

Trafik- og infrastruktur

Mobilitetsplan

2025-2028



Halsnæs
Kommune

1. INDLEDNING	3
2. STATUS	4
2.1 Ulykkesanalyse	4
2.2 Tryghedsanalyse	6
2.3 Transportvaner	8
3. TILTAG I DAGLIGDAGEN	9
4. TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED	10
4.1 Målsætninger	10
4.2 Tiltag	11
5. CYKELFREMME	13
5.1 Målsætninger	13
5.2 Tiltag	14



1. INDLEDNING

Halsnæs Kommune ønsker, at kommunens infrastruktur skal planlægges og udformes, så den i højere grad understøtter bæredygtige transportformer. Dette kræver dels fysiske ombygninger og dels en ændret trafikantadfærd – hvilket kræver en stor indsats – idet en stor del af transportarbejdet i kommunen i dag foregår i bil.

I forlængelse heraf har Halsnæs Kommune udarbejdet en mobilitetsplan, som skal understøtte en ændret adfærd, hvor gang, cykling og kollektiv trafik bliver de foretrukne transportformer. På denne baggrund er det politisk besluttet, at mobilitetsplanen skal fokusere på:

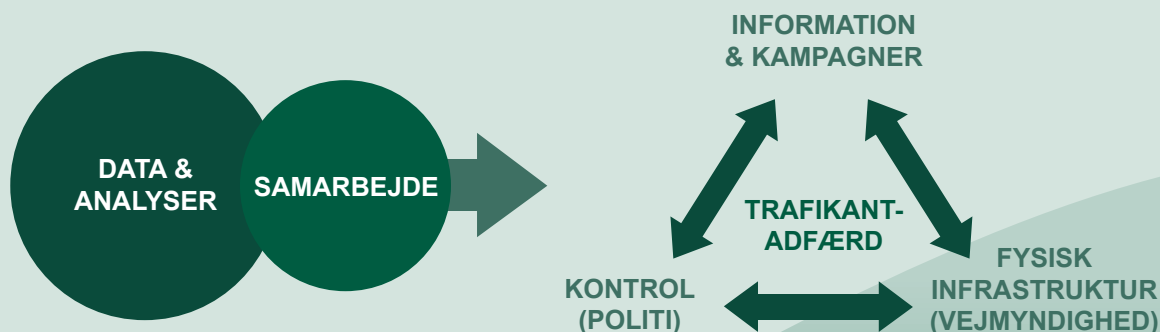
- At det skal være trafiksikkert og trygt at færdes på kommunens veje og stier
- At fremme cyklisme
- At forbedre forholdene for gående og cyklende elever til/fra kommunens skoler
- At mindske hastighedsoverskridelser på kommunens veje, særligt på strækninger med mange gående og cyklende

Arbejdet med at påvirke trafikantadfærd er baseret på flere værktøjer, der omfatter fysisk infrastruktur, kampagner og information til trafikanterne samt politiets kontrol af, om Færdselsloven overholdes. For at lykkes med dette, er det nødvendigt, at kommunen samarbejder med en lang række offentlige og private aktører. Alt dette kræver et solidt datagrundlag og målrettede analyser for at målrette disse samarbejder og sikre, at det er de rigtige løsninger der vælges.

I forbindelse med udarbejdelsen af mobilitetsplanen er der gennemført en række analyser for at afdække de eksisterende forhold. Dette omfatter bl.a. en tryghedsanalyse, som er gennemført blandt kommunens borgere for at afdække, hvilke problemstillinger borgerne oplever, når de færdes til fods eller på cykel i kommunen. På denne er der udarbejdet en bruttoliste med 70 forskellige tiltag, der omfatter fysiske projekter, kampagne- og informationsaktiviteter samt forslag samarbejder med interessenter. På denne baggrund har Udvalget for Plan og Byg udvalgt en række tiltag, som skal danne grundlag for de kommende års trafikantlæg i kommunen.

Mobilitetsplanens sigte er således rettet mod tiltag, der fremmer aktiv transport (gang og cykling). Dette understøtter kommuneplanens intentioner om, at byerne skal indrettes, så de bidrager til den enkeltes sundhed på en naturlig måde og samtidig tilskynder folk til at bevæge sig rundt i byerne til fods eller på cykel.

Figur 1
Model for arbejdet med at påvirke trafikantadfærd



2. STATUS

Halsnæs Kommune hidtidige mobilitetsarbejde har været baseret på følgende planer:

- Trafiksikkerhedsplan 2020
- Skolevejsanalyse 2020
- Sti- og cykelplan 2020
- Klimahandlenplan 2023
- Trafik- og infrastrukturstrategi 2020-2028

Disse planer indeholder en lang række projekter, som er gennemført indenfor de seneste år. Derudover er der nogle som stadig er igangværende, mens enkelte endnu ikke er påbegyndt. Mobilitetsplanen erstatter disse planer og de ikke afsluttede projekter, som stadig vurderes at være relevante indgår i mobilitetsplanen.

2.1 Ulykkesanalyse

Stor andel af ulykker på statsvejnettet

I perioden 2019–2023 er der i alt registreret 283 person- og materielskadeulykker på vejnettet i Halsnæs Kommune (eksklusiv ekstrauheld). Heraf er ca. 45 % sket på statsvejene, som omfatter rute 16 (Hundested–Frederiksværk–Hillerød) og rute 211 (Frederiksværk–Frederikssund).

I ulykkerne på statsvejene er der i alt sket 83 personskader (7 dræbte, 61 alvorligt og 15 lettere tilskadekomne).

Det er Vejdirektoratet, som er vejmyndighed og dermed har beslutningskompetence på statsvejene. Disse ulykker indgår derfor ikke i nedenstående beskrivelser, som alene omhandler kommunevejene, hvor Halsnæs Kommune er vejmyndighed.

Ekstrauheld er generelt ikke medtaget i analysen. Ekstrauheld er uheld med mindre materielle skader, hvor politiet ikke har pligt til at rykke ud og optage rapport.

Flere ulykker og tilskadekomne

I Halsnæs Kommune er der i perioden 2019–2023 registreret 156 personskadeulykker i forhold

til perioden 2014–2018, hvor der blev registreret 144 person- og materielskadeulykker.

Ses på antallet af tilskadekomne er der også sket en stigning fra i alt 25 tilskadekomne i perioden 2014–2018 til i alt 38 dræbte og tilskadekomne i perioden 2019–2023. Det er særligt antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne, som er steget. I Halsnæs Kommune ses således ikke samme faldende udvikling i antallet af ulykker og personskader som i mange andre kommuner.

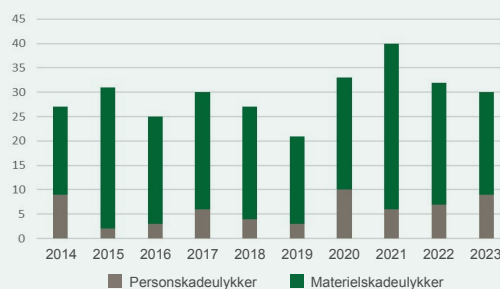
Der er stor variation i antallet af ulykker pr. år i perioden 2019–2023. Således er der registreret 21 person- og materielskadeulykker i 2019, mens der i 2021 er registreret 40 person- og materielskadeulykker. Tilsvarende gør sig gældende for antallet af tilskadekomne, som varierer fra 3 tilskadekomne i 2019 til 13 tilskadekomne i 2020.

Flest ulykker på de store veje og i byzone

Ulykkerne er særligt koncentreret på de veje, der er klassificeret som "Trafikvej, distributionsvej" og "Lokalvej, fordelingsvej" svarende til de store og mellemstore kommunale veje.

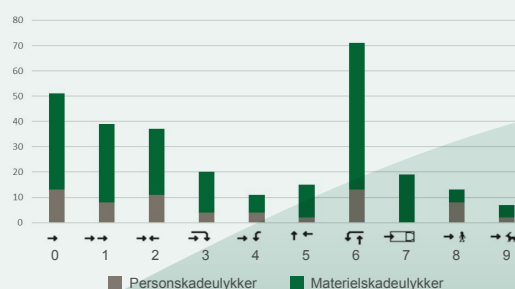
Figur 2

Ulykker på kommunevejnettet i Halsnæs Kommune 2014-2023



Figur 3

Antal ulykker fordelt på ulykkestype i Halsnæs Kommune 2014-2023





Godt 65 % af personskaderne sker på disse veje, selvom de kun udgør knap 20 % af vejnettet. Der er få lokaliteter med koncentrationer af ulykker, men ingen egentlige ulykkesbelastede lokaliteter ("sorte pletter") på kommunens vejnet.

Langt størstedelen (95 %) af ulykkerne er sket i byzone. Tilsvarende ses, at størstedelen af de tilskadekomne (80 %) er sket i byzone. Der sker desuden flest ulykker på lige vej og i kryds, mens andelen af ulykker i kurver er lav.

Særligt unge og ældre kommer til skade – og især de lette trafikanter

Eneulykker er den hyppigst forekommende hoveduheldstype (25 %) og årsag til flest personskader (35 %), mens krydsulykker udgør 35 % af ulykkerne og 20 % af personskaderne. Fodgængerulykker udgør knap 10 % af ulykkerne, men fører til godt 20 % af personskaderne. Der er generelt stor variation i ulykkesituationen.

Særligt er dog, at højre- og venstresvingsulykker er lavt repræsenteret i forhold til sammenlignelige kommuner.

Lette trafikanter er involveret i 20 % af ulykkerne, men udgør i alt knap 65 % af de tilskadekomne. I ulykker med personskade, er biler og varebiler den hyppigste modpart. Det er særligt de unge i aldersgruppen 16–24 år og de ældre i aldersgruppen 60+ år, som kommer til skade.

Tilsammen udgør disse aldersgrupper mere end 40 % af de tilskadekomne, herunder 5 af 7 dræbte i trafikken.

Mange ulykker sker i eftermiddagsmyldretiden og i aften- og nattetimerne. I knap 10 % af personskadeulykkerne var føreren spirituspåvirket, hvilket er lidt lavere end landsgennemsnittet. Ses samlet på alle ulykker, udgør spiritusulykker 14 %. 30 % af disse ulykker er eneulykker med en generel lav skadesgrad.

2.2 Tryghedsanalyse

Følelsen af utryghed i trafikken kan resultere i at gang og cykling fravælges som transportform af både skoleelever i forbindelse med transport til og fra skole, arbejde, fritidsinteresser og rekreative formål. Dette har derfor betydning for borgernes bevægelsesfrihed, ligesom det har afledte konsekvenser for blandt andet borgernes sundhed.

Utrykke cyklister

Mere end 40 % af de deltagende har svaret, at de ikke er trygge, når de cykler. Dette gælder særligt på strækninger med smal eller ingen sti, og hvor biltrafikkens hastighed samtidig er høj. Især fremhæves, at bilister ikke viser tilstrækkelig respekt på 2 minus 1 vejene, og respondenterne efterspørger derfor flere cykelstier.

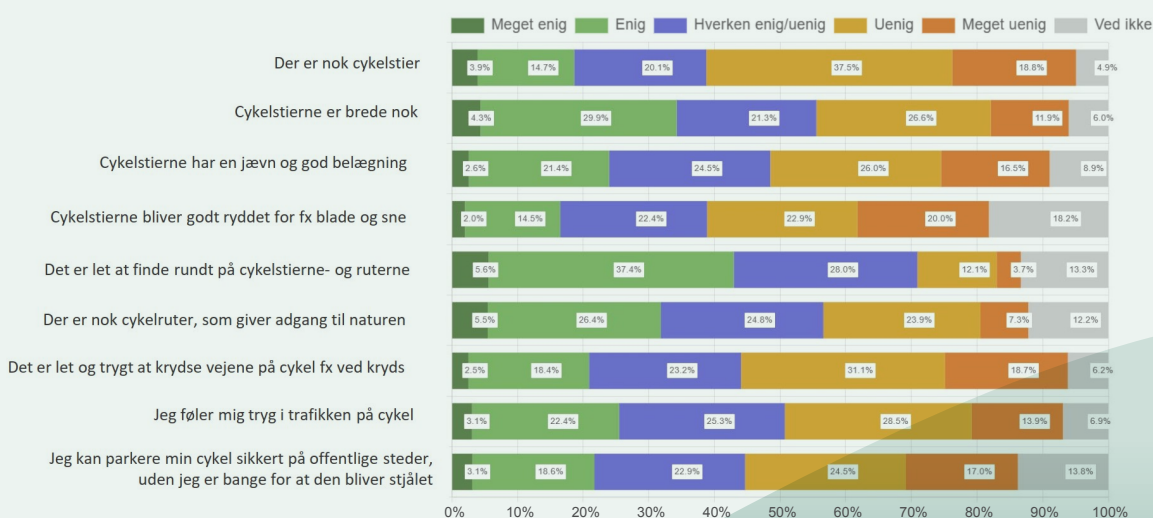
Figur 5 viser borgernes besvarelse af, hvor enige de er i en række udsagn om cyklistforholdene i Halsnæs Kommune. Heraf ses bl.a. at ca. 50 % finder det svært og utrygt at krydse vejene som cyklist, hvilket bl.a. skyldes biltrafikkens hastighed og dårlig oversigt. Udfordringen synes at være særligt udpræget i rundkørsler.

I tryghedsanalysen er det desuden angivet at parkerede biler på cykelstier samt dårlig belysning uden for byerne er forhold, der medvirker til, at det kan være utrygt at færdes som cyklist.

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af Mobilitetsplanen gennemført en borgerundersøgelse, hvor i alt 3.500 af kommunens borgere har deltaget. Undersøgelsen viser bl.a., at mange borgere i Halsnæs Kommune oplever, at det er utrygt at færdes på cykel og til fods.



Figur 5
Borgernes besvarelse af, hvor enige de er i en række udsagn om cyklistforholdene i Halsnæs Kommune



Utrygge fodgængere

Godt halvdelen af respondenterne angiver, at fortovene i Halsnæs har tilstrækkelig bredde. Dog påpeger 40 %, at de oplever ujævne og dårlige belægninger på fortov samt manglende vedligehold, herunder også vintervedligehold.

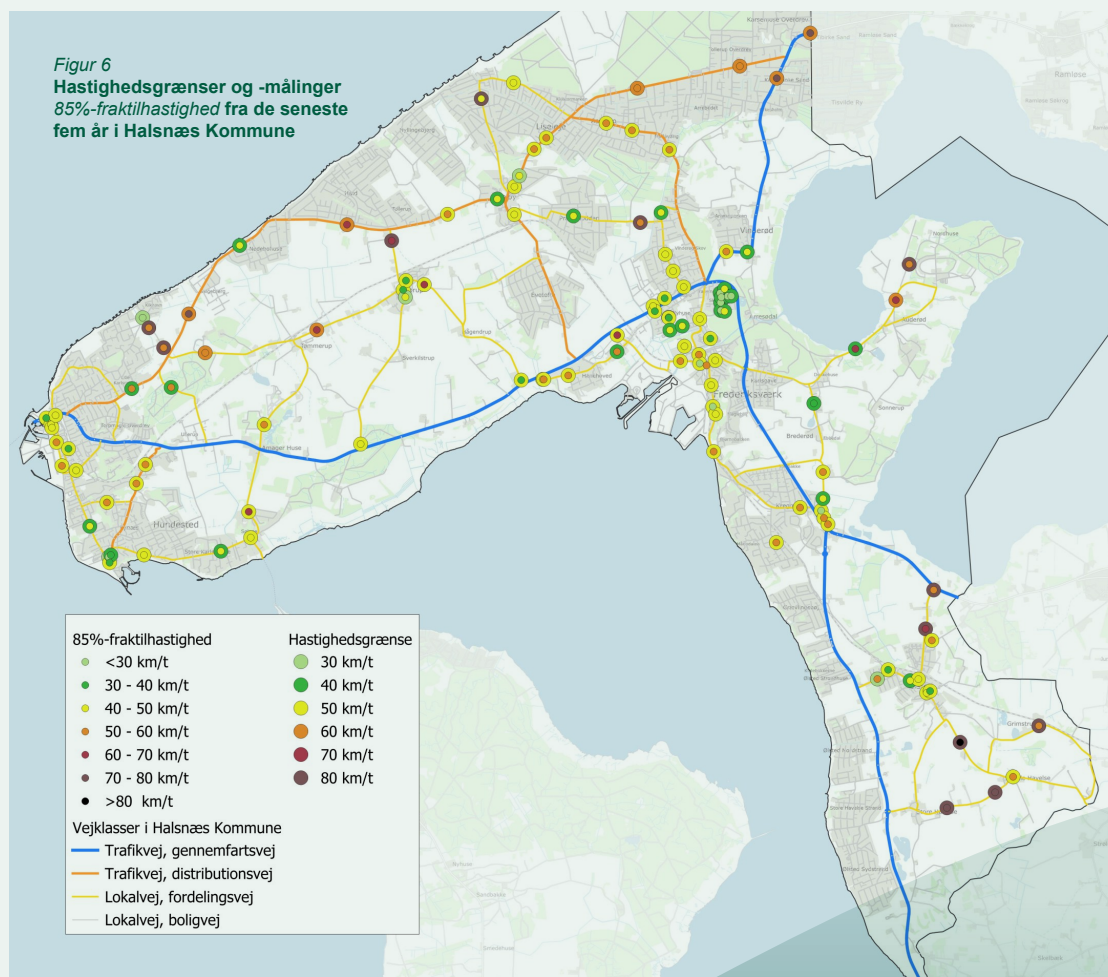
Flere fodgængere oplever desuden, at manglende cykelsti resulterer i cykling på fortov. Ligeledes oplever fodgængerne desuden også utryghed som følge af bilparkering på fortov samt dårlig belysning uden for byerne. Ligesom cyklisterne finder fodgængerne det flere steder svært eller utrygt at krydse vejene, hvilket primært skyldes biltrafikens hastighed.

Selvom knap halvdelen af respondenterne svarer, at der som fodgænger er gode adgangsforhold til naturen, er der også flere, der efterspørger yderligere rekreative gangstier og flere hvilemuligheder langs ruterne.

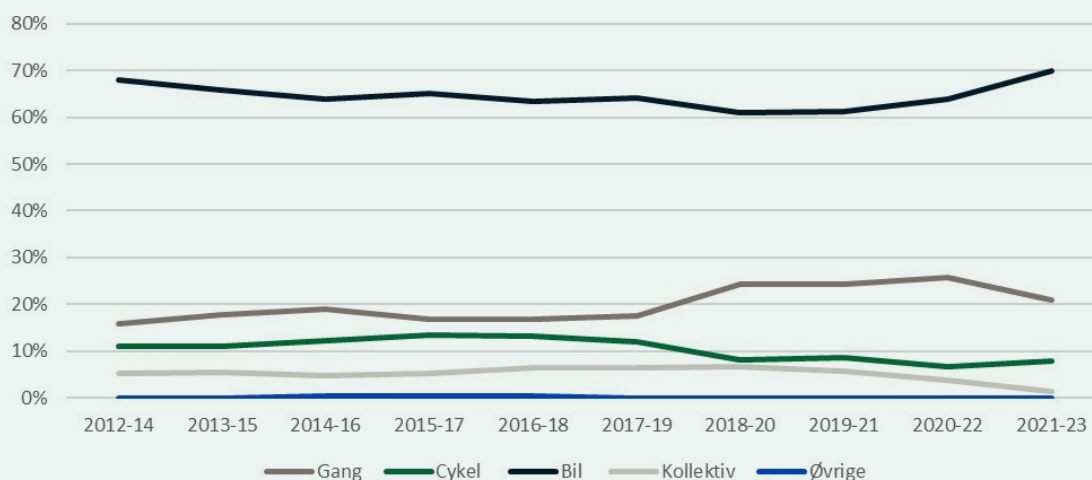
Høj hastighed er årsag til utryghed

Biltrafikens hastighed udgør en stor udfordring for den oplevede tryghed blandt lette trafikanter. Således oplever næsten 70 %, at bilernes hastighed gør det utrygt at gå eller cykle i Halsnæs. Udfordringen er størst langs Rute 16 og de øvrige landeveje samt i boligområder. Dette gælder især på strækninger uden fortov og cykelsti.

Af figur 6 ses de hastighedsmålinger, der er gennemført inden for de seneste fem år. Målingerne viser, at hastighedsniveauet flere steder ligger over hastighedsgrænsen, hvilket understøtter de lette trafikanter oplevelse af utryghed som følge af høj hastighed. Hvor 85%-fraktilhastigheden er væsentlig højere end hastighedsgrænsen, bør der arbejdes for at nedsætte hastigheden. Det er f.eks. tilfældet på Sølagervejen.



Figur 5
Borgernes besvarelse af, hvor enige de er i en række udsagn om cykelistforholdende i Halsnæs Kommune



2.3 Transportvaner

Danmarks Tekniske Universitet udarbejder løbende transportvaneundersøgelser for at belyse udviklingen i de danske transportvaner.

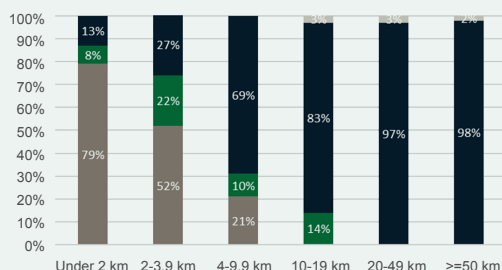
Rapporten for Halsnæs Kommune fra 2024 er baseret på 165 interviews af borgere fra Halsnæs Kommune foretaget i perioden 2021–2023.

Stabilt niveau af ture på cykel, men bilen vinder frem

Transportvaneundersøgelsen viser, som det fremgår af figur 7, at andelen af ture i Halsnæs Kommune, som foretages på cykel, siden 2019 har ligget omkring ca. 8 %. Til sammenligning er der siden 2019 sket en stigning i antallet af bilture fra ca. 60 % til ca. 70 %.

Denne stigning synes at dække over en overflytning fra ture med kollektiv trafik, hvor der er sket et fald. En lignende tendens gør sig gældende for tilbagelagte personkilometer, hvor 2 % af personkilometerne tilbagelægges på cykel, mens 95 % tilbagelægges i bil.

Figur 8
Transportmiddelvalg i Halsnæs Kommune fordelt efter turlængde



Potentiale for flere cykelture

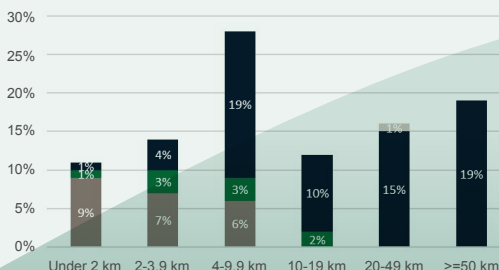
Ikke overraskende er gang og cykling den foretrukne transportform ved de helt korte ture. Gang og cykling udgør, som det ses på figur 8, således 87 % af ture kortere end 2 km, mens bilen står for de resterende 13 %. Samme billede ses for ture på 2–4 km, hvor andelen af gående og cyklende dog kun udgør 74 % af turene, mens bilen udgør de resterende 27 %.

På de lidt længere ture på 4–10 km ses til gengæld et skifte, idet bilen med 69 % er det foretrukne transportmiddel, mens gang og cykling kun udgør 31 % af turene.

I Halsnæs Kommune er 53 % af alle ture kortere end 10 km, og som det ses på figur 9, foretages 55 % af disse ture på cykel eller til fods.

Særligt på elcykel vurderes ture under 10 km at være oplagt til cykling, hvorfor der vurderes at være et potentiale for at øge andelen af ture på cykel. Særligt er dog, at højre- og venstresvingsulykker er lavt repræsenteret i forhold til sammenlignelige kommuner.

Figur 9
Fordeling af ture i Halsnæs Kommune på transportmiddel og turlængde



3. TILTAG I DAGLIGDAGEN

Halsnæs Kommune arbejder allerede i dag med mange forskellige aktiviteter, der løbende medvirker til at forbedre trafikikkerheden og trygheden på kommunens veje og stier.

Disse aktiviteter vil fortsat være en del af dagligdagen i kommunens arbejde og omfatter f.eks. følgende aktiviteter:

- Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på det overordnede vejnet med en maksimal turnus på 5 år. Herved sikres overblik over trafikens udvikling og over hastighedsniveauets udvikling på kommunens veje. Disse tællinger og målinger anvendes fremadrettet i forbindelse med identificering af problemområder og til at kvalificere debatten vedrørende trafikikkerhed og tryghed i kommunen. Derudover gennemføres trafiktællinger og hastighedsmålinger for at kvalificere behandlingen af borgerhenvendelser og for at kvalificere dialogen med øvrige eksterne aktører (f.eks. politiet).
- Der sker en løbende ulykkesregistrering som en del af de daglige rutiner. Disse indgår i den løbende monitorering af uheldsudviklingen og ved vurdering af borgerhenvendelser og konkrete problemstillinger. Herved sikres, at kommunen hele tiden har overblik over de mest uheldsbelastede lokaliteter på kommunens vejnet, og derved har mulighed for at vurdere uheldstendenser og eventuelle ombygningsbehov.
- Hvert år deltager Halsnæs Kommune i de nationale kampagner om trafikan adfærd. Dette gælder f.eks. kampagner om skolestart, høj hastighed, manglende opmærksomhed, spirituskørsel og cykelkampagner. Kommunen vil fortsat deltage i disse kampagner.
- Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet i forbindelse med bl.a. vejudformning og afmærkning samt politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol (herunder automatisk hastighedskontrol) på vejnettet i kommunen. Dette skal også ses i sammenhæng med de kampagner, der ligeledes forventes gennemført.
- Det løbende samarbejde med nabokommunerne fortsættes i forhold til tværkommunale infrastrukturprojekter, hvilket f.eks. kan omfatte sammenhængende cykelruter og kollektiv trafik på tværs af kommunegrænser.
- Samarbejde med pressen om at formidle viden om god trafikan adfærd og om at få fokus på de faktorer, der har betydning for, at der sker trafikuhelder. Medierne omtaler ofte trafikuhelder, og en typisk fremlægning kunne være: "en bilist mistede herredømmet på grund af glat føre". Ulykken skete imidlertid ikke på grund af glat føre, men fordi bilisten kørte med for høj hastighed, dvs. at bilisten ikke kørte efter forholdene.
- Samarbejde med eksterne og private aktører, herunder med Dansk Cykelturisme og Supercykelstisekretariatet om udbygning af stinettet samt med civilsamfundet om cykelfremmende aktiviteter.
- I forbindelse med den løbende planlægning og arealudvikling vurderes alle lokalplaner og byudviklingsplaner med indflydelse på vejnettet og trafikken med hensyn til trafikafvikling, trafikikkerhed og tilgængelighed. Dette er for at undgå eventuelle uhensigtsmæssige løsninger, der siden hen må ombygges for at afhjælpe trafikale gener.

Alle disse tiltag vil fortsat indgå sammen med de øvrige igangværende aktiviteter i det løbende arbejde med at forbedre trafikikkerheden og trygheden på kommunens veje.

Figur 10

Halsnæs Kommune vil arbejde for at forbedre trafikikkerhed og tryghed i kommunen.



4. TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

4.1 Målsætninger

Halsnæs Kommune har besluttet at følge Færdselssikkerhedskommissionens målsætning, som er beskrevet i den nationale handlingsplan for 2021–2030. Målsætningen tager udgangspunkt i et gennemsnit af årene 2017–2019 og lyder, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres frem mod 2030.

Da antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne er forholdsvis lavt på kommuneniveau kan der være store udsving mellem de enkelte år. Det er derfor besluttet, at målsætningen for Halsnæs Kommune skal omfatte alle personskader (og ikke kun dræbte og alvorligt tilskadekomne).

Målsætning

Antallet af dræbte og tilskadekomne i Halsnæs Kommune må i 2030 ikke overstige 10 personskader.

Figur 10
Målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet i Halsnæs Kommune frem mod 2030



4.2 Tiltag

Halsnæs Kommune vil i de kommende år prioritere de tiltag, der er beskrevet i det følgende for at forbedre trafikikkerheden og den oplevede tryghed på kommunens veje og stier.



Hastighedstilpasning

I tryghedsanalysen har et stort antal borgere tilkendegivet, at biltrafikens hastighed er høj og fører til utryghed på en række lokaliteter.

Foruden at skabe utryghed blandt særligt lette trafikanter har høj hastighed også betydning for trafikikkerheden, idet det både medvirker til en øget ulykkesrisiko og øget skadesgrad, når der sker ulykker.

Halsnæs Kommune vil derfor arbejde med at tilpasse hastigheden på kommunens veje ud fra et princip om, at de overordnede veje indrettes med højere hastighed og en god fremkommelighed for biltrafikken, mens lokalvejene udformes på de lette trafikanters præmisser, hvilket vil sige med lavere hastighed.

Dette indebærer, at vejens udformning skal afpasses med den ønskede hastighed for at sikre en lav ulykkesrisiko. Dette kan f.eks. indebære, at der langs veje med højere hastighed er cykelsti, og at der ikke er påkørselsfarlige genstande i sikkerhedszonen langs med vejene.

Der er i Mobilitetsplanen udpeget en række konkrete projekter for etablering af fartdæmpere, som primært skal medvirke til at sikre forholdene for de lette trafikanter. Udvalget for Plan og By har i forbindelse med udarbejdelse af Mobilitetsplanen prioriteret følgende projekter:

- **Lille Havelsevej gennem LI. Havelse**
- **H.J. Henriksens Vej i Ølsted**
- **Karls gavevej i Frederiksværk**



Videreudvikle samarbejdet med Vejdirektoratet

Der er flere udfordringer relateret til statsvejene i Halsnæs Kommune. Dette gælder særligt rute 16, hvor der især for den gennemkørende trafik er trængsel i myldretidsperioderne.

Dette medvirker desuden til forringet fremkommelighed og øget ulykkesrisiko for trafik fra sidevejene. Dette afspejler sig også i ulykkesanalysen, idet halvdelen af de færdselsulykker, der sker i Halsnæs Kommune, sker på statsvejene.

Endelig er det i tryghedsanalysen påpeget, at det for lette trafikanter er utrygt at færdes langs eller på tværs af rute 16.

Halsnæs Kommune vil derfor arbejde for etablering af en fast samarbejdsstruktur med planlagte statusmøder.

For at kvalificere samarbejdet vil kommunen løbende gennemføre analyser for at monitorere trafikale problemstillinger på statsvejene i Halsnæs Kommune.

Dette arbejde omfatter bl.a. en særskilt analyse af rute 16, som blev gennemført i 2024. Heri er beskrevet en række løsningsforslag til forbedring af fremkommeligheden og trafikikkerheden på rute 16.

På kort sigt omfatter dette signalregulering af de to kryds ved Strandvejen og Industrivej samt ombygning af de to rundkørsler ved Sandskårsvej/Karls gavevej og Nørregade/Vinderød Skov.

På længere sigt vil kommunen arbejde for en opgradering af vejen til 2+1 eller 4-sporet vej med 90 km/t. Derudover arbejdes der også for anlæg af en supercykelsti på strækningen Hundested-Frederiksværk-Hillerød.

Løbende vedligehold af skilte og afmærkning

Halsnæs Kommune har i anden sammenhæng gennemført en Vejkapitalanalyse, som bl.a. omfatter en vurdering af tilstanden af de eksisterende færdselstavler, kørebaneafmærkning og fartdæmpere. Disse elementer har alle betydning for trafiksikkerheden, hvorfor vedligehold bør prioriteres.

Særligt kørebaneafmærkningen har grundet slid en begrænset levetid, hvorfor der kræves løbende genmarkering. Færdselstavler og vejnavneskilte kan falme eller angribes af alger over tid, men det ses også at tavler udsættes for hærværk eller forsvinder.

For at sikre et velfungerende og trafiksikkert vejnet prioriteres vedligehold af færdselstavler, vejafmærkning og fartdæmpere.

Vejlukninger på Rute 16

Rute 16 har gennem Frederiksværk mange kryds og tilslutninger, hvilket påvirker trafiksikkerhed og fremkommelighed på ruten. Som nævnt ovenfor er de trafikale forhold på rute 16 undersøgt og beskrevet i en særskilt analyse i 2024.

Rute 16 adgangssaneres for at forbedre trafiksikkerheden og fremkommeligheden. Konkret foreslås analyse og efterfølgende lukning af Skovbakkevej, Ellevej og Baggersvej ved udkørsel til Rute 16.

Dette tiltag skal indgå i den fortsatte dialog med Vejdirektoratet om at fremskynde ombygning af de øvrige større kryds på Rute 16 gennem Frederiksværk, herunder krydsene ved Sportsvej, Industrivej, Baggersvej og de to rundkørsler ved Sandskårsvej/Karlsgavevej og Nørregade/Vinderød Skov.

Udskiftning af belysningskabler og -skabe

Den tidligere omtalte Vejkapitalanalyse indeholder en tilstandsvurdering af kommunens vejbelysning. Vejbelysning har betydning for trafiksikkerheden og den oplevede tryghed ved at færdes på veje og stier.

Halsnæs Kommune har over de seneste år udskiftet størstedelen af lyskilderne i vejbelysningen til LED, men der er stadig en stor andel af de eksisterende kabler, der er anlagt i 1960–1970'erne og derfor nærmer sig den forventede levetid.

Såfremt dette ikke udbedres må der forventes et stigende antal fejl, som kan medvirke til, at sikringerne vil udkoble/springe ved overbelastning, hvorved risikoen for brand og smeltede skabe øges.

Halsnæs Kommune vil derfor udskifte gamle kabler til belysning og ca. 30 belysningsskabe, så udfordringer med kabelfejl og evt. følgevirkninger imødegås.



5. CYKELFREMME

5.1 Målsætninger

En af de centrale indsatser i kommunens Klimahandleplan er, at andelen af cykelture skal øges og, at der skal sikres god sammenhæng til den kollektive trafik.

Dette skal medvirke til at overflytte bilture til mere bæredygtige transportformer som gang, cykling og kollektiv trafik.

Målsætninger

At andelen af ture kortere end 10 km og som udføres til fods eller på cykel skal inden 2030 øges fra 55% til 75%

At 60% af alle skoleelever i folkeskolen skal være selvtransporterende inden 2030 (gang, cykel eller kollektiv trafik)



5.2 Tiltag

Halsnæs Kommune vil i de kommende år prioritere de tiltag, der er beskrevet i det følgende for at fremme brugen af cykel som transportmiddel i kommunen.



Udbygning af stinettet

Halsnæs Kommune arbejder løbende på at skabe et cykelstinetsystem, der hænger godt sammen på tværs af kommunen og med nabokommunerne samt sikrer adgang til f.eks. bycentre, uddannelsessteder, sportscentre og arbejdspladser samt de mange rekreative destinationer.

Dette efterspørges ligeledes i tryghedsanalysen, hvor mange borgere har ønsket nye eller forbedrede stifaciliteter flere steder i kommunen, hvor de finder de nuværende forhold utrygge.

Utrygheden skyldes bl.a. manglende eller smalle stier, høj hastighed og at bilister ikke udviser tilstrækkelig respekt på 2 minus 1-veje.

Kommunen arbejder derfor for at udbygge stinettet. Udvalget for Plan og Byg har i forbindelse med udarbejdelse af Mobilitetsplanen prioriteret følgende stiprojekter:

Cykelsti på Nørregade mellem Syrevej og Skovbakkevej

Cykelsti mellem Torup og Melby

Cykelsti langs Ølstedvej

Forbedrede cykelfaciliteter på Vinderød Skov ved Grillværket

2 minus 1-vej på Sølagervej

2 minus 1-vej på Lindebjergvej

2 minus 1-vej på Sverkilstrupvejen

Sammenhængende cykelrute via lokalveje i den nordlige del af kommunen

Fortsat analyse af forbedrede togforbindelser til og fra Halsnæs

Halsnæs Kommune vil fortsætte det analysearbejde, der er udført i 2024, med henblik på at forbedre togforbindelserne til Halsnæs. Under forudsætning af at andre kommuner ønsker at deltage, skal der i samarbejde med de pågældende kommuner udvælges mulige løsninger til forbedret togtrafik, som skal analyseres med henblik på at vurdere de trafikale og samfundsøkonomiske effekter.

Der skal udarbejdes foranalyser for hver station, delstrækning og vejkrydsninger, der omfatter vurdering af arealforhold, miljø, sporkonstruktion, pladsdisponering, konstruktioner m.v.

Analyserne skal bl.a. indeholde vurdering af løsninger, der kan understøtte kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik.

Derudover skal der fortsat arbejdes for at dyrke dialogen med interessenter, der kan fremme projektet. Beløbet, der skal afsættes, afhænger af, hvor stor en del af analysen der kan eksternt finansieres.

Tiltaget har stor betydning for bosætning og fremkommeligheden til og fra Halsnæs og er derfor højt prioriteret.

Trafikanalyse og -politikker på skoler

Arbejdet med trafiksikre skoleveje omfatter dels dannelse af gode trafikvaner hos eleverne og dels sikring af, at forældre viser de nødvendige hensyn til de børn, der går og cykler til/fra skole.

Halsnæs Kommune vil arbejde for, at skolevejene er sikre og trygge at færdes på. Dette omfatter bl.a., at uhensigtsmæssig adfærd blandt forældre, der vælger at køre deres børn til skole, skal minimeres.

Det bør derfor sikres, at skolernes udearealer understøtter aktiv transport til og fra skole. Desuden bør forældrene informeres om, hvad god adfærd er, herunder f.eks. hvor og under hvilke forhold afsætning af elever bør ske.

Der vil blive i samarbejde med skolerne blive gennemført en analyse af ankomstforholdene og anbefalede skoleveje ved alle kommunale skoler med henblik på udpegning af forbedringstiltag.

Derudover vil Halsnæs Kommune facilitere, at der bliver udarbejdet trafikpolitikker på de enkelte skoler.

Udarbejdet af
Halsnæs Kommune

Mobilitetsplan udviklet i
samarbejde med RAW Mobility

Design og opsætning af
A Pretty Good Company

1. november 2025



Halsnæs
Kommune