



Allerød
Kommune

- SOCIAL- OG BESKÆFTIGELSESPOLITIK
- SUNDHEDSPOLITIK
- ÆLDRE- OG VÆRDIGHEDSPOLITIK
- BØRNE- OG UNGEPOLITIK
- PLANPOLITIK
- INFRASTRUKTURPOLITIK
- NATUR- OG MILJØPOLITIK
- ERHVERVSPOLITIK
- KULTUR- OG FRITIDSPOLITIK
- ØKONOMIPOLITIK

ALLERØD KOMMUNE 22.06.2020

TRAFIK- OG MOBILITETSPOLITIK

UDKAST

Indhold

Indledning	3
Allerød i Region Hovedstaden	6
Trafikken i Allerød – Tendenser og udfordringer.....	8
Tema 1: Trafiksikkerhed og tryghed	11
Tema 2: Grøn mobilitet	14
Tema 3: Kollektiv trafik.....	17
Tema 4: Fremkommelighed.....	20
Tema 5: Støj	22
Tema 6: Byrum.....	24

INDLEDNING

Allerød Kommunes Trafik- og Mobilitetspolitik skal sætte rammerne for en effektiv og bæredygtig mobilitet, som understøtter erhvervsliv og borgeres behov, herunder muligheden for et godt og sundt hverdagsliv, samtidig med at miljøbelastningen minimeres, trafiksikkerheden fortsat forbedres og de attraktive byrum udvikles.

Allerød Kommunes Vision 2031 – Tæt på hinanden – Tæt på naturen

Trafik- og Mobilitetspolitikken skal, som kommunens øvrige politikker og strategier, medvirke til at udmønte Allerød Kommunes Vision 2031: Tæt på hinanden - Tæt på naturen.

Visionens hovedtemaer: Fællesskaber, Grøn Bæredygtig udvikling og Nysgerrighed & Læring udgør således de pejlemærker, som Trafik- og Mobilitetspolitikens mål og fokusområder skal forholde sig til.

Mens visionen er det overordnede pejlemærke for kommunens udvikling, skal de underliggende politikker, som Trafik- og Mobilitetspolitikken, sætte den konkrete retning for de enkelte serviceområder.

Temaer i politikken

Der er i Trafik- og Mobilitetspolitikken fokuseret på følgende temaer:

- Trafiksikkerhed og tryghed
- Grøn mobilitet
- Kollektiv trafik
- Fremkommelighed
- Støj
- Byrum

Mål og fokusområder inden for disse temaer skal tilsammen opfylde den overordnede målsætning om en

Trafik- og Mobilitetspolitik, som sætter rammerne for en effektiv og bæredygtig mobilitet, som understøtter erhvervsliv og borgeres behov, herunder muligheden for et godt og sundt hverdagsliv, samtidig med at miljøbelastningen minimeres, trafiksikkerheden fortsat forbedres og attraktive byrum udvikles.

Trafik- og Mobilitetspolitikken udstikker de temaer, mål og indikatorer der skal arbejdes med, mens handlingsplaner for de underliggende områder, skal anvise de konkrete handlinger og retningslinjer.

En grundlæggende forudsætning for opnåelse af de mål der fastsættes i Trafik- og Mobilitetspolitikken er, at de løbende investeringer i kommunens infrastruktur fastholdes. Det gælder både belægninger på veje, stier og fortove, ledninger til afledning af regnvand, signalanlæg, belysningsanlæg mv. En velholdt infrastruktur er forudsætningen for nye tiltag, der kan føre i retning af de overordnede mål for området.

Sammenhæng på tværs

Trafik- og Mobilitetspolitikken skal sikre en helhedsorienteret udvikling af trafiksystemet i Allerød Kommune, og sikre at denne udvikling sker i tæt sammenhæng med kommunens øvrige politikker, herunder Planstrategien, Natur-, Miljø- og Klimapolitikken, Erhvervs politikken og Sundhedspolitikken.

I Allerød Kommune skal valget af bæredygtige transportmidler gøres attraktivt. Vi skal styrke valgmulighederne, så kommunens borgere har lyst til og mulighed for at anvende bæredygtige transportmidler. De trafikale behov må dog ikke træde i baggrunden. For fortsat at være en attraktiv erhvervskommune, skal der være gode vilkår for mobiliteten.

Transport og sundhed hænger ligeledes tæt sammen. En ud af tre af Allerøds borgere er ikke fysisk aktive i hverdagen. Det at tage cyklen til arbejde i stedet for bilen, kan være en smart måde, at få fysisk aktivitet ind i sin hverdag.

Klima og transport

På landsplan har transportsektoren ikke opnået de samme CO₂-reduktioner som andre sektorer (fx bygge- og boligbranchen). Trafikken stiger, og det tager lang tid at udskifte bilparken til grønne drivmidler.

Skal transporten bidrage med yderligere reduktioner, er der hovedsageligt to muligheder:

1. Flere elbiler (og andre typer lav-emissionsbiler), og dermed færre benzin- og dieslbiler
2. Færre kørte kilometer i benzin- og dieslbilerne

I Allerød Kommune vil vi gøre vores for at mindske CO₂-udledningen fra transportsektoren. Selvom nationale tiltag spiller en afgørende rolle, er der også ting vi kan gøre på kommunalt niveau. Det kan f.eks. handle om lokalisering af boliger, virksomheder og offentlige institutioner og om at skabe attraktive forhold, som får flere til at gå, cykle og tage kollektiv trafik. Og endelig handler det om, at Allerød Kommune i egen virksomhed handler bæredygtigt.

Byrådets udgangspunkt er, at vi ikke kan skabe et bæredygtigt samfund ved at gøre, som vi plejer. Derfor er ambitionen om at skabe et bæredygtigt samfund en forandringsdagsorden. Byrådet vil identificere handlinger, der straks og synligt kan bringe udviklingen i en bæredygtig retning for at rykke hurtigt på agendaen for bæredygtighed. Det gælder også på transportområdet, hvor fx partnerskaber kan bidrage til nye innovative løsninger.

Smart City

Et virkemiddel, der kan få betydning for indsatsen for at opnå de nødvendige CO₂-reduktioner i transportsektoren, er de digitale løsninger.

Data fra sensorer og digitale enheder kan bidrage til forbedret trafikafvikling, styre lys, intelligente offentlige transportmuligheder mm. Som kommune kan vi

komme til at spille en vigtig rolle – både som indkøber af bæredygtige digitale løsninger, men også som ejere af data.

Vi vil i Allerød Kommune være nysgerrige på nye løsninger, som fører os i retning af vores mål om f.eks. reduktion af CO₂ og mindre trængsel.

FN's Verdensmål

Allerød Kommune vil arbejde for en grøn, bæredygtig vækst og udvikling for fremtidige generationer. Byrådet har som mål, at FN's verdensmål er udgangspunkt for kommunens udvikling. Byrådet ser verdensmålene som en helhed, hvor de enkelte mål understøtter og afhænger af hinanden.

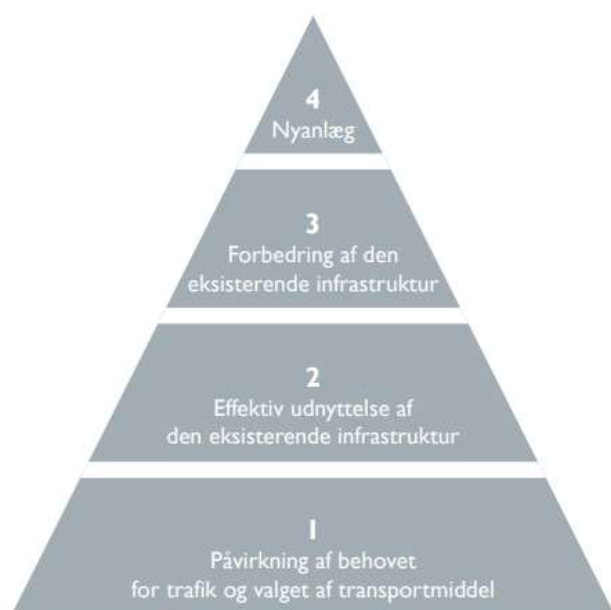
I det lokale arbejde med verdensmålene vil byrådet derfor bevare blikket for helheden og skabe balance i de langsigtede sociale, miljømæssige og økonomiske hensyn.

Trafik- og Mobilitetspolitikens temaer berører en række af verdensmålene, og særligt følgende:



Baggrund for prioritering

Allerød Kommunes prioriteter inden for trafik, mobilitet og infrastruktur kan konkretiseres ved den såkaldte mobilitetspyramide.



Pyramiden udgør en 'kostpyramide' inden for trafik- og mobilitetsplanlægningen, hvor det bærende princip er, at man, stillet over for en given udfordring, starter 'fra bunden' med at undersøge muligheden for at påvirke behovet for trafik og valget af transportmiddel (niveau 1). Hvis løsninger på niveau 1 ikke løser problemet, bevæger man sig videre op i pyramiden.

Niveau 2 omfatter generelt en bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur. Dette kan f.eks. være signaloptimering, forbedret afmærkning, opdeling af vejbaner mv. Initiativer, hvor der ikke skal "flyttes kantsten".

Niveau 3 omfatter fysiske forbedringer af infrastrukturen, som kræver et vist investeringsbehov. Det kan f.eks. være lokale udvidelser af vejprofilet for anlæg af svingbaner, forbedret krydsgeometri mv.

Niveau 4 er deciderede ny-anlæg, som kræver et stort investeringsbehov.

Ud over principperne i mobilitetspyramiden, er der nogle grundlæggende forhold, der har betydning for, hvordan der prioriteres på trafikområdet.

Problemstillinger omhandlende trafik vil ofte kræve en afvejning mellem forskellige hensyn. Typisk handler det om hensyn til trafiksikkerhed over for hensyn til fremkommelighed. Her er udgangspunktet for Allerød Kommunes prioritering, at trafiksikkerhed kommer først.

Det er ligeledes udgangspunkt for alle tiltag på transportområdet, at de bygger på en afvejning af transportbehov og miljø- og klimapåvirkning. Det skal ved alle tiltag vurderes, hvordan der skabes den bedste mobilitet og den mindste påvirkning af miljø og klima.

Generelt vil det tilstræbes, at trafikprojekter fremmer de overordnede mål inden for flere af Trafik- og Mobilitetspolitikens temaer. Det kan fx være en indsats til forbedret fremkommelighed, som ligeledes bidrager til en mere grøn mobilitet, eller en indsats i forhold til bedre trafiksikkerhed, som samtidig medfører, at trygheden ved skolevejen øges, og flere børn begynder at cykle til skole med deraf mindre bilkørsel. For temaet Byrum gælder, at byrumshensyn tænkes ind i alle projekter hørende under de øvrige temaer, men kun i mindre grad giver anledning til selvstændige projekter.

ALLERØD I REGION HOVEDSTADEN

Befolkningstilvækst og økonomisk vækst i Region Hovedstaden betyder, at der skal håndteres 20 % flere rejser i 2035. I Allerød Kommune vil vi først og fremmest fokusere på, at de nye ture bliver foretaget på cykel eller med bus og tog. Hvor turen foregår mest hensigtsmæssigt med bil, vil Allerød Kommune forbedre mulighederne for samkørsel og for elbiler.

Regional trafik

Vejnettet i Allerød Kommune er klassificeret i forhold til den enkelte vejs funktion og betydning. Motorveje og overordnede trafikveje, som betjener trafik mellem kommunen og omverdenen og den gennemkørende trafik i kommunen. Det overordnede vejnet består af Hillerødmotorvejen, Kongevejen, Nymøllevej, Sandholmgårdsvej, Slangerupvej, Hillerødvej og Ganløsevej. Kun 20 % af trafikken i Allerød er intern trafik.

Byrådet arbejder for, at den regionale trafik påvirker trafikafviklingen i Allerød mindst muligt, og at en så stor del af trafikken som muligt flyttes til det overordnede vejnet.

Dette gøres bl.a. ved at optimere trafikafviklingen på de overordnede veje og ved i højere grad at etablere hastighedsdæmpning på fordelingsveje og boligveje, så disse ikke anvendes til gennemkørsel.

Supercykelstier

Transportbehovet på tværs af fingerkorridorerne stiger, og her er cyklen flere steder hurtigere end den kollektive transport i dag, hvilket også gælder i yderområder ved rejser til udvalgte interessepunkter.

Netop disse rejser på tværs og i yderområderne er interessante at få aktiveret som cykelpendlerstrækninger i fremtiden.

Allerød Kommune deltager sammen med 28 kommuner og Region Hovedstaden i samarbejdet om udvikling af et net af supercykelstier, der skal skabe optimale forhold for cykelpendlere i Hovedstadsregionen. Supercykelstierne har vist sig at være et effektivt greb til at tiltrække flere cykelpendlere.

Allerød Kommune har andel i de to supercykelstier Allerødtruten og Farum-Allerødtruten. Byrådet arbejder for, at der kommer supercykelsti mellem Lyngby og Hillerød, og på længere sigt mod Hørsholm og mod Frederiksund.



Kollektiv transport på tværs af Fingrene

En stor del af pendlingen til og fra Allerød foregår mod Hillerød og Lyngby - København. Men der er samtidig en stor del, der foregår på tværs af fingrene mod fx Frederikssund/Ballerup og Furesø.

Ifølge Region Hovedstadens analyse af trafikudviklingen¹ vil der i fremtiden være et øget transportbehov på tværs af fingrene. Dette skyldes bl.a. sammenlægninger af offentlige funktioner, som fx hospitaler, skoler, ungdoms- og videregående uddannelser samt en

¹ Region Hovedstaden 2019, Trafik- og Mobilitetsplan for region Hovedstaden.

større arbejdsdeling i området. Den kommende letbane på Ring 3 understøtter trafikken på tværs i ringbyen, men det er en udfordring at sikre gode kollektive forbindelser på tværs af fingrene længere ude i geografien.

Allerød Kommune vil arbejde for at fastholde forbindelserne på tværs af byfingrene. Med Farumbanens forlængelse arbejder byrådet for at der etableres højklasset kollektiv transport fra Allerød Station mod Farum- og Kystbanen – evt. som selvstændige busbaner.

Forlængelse af Farumbanen og Høvelte

Allerød Kommune ligger midt i Nordsjælland med gode trafikforbindelser til det øvrige Hovedstadsområde. S-banen i Hillerødfingeren er ryggraden i det kollektive trafiksystem.

Allerød kommune arbejder for, at Farumbanen forlænges til Høvelte, og at der på sigt oprettes en egentlig station ved Høvelte Trinbræt. Ved at forlænge Farumbanen til Høvelte kan der desuden skabes højklasset forbindelse på tværs af fingrene, og en større del af hovedstadsområdet vil have nem adgang til det nye supersygehus i Hillerød.

Ved etablering af en forlængelse til Høvelte bør der etableres en station som erstatning for det eksisterende trinbræt. En ny station giver mulighed for væsentligt flere miljørigtige lokaliseringsmuligheder for arbejdspladsintensive virksomheder i Allerød Kommune til gavn ikke blot for kommunen, men for hele regionen og Nordsjælland.

Udvidelse af Hillerød Motorvejen

Udbygningen af Hillerød Motorvejens forlængelse til Hillerød er et af de mest presserende infrastrukturprojekter i landet og Allerød Kommune vil understøtte den videre proces. Hillerød Motorvejens forlængelse er i dag plaget af kø og mange alvorlige uheld.

Opgradering af Overdrevsvejen i Hillerød er dog en vigtig forudsætning - også i Allerød – for, at motorvejen kan opsamle den tværgående trafik og betjene det nye Supersygehus.

Allerød Kommune vil arbejde for, at der etableres kollektive trafikløsninger i traceet i form af f.eks. supercykelsti eller BRT busser (Bus Rapid Transport – busser), der kan understøtte og supplere de pendlerparkeringer, der indgår i projektet.

Ring 5

Arealreservationen til transportkorridoren Ring 5 skærer kommunen gennem i en østlig og vestlig del. Transportkorridoren har indgået i den bindende planlægning for Hovedstadsområdet siden 1982 og er en langsigtet reservation til overordnede infrastruktur-anlæg af betydning for hele regionen. Formålet er at sikre mulighed for fremføring og passage af større trafik anlæg og tekniske anlæg med de mindst mulige samfundsmæssige omkostninger og miljøgener. Næsten 10 % af Allerød Kommunes areal er reserveret til transportkorridoren.

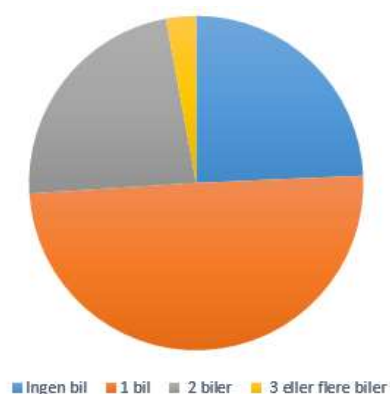
Allerød Kommune går aktivt ind i statens arbejde med at få konkretiseret behovet og få placeret arealreservationen rigtigt. Allerød kommune lægger vægt på, at en evt. kommende Ring 5 skal forbinde regionale knudepunkter, hvilket betyder, at den bør forbindes til Favrholm i Hillerød, hvor der etableres ny station og Supersygehus. Særligt hvis Hillerød station ombygges, så lokaltogene kan køre helt til Favrholm.

TRAFIKKEN I ALLERØD – TENDENSER OG UDFORDRINGER

Allerød Kommune er karakteriseret ved en velfungerende infrastruktur, stor ind- og udpendling og en høj andel af gennemkørende trafik i kommunen.

En meget stor del af trafikken i Allerød Kommune er enten gennemkørende eller kommer fra/til andre kommuner. Kun ca. 20 % af den trafik, der afvikles i Allerød Kommune er intern trafik fra kommunens egne borgere.²

75 % af familierne i Allerød Kommune har bil - en andel, der er steget med ca. 2 % siden 2010. Heraf har ca. 65 % 1 bil, 31 % 2 biler og de resterende 4 % 3 eller flere biler. Andelen af familier med bil er højere end de kommuner vi normalt sammenligner os med, hvor andelen udgør 67-69 %. I Region Hovedstaden ligger bilejerskabet i gennemsnit på 48 %.



Figur 1: Bilejerskab i Allerød Kommune 2019. Kilde Danmarks Statistik.

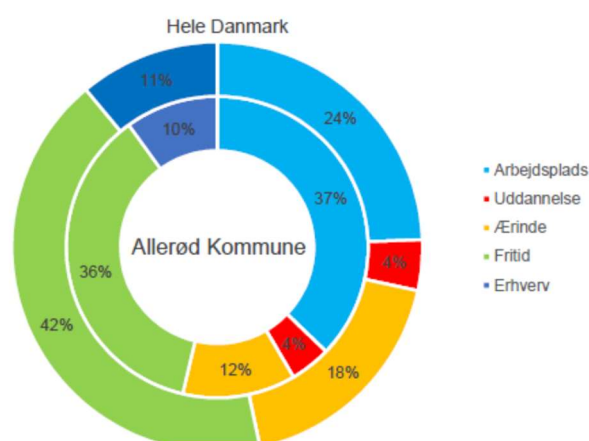
Borgere i Allerød foretager dagligt i gennemsnit 3,3 ture, og bruger knap 1 time på transport. Den gennemsnitlige samlede rejselængde er 37 km, hvoraf 2

km foretages til fods eller på cykel. Den gennemsnitlige turlængde er på knap 13 km. Dette er nogenlunde det samme mønster, som ses i hele Danmark.

Pendling

Fordelingen på turformål efter transportarbejde for indbyggere i Allerød Kommune fordeler sig i to hovedgrupper: pendling (arbejde/uddannelse) på godt 41 % og fritidsture på 36 %. Hertil kommer en mindre andel ærindeture på 12 % og erhvervsture på 10 %.

Sammenlignet med resten af Danmark fylder pendlingen markant mere i Allerød Kommune; til gengæld er der færre ærinde- og fritidsture.



Figur 2: Fordeling af turformål i Allerød Kommune, sammenlignet med resten af Danmark. Kilde: DTU, Transportvaneundersøgelse for Allerød kommune 2019.

Allerød Kommune er, som andre kommuner i hovedstadsområdet, karakteriseret ved en stor ind- og udpendling. I Allerød Kommune arbejder ca. 9.300, svarende til 77 % af de beskæftigede, i en anden kommune. Ligeledes er arbejdspladserne i Allerød Kommune besat af 69 % borgere bosat i andre kommuner.

² DTU, Transportvaneundersøgelse for Allerød kommune 2019. Primær dataperiode 2016-2018: Hvor intet andet er nævnt, er denne undersøgelse kilde til data i dette afsnit.

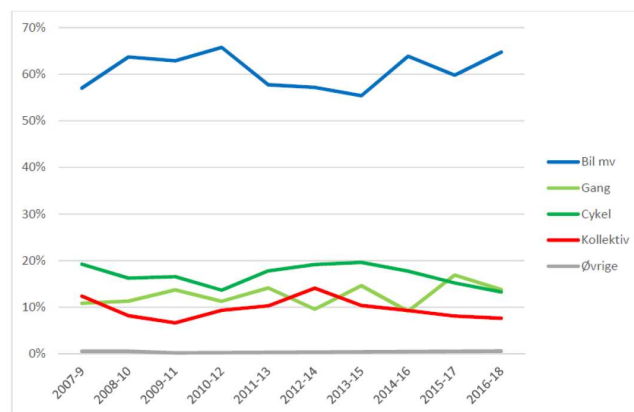
Nedenstående ses pendlingsfordelingen, som viser at Allerød Kommunes borgere ikke kun pendler mod København, men i alle retninger. I gennemsnit pendler de beskæftigede i kommunen 17 km.



Figur 3: Ind- og udpendling Allerød Kommune. Data fra Danmarks Statistik.

Transportmiddelvalg

Når man ser på fordeling på transportmidler for alle rejser, er bilen som forventet den mest dominerende transportform med ca. 60 % af alle rejser. Over de sidste par år er bilens andel steget på bekostning af cykel- og gangtrafik. Særligt andelen af cykeltrafikken er faldet gennem de seneste 5 år. Brug af den kollektive trafik har været svagt faldende over en længere periode, og udgør nu ca. 8 % af fordelingen.



Figur 4: Transportmiddelfordeling efter antallet af rejser. Kilde DTU, Transportvaneundersøgelse for Allerød kommune 2019.

I forhold til fordelingen på transportmidler, opdelt efter rejsernes længde, er det interessant, at 24 % af de helt korte ture under 2 km foretages i bil. Dette er ture, som mange tilfælde også kan foretages til fods eller på cykel.

81 % af indbyggerne i Allerød Kommune ejer en cykel, hvilket er langt over gennemsnittet på landsplan. Der er dermed et godt grundlag for øget andel af cykeltrafik i kommunen, ikke mindst i betragtning af at den gennemsnitlige rejse længde på cykel i kommunen er ca. 1/3 mindre end for hele Danmark.

For pendlingsture til/fra arbejde er bilen dominerende med en andel på 86 % af transportarbejdet. Mens kollektiv trafik, cykling eller kombinationer står for 14 %. For uddannelsesture er cyklen det primære transportmiddel som står for næsten 2/3 af alle ture, efterfulgt af den kollektive transport. For ærinde- og fritidsture er bilen også det primære transportmiddel, dog også med cykel og gang som betydende transportmidler. For fritidsture, som dækker alt fra sportsaktiviteter, kultur, besøg mv., foretages over halvdelen i bil.

Udfordringer

Region Hovedstaden har gennemført en analyse af trafikudviklingen i regionen, der tager udgangspunkt i den gældende prognose for befolkningstilvækst og

placering af nye arbejdspladser frem til 2035.³ Analysen peger på særligt tre udfordringer for fremtidens mobilitet:

1. Trængslen på vej- og banenettet stiger, der kommer et øget transportbehov på tværs af fingrene.
2. Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres.
3. CO₂-aftrykket stiger

Den forventede vækst i antal rejser lægger et pres på hele trafiksystemet. Hvis der ikke gøres noget, kan det betyde mere trængsel på vejene, og det er dyrt for samfundet. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel, og prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035. Og selvom der i analyserne er indlejret planlagte og foreslåede infrastrukturprojekter, så er konklusionen, at det ikke vil være muligt alene at bygge sig ud af trængselsproblemerne på vejene.

Danmark skal have reduceret sine udledninger af klimagasser med 70 procent i 2030 og være klimaneutralt i 2050. Transportsektoren er en af de største kilder til CO₂-udledning i Danmark. Men i 2030 ser udledningerne ud til at være stort set uændrede i forhold til i dag, hvis ikke der tages nye virkemidler i brug. Det er især personbilerne, der fylder meget i udledningerne, men også varebiler og lastbiler fylder væsentligt.

Transporten står for 41 procent af Allerød kommunes CO₂-udledning. Medregnet heri er både transport internt i kommunen, gennem kommunen og flytrafik genereret af Allerød borgere. Vejtrafikken alene udgør 25 % af kommunens CO₂-udledning, og personbiltrafikken står for ca. 80-85 % af CO₂-udledningen fra vejtrafik i kommunen.

Nye tendenser

Elbiler er lige nu det bedste bud på nulemissionsbiler inden 2030, og de er allerede nu et forholdsvist almindeligt syn på mange danske veje med en samlet bestand på lidt over 15.000 elbiler ved starten af 2019. I øjeblikket stiger salget af elbiler i Danmark, hvilket skyldes faldende priser på batterierne i elbilerne, lave afgifter på elbiler og flere elbilmodeller på markedet.

Klimarådet har tidligere vurderet 500.000 elbiler som værende et realistisk potentiale for, hvad Danmark kan nå i 2030, men med målet om 70 % reduktion af CO₂ udledning, kan det være nødvendigt helt at udfase biler, der kører på fossile brændsler.⁴

De mange elbiler kræver en ladeinfrastruktur, som skal være på forkant med fremtidens transportbehov.

Tendenserne viser, at fremtidens metropoler kommer til at tilbyde fleksible mobilitetsløsninger og forretningsmodeller, der tilpasser sig transportbehovet for den enkelte. Det betyder, at der kommer flere delebiler, nye taxatjenester, flexture, samkørselsordninger, on demand tilbud og førerløse køretøjer.

Nye transportløsninger og flere aktører på markedet gør også transportområdet mere komplekst, hvilket kan være svært for pendleren at navigere i. For at imødegå udfordringerne, gribe nye muligheder og skabe attraktive mobilitetsløsninger for borgere, besøgende og virksomheder, skal der derfor dannes nye samarbejder, partnerskaber og alliancer på tværs af såvel region, kommuner som sektorer, trafikelskaber og aktører.⁵

³ Region Hovedstaden, 2019: Trafik- og Mobilitetsplan for Region Hovedstaden.

⁴ Klimarådet, 2020: Kendte veje og nye spor til

70 procents reduktion.

⁵ Region Hovedstaden, 2019: Trafik- og Mobilitetsplan for Region Hovedstaden.

TEMA 1: TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

MÅL FOR TRAFIKSIKKERHED

- Hver ulykke er én for meget. Målet er, at der ingen dræbte eller alvorligt tilskadede kommer på kommunens veje.
- I 2030 er antallet af væsentlige hastighedsoverskridelser halveret i forhold til 2020
- Flere børn skal komme til skole på andre måder end i bil.
- Flere børn skal føle sig trygge ved skolevejen.

I Allerød kommune arbejder vi ud fra, at hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerhed er et emne, som vedrører os alle. Byrådet vægter trafiksikkerheden for alle trafikantgrupper i kommunen højt, og vil arbejde målrettet for at sikre et højt trafiksikkerhedsmæssigt niveau.

Antallet af tilskadede i trafikken har været fallende over en længere periode. De seneste år har antallet af tilskadede ligget på 5-7 personer. Idet antallet af uheld er forholdsvis lavt, vil indsatsen i høj grad have fokus på forebyggelse og tryghed.

”Sikkerhed” og ”tryghed” er to forskellige ting. Tryghed er trafikantens subjektive opfattelse af faren ved at færdes i trafikken, mens sikkerhed er en objektiv registrering af ulykker.

Sikkerhed og tryghed går ikke altid hånd i hånd. F.eks. kan en vis utryghed nogle gange gøre trafikanterne mere opmærksomme. Opmærksomhed er helt afgørende for en høj trafiksikkerhed. Der skal således være fokus på, at der ikke, for at øge trygheden, skabes situationer, hvor trafikanterne er mindre opmærksomme, og hvor antallet af ulykker derfor stiger.

Fokusområde 1: Uhedsbelastede steder

Indsatsen i forhold til uhedsbelastede steder tager udgangspunkt i de politiregistrerede trafikuheld og i tekniske gennemgange og vurderinger.

Der skal fortsat være fokus på at følge udviklingen i trafikulykker i kommunen, så der kan sættes målrettet ind de steder, hvor der sker flest uheld. I trafikhandlingsplanen udpeges de lokaliteter, hvor uheds-koncentrationen er størst, og der identificeres indsatser for at bringe antallet af uheld ned.

Der skal ligeledes være fokus på de steder, hvor der vurderes at være en forhøjet uhedsrisiko, men ikke er sket uheld. Dette vil fx være ved henvendelser fra borgere.



Fokusområde 2: Utrygge steder

Sikkerhed og tryghed for børn i trafikken er et særligt fokusområde. Det er afgørende, at børn og forældre føler sig trygge ved børnenes skolevej. Tryghed ved skolevejen betyder, at flere tager cyklen til skole.

Ved seneste skolevejsundersøgelse angav 79 % af eleverne i kommunen, at de følte sig enten trygge eller meget trygge på deres skolevej.

Der er gennem flere år blevet arbejdet målrettet med fysiske forbedringer af skolevejene ved alle kommunens skoler.

Særligt er det krydsningspunkter på større veje, rundkørsler, høj hastighed og strækninger med manglende cykelsti der giver anledning til utryghed.

Der skal fortsat følges op på, hvor børn og forældre oplever, at der er utrygge steder på skolevejen. Ud over fysiske forbedringer kan større tryghed opnås ved tiltag som gåbusser, trafikpolitik og skolepatruljer.

Fokusområde 3: Hastighed

Hastighed spiller en væsentlig rolle for risikoen for uheld og for alvorsgraden af uheld.

Der vil fortsat være fokus på, at vejenes udformning skal afspejle vejens klassifikation og den ønskede hastighed. Der skal ligeledes fortsat arbejdes med holdningsbearbejdende tiltag som kampagner.

Kommunen får mange henvendelser med ønsker om hastighedsdæmpning. Prioritering af hastighedsdæmpende tiltag sker på baggrund af vejens klassifikation, ulykkestal, trafiktal og øvrige særlige forhold omkring vejens brug.

På boligveje i byzone vil der, hvor det er muligt, søges at etablere zoner med 40 km hastighedsbegrænsning.

De nærmere retningslinjer for hastighedsdæmpning i Allerød Kommune fremgår af Kvalitets- og designmanual for hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Fokusområde 4: Bløde trafikanter

Uheld med bløde trafikanter resulterer oftere i personskade end uheld generelt. Der skal derfor løbende arbejdes på at mindske uheldsrisikoen for bløde trafikanter.

Der skal være fokus på både fysiske forbedringer i form af et sammenhængende cykelstinet, sikre krydsninger og på trafikanternes adfærd i trafikken.

Børn skal lære at færdes sikkert i trafikken bl.a. gennem færdselsundervisning i skolen og trafikpolitik på skolerne.

Fokusområde 5: Fælles indsats for skoler

Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler, at alle skoler laver en trafikpolitik, og at kommunerne understøtter dette arbejde.

En trafikpolitik sætter rammerne for trafik i undervisningen, for afviklingen af trafikken omkring skolen og for trafikvaner hos børn og voksne. Trafikpolitikken kan indeholde regler for afsætning samt transport til skole, anbefalede skoleruter og regler for transport i skoletiden.

Rådet for Sikker Trafik har erfaring med, at trafikpolitik på skolerne er et rigtig godt værktøj til at skabe mere sikker trafik.



Fokusområde 6: Forbedrede uheldsdata

Kommunens trafiksikkerhedsarbejde bygger, ligesom alle andre kommuners, på de officielle ulykkesdata fra politiet. Politiets data omfatter imidlertid ikke alle uheld. Et betydeligt bedre overblik over trafikuheld kan opnås, hvis man får adgang til yderligere uheldsdata, fx data registreret på landets skadestuer.

Opgørelser tyder på, at kun ca. 10 % af det samlede antal uheld registreres af politiet. Især er personskader blandt bløde trafikanter underrepræsenteret i politiets registreringer.

Allerød Kommune vil deltage i igangværende samarbejdsprojekt om adgang til skadestuernes data vedrørende trafikuheld, og vil afprøve nye typer data, som bliver gjort tilgængelige, som fx selvrapporing.

Adgang til mere omfattende uheldsdata vil betyde et markant forbedret datamateriale til brug i kommunens trafiksikkerhedsarbejde.

Fokusområde 7: Flere børn cykler

Byrådet arbejder for at flere trafikanter flyttes fra bil til andre transportmidler, hvilket fremmer fysisk aktivitet i hverdagen.

Der er generelt mange skoleelever som cykler i Allerød Kommune. Ved seneste skolevejsundersøgelse var det 68 %. Målet er, at endnu flere skal cykle, gå eller lignende. Og analysen viser, at der er potentiale for det, idet flere elever angiver, at de ønsker at cykle, men fx ikke må, fordi forældrene vurderer, at det er for farligt.

Når børn køres til skole i bil, bidrager det samtidig til, at området ved skolen bliver mindre sikkert at færdes i, for de børn der går og cykler.

Ved at prioritere cyklende og gående frem for bilister i skolernes nærområde, kan der skabes øget incitament til at cykle. Det kan f.eks. være ved at friholde skolens nærområde for biler og ved at forbedre cykel-parkeringen på skolen.

Gennem kampagner og trafikpolitik sættes fokus på værdien af, at børn cykler til skole.



VI ER GODT PÅ VEJ NÅR:

- Antallet af tilskadekomne i trafikken er fortsat faldende
- Antallet af alvorlige hastighedsoverskridelser er faldende
- Der er adgang til skadestuedata til brug i trafiksikkerhedsarbejdet.
- Der er udarbejdet trafikpolitik for alle kommunens skoler
- Andelen af børn der cykler til skole er øget

TEMA 2: GRØN MOBILITET

MÅL FOR GRØN MOBILITET

- CO₂-udledning fra transporten skal reduceres med 50 % i 2030 set i forhold til 2010
- I 2030 skal 50 % af alle ture foregå på cykel, til fods eller med kollektiv trafik (i 2016-18 udgør dette 35,2%)
- I 2025 er alle personbiler ejet af Allerød Kommune el-biler.

Det er byrådets mål at reducere kommunens samlede CO₂-udledning med 50 % frem mod 2025 set i forhold til 2010. I 2050 skal hele kommunen være CO₂ neutral. Transporten udgør 41 % af CO₂ belastningen i kommunen og er således en meget væsentlig bidragsyder.

Allerød Kommune vil støtte op om regeringens mål for reduktion af CO₂-udledning fra transporten ved indsatser på en række områder. Der er ikke på kommunalt plan mulighed for at påvirke al transport inden for kommunens grænser. Men ønsket er at gøre hvad der er muligt, for at bringe CO₂ udledningen ned, med de midler der er til rådighed.

Ud over CO₂-udledning giver motoriseret transport også anledning til luftforurening, støj og inaktivitet. Der er derfor mange grunde til at søge at begrænse transportens negative påvirkninger på miljø og mennesker.

Fokusområde 1: Skift mellem transportformer

Det er de færreste mennesker, der kun er bilister, cyklister eller altid tager kollektiv transport. Til nogle ture er bilen det bedste valg, mens det i andre tilfælde er lige så nemt at tage cyklen eller bussen.

For at gøre det nemt og attraktivt at vælge den mest bæredygtige transportform, skal det være nemt at komme hen til stationer og busterminaler og smidigt at skifte mellem transportmidler. Adgangsvejene til stoppesteder og stationer skal være gode, ligesom

der skal være plads til cykel- og bilparkering og pladser til samkørsel.

Der skal sikres tilstrækkelige parkeringsmuligheder til både biler og cykler ved Allerød station. Der skal være tilstrækkelig overdækket og aflåst cykelparkering, så parkeringen ikke udgør en hindring for at kombinere cyklen med tog eller bus.

Ved større busstoppesteder skal der ligeledes være god mulighed for cykelparkering.



Fokusområde 2: Flere på cykel

Det skal være nemt at transportere sig på cykel i Allerød Kommune. Mulighederne for at cykle til arbejdspladser, skoler, fritidsaktiviteter, stationen og bymidterne skal løbende forbedres.

Forbedrede cykelveje handler både om at skabe et sammenhængende stinet mellem bysamfundene og på tværs af kommunegrænserne, og om at sikre gode muligheder for at stille cyklen sikkert tæt på destinationen, uanset om det drejer sig om skole, arbejde, indkøb eller skift til anden transport.

Cykelstinet udbygges løbende, og i de seneste år også med supercykelstier.

I gennemsnit stiger cykeltrafikken med 23 %, når en cykelrute opgraderes til supercykelsti, og op til hver fjerde af de nye brugere af supercykelstierne kommer fra bilen. Det skaber både mere plads på vejene til den nødvendige biltrafik, bedre klima og bedre sundhed for den enkelte.⁶

Ud over fysiske forbedringer af cykelinfrastrukturen skal der arbejdes med incitamenter til at vælge cyklen. Dette kan bl.a. ske i samarbejde med virksomhederne og gennem kampagneindsatser.

Særligt skal indsatsen rettes mod at få flere til at tage cyklen på de korte ture, hvor det i dag er 24 % af ture under 2 km, som køres i bil.

Fokusområde 3: Elbiler

Elbiler er for alvor på vej frem som et alternativ til benzin/diesel bilen. Og med en stadig større del af elektriciteten til elbiler, som kommer fra vedvarende energikilder, vil CO₂ belastningen fra elbiler blive stadig lavere end fra benzin- og dieslbiler.

Kommunen har en afgørende indflydelse på den lokale grønne omstilling af transportsektoren til el. Således spiller kommunen flere roller, der i høj grad kan fremme elbilismen. Det gælder kommunens roller som:

- myndighed, der kræver ladestandere ved nybygninger
- myndighed, der giver tilladelse til opstilling af offentlige ladestandere
- ejendomsbesidder, der tilbyder opladning til gæster ved rådhus, kulturhus osv.

- bygherre og ejer af offentlige P-anlæg, hvor der (skal) tilbydes opladning
- flådeejere, der omstiller til elkøretøjer
- arbejdsgiver, der tilbyder opladning til medarbejderne
- offentlig indkøber af transportydelse

I Allerød Kommune vil vi inden for alle disse områder støtte op om udviklingen mod flere elbiler.

Fokusområde 4: Partnerskaber og nye samarbejder

Muligheden for at indgå i partnerskaber og nye samarbejdsrelationer for at lære af de bedste, er et vigtigt redskab for at mindske transportens miljø- og klimapåvirkning.

Allerød Kommune vil indgå i samarbejder, der kan udvikle løsninger for grøn mobilitet i kommunen, med fokus på tilgængelighed for både kommunens egne borgere og besøgende i kommunen.

Allerød Kommune vil samarbejde med virksomheder om at understøtte deres medarbejderes mulighed for at transportere sig bæredygtigt til og fra arbejde og i arbejdstiden.

Allerød Kommune driver det bæredygtige virksomhedsnetværk Carbon20, som er et offentligt privat samarbejde med fokus på den grønne dagsorden, herunder nedbringelse af CO₂-udledning, biodiversitet og grøn mobilitet, som eksempelvis cykelpartnerskaber.

⁶ Sekretariatet for Supercykelstier 2019, Supercykelsti – cykelregnskab.

Fokusområde 5: Kommunens transport

I Allerød Kommune tager vi ansvar for klimaet. Byrådet vil reducere den kommunale drifts klimaaftryk – også der, hvor det eventuelt betyder en mindre merudgift.

Kommunen skal stille bæredygtighedskrav til den transport kommunen har ansvar for i form af egne køretøjer, kollektiv trafik, rejseaktivitet og i forbindelse med indkøb af andre transporttydelser.

Allerød kommune vil gå forrest og sikre at medarbejderne i arbejdstiden kan transportere sig bæredygtigt til og fra møder og besøg hos borgerne. Det skal bl.a. ske ved, at kommunen stiller tilstrækkelig cykel- og andre transportmuligheder til rådighed til at løse de fleste transportbehov.



Biler til persontransport vil gradvist blive udskiftet til el-biler (eller andre lav-emissionskøretøjer). Kommunen vil derudover understøtte medarbejdere og besøgendes mulighed for at transportere sig bæredygtigt til og fra kommunale bygninger ved at sikre gode cykelparkeringsforhold og mulighed for at oplade elbiler.

Brug af tungere køretøjer (ladbiler, lastbiler og busser) til at løse opgaver for kommunen skal foregå med lav-emissions transportmidler. Det betyder, at kommunen i videst muligt omfang vil stille krav om anvendelse af el- eller brint køretøjer, når egne køre-

tøjer udskiftes, eller når en opgave udbydes, som involverer væsentligt transport, fx affaldsindsamling, varetransport eller buskørsel.

Endelig vil kommunen fokusere på at undgå transport, hvor det er muligt, fx ved øget brug af online-møder og hjemmearbejde.

VI ER GODT PÅ VEJ NÅR:

- CO₂-udledningen fra transporten er faldende.
- Anvendelsen af bæredygtige transportformer er stigende.
- Der er etableret ladestandere til elbiler ved trafikale knudepunkter.
- Alle personbiler ejet af Allerød Kommune er elbiler.
- Adgangen til og parkering for cykler ved Allerød station og de større busstoppesteder er forbedret.
- Andelen af korte ture under 2 km som tages på cykel er stigende.

TEMA 3: KOLLEKTIV TRAFIK

MÅL FOR KOLLEKTIV TRAFIK

- Andelen af ture med kollektiv trafik skal i 2030 mindst være på samme niveau som i 2019. (På grund af Covid-19 situationen vurderes det ikke realistisk at sætte mål om en højere andel af ture i kollektiv trafik).
- I 2030 skal alle busser i Allerød være fossilfri, mindst halvdelen skal være eldrevne eller andre nulemissionsbusser.
- Det kollektive trafiksystem skal være et attraktivt tilvalg for flest mulige pendlere på daglig basis.

Allerød Kommunes kollektive trafikbetjening udgøres af S-toget, en række faste buslinjer samt flextrafik.

Den kollektive transport udgør et transporttilbud til alle borgere. Kollektiv transport skal ikke kun være et tilbud til dem, der ikke har egen bil. Der er åbenlyse miljø- og klimamæssige gevinster forbundet med at flere transporterer sig kollektivt, og det er Allerød Kommunes mål, at flere benytter sig af de kollektive trafiktilbud.

Desværre har den kollektive trafiks andel af de samlede rejser været faldende de seneste år. En udvikling som Allerød Kommune ønsker at vende i samarbejde med nabokommuner, regionen og trafikelskaberne.

Transportministeren har i forbindelse med Covid 19 situationen opfordret til, at man ved korte rejser, cykler eller går, i stedet for at tage kollektiv trafik, og har angivet en række forholdsregler ved anvendelse af kollektiv trafik. Afhængigt af hvordan situationen udvikler sig, kan Covid 19 situationen komme til at udgøre en barriere for større grad af anvendelse af kollektiv trafik.



Fokusområde 1: Sammenhæng og kvalitet

Hvis den kollektive transport skal være mere konkurrencedygtig, skal den gøres attraktiv for endnu flere. Derfor skal det strategiske bus- og toget, som transporterer hovedparten af passagererne, for det første fastholdes i forhold til de linjer, der nu ligger fast. For det andet skal linjerne styrkes med kortere rejsetid, bedre kvalitet og sundere økonomi.

Buslinjer som går på tværs af byfingrene er vigtige i forhold til at sikre et fyldestgørende net i fingerbyen.

Allerød Kommune har grundlæggende et velfungerende og dækkende busnet. Forbedring af bussernes udnyttelse er en vigtig parameter i nedbringelsen af CO₂ belastningen. Derfor skal indsatsen på busområdet i høj grad vurderes på, om antallet af passagerer øges.

Kvaliteten af busbetjeningen er bl.a. defineret af, hvor langt man har til et stoppested, hvor ofte bussen kører, og hvilke faciliteter der er ved busstoppestedet. Muligheden for at stå i ly for regn, når man venter på bussen, at man kan parkere sin cykel, eller at der er lys ved stoppestedet, kan alt sammen være med til at øge incitamentet til at tage bussen.

Det skal være nemt at komme hen til stationen og busterminaler og smidigt at skifte mellem transportmidler. Der skal være god skiltning og tog- og buslinjer skal korrespondere med hinanden.

Fokusområde 2: Yderområder

For rejser på tværs af fingrene og i yderområderne er den kollektive transport udfordret pga. lange rejsetider sammenlignet med bilen.

Allerød Kommune ønsker at give så mange som muligt muligheden for at anvende den kollektive trafik. Busnettet skal dække jævnt hen over de større bysamfund – Lillerød, Lyngby og Blovstrød. Samtidig er vi nødt til at have fokus på at betjene, hvor koncentrationen er størst.

Særligt ældre og yngre borgere er afhængige af kollektiv transport, og derfor skal adgangen til det strategiske net og busnettet mellem de mindre byer sikres. Man kan ikke forvente, at busserne kører lige så ofte, hvis man bor på landet, som hvis man bor i byen. Til gengæld er det vigtigt, at busserne kører på de rigtige tidspunkter, hvis der er lang tid mellem dem.

Allerød kommune ønsker at udbyde et varieret udvalg af kollektive tilbud, der kan betjene yderområder, ved at fastholde Flextur, og samtidig være med til at understøtte og udvikle nye og alternative mobilitetsløsninger, der kan fremme mobiliteten i yderområderne.

Fokusområde 3: Erhvervsområder og pendling

Medarbejdernes transport til og fra arbejde står højt på virksomheders og brancheorganisationernes dagsorden. Hvis det ikke er tilstrækkeligt nemt at komme til og fra en arbejdsplads, kan det være medvirkende til, at virksomhederne beslutter at slå sig ned et andet sted.

Det er i dag kun 9 % af pendlere til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i kommunen, der benytter kollektiv trafik⁷. En indsats, for at få flere til at benytte den kollektive trafik til og fra arbejde, skal ske i

samarbejde med virksomhederne. Det kan f.eks. være som led i Carbon20-netværket.

Erhvervsområderne i Allerød ligger ikke stationsnært. Virksomheder og kommunen kan i samarbejde anlægge gode, direkte gangveje til stoppesteder og stationer og dermed øge incitamentet for medarbejdere og kunder, til at benytte kollektiv transport. Nyere forskning viser, at en god gangvej kan øge oplandet til et stoppested og gøre det op til tre gange så stort som ellers.

Det skal fortsat være en integreret del af kommunens fysiske planlægning at sikre god mobilitet til arbejdspladserne, så arbejdskraftintensive erhvervsområder udlægges tæt på god, kollektiv transport. Allerød Kommune ønsker at indgå i samarbejder, der kan udvikle og understøtte nye initiativer inden for pendling og fremme den overordnede mobilitet.



Fokusområde 4: Indretning af stoppesteder

Hver dag venter mange mennesker på busserne. For at gøre brug af busserne mere attraktivt, vil Allerød Kommune indrette større stoppesteder med gode læmuligheder, skraldespande og eventuelt realtidsin-

⁷ DTU, Transportvaneundersøgelse for Allerød Kommune 2019.

formation, med information om hvornår bussen kommer, som kan bidrage til at gøre ventetiden mere bekvem.

For at være et godt alternativ til bilen, skal kombinationen cykel og bus kunne konkurrere med bilens direkte dør-til-dør fordel. Det er vigtigt, at brugerne oplever, at det er nemt, sikkert og smidigt at kombinere cykel og bus.

God cykelparkering ved stoppestederne giver de borgere, der i forvejen kombinerer cykel og bus, et løft i kvaliteten af deres rejse, og har samtidig vist sig at tiltrække nye cyklister, som bruger cykel og bus i kombination.

Det er primært linjer der kører længere stræk og med længere mellem stoppestederne, man cykler til. I Allerød vil det være linjer som 55E og 310R. Derudover må det forventes, at linjer der kobler Lyng og Blovstrød op med Allerød station vil have stoppesteder, der vil kunne øge oplandet for linjerne.



Fokusområde 5: Omstilling til fossilfrihed og el-busser

Allerød Kommune har sammen med de øvrige kommuner og regioner i Movia, sat en målsætning om at busdriften skal være fossilfri i 2030. Enkelte kommuner er gået videre og har sat mål om at alle busser skal være eldrevne i fx 2025 eller 2030. Ud over at nedbringe CO₂-udledning, er el-busser med til at nedbringe støj og reducere den lokale luftforurening.

Allerød kommune vil, i forbindelse med fremtidige udbud af buslinjerne, arbejde for, at busser, på både interne og flerkommunale linjer, bliver eldrevne, alternativt drevet af andre fossilfri brændstoffer.

Ligesom for busserne, vil Allerød Kommune også arbejde for at flextrafik-køretøjer bliver eldrevne senest i 2030.

VI ER GODT PÅ VEJ NÅR:

- Antallet af tog- og buspassagerer er stigende
- Alle kommunens busser og flex-køretøjer er emissionsfri
- Der er startet samarbejde med virksomheder i kommunens Carbon20 netværk om brugen af kollektiv transport til og fra erhvervsområderne.

TEMA 4: FREMKOMMELIGHED

MÅL FOR FREMKOMMELIGHED

- Gennemkørende trafik skal så vidt muligt afvikles på kommunens overordnede trafikveje.
- Væksten i biltrafikken minimeres på kommunevejene og trafikafviklingen optimeres.
- Der skal skabes bedre kobling mellem bysamfundene og til trafikknudepunkterne. På tværs af kommunegrænserne vil byrådet arbejde for styrkelse af cykelstiforbindelser til erhvervsområder og bycentre i bl.a. Hillerød, Hørsholm og Farum.

Fremkommeligheden på vejnettet bliver i stigende grad sat under pres i hovedstadsregionen. I Allerød kommune er trafikafviklingen på vejnettet typisk meget intens i enkelte timer i spidsperioderne, mens trafikbelastningen uden for disse er mere begrænset. Op mod 50 % af døgntrafikken på vejnettet afvikles i to spidstimerperioder, hhv. om morgenen og om eftermiddagen. Især på Slangerupvej, Kongevejen og Nymøllevej opleves trængsel i myldretiden.

Allerød Kommune vil bidrage til, at fremtidens trængselsproblemer løses med en helhedsorienteret og tværgående tilgang til trafikplanlægning, og at der skabes rammer for, at det i fremtiden bliver muligt at bruge det samlede transportnet smartere og mere fleksibelt.

Der skal fortsat arbejdes målrettet på, at mindske trafikken på kommunens lokalveje og at flytte størstedelen af trafikken over på de større trafikveje og på motor- og motortrafikvejen. Samtidig skal der arbejdes på, at øge cyklisme, samkørsel og brug af kollektiv transport.

Fokusområde 1: Fremkommelighed for cykler og kollektiv trafik

Der skal være god fremkommelighed for alle trafikanter, ikke mindst for cykeltrafikken og for den kollektive trafik.

Det skal være nemt at komme frem på cykel. Der skal sikres sammenhæng mellem trafikstinettet, såvel det regionale som lokale, og det rekreative stinet.

Særligt på supercykelstier gøres meget for at optimere fremkommeligheden for cyklisterne. Supercykelstierne er planlagt, så de giver den mest direkte rute, med så få stop som muligt og en højere grad af komfort.

Fremkommelighed er en væsentlig faktor for passagerernes opfattelse af den kollektive trafik. Busserne skal køre til tiden og komme hurtigt gennem trafikken. Der er flere buslinjer der har en forlænget rejsetid i myldretiden, både morgen og eftermiddag.

Ved vej- og trafiksaneringsprojekter hører kommunen Movia, som bistår med vurderinger af konsekvenserne for bustrafikken. Bussernes fremkommelighed kan forbedres med busbaner og ved prioritering af busserne i signalanlæg.

Fokusområde 2: Færre ture i bil

Trængsel på vejnettet vil kunne mindskes på en række måder: ved at flere bruger kollektiv transport, cykler, kombinerer transportmidlerne, kører flere sammen i bilerne, transporterer sig på andre tidspunkter end i myldretiden eller helt undgår ture ved en øget grad af hjemmearbejde og telefonmøder.

Allerød Kommune ønsker at bidrage til, at flere tænker over deres valg af transport. Kommunen ønsker at understøtte, at gøre det nemt at vælge noget andet end at køre alene i bil. Det kan være i form af mobilitetssamarbejder med virksomheder om fx fremme af cykling eller ved at skabe rammer for øget grad af samkørsel.

Kommunen vil støtte op om samkørsel ved at indgå i samarbejder om samkørselsplatforme og ved at bidrage til, at der kommer samkørselspladser tæt på det overordnede vejnet.

Kommunen vil ligeledes støtte op om initiativer, der tager udgangspunkt i det enkelte menneskes rejsebehov og muligheden for at kunne vælge forskellige transportformer og kombinationer af transportmidler alt efter behov og ønsker. Det kan være ved at udnytte teknologiens muligheder og data om trafik og rejsemønstre. 'Mobility as a Service' (abonnement på transport) og bedre trafikinformation kan fx gøre den kollektive transport mere attraktiv at benytte i hverdagen.

Fokusområde 3: Optimering af eksisterende infrastruktur

Som udgangspunkt udbygger Allerød kommune ikke det eksisterende vejnet. Hvor der kan opnås forbedret fremkommelighed med ændrede transportvaner, bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur vil dette være 1. prioritet.

Et område hvor der med mindre justeringer kan opnås betydelige forbedringer i forhold til fremkommelighed, er optimering af kommunens signalanlæg. Der er i 2019 gennemført en omfattende fremkommelighedsanalyse, som peger på hvordan signalanlæggene i kommunen kan optimeres.

Bedre flow gennem signalanlæg vil udover at mindske spildtid og gener for bilisterne også medføre mindre CO₂-udslip, idet køkørsel og tomgangskørsel øger CO₂-udslippet.

Hvor optimering af den eksisterende infrastruktur ikke er tilstrækkeligt, kan der tages fat i fysiske forbedringer af eksisterende infrastruktur. Det kan fx være etablering af en svingbane, der både kan forbedre trafikikkerheden og fremkommeligheden i et kryds.

Fokusområde 4: Nem adgang til erhvervsområderne

Høj mobilitet er afgørende for, at erhvervslivet kan skabe vækst og beskæftigelse. Allerød kommune lægger vægt på mobilitet, fremkommelighed og tilgængelighed. Det skal være nemt at komme frem til arbejdspladser i Allerød Kommune. Det gælder uanset om det er med lastbil, bil, på cykel eller med kollektiv transport.

I Allerød investerer vi i vejene og prioriterer en veludbygget og velvedligeholdt infrastruktur, hvor der er tænkt i gode sammenhænge lokalt og regionalt til hovedstadsområdet, det øvrige Nordsjælland og de internationale trafikårer mod lufthavnen, Femern forbindelsen og Sverige.

Kommunens store erhvervsområder ligger alle længere væk end gåafstand fra Allerød station. Hvis flere skal cykle eller tage kollektiv trafik til arbejde i Allerød, skal der være fokus på busforbindelser mellem stationen og erhvervsområderne, ligesom der skal fokus på cykelforbindelserne til erhvervsområderne.

VI ER GODT PÅ VEJ NÅR:

- Alle kommunens signalanlæg er optimeret på baggrund af den gennemførte fremkommelighedsanalyse.
- Trafikken på boligveje ikke er stigende.
- Kommunens trafikstier udgør et sammenhængende net.
- Erhvervsområder oplever at fremkommeligheden er forbedret
- Det gennemsnitlige antal personer pr. bil for bilture i Allerød Kommune er steget.

TEMA 5: STØJ

MÅL FOR STØJ

- På trods af stigende trafikmængder, skal det sikres, at antallet af støjbelastede boliger i kommunen ikke stiger.
- Der skal gennemføres en støjkortlægning af støjbelastning af boliger fra trafikstøj.

Miljøstyrelsen har opstillet vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj i forskellige typer områder. Ved udlæg af nye boligområder, skal det sikres, at Miljøstyrelsens vejledende regler om støj kan overholdes.

Ved udlæg af nye veje og ved udvidelse af eksisterende veje skal det så vidt muligt tilstræbes, at Miljøstyrelsens vejledende regler for støj kan overholdes i eksisterende og planlagte boligområder og områder med anden støjfølsom anvendelse.

Hvor Miljøstyrelsens vejledende regler om støj overskrides i forhold til eksisterende boliger og anden støjfølsom anvendelse, skal der så vidt muligt gennemføres foranstaltninger til afhjælpning af støjgenerne, for eksempel ved etablering af "grønne" støjskærme, støjdæmpende asfalt, nedsættelse af trafikshastighed og trafikmængde.

Fokusområde 1: Støjkortlægning

Der er senest udarbejdet en støjkortlægning for kommunen i 2009. Kortlægningen omfattede støj fra vej- og banetrafik. Kortlægningen viste, at enkelte boligområder er belastet af vejstøj over de vejledende grænseværdier og at ingen boliger er belastet af banestøj.

Med baggrund i trafikudviklingen og udviklingen af nye boligområder, er der behov for en ny støjkortlægning af støjbelastningen af boligområder fra vej og jernbane i kommunen.

På baggrund af støjkortlægningen kan behovet for støjdæmpende tiltag vurderes og prioriteres.

Fokusområde 2: Støj fra motortrafikvejen

Vejdirektoratets støjkortlægning viser, at Hillerødmotorvejen og dennes forlængelse medfører en betydelig støjbelastning for både boligområder og boliger i det åbne land.

Med de aktuelle planer om udbygning af motortrafikvejen, hvor belastningen vil stige yderligere, er det helt essentielt, at der iværksættes tiltag, der kan sikre, at støjbelastningen mindskes både for den spredte bebyggelse og for byområderne.

Allerød Kommune ønsker, at der arbejdes bredt med støjproblemstillingen. Eksempelvis bør der i det videre arbejde indgå en vurdering af effekten af forhøjelse af voldanlæg og skærme, støjdæmpende asfalt, men også vurdering af udenlandske erfaringer med andre virkemidler, herunder f.eks. forsøgsvis hastighedsbegrænsning.



Fokusområde 3: Trafikplanlægning og vedligehold af veje

I forbindelse med den løbende vejvedligeholdelse benyttes støjreducerende belægninger på alle kommunens veje. Støjsvag asfalt giver en støjdæmpning på omkring 3-5 dB.

En hullet og ujævn vejbelægning giver væsentligt mere støj end en jævn vej, derfor er det et væsentligt element i støjbekæmpelse at sørge for god vedligehold af vejene. Allerød Kommunes veje tilstandsregistreres løbende, så indsatsen kan prioriteres, i forhold til de veje der er i dårligst stand.

Trafikmængden og hastigheden har også betydning for støjniveauet. Fx vil en ændring af hastigheden fra 70 km/t til 60 km/t medføre en reduktion i støjen på 1,8 dB. Og en fordobling af trafikken medfører en forøgelse på 3 dB. Tilsvarende vil en halvering af trafikmængden medføre en reduktion i støjen på 3 dB.

Kommunen bruger trafikplanlægning til at samle den gennemkørende trafik på de større veje, så boligområderne fredeliggøres. Det kan være ved at etablere hastighedsdæmpning og lavere hastighedsgrænser i boligområder, som udover at forbedre trafiksikkerheden også gør vejen mindre attraktiv i forhold til gennemkørsel.

VI ER GODT PÅ VEJ NÅR:

- Antallet af støjbelastede boliger ikke stiger
- Der er gennemført en ny støjkortlægning

TEMA 6: BYRUM

MÅL FOR BYRUM

- Allerød Kommunes byer og natur danner levende rum og rammer for møder og samvær mellem mennesker.
- Klimasikring/Regnvandshåndtering tænkes aktivt ind i indretningen af byrum.
- Byens rum og veje opleves tilgængelige og trygge både i byen og på landet.
- Der skal være god adgang for alle til fods eller på cykel til natur- og rekreative oplevelser.
- Detailhandlen i bycentrene fastholdes.
- Allerød Bymidte skal - også fremadrettet være kommunens samlende mødested for stærke velfungerende fællesskaber.

Byrummene er dér, hvor mennesker mødes, færdes igennem til og fra gøremål. Der er her vi tager ophold, når vi ønsker en pause. Der er behov for både levende pladser, gader med trafik og handel og rolige områder, hvor man kan trække sig tilbage, slappe af og være sig selv.

I Allerød Kommune ønsker vi, at der skabes byrum, der binder bymidte og tilstødende boligområder bedre sammen, og hvor der indrettes steder, hvor børn, unge og voksne mødes, og hvor der er liv. Byrummene skal på én gang kunne fungere som platform for tilfældige møder og uorganiserede fællesskaber og samtidig kunne indtages til mere planlagte arrangementer af forskellig størrelse, der inviterer alle ind.

Fokusområde 1: Parkering og adgang til bymidter

Effektiv og optimeret parkering for både biler og cykler er med til at bidrage til flere mennesker i byen og dermed et levende og attraktivt byliv.

Der skal sikres tilstrækkelig parkering, og især skal der være fokus på cykelparkering, som et incitament

til at tage cyklen frem for bilen. Cykelparkering placeres på steder, hvor det kan passes bedst ind i bybilledet. Der lægges vægt på placering tæt ved cyklisternes mål. Der lægges desuden vægt på et højt æstetisk niveau og cykelstativer tænkes sammen med øvrige servicefunktioner som bænke, plantebede m.v.

Frem for at etablere yderligere parkering til biler, skal den eksisterende parkering optimeres.

Ved Allerød station, skal stationsområdet sikre nem adgang til stationen for både cyklende, bilister, tog- og buspassagerer. Stationen skal fortsat fungere som en del af byen og hænge sammen med omgivelserne, såsom butikker, cafeer, arbejdspladser. Den fortsatte udvikling af stationsområdet forudsætter et tæt samarbejde mellem kommunen, trafikselskaber og DSB.

Fokusområde 2: Tilgængelighed

Allerød kommunes ønsker at byrum og veje skal være tilgængelige og trygge, så alle mennesker får samme muligheder, når de færdes i byrummene.

Dette gøres blandt andet ved entydige udformninger af byrum, pladser, fortove, stier, krydsningspunkter og busstoppesteder. Genkendelighed er her et nøgleord for mange borgere.

Der skal være jævne og skridsikre belægninger og tilstrækkeligt med hvilepladser, for de som har behov for det. Bænke på centrale steder kan, ud over at give mulighed for et hvil på turen, også skabe mødesteder.

Fokusområde 3: Belægninger

Allerød Kommune har fokus på valget af belægninger på veje, stier, fortove og pladser. Belægningerne kan være med til at skabe identitet og sammenhæng i et område. Alle veje, stier og rabatter udformes, så de indpasses i det omkringliggende miljø.

Gode belægninger på stier og fortove er afgørende for, hvordan turen opleves, og er medvirkende til at

cykling og gang ikke vælges fra. Særligt for ældre mennesker kan ujævne belægninger på fortove være af stor betydning.

Tilstanden af belægningerne på veje, stier og fortove registreres løbende for at sikre en optimeret vedligeholdelse.

Fokusområde 4: Belysning

Belysningen på veje, stier og pladser skal hjælpe til at sikre god trafiksikkerhed og øge oplevelsen af trykthed. Derudover bør belysningen understøtte byrummet og arkitekturen.

I aften- og nattetimer hænger udseendet og dermed oplevelsen af gader og veje ubetinget sammen med stedets belysning.

Belysningen kan også i højere grad anvendes til at skabe identitet og godt bymiljø og understøtte udeliv. Særlige steder kan fremhæves ved hjælp af karakteriskende belysning.

Fokusområde 5: Beplantning

Allerød Kommune skal værne om sin grønne profil, bevare og styrke den ud fra en bevidst grøn strategi. Det handler bl.a. om grønne veje (alléer, byporte, midterrabatter, rundkørsler, mm.), grønne stisystemer gennem boligbebyggelser og grønne byparker.

Beplantninger i byens rum giver både rekreative værdier og er med til at regulere borgernes adfærd.



Beplantning kan være med til at give en levende oplevelse af et byrum, som ellers består af hårde materialer såsom bygningsfacader og belagte flader. Valget af beplantningsstruktur vil blive styret af, hvordan området bruges, og hvilken trafik området forholder sig til.

Fokusområde 6: Regnvandshåndtering

Ekstreme vejrforhold, såsom skybrud, har markante følger for vores eksisterende by- og boligområder, hvor gamle kloaknet har begrænset kapacitet for afledning af regnvand. Ved gennemførelse af byfornyelses- og områdefornyelsesprojekter vil kommunen indtænke løsninger, der tager højde for disse udfordringer. I områder, som i kommuneplanen er udpeget til risikoområder, skal der tages stilling til mulighederne for klimasikring.

Klimasikring kan handle om permeable belægninger, udformning af veje, og pladser med mulighed for midlertidig vandopbevaring og anlæg til nedsivning.

I Allerød Bymidte skal klimatilpasning inddrages som et aktiv med synlig håndtering af regnvand, som ligeledes har et stort potentiale for at skabe spændende byrum.

VI ER GODT PÅ VEJ NÅR:



- Der er tilstrækkelige og attraktive parkeringsmuligheder ved Allerød Station for både biler og cykler.
- Tilgængelighed for alle indarbejdes i alle anlægs- og reoveringsprojekter.
- Der skabes mødesteder og oplevelser, der gør gang og cykling mere interessant.
- Byens rum, veje og stier opleves tilgængelige og trygge, og indbyder til ophold.
- Håndtering af regnvand bidrager til skabelse af spændende byrum.



Allerød
Kommune

Allerød Rådhus
Bjarkesvej 2
3450 Allerød

Tlf. +45 48 10 01 00
Kommunen@allerod.dk
allerod.dk

Følg Allerød Kommune på:
 facebook.com/alleroed
 dk.linkedin.com/company/allerod-kommune