

Mobilitetsplan

MOBILITET OG TRAFIKSIKKERHED I EGEDAL KOMMUNE

**Egedal
Kommune**



Indhold

	SIDE
Forord	3
FORMÅL	4
Mobilitet og trafiksikkerhed i Egedal Kommune	5
Temaer for trafik- og mobilitetsudviklingen i Egedal Kommune	6
1 MOBILITET OG TRAFIKSIKKERHED I STATIONSBYERNE	7
Offentlig transport	
Attraktiv deletransport i landsbyerne	
2 MOBILITET OG TRAFIKSIKKERHED I LANDSBYER OG LANDOMRÅDER	9
Offentlig transport	
Attraktiv deletransport	
Cykel- og gangstiforbindelser	
3 MOBILITET I BYUDVIKLINGSOMRÅDERNE	10
Strategisk mobilitetsplanlægning	
Attraktiv deletransport	
Ladestanderstrategi	
Kommunal vej- og stiplanlægning	
Lagring af data	
4 TRYGHED I TRAFIKKEN	12
Sikre skoleveje	
Forbedring af tunneller	
5 SAMMENHÆNG PÅ TVÆRS	14
Cykel- og gangstiforbindelser	
Forbindelsen mellem landsbyerne og stationsbyerne	
Handlingsplan	15



Forord

Egedal Kommune ligger dér, hvor storbyen stopper og de åbne landskaber begynder. Unikt placeret med kun 35 minutter til Rådhuspladsen og naturen som nabo er Egedal Kommune ideel for det naturrelskende bymenneske. Kommunen strækker sig over 126 kvadratkilometer, har ca. 43.000 indbyggere, ca. 17.000 boliger og ca. 12.200 arbejdspladser.

Når Egedal Kommune ser på mobilitet og trafik-sikkerhed skal fokus ligge på kommunens unikke sammensætning af by og land. Mindre byer sammenholdt med et større landdistrikt gør, at mobilitet i høj grad skal ses som et sammenspil mellem alle transporttyper, ligesom en høj grad af mobilitet inden for kommunegrænsen er afgørende betydning for kommunens sammenhængskraft. Derfor er det væsentligt, at mobiliteten både internt i kommunen og i sammenhængen med nabokommunerne er et samspil mellem både vej- og stisystemer og den offentlige transport.

Kommunen skal fokusere på trafik- og mobilitetsudviklingens tendenser i den trafikale udvikling af kommunen. De tendenser, som kan bidrage til kommunens positive udvikling skal i fokus, og løsningerne skal bidrage til at opretholde naturen og miljøet i balance med det moderne menneskes behov.

Egedal Kommune skal gennem nærvær over for borgernes problemstillinger bidrage til at skabe trafikal tryghed.

Gennem byrådsperioden 2017-2021 er Supercykelstien Jyllingeruten blevet færdiggjort, parkeringsfaciliteterne på Veksø Station er udbygget, rundkørslen ved Ny Toftegårdsvej/Frederiksborgvej er blevet trafiksaneret, ligesom forholdene for bløde trafikanter er forbedret ved Gl. Roskildevej/Udlejrevej og adskillige andre trafikprojekter, der har forbedret trafik-sikkerhed og mobilitet.



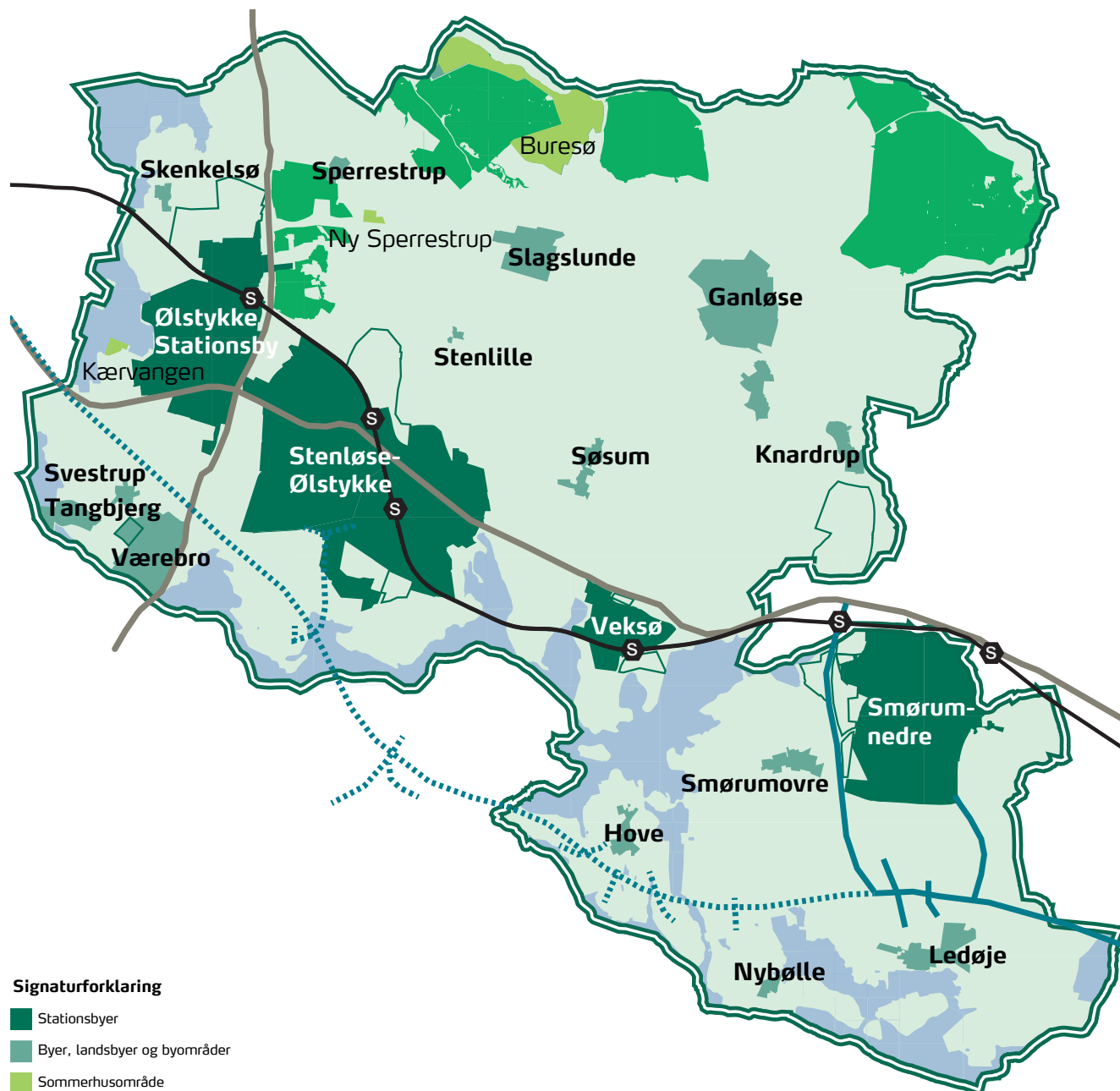
FORMÅL

Formålet med denne plan er, at sætte rammerne for Egedal Kommunes arbejde med mobilitet og trafiksikkerhed.

De temaer, der præsenteres i denne plan sætter rammerne for kommunens overordnede arbejde på området og danner således rammen for de konkrete tiltag kommunen årligt vedtager på området.

Kommunens arbejde med mobilitet og trafiksikkerhed skal ske med et overordnet fokus der understøtter fælleskabet og en hverdag i bevægelse.

Borgere og besøgende i Egedal kommune skal kunne færdes sikkert i trafikken uanset, hvilken transportform de vælger og uanset om de er børn, unge eller ældre. Gennem et fokus på bæredygtig transport og mindre trængsel på vejene ønsker Egedal Kommune at præge borgernes sundhed og velfærd med en følgerig gevinst for miljøet.



Mobilitet og trafiksikkerhed

I EGEDAL KOMMUNE

Mobilitet betyder bevægelighed, men mobilitet handler om meget mere end rejsen fra a til e. Det handler ikke kun om afstand, men om, hvilke muligheder den enkelte har for at bevæge sig, hvordan rejsen kan deles op i a til b, b til c og frem til e, om hvordan transporten opleves, og om hvordan man kan bruge sin eventuelle ventetid. Information om muligheder for mobilitet er også her en væsentlig faktor i transporten.

For Egedal Kommune handler mobilitet om planlægning og adfærd. Kommuneplanlægning og lokalplanlægning skal ske med blandt andet mobilitet for øje – altså hvordan kommune- og lokalplanlægning bidrager til det overordnede fokus om at sikre gode transportmuligheder for både bilister, cyklende og gående frem til knudepunkter som eksempelvis S-togsstationer i kommunen. Kommunens formål med at arbejde med mobilitet er at skabe et sammenhængende Egedal, hvor der er let adgang til arbejde, skoler og institutioner, S-togsstationer og fritidsaktiviteter og bedre forbindelser mellem transportformer som bil, cykel, bus og tog.

Trafiksikkerhed handler om de metoder og foranstaltninger, som kommunen bruger til at sikre trafikanters sikkerhed på vejen og forhindre farlige situationer i at opstå.

Forbedring af trafiksikkerheden forudsætter, at der gøres en indsats både i forhold til at udforme vejnettet, men også ved at påvirke trafikanternes adfærd gennem kampagner, undervisning og kontrol. Såfremt Egedal Kommune skal realisere et sikkert vejnet, så kræver det også, at byens trafikanter er opmærksomme på deres adfærd i trafikken.

Det er helt afgørende, at man som trafikant overholder reglerne i trafikken, udviser hensyn til hinanden, og allervigtigst er opmærksom i trafikken. Derfor handler trafiksikkerhed i Egedal Kommune om meget mere end trafikforanstaltninger – det omhandler borgernes fælles forståelse for betydning af, at udvise korrekt adfærd i trafikken og Egedal Kommunes rolle i at give de bedste rammer for sund og hensynsfuld trafikal adfærd.

De temaer, der præsenteres i denne plan iscenesætter kommunens overordnede arbejde på området og danner således rammen for de konkrete tiltag kommunen årligt vedtager på området.



KONKRETE HANDLINGER

- Udarbejdelse af ladestanderstrategi.
- Parkeringsanalyse for Ølstykke Stationsby ved stationen.
- Udvikling af den motoriserede fællesskabsmobilitet i landsbyerne gennem konkret forsøgsprojekt.
- Tryghedsskabende tiltag ved tunneller ved Stengårdsskolen og Boesagerskolen.
- Proaktivitet i dialogen med udbydere af delekoncepter på transportområdet.
- Undersøge muligheden for at udvide kommunens datagrundlag til brug for trafikale analyser.



1
TEMA

MOBILITET OG TRAFIKSIKKERHED I STATIONSBYERNE

- Analyse af parkeringsforhold
- Udvikling af S-togslinjen
- Cykel- og gangstiforbindelser

2
TEMA

MOBILITET OG TRAFIKSIKKERHED I LANDSBYER OG LANDOMRÅDER

- Offentlig transport
- Attraktiv deletransport



3
TEMA

MOBILITET I BYUDVIKLINGS-OMRÅDERNE

- Strategisk mobilitetsplanlægning
- Attraktiv deletransport
- Ladestanderstrategi
- Kommunal vej- og stiplanlægningen
- Lagring af data



5
TEMA

SAMMENHÆNG PÅ TVÆRS

- Cykel- og gangstiforbindelser
- Forbindelsen mellem landsbyerne og stationsbyerne



4
TEMA

TRYGHED I TRAFIKKEN

- Sikre skoleveje
- Forbedring af tunneller





MOBILITET OG TRAFIKSIKKERHED I STATIONSBYERNE



Egedal Kommune har fire S-togstationer (Ølstykke, Egedal, Stenløse og Veksø) inden for kommunegrænsen og ud over de fire S-togsstationer er de to S-togsstationer Kildedal og Måløv i Ballerup Kommune beliggende i kort afstand for Egedal Kommunes borgere. For borgerne i stationsbyerne er der gode mobilitetsmuligheder stationsbyerne imellem og til København og stationsbyerne har et veludbygget cykel- og gangstisnet, hvilket giver gode muligheder for intern mobilitet og en høj trafikikkerhed.

Trafikkerheden i stationsbyerne skal derfor primært fokuseres på de bløde trafikanter og særligt i forhold til trafikale konfliktpunkter, hvor cyklister, gående og motorkøretøjer mødes.

Analyse af parkeringsforhold

Parkeringsforhold er en væsentlig del af mobilitetsbetragtningen og manglende fokus på parkering kan resultere i trafikalt kaos. Egedal Kommune har igennem byrådsperioden 2017-2021 vurderet belægningen ved kommunens S-togsstationer og har på baggrund heraf udvidet kapaciteten ved Veksø Station.

Egedal Kommune skal dog løbende vurdere på kommunens parkeringsforhold, og der er derfor for nyligt afsluttet en analyse af parkeringsforholdene

ved Ølstykke Station. Særligt gode parkeringsforhold ved S-togsstationerne gør det attraktivt at tage toget på arbejde og parkeringsanalysen for Ølstykke Station skal derfor inddrage behovet og muligheden for, at forbedre parkeringsfaciliteterne ved stationerne.

Parkering er en del af den overordnede trængselsproblematik og parkering handler både om at stille parkeringsmuligheder til rådighed, men også om at sikre, at parkeringspladserne ikke bruges u hensigtsmæssigt til langtidsparkering, privat parkering mv. Derudover får kommunen et stigende antal henvendelser om ulovlig parkering, hvortil kommunen kun kan henvise til politiet. Derfor skal kommune også vurdere behovet for et større kommunalt fokus på håndhævelsen af de eksisterende regler.

Udvikling af S-togsdriften

Egedal Kommune skal have en proaktiv tilgang over for DSB ift. køretider og stationstiltag, som kan forbedre dagligdagen for kommunens pendlere. Køretiderne skal afspejle pendlerbehovet.

I byrådsperioden 2017-2021 er det i dialog med DSB lykkedes af opnå 10 minutters drift på C-linjen til gavn for kommunens borgere.

Mange borgere i Egedal Kommune pendler hver dag ud af kommunen for at arbejde og en driftssikker S-togsline med korte ventetider til næste tog er en stærk drivkraft bag at sikre færre biler på vejene. Det er vigtigt ikke ensidigt at fokusere på kommunens egne pendlere, men også holde for øje, at borgere fra andre kommuner, der pendler til Egedal Kommune, har mulighed for at benytte den offentlige transport.

Udviklingen af S-togsdriften peger i retning af en mere metrolignende førerløs drift, hvilket kan blive fremmede for mobiliteten. Det er dog væsentligt, at udviklingen sker under hensyntagen til den praktiske virkelighed og at en eventuel fremtidig udrulning sker med færrest mulige gener for pendlere. DSB oplever, at perioder med sporarbejde og aflyste tog, betyder, at pendlere hurtigt finder andre løsninger for deres hverdagsbehov og det således tager lang tid for dem at vende tilbage. Hver gang en pendler vælger bilen frem for toget øges CO₂ udledningen til skade for alle andre. Derfor er det væsentligt, at kommunerne inddrages i udviklingen af s-togsdriften.

Kommunens dialog med DSB skal ske i et samarbejde med de kommuner, som Frederikssundsbanen kører gennem. Kommunen skal sikre, at der er løbende drøftelser og møder med DSB for at fastholde fokus på strækningen.



Cykel- og gangstiforbindelser

Kommunen ønsker et særligt fokus på at udvikle flere sammenhængende transportkæder, der inkluderer en aktiv transportform, for eksempel at man let kan gå eller cykle noget af vejen.

Senest er Supercykelstien udvidet således den nu forbinder Stenløse og Jyllinge, og dermed Egedal Kommune og Roskilde Kommune.

For cykel- og gangstiforbindelserne i stationsbyerne handler det om, at stierne skal forbinde villakvarterer med stationer, skoler og institutioner, fritidsaktivitetsområder, naturområder og indkøbsområder.

Det primære fokus skal være, at der er mulighed for at benytte cykel- og gangstier for at nå sin destination, også selvom det ikke nødvendigvis er den hurtigste rute.

Borgerne i Egedal kører flere ture i bil end gennemsnittet for Sjælland:

	Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog/Metro	Andet	Alle
Ølstykke-Stenløse	15%	12%	61%	2%	6%	3%	100%
Smørumnedre	11%	14%	63%	3%	5%	3%	100%
Ganløse	27%	10%	57%	3%	-	3%	100%
Mindre byer og land	13%	8%	67%	3%	5%	5%	100%
Egedal Kommune	14%	11%	64%	3%	5%	4%	100%
Alle kommuner på Sjælland	18%	19%	52%	4%	5%	2%	100%
Byer på Sjælland	20%	22%	46%	4%	6%	2%	100%

DET ER KOMMUNENS MÅL

at sikre gode cykel- og gangstiforbindelser, optimale parkeringsforhold med fokus på pendlerne og et velfungerende og et driftsikkert S-togsnet.



2

TEMA

MOBILITET OG TRAFIKSIKKERHED I LANDSBYER OG LANDOMRÅDER

Det skal være nemt at bevæge sig sikkert rundt i Egedal Kommune og sammenhængen i kommunen er også afhængig af, at der ikke kun er gode adgangsforhold mellem de større byer, men at også de mindre landsbyer har nemt kan komme til stationsbyerne.

Når man bosætter sig i en mindre landsby har man valgt en række livsaspekter til, men i samme moment vælger man også nogle ting fra, som er naturligt nemmere i de større byer.

Vi skal som kommune have respekt for de tilvalg og fravalg, der følger af livet i de mindre landsbyer, men vi skal søge løsninger, som giver alle kommunens borgere gode mulighed for at drage nytte af kommunens faciliteter. Trafikken skal søge at understøtte lokale initiativer og sikre trafiksikre veje og stier til blandt andet lokale idrætsfaciliteter.

Offentlig transport

Selvom offentlig transport ikke kan føres mellem kommunens landsbyer med samme frekvens som S-toget gennem stationsbyerne, skal offentlige transportmuligheder stadig være et væsentlig fokus i landsbyer og i landområder.

Det skal tilstræbes, at den offentlige transport centrerer om de væsentligste tidspunkter for kørslen til og fra arbejde, samt tidspunkter for den potentielle brug af kommunens sports- og kulturfaciliteter. På den måde arbejdes der for, at livet uden for de større byer ikke er ensbetydende med øget bilpark.

Kommunen skal have fokus på udviklingen af den offentlige transport – herunder hvordan andre alternativer end traditionel busdrift (eks. løsninger med flextrafikken) kan erstatte mindre benyttede ruter og samtidig imødekomme borgernes behov.

Attraktiv deletransport i landsbyerne

For landsbyområderne kan attraktiv deletransport og andre samkørselsløsninger sammen med den offentlige transport hjælpe i det daglige mobilitetsbehov.

For borgerne i landsbyområderne, som ikke har samme mobilitetsmuligheder som borgerne i stationsbyerne, er samkørselsløsninger en mulighed for at øge mobiliteten for borgerne både ind til stationsbyerne og til arbejdspladsen.



Kommunen vil derfor gå i dialog med interesserede landsbylaug om løsninger, som øger den motoriserede mobilitet internt i kommunen. Kommunen vil konkret arbejde mod understøttelsen af delebilsordninger i udvalgte landsbyer. I den forbindelse vil kommunen også undersøge mulighederne for at udbygge eksempelvis flextursløsningen – flextrafik eller andre potentielle mobilitetsudvidende løsninger. Flextursløsningen bidrager til mobiliteten i mindre landsbyer, men det løser ikke de daglige trafikbehov og der er således grundlag for at vurdere på udviklingsmulighederne.

DET ER KOMMUNENS MÅL

at sikre gode transportmuligheder for beboerne i landsbyerne – både i forhold til interne transport, men særligt med fokus på sammenhængen med stationsbyerne.

TEMA 3

MOBILITET I BYUDVIKLINGSOMRÅDERNE



Byggeri af Egedal By Syd. Foto: Hanne Loop. ▲

Vi bliver flere og flere i Egedal Kommune og de 12.000 nye borgere som kommer til Egedal over de næste 10 år, vil næppe alene forlade sig på den offentlige transport. Bilen er stadig vigtig for borgerne i Egedal og 64 % bruger deres bil til hverdagens mange opgaver. Vejnettet er ved at være fyldt op og mange borgere hænger fast i trafikken i myldretiderne og kommunens parkeringspladser er udnyttet til fuld kapacitet.

Da der byudvikles med fuld kraft i Egedal Kommune og nye byområder skyder op i sammenhæng med eksisterende byer, skaber det et øget pres på infrastrukturen, da mange må forventes at anskaffe sig et eller flere køretøjer. Udover at lægge et pres på kapaciteten på vejnettet, så kan der potentielt også skabes pres på anlæg af parkeringspladser.

Egedal Kommune har derfor i byudviklingen tænkt mobilitetsplanlægning ind således, at der fokuseres på stationsnære byer med parkeringshuse i bydele med lejligheder. På den måde er der mere byrum omkring boligerne og trafikken ledes væk fra nærområdet. Dermed bidrager det til, at familier kun anskaffer en bil.

Der skal i den forbindelse lægges planer for, hvordan der klargøres til den miljørigtige fremtid blandt andet gennem ladestanderbekendtgørelsens krav

om, at bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal etablere mindst 1 ladestander i tilknytning til parkeringspladsanlægget og forberede mindst hver femte parkeringsplads til ladestandere. Egedal Kommune skal dog arbejde mere ambitiøst mod bæredygtige løsninger og således søge dialogen med de private aktører, som kan udvikle kommunen i den bæredygtige retning.

Strategisk mobilitetsplanlægning

Egedal Kommune skal have fokus på at fremtidssikre byudviklingsområder ved at have mulige fremtidige trafikale ændringer for øje. Det er en vanskelig opgave, da fremtidens mobilitetsbehov ikke kendes, men det kan eksempelvis være at friholde arealer til placering af deletransport som eks. cykler, løbehjul, mødesteder til samkørsel, flextrafik mv.

Der skal der være et fokus på stationsnærhed, hvilket både er tilfældet med Egedal By, Ølstykke Stationsby, Veksø og Kildedal området. Ny boligområder skal fokuseres omkring stationsnærheds- eller stationstilgængelighedsprincippet og cykelstier, veje til biler og eventuel buskørsel skal tænkes ind i byggefeltene og i vejens udformning.

Attraktiv deletransport

Delekoncepter har fremgang over hele verdenen – der deles cykler, løbehjul, lejligheder og biler.

Løbehjulet og cyklen kunne som delekoncept muligvis bruges til at transportere borgere fra hubs og frem til stationerne, hvorfra de kan tage toget frem til deres destination. Det kan bidrage til at øge brugen af den offentlige transport og dermed bidrage til at nedbringe trængslen.

Derudover kan debiler og kørselsløsninger i egne biler yde et væsentligt bidrag i nedbringelsen af de samlede bilpark og dermed også det samlede klimaaftryk. Deletransporter har den fordel, at en optimal tidsmæssig udnyttelse af ressourcen også slider køretøjerne hurtigere end med en enkelt ejer. Køretøjerne skal derfor udskiftes oftere og bilparken for debilsordninger vil overordnet være mere ny og moderne end hvis den enkelte borger udskifter din bil løbende.

Særligt i de nye boligområder omkring stationerne kan debilsløsninger være en god løsning, da beboelsestætheden er højere end i traditionelle parcelhuskvarterer, hvilket betyder nærhed til debilerne og dermed en god mulighed for sikre, at familier i området som minimum ikke anskaffer sig bil nr. 2.

Kommunen har i forbindelse med den igangværende byudvikling været i dialog med potentielle debilsudbydere, der har været tilbageholdende. De afventer udviklingen i området og dermed kundegrundlaget.

Kommunen vil derfor være åben og proaktiv i sin dialog med virksomheder, som udbyder delekoncepter. Det kan eksempelvis være gennem at udpege placeringer for delekøretøjerne, tiltrække dem til bycentrene og oplyse om delemuligheder på kommunens sociale medier.

Ladestanderstrategi

Regeringen har en målsætning om, at det skal være slut med salg af diesel- og benzinbiler i 2030. Det fremgår af ladestanderbekendtgørelsen, at den alene gælder alene for 1) bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser, 2) større ombygning af bygninger med mere end 10 parkeringspladser og 3) nybyggeri med mere end 10 parkeringspladser. En ladestanderstrategi skal således både inkorporere bestemmelserne i ladestanderbekendtgørelsen, men også sætte en ambition der kan understøtte den ønskede vækst af elbiler og udfordringen med udrulningen af ladeinfrastrukturen.

Egedal Kommune er opmærksomme på bekendtgørelsens bestemmelser om at klargøre parkeringsområder, således der løbende kan indrettes flere elbilspladser i takt med stigningen i antallet af elbiler.

Egedal Kommune vil gennem kontakt til borgere og boligselskaber informere om mulighederne for ladestandere på private og offentlige arealer.

Kommunal vej- og stiplanlægning

Når der byudvikles er det væsentligt at holde øje for, hvordan trafikken i området skal hænge sammen – både internt i området og i forhold til resten af bydelen.

Udgangspunktet for den kommunale vej- og stiplanlægning er, at nye veje skal indrettes med separate traceer for kørende, gående og cyklende i begge retninger. Både fællesstier og dobbeltrettede cykelstier er gængse stiformer, men langs kommunes veje skal Egedal Kommune vælge den sikreste løsning, som er de separate traceer i begge retninger. Der skal ved nyanlæg skelnes mellem såkaldte trafikveje/fordelingsveje, hvor trafikken er mere intens, og lokalveje, der primært betjener beboerne på vejen. Trafik/Fordelingsvejene anlægges i videst muligt omfang facadeløse, således at der oprettes færrest mulige adgange ud til disse mere intenst trafikerede veje.

Stier, der ikke forløber langs veje, men snor sig mellem villakvarterer og landskab skal indrettes som dobbeltrettede fællesstier i en bredde af minimum 3 meter, hvilket også er den vejledende minimumsbredde.

Veje skal indrettes med fokus på de vejledende tværprofiler i Vejdirektoratets vejregler i håndbog om tværprofiler i byer og håndbog om tværprofiler i åbent land.

Lagring af data

Vi kender det fra Google Maps og andre GPS-funktioner i bilen – en række allerede eksisterende og ret præcise trafikdata. Disse data vil i fremtiden kunne udnyttes i endnu højere grad i mobilitetsplanlægningen. De kan eksempelvis give et overblik over, hvilke områder der er særligt belastet af trafik eller hastighedsoverskridelser. De kan potentielt også bruges til at se på betydningen af mindre ændringer på en vej, for de sideliggende veje i byen. Det er også data der kan blive bragt i spil til at give et overblik over de overordnede transportmønstre i kommunen, fx mønsteret i pendlingen, hvis samkørsel skal motiveres.

Det skal undersøges, hvordan vi optimalt kan udnytte og lagre eksisterende GPS-data og anden data i kommunens systemer, således kommunen hurtigt kan foretage trafikale vurderinger og analyser i forbindelse med byudviklingen.

I byrådsperioden for 2017-2021 har der blandt andet været forsøg med sensorer i Stenløse, hvor mobil-data er brugt til at kortlægge trafikmønstre.

DET ER KOMMUNENS MÅL

at sikre en byudvikling med fokus på cykelstier, stationsnærheds- eller stations-tilgængelighed, mulighed for bæredygtig transport og delekoncepter.

4

TEMA

TRYGHED I TRAFIKKEN



Egedal Kommune har 4 skoledistrikter med 12 skoleafdelinger, et 10. klasse center og en enkelt privatskole. Ca. 5500 elever skal hver dag transporteres frem og tilbage fra de kommunale og private institutioner og det er således her fremtidens trafikanters transportvaner formes.

Børns transport til og fra skole handler ikke udelukkende om mobilitet og trafiksikkerhed, men er også et spørgsmål om sundhed, indlæring og nedbringer af CO₂. Forskning viser, at et aktivt skoleliv øger koncentrationen og giver bedre indlæring, og samtidig spares der CO₂ udledning ved ikke at blive kørt i skole.

Udfordringen for Egedal Kommune ligger i at sikre en høj grad af mobilitet for skolebørnene gennem cykelstiforbindelser, som bringer dem sikkert til og fra skole. Det betyder, at der også skal være sikre krydsningspunkter ved veje med meget trafik og et fokus på gode oversigtsforhold ved kryds.

Trafiksikkerhed ikke alene kan gøres ved trafikale tiltag. Det handler også om at uddanne vores børn til at færdes sikkert i trafikken. Vores børn skal kende de vigtigste færdselsregler, de skal vide, hvordan man krydser vejen sikkert, hvorfor det er vigtigt at signalere over for sine medtrafikanter og hvorfor man skal kigge sig for, selvom man har grønt lys. De skal lære alt dette, da vores børn er fremtidens trafikanter og hvis fremtidens trafikanter lærer at bevæge sig sikkert i trafikken under gensidig hensyntagen til andre trafikanter, vil vi lægge grundpillerne til en bedre trafikal fremtid.

Sikre skoleveje

Egedal Kommune har allerede fokus på gode skoleveje og sikkerhed for kommunens børn. SuperZOO-kelstien var et af kommunens tiltag i byrådsperioden for 2017-2021. Formålet var at få skolebørn til at vælge cykelvejen mellem Veksø og Stenløse. Løsningen er meget sikrere end alternativet på Frederikssundsvej og de 9 skulpturer, der lyser op når eleverne cykler forbi med deres chip i cykelhelmen, er blevet til gennem inddragelse af eleverne. Der er derudover gode stisystemer i kommunens byer og for både Boesagerskolen og Søhøjskolen er der identificeret sikre skoleruter, som er kommunikeret ud til eleverne gennem skolerne.

Egedal Kommune skal dog fortsat have fokus på, at identificere sikre ruter, at sikre optimal udnyttelse af eksisterende forhold og at gøre ruterne spændende og attraktive for skolebørn – det kan blandt andet være gennem bedre skiltning til ruterne.

Forbedring af tunneller

Tryghed i trafikken handler om trygheden ved at færdes på stier og i tunneller, særligt efter mørkets frembrud. Tunneller etableres blandt andet med henblik på at garantere sikre overgange ved veje og togbanen. Alternativerne kan være, at bløde trafikanter skal krydse trafikerede veje, og det er derfor nødvendigt, at sikre tryghed i tunnellerne, så der ikke vælges mere trafikfarlige alternativer.

Det Kriminalpræventive råd skelner mellem at være utryg og føle sig utryg. Altså en subjektiv og objektiv tryghed – hvor den objektive tryghed henviser til den faktiske risiko for at blive udsat for kriminalitet, henviser den subjektive tryghed til folks følelse af tryghed og ængstelse for at blive udsat for kriminalitet.

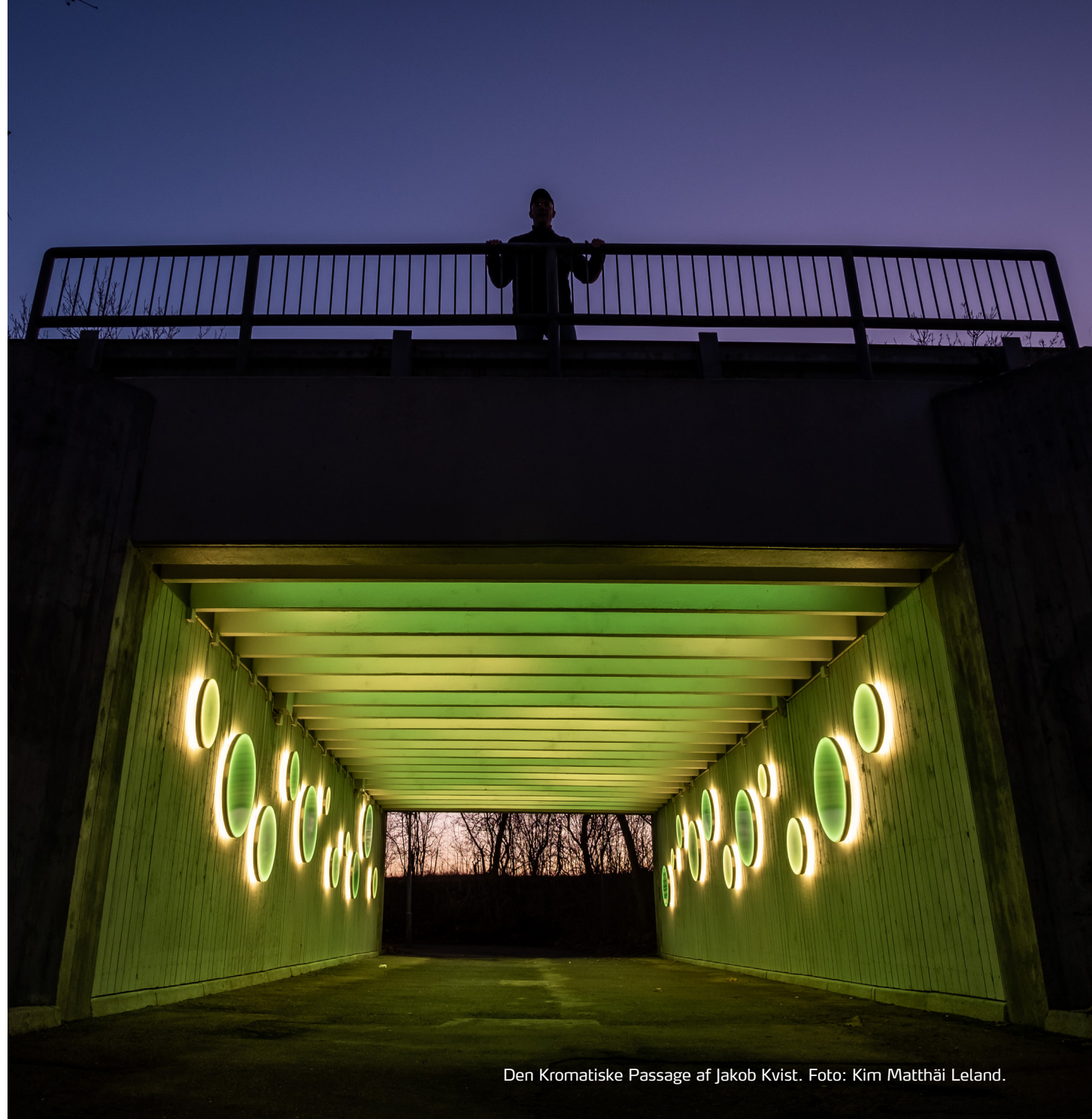
Der er 34 tunneller i Egedal Kommune, hvoraf de 7 løber under en statsvej. Ingen af de områder, hvor tunnellerne er placeret, er der problemer med kriminalitet – men når det kommer til utryghed ved tunneller, så er følelsen at utryghed nok til, at trafikanter vælger en anden rute. Da tunneller ofte er et mere trafiksikkert og hurtigere alternativ til fodgængerfelter ved befærdede veje, er det derfor vigtigt, at den manglende tryghed ved tunneller ikke går i vejen for de tiltænkte hensyn til trafiksikkerhed og mobilitet.

Udfordringen for Egedal Kommune ligger således i, gennem en tryghedsskabende indsats ved tunneller, at forbedre mobilitet og trafiksikkerhed. Der findes en række tunneller ved kommunens skoler (eks. Stengårdsskolen og Boesagerskolen), som trænger til tryghedsskabende tiltag. Derfor er det kommunens ambition at sætte fokus på trygheden ved brugen af tunnellerne ved kommunens skoler.

Der er i 2021 iværksat et projekt med lyskunst i tunneller, der skal øge sikkerheden for trafikanterne.

DET ER KOMMUNENS MÅL

at sikre trygge og trafiksikre cykel- og gangstier for kommunens børn.



Den Kromatiske Passage af Jakob Kvist. Foto: Kim Matthäi Leland.

5

TEMA

SAMMENHÆNG PÅ TVÆRS

Cykel- og gangstiforbindelser

For landsbyerne er cykel- og gangstiforbindelser lige så vigtige for byens interne sammenhæng, som den er for stationsbyerne, men et fokusområde, der adskiller sig fra cykel- og gangstiproblematikken i stationsbyerne, er et fokus på at binde landbyer sammen med stationsbyerne. Det er væsentligt trafikikkerhedsmæssigt aspekt, at der er mulighed for at transportere sig som cyklende i et separat trace væk fra motorkøretøjer og samtidig giver el-cykler mulighed for at flytte flere fra køretøjer til cykel.

I byrådsperioden for 2017-2021 har kommunen blandt andet forbedret cykelforholdene mellem Slagslunde og Stenløse ved vedligeholdelsen og forbedringen af en sti mellem de to byer.

Når kommunen vurderer potentielle nye cykel- og gangstiforbindelser skal der dog foretages grundige analyser for at sikre en sammenhæng mellem økonomien og benyttelse.

Egedal Kommune skal bruge erfaringerne fra benyttelsen af Supercykelstierne, der netop viser transport over større distancer, når der vurderes på eventuelle nye strækninger og



cykeltiltag i kommunen, som både kan binde stationsbyerne tættere sammen, men særligt byerne i landområderne bedre sammen med stationsbyerne.

Et af områderne, hvor en cykelsti kan undersøges er Stenlillevej mellem Slagslunde og Stenløse. Vejen er registreret som farlig skolevej og selvom kommunen har forberedt et sikkert alternativ bør muligheden som minimum undersøges.

Forbindelsen mellem landsbyerne og stationsbyerne

Sammenhængen i kommunen afhænger meget af landsbyernes mulighed for at komme til stationsbyerne. I stationsbyerne ligger S-togslinjen, der binder Egedal sammen med resten af S-togsnettet og her er flere indkøbsmuligheder og kulturtilbud. Den offentlige transport har derfor betydning for kommunens interne sammenhæng og den sammenhæng skal tilstræbes for landsbyerne gennem fokus på offentlig transport, delemobilitet og stier.

Løsningen for sammenhængen mellem landsbyer og stationsbyer afhænger således ikke udelukkende af en enkelt mobilitetsform, men en række forskellige. Egedal Kommune planlægger et projekt om delemobilitet i landsbyer i 2023 og vil her lægge vægt på muligheden for at komme mellem landsbyer og stationsbyer.

Borgerne i Egedal Kommune får mulighed for at komme med input til mobilitet og trafikikkerhed til borgermøderne for busdrift og brug af trafikikkerhedsmidler.

Det er vores mål at sikre gode transportmuligheder for beboerne i landsbyerne – både i forhold til interne transport, men særligt med fokus på sammenhængen med stationsbyerne.

Handlingsplan

	Indledes	Færdiggøres
2022		
Samarbejde med FDM om samkørsel	2022	fortløbende
Borgermøde om prioritering af trafikikkerhedsmidler – afholdes i august 2022	2022	
Udbud af offentlige arealer til ladestandere	2022	2023
Udarbejdelse af plan for udrulning af ladestandere i Egedal Kommune	2022	2023
Samarbejde med DSB om forbedret S-togsdrift, first and last mile tiltag mv.	2022	2025
2023		
Borgermøde om busdrift – afholdes i 2. kvartal	2023	2023
Borgermøde om prioritering af trafikikkerhedsmidler – afholdes i august 2023	2023	
Projekt om samkørsel/delebiler i byer og landsbyer	2023	2024
Undersøgelse af mulighed for cykelsti på Stenlillevej	2023	2023
2024		
Borgermøde om busdrift – afholdes i 2. kvartal	2024	2024
Borgermøde om prioritering af trafikikkerhedsmidler – afholdes i august 2024	2024	
Tryghedstiltag i udvalgte tunneler	2024	2024
Projekt om mulig borgerpulje for trafikikkerhedstiltag	2024	2025
2025		
Borgermøde om busdrift – afholdes i 2. kvartal	2025	2025
Borgermøde om prioritering af trafikikkerhedsmidler – afholdes i august 2025	2025	



Egedal Kommune

Dronning Dagmars Vej 200

3650 Ølstykke

Tlf: 7259 6000



kommune@egekom.dk

egedalkommune.dk

**Egedal
Kommune**

