomhederne på afstande under 15 km foregår med bæredygtig transport
- Erhvervsområderne er forbundet til supercykelstinetet med gode cykelstier

## Dette er effekterne

Den målrettede og konkrete indsats medfører, at bæredygtig mobilitet bliver det foretrukne valg.

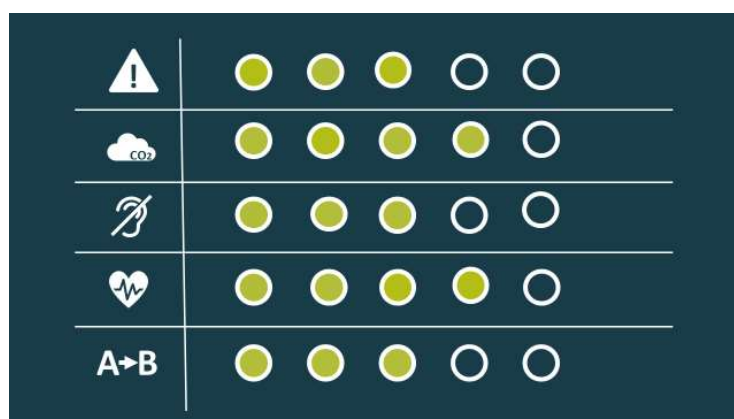
**Trafiksikkerhed:** Vejene i og omkring erhvervsområderne får en højere grad af trafiksikkerhed, så der ikke forekommer uheld med baggrund i vejtekniske forhold.

**Klima:** Der vil ske en betydelig reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen, når antallet af bilture falder, og turene foregår med kollektiv transport, på (e)cykel og elbil.

**Trafikstøj:** Trafikstøjen vurderes samlet set at falde.

**Sundhed:** Sundheden øges ved af aktiv transport og frisk luft om morgenen vil gøre ansatte sundere og mindske sygefraværet.

**Fremkommelighed:** Fremkommeligheden i og omkring erhvervsområderne vil øges for cykler og gående.



# Handlingsplan for transport til arbejdspladser i Furesø Kommune

Handling / Tiltag	Beskrivelse af effekt	Anslået økonomi 2021 - 2025	Aktører	
<b>Infrastruktur tiltag</b>			<b>2.580.000 kr.</b>	
6.1	Der skal arbejdes på at forbedre veje og cykelstier til og i erhvervsområderne, især fra supercykelstierne. Endvidere flere og/eller bredere cykelstier samt cykelparkering ved knudepunkter. Ensretning af vejene i erhvervsområderne indgår i arbejdet.	Hvis infrastrukturen inviterer til aktiv transport, vil det være attraktivt at vælge et aktivt transportmiddel og dermed skabe bedre fremkommelighed (både på bilvejene og cykelstierne).	550.000 kr.	Furesø Kommune og Erhvervskontaktudvalget
6.2	Furesø Kommune anlægger cykelstier, som forbinder supercykelstierne med erhvervsområderne. Kirke Værlosevej er fremhævet som et problem for erhvervslivet.	Etablering af gode stiforbindelser fremmer aktiv og bæredygtig transport.	2 millioner kr. Herunder medfinansiering af Statens cykelpuljer.	Furesø Kommune og Staten
6.3	Virksomhederne skal inspireres til at etablere gode omklædningsforhold og gode cykelparkeringsforhold.	Etablering af gode omklædningsforhold og god adgang til sikker parkering af dyre cykler vil medvirke til, at det bliver attraktivt at cykle.	Ingen for Kommunen.	Virksomhederne
6.4	Etablering af delecyclordninger. Det undersøges, om etablerede delecyclfirmaer kan opstille cykler, som kan anvendes af virksomhedernes medarbejdere i lukkede grupper.	Etablering af en delecyclordning på stationer vil fremme anvendelsen af kollektiv transport og være en løsning på transportproblemet på den sidste del af turen for mange medarbejdere.	Ingen	Furesø Kommune i samarbejde med virksomhederne
6.5	Virksomhederne etablerer en ladestander til elbiler på P-pladser med mere en 20 parkeringsbåse samt opladningsmuligheder for elcykler.	Medarbejderne får mulighed for at oplade deres elbiler og elcykler, mens de er på arbejde.	30.000 kr.	Virksomhederne
<b>Adfærdstiltag</b>			<b>400.000 kr.</b>	
6.6	Der udarbejdes et paradigme for en trafikpolitik for erhvervsvirksomheder og et katalog med mulige tiltag til en handlingsplan i samarbejde med erhvervslivet for at fremme proces og inspirationen til omstillingen til bæredygtig transport.	Paradigmet og kataloget gør det lettere og hurtigere for virksomhederne at sætte fokus på bæredygtig mobilitet.	100.000 kr.	Furesø Kommune og erhvervslivet
6.7	Der udarbejdes en overordnet trafikpolitik for hvert erhvervsområde. Hver mellemstor og stor virksomhed har udarbejdet en trafikpolitik med en handlingsplan for virksomheden.	Trafikpolitikkerne sætter retningen for virksomhederne og gør det muligt at sætte handling bag.	Ingen.	Virksomhederne og erhvervskontaktudvalget
6.8	Adfærdssædrende kampagner/nudging med cykelambassadører, leasing af cykler over lønnen og adgang til delecyclordninger.	Samarbejdet mellem Kommune og virksomheder sætter retningen og definerer de bærende elementer i kampagnen.	250.000 kr.	Furesø Kommune i samarbejde med erhvervslivet/Erhvervs kontaktudvalget
6.9	Samlet markedsføring ved alle lokale cyklehandlere med gode tilbud til virksomhederne. Der etableres leasingordninger/lejeordninger hos de lokale cykelhandlere eller andre firmaer, der har specialiseret sig i cykelleasing.	Barrieren med at investere i en dyr elcykel eller racercykel fjernes.	50.000 kr., resten betales af den enkelte medarbejder over lønnen (som firmabilordninger).	Kommunen i samarbejde med virksomhederne
6.10	Cykelserviceordninger ved lokale virksomheder.	Flere vil blive tiltrukket af en cykelkultur, hvis der findes denne type ordninger.	Ingen.	Virksomhederne
6.11	Virksomhederne og Kommunen samarbejder om etablering af samkørselsordninger.	Medarbejderne får let adgang til en app for samkørsel samt introduktion til ordningen.	Se indsats 1.7.	Furesø Kommune og virksomhederne

# Den regionale indsats

Indsats

7

Furesø Kommune samarbejder med andre interessenter i Region Hovedstaden for at sikre en tværgående regional indsats om fremme af fælles indsats for bæredygtig mobilitet, reduktion af trafikstøj, trafikulykker og øget fremkommelighed.

## Hvorfor gør vi det?

Furesø Kommune vægter det regionale samarbejde højt. Furesø Kommune kan ikke alene løse udfordringerne med trafikken og mobiliteten uden et regionalt og nationalt samarbejde. Den regionale indsats for at tegne de store linjer i udviklingen af trafikmønstrene regionalt er vigtig. Som Kommune kan Furesø Kommune gøre en del, men de store udfordringer med nedbringelse af CO<sub>2</sub> emissionen, trafikstøjen og trafikulykkerne kræver regionalt og nationalt samarbejde og ændring i eksisterende lovgrundlag.

## Hvad vil vi opnå?

Trafikstøjen fra Hillerødmotorvejen skal reduceres. Forlængelsen af S-toget fra Farum til Hillerød bliver vedtaget og vil betyde en mindre trafikbelastning på Hillerødmotorvejen på Hillerødmotorvejen og for muligheden for at vælge en bæredygtig transportform. Sammen med andre kommuner kan Furesø Kommune nå målet om 70 % CO<sub>2</sub> reduktion fra transporten. Dette kræver bl.a. S-tog til Hillerød, og at en beslutning herom tages inden for de kommende år. Vi vil opnå, at cyklismen får en rolle som et selvstændigt og ligeværdigt transportmiddel i forhold til andre transportmidler. Vi vil opnå, at kombinationsrejsen i form af cykel i kombination med tog og bus bliver borgernes foretrukne transportform, både i Furesø Kommune og i Region Hovedstaden. Vi vil opnå, at net af ladestandere til elbiler og elcykler sættes hensigtsmæssigt op i de nordsjællandske kommuner.

## Infrastruktur

Beregninger har vist, at Farumbanens forlængelse vil føre til 15.200 ekstra påstigere dagligt og spare 230.000 bilture årligt. Det mindsker luftforureningen og CO<sub>2</sub>-udslippet. Det vil aflaste Hillerødmotorvejen og forbinde store erhvervsområder.

Der bør gennemføres en forundersøgelse af nødvendige infrastrukturelle tiltag for etablering af en kommende S-bane til Hillerød og en nødvendig reservation af arealer hertil. Kortlægningen følges op af en plan for indsatser, både med hensyn til at forbedre infrastrukturen og tilrettelæggelse af adfærdsændrende kampagner/nudging.

Samarbejde med Movia bør omhandle en forbedring af hurtigbussernes attraktivitet.

I Supercykelsti-samarbejdet deltager Furesø Kommune aktivt for at fremme cyklismen som pendlerform, herunder at der etableres supercykelstier i Kommunen i overensstemmelse med Visionsplanen for Supercykelstier. Dette omfatter supercykelsti mod Frederikssund ad Paltholmvej og Slangerupvej samt mod Birkerød, formentlig ad Paltholmvej og Duemosevej, alternativt ad Stavnsholtvej-Bistrupvej, samt mod Virum via Kulhusvej og gennem skoven, hvor kun 300 m er i Furesø Kommune. Alle tre stier har stort potentiale for at tiltrække flere cyklister. De kommende cykelpuljer forventes at finansiere 50 % af omkostningerne.

På regionalt plan samarbejder kommunerne om hensigtsmæssig placering af ladestandere til elbiler samt net til opladning af elcykler. Furesø Kommune prøver aktivt at tiltrække midler til opstillingen af ladestandere til elbiler, som er allokeret på Finansloven 2021. Furesø Kommune tager initiativ til etablering af samarbejdet.

### **Adfærd**

Furesø Kommune samarbejder med andre kommuner for, at hastigheden på Hillerødmotorvejen nedsættes til 90 km/t om aftenen og natten.

Furesø Kommune samarbejder med DSB og Movia om at fremme kombinationsrejser via kampagner.

Furesø Kommune samarbejder med Rådet for Sikker Trafik om formidling af viden og gennemførelse af kampagner for at reducere trafikulykker.

Furesø Kommune samarbejder med Supercykelsti-samarbejdet om nudging og adfærdsændrende kampagner for at fremme anvendelsen af supercykelstier.

Furesø Kommune arbejder på, via samarbejdet med andre kommuner i DK2020, at løfte den samlede indsats for bæredygtig mobilitet.

Furesø Kommune samarbejder med andre kommuner om etablering og fremme af ordninger for delebiler, delecycler og kendskab til mulighederne for at lease cykler.

### **Lovgivning og regionale planer og strategier**

Transport til virksomhederne er et område, der er indeholdt i følgende af Kommunens planer og strategier med målsætninger, der understøtter indsatsen for bæredygtig pendling:

- Plan- og Agenda 21-strategien.
- Trafik- og mobilitetsplan for Region Hovedstaden, april 2019.
- Ladestanderbekendtgørelsen bkg. nr. 181 af 5. marts 2020 og Furesø Kommunes Strategi for ladestandere til elbiler.
- National plan for trafiksikkerhed.
- Mobilitetsplan 2020, Movia.
- Finanslov 2021 samt aftale om stimuli og grøn genopretning - udvalgte sager med konsekvenser for Kommunerne. Notat fra KL, 2020.12.06.

#### **Målet i 2030 er**

- Der er taget beslutning om anlæggelse af S-tog til Hillerød
- Nettet af supercykelstier er fuldt rullet ud i Furesø Kommune med forbindelser til nabokommuner
- Hastigheden på Hillerødmotorvejen og i flere boligområder i kommunen er nedsat
- Der er etableret et samlet net af ladestandere til elbiler med hensigtsmæssig placering i Furesø Kommune og nabokommuner
- Der er etableret delecycloordning på stationerne i Furesø Kommune samt delebilsordninger med opsamlingssteder i Furesø Kommune

### Dette er effekterne

Den målrettede og konkrete indsats medfører, at bæredygtig mobilitet bliver det foretrukne valg.

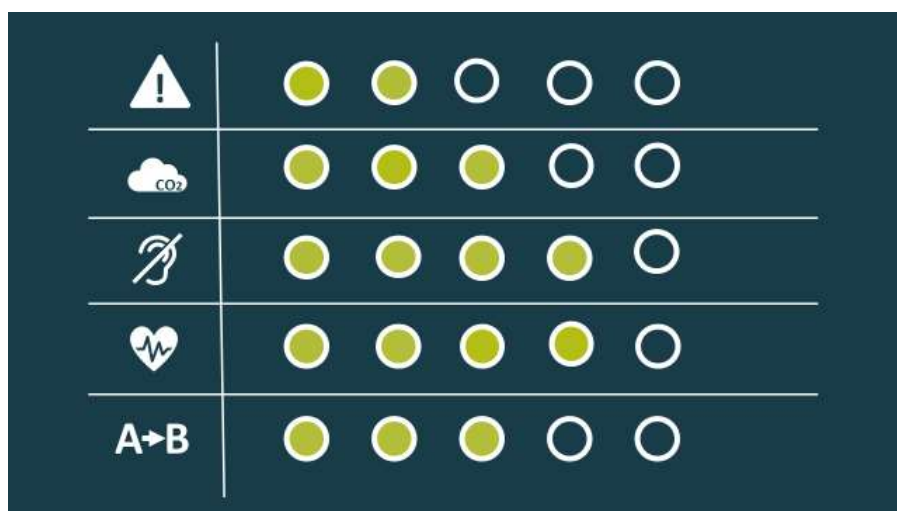
**Trafiksikkerhed:** Det vurderes, at indsatserne vil medføre, at vejene i Furesø Kommune får en højere grad af trafiksikkerhed på grund af den reducerede hastighed og den reducerede bilkørsel.

**Klima:** Der vil ske en reduktion i CO<sub>2</sub> udledningen, når turene foregår med kollektiv transport, på (el)cykel og i biler med fossiltfrit drivmiddel.

**Trafikstøj:** Trafikstøjen vurderes samlet set at falde på grund af det reducerede antal biler og den reducerede hastighed.

**Sundhed:** Sundhedspåvirkningen i form af aktiv transport og frisk luft om morgenen og eftermiddagen vil øge sundheden hos borgerne, både børn og voksne.

**Fremkommelighed:** Fremkommeligheden vil øges på vejnettet, ved at biltrafikken reduceres.





## Handlingsplan for den regionale indsats

Handling / Tiltag	Beskrivelse af effekt	Anslået økonomi 2021 - 2025	Aktører
<b>Infrastruktur tiltag</b>			<b>0 kr.</b>
7.1 Påvirke beslutningen om at etablere S-tog til Hillerød.	Arbejdet skulle gerne resultere i en beslutning om anlæggelse af forlængelse af Farum-linjen til Hillerød.	Anlæg betales af Staten.	Furesø Kommune, DSB og Staten
7.2 Påvirke beslutningen om støjdæmpning af Hillerødmotorvejen.	Mindre trafikstøj.	Anlæg betales af VD.	Furesø Kommune i samarbejde med Staten
7.3 Etablering af supercykelstier til Frederikssund, Birkerød og Virum/Lyngby-Taarbæk.	Etablering af gode stiforbindelser fremmer aktiv og bæredygtig transport.	Der skal tages stilling til finansiering, herunder mulighederne for medfinansiering af Statens cykelpuljer.	Furesø Kommune, Supercykelstisamarbejdet og Staten
7.4 Opgradering af hurtigbusser, der kører parallelt med pendelture, så busserne gøres attraktive.	Betydelig passagertilgang til busserne, mindselse af trængsel.	Omkostningerne afklares i forbindelse med busbestilling.	Furesø i samarbejde med Movia
<b>Adfærdstiltag</b>			<b>500.000 kr.</b>
7.5 Kampagner for kombinationsrejser i samarbejde med DSB og Movia og Moving People/Gate 21.	Der er et formentlig stort potentiale for bæredygtig mobilitet, når tilbuddene er gode.	500.000 kr.	Furesø Kommune og erhvervslivet
7.6 Kampagner for cyklisme i samarbejde med Supercykelstierne og Moving People/Gate 21.	Der er et formentlig stort potentiale til bæredygtig mobilitet, når tilbuddene er gode.	Ingen	Virksomhederne og Erhvervskontaktudvalget

# 11. SAMMENFATNING

Denne handlingsplan for Trafik og Mobilitet i Furesø Kommune indeholder syv indsatsområder for at forbedre trafikken og mobiliteten i Furesø Kommune.

Ønsket om at forbedre forholdene bunder i en række politikker og planer, som er vedtaget i Furesø Kommune gennem årene.

Ligeledes har gennemførelsen af to § 17, stk. 4 udvalg om trafikstøj, fremkommelighed og trafiksikkerhed og anbefalingerne herfra haft stor indflydelse på valg af indsatsområder og løsninger til at forbedre trafikken og mobiliteten i Furesø Kommune.

Ikke mindst er beskrivelsen af de syv indsatsområder et resultat af de data og analyser, som findes i datarapporten; trafikken og mobilitet i Furesø Kommune.

Planen beskriver en række muligheder for at ændre fremtiden, der er baseret på en lang række kommunale tiltag, samarbejder mellem aktører i kommunen, erhvervslivet, foreningerne, skolebestyrelserne og borgerne i bredeste forstand. Alle aktører har indflydelse, om ikke andet så ved den måde, de dagligt transporterer sig på, og den påvirkning, som det medfører.

Furesø Kommune vil sammen med borgere og erhvervsliv og øvrige interessenter arbejde sammen for, hvordan ændret adfærd fører til ændret påvirkning på en række områder.

Formålet med planen er, at transporten bidrager væsentligt til at reducere CO<sub>2</sub> -udslip, trafikstøj, trængsel, trafikulykker samt forbedret sundhed og tryk på vejene i Furesø Kommune.

Trafik- og mobilitetsplanen indeholder forslag til indsatser, der årligt skal prioriteres politisk. Der er lagt op til en prioritering med to hovedindsatser om året. Derudover tilpasses arbejdet på de øvrige fem indsatser.



--	--