

Prøvehandlinger i Hundested

Evaluering af sommerens prøvehandlinger i Hundested



Indhold

1	Indledning	3
2	Metode	4
2.1	Droneoptagelser	4
2.2	Stationære videoregistreringer	4
2.3	Trafiktælling	4
2.4	Spørgeskemaundersøgelse	5
2.5	Fokusgruppeinterview	5
3	Observationer fra registreringer	6
3.1	Strandvejen	6
3.1.1	Fodgængere	6
3.1.2	Cykeltrafik	7
3.1.3	Biltrafik	8
3.2	Nørregade.....	8
4	Gennemgang af prøvehandlingerne	11
4.1	Afmærkning af brede tværgående striber på Strandvejen	11
4.2	Omdannelsen af Nordre Beddingsvej til gågade.....	12
4.3	Vendt ensretning på Nørregade fra Havnegade til Jernbanegade	13
4.4	Nye træer og bord-/bænkesæt på Nørregade	14
5	Konklusion	15
5.1	Opsummering	15
5.2	Perspektivering	15

1

Indledning

I forbindelse med en større udviklingsplan for Hundested Havn og By gennemførte Halsnæs Kommune i løbet af sommeren 2022 (fra slutningen af juni til starten af oktober) fire såkaldte prøvehandlinger. De fire prøvehandlinger omfattede;

1. Afmærkning af brede tværgående striber på Strandvejen
2. Omdannelsen af Nordre Beddingsvej til gågade
3. Vendt ensretning på Nørregade fra Havnegade til Jernbanegade
4. Nye træer og bord-/bænkesæt på Nørregade

Det overordnede mål med prøvehandlingerne var i højere grad at trække besøgende til havneområdet i Hundested op i byen til handlungaden og butikkerne nær Nørregade. Med andre ord at forbinde Hundested Havn og Hundested by bedre sammen.

Til at evaluere hvorledes prøvehandlingerne har påvirket trafikken i sommerperioden har Halsnæs Kommune bedt Via Trafik Rådgivning observere de trafikale forhold i området – både for gående, cyklister og bilister. Derudover er der blevet gennemført en spørgeskemaundersøgelse og et interview med fokusgruppen, der har været tilknyttet forløbet.

Nærværende notat beskriver indledningsvis den benyttet metode til evaluering af prøvehandlingerne. Dernæst beskrives observationerne fra registreringerne og herefter gennemgås prøvehandlingerne enkeltvis i forhold til deres affødte reaktioner fra respondenterne, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen samt deltagerne i fokusgruppen. Slutteligt opsamles fordele og ulemper ved prøvehandlingerne.



Figur 1. Oversigtskort over prøvehandlingerne i Hundested.

2

Metode

Prøvehandlingerne er som udgangspunkt evalueret gennem en før- og en efterundersøgelse af de trafikale forhold i området samt vha. en spørgeskemaundersøgelse, der lå i slutningen af perioden, mens prøvehandlingerne stadig var gældende. Overordnet har Via Trafik gennemført følgende indledende undersøgelser:

- Droneoptagelser
- Stationære videoregistreringer
- Trafiktælling
- Spørgeskemaundersøgelse
- Fokusgruppeinterview

2.1

Droneoptagelser

Der blev gennemført to dronevideoregistreringer af området (se videoudsnit på Figur 1) afgrænset af Strandvejen (mod vest), Nordre Beddingsvej (mod nord), Nørregade (mod øst) og stikvejen ml. Strandvejen og Nørregade - syd for Hundested Kro (mod syd).

Droneregistreringer blev udført ml. kl. 13:00 og 15:00 henholdsvis lørdag d. 25. juni og lørdag d. 30. juli. Pga. begrænset batteritid har dronen været oppe og filme i ca. 15-18 minutter ad gangen. Dog er det sikret, at dronen har filmet i de samme tidsrum startende fra kl. 13:00, 13:30, 14:00 og 14:30 i både før- og efteranalysen.

2.2

Stationære videoregistreringer

Udover droneoptagelserne blev der også opsat stationære kameraer til at filme ved 3 forskellige lokaliteter i området. Det drejede sig specifikt om krydset Strandvejen/Nordre Beddingsvej, krydset ved Strandvejen/ud- og indkørslen til Aldi samt ved Nørregade ud for Gubben (se Figur 2).

Kameraerne optog trafikanternes adfærd i tidsrummene ml. kl. 12:00 og 15:00 fredag d. 1. juli og lørdag d. 2. juli i før-registreringen og igen ml. kl. 12:00 og 15:00 hhv. fredag d. 29. juli og lørdag d. 30. juli i efterregistreringen.

Da videooptagelserne blev undersøgt nærmere efterfølgende, viste det sig dog desværre, at der havde været problemer undervejs. Således var videooptagelserne fra kameraerne i før-registreringerne på Strandvejen gået tabt. Det efterfølgende analysearbejde af trafikforholdene ved Strandvejen bygger altså i høj grad på droneoptagelserne.

2.3

Trafiktælling

Foruden videoregistreringerne er der også gennemført en trafiktælling på Strandvejen umiddelbart syd for Nordre Beddingsvej ml. lørdag d. 29. juli og søndag d. 7. august (se Figur 2). Placeringen, mellem de to lokaliteter med brede tværgående striber på Strandvejen, stemmer overens med en tilsvarende tælling, der blev gennemført i Hundested i juni 2016. Derudover sammenlignes tællingen også med en trafiktælling gennemført længere mod nord på Strandvejen i december 2020.



Figur 2. Oversigtskort over droneoptagelserne, de stationære videokameraer og placeringen af trafiktællingen på Strandvejen.

2.4 Spørgeskemaundersøgelse

Foruden de trafikale registreringer, så blev der også gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt byens borgere og andre interesserede om brugernes tilfredshed og holdning til prøvehandlingerne. Undersøgelsen var åben i perioden fra den 27. september til den 6. oktober 2022. Dermed var spørgeskemaundersøgelsen åben i den sidste uge inden prøvehandlingerne blev afsluttet den 5. oktober. Invitationen til spørgeskemaundersøgelsen blev lagt på kommunens Facebook-side og delt via Halsnæs Avis samt Frederiksborg Amts Avis.

På trods af, at spørgeskemaundersøgelsen blot var åben i lidt over en uge, blev der indsamlet 1.359 besvarelser, hvoraf 1.224 var fuldførte besvarelser.

2.5 Fokusgruppeinterview

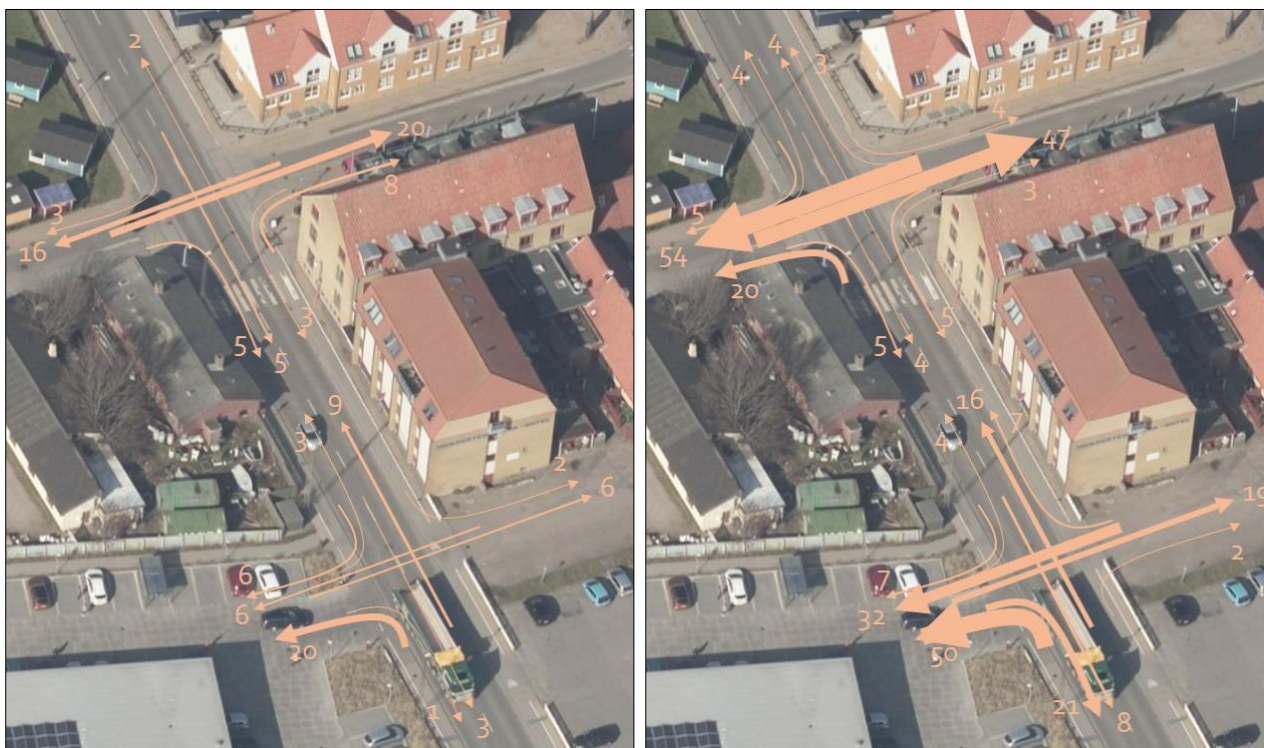
Midt i oktober – efter at prøvehandlingerne var afsluttet – blev der afholdt et interviewmøde med den fokusgruppe, der har været tilknyttet forløbet med prøvehandlingerne. Gruppen, der hovedsageligt består af erhvervsdrivende og repræsentanter fra frivillige organisationer i Hundested, havde fra start været med til at pege på hvilke forsøg, der skulle gennemføres. På mødet blev deltagernes erfaringer og tilfredshed med de enkelte forsøg diskuteret.

3 Observationer fra registreringer

3.1 Strandvejen

3.1.1 Fodgængere

På Figur 3 og i Tabel 1 ses de registrerede antal fodgængere ved Strandvejen/Nordre Beddingsvej samt Strandvejen/ind- og udkørslen til Aldi p-plads og passagen bag Hundested Kro til Nørregade – henholdsvis før og efter implementeringen af prøvehandlingerne (i før-situationen var Nordre Beddingsvej allerede omdannet til gågade).



Figur 3. Bevægelsesmønstre for fodgængerne i de to kryds på Strandvejen i hhv. før- (tv.) og eftersituationen (th.). Opgørelserne bygger på 2x18 minutters droneoptagelse hhv. kl. 13:00 og 13:30 lørdag den 25. juni og lørdag den 30. juli 2022.

Tabel 1. Udvalgte opgørelser af bevægelsesmønstre for fodgængerne fra Figur 3.

Bevægelsesmønstre	Før	Efter	Ændring
Mod havnen (ved Nordre Beddingsvej)	19	79	316%
Mod havnen (ved Aldi)	32	89	178%
Mod byen (ved Nordre Beddingsvej)	28	54	93%
Mod byen (ved Aldi)	8	21	163%
I alt ml. havn og by	48	152	217%

Generelt var der betydeligt flere gående på gaden i eftersituationen den 30. juli, hvor prøvehandlingerne var implementeret og havde været det i en måneds tid. I nærmest alle de udvalgte bevægelsesmønstre ved Strandvejen var der sket en fordobling af antallet af fodgængere. I enkelte korridorer var der 3-4 gange så mange fodgængere.

3.1.2

Cykeltrafik

Tendensen var den samme (dog i mindre udbredt grad) for cyklisterne (se Figur 4 og Tabel 2).



Figur 4. Bevægelsesmønstre for cyklister i de to kryds på Strandvejen i hhv. før- (tv.) og eftersituationen (th.). Opgørelserne bygger på 2x18 minutters droneoptagelse hhv. kl. 13:00 og 13:30 lørdag den 25. juni og lørdag den 30. juli 2022.

Tabel 2. Udvalgte opgørelser af bevægelsesmønstre for cyklisterne fra Figur 4.

Bevægelsesmønstre	Før	Efter	Ændring
Mod havnen (ved Nordre Beddingsvej)	14	9	-36 %
Mod havnen (ved Aldi)	3	5	67 %
Mod byen (ved Nordre Beddingsvej)	4	10	150 %
Mod byen (ved Aldi)	0	3	
I alt ml. havn og by	12	17	42 %

Antallet af cyklister ml. havnen og byen steg med lidt over 40 % lørdag den 30. juli sammenlignet med før-situationen en måned tidligere.

Opgørelserne af antallet af fodgængere og cyklister i bevægelseskorriderne ml. Hundested Havn og Hundested by er dog forbundet med en vis usikkerhed. Dels var tidsrummet som opgørelserne bygger på forholdsvis kort (34 min ml. kl. 13:00 og 14:00), hvorved forholdsvis få trafikanter vil kunne ændre det samlede billede – især når der ses på specifikke bevægelsesmønstre. Og dels kan der have været stor forskel i antallet af turister og besøgende i Hundested de to dage. Selvom vejret var nogenlunde ens i Halsnæs på de to lørdage, der ligger til grund for opgørelserne¹, så kan deres tidspunkt i kalenderen sig selv have betydet væsentlige forskelle.

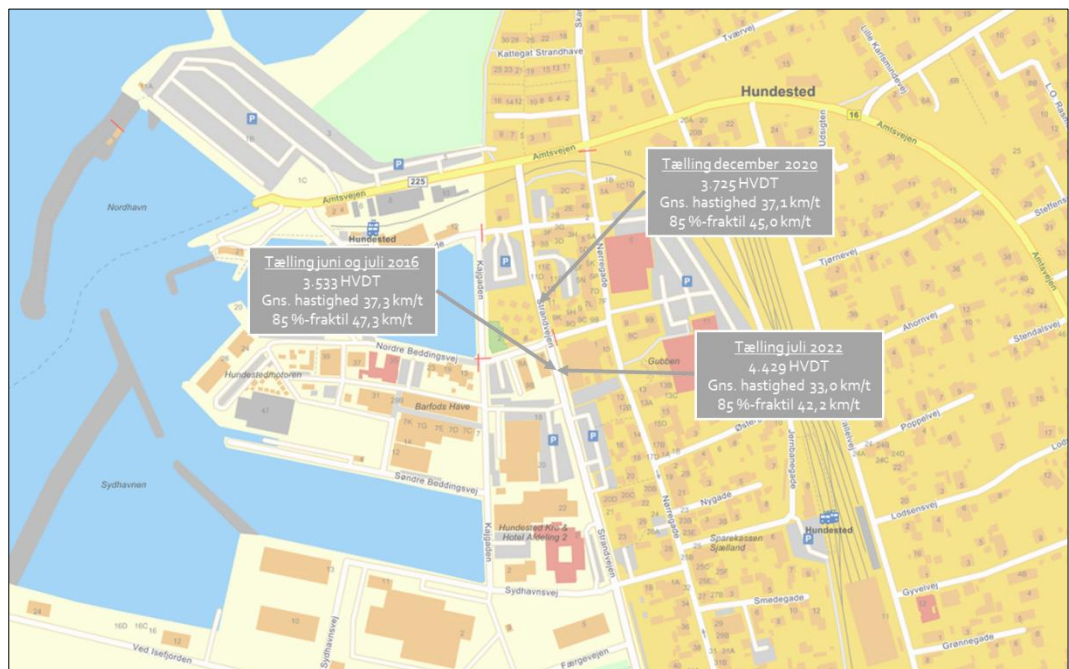
¹ Ifølge DMI vejrarkiv var middeltemperaturen 20,3 °C og den højeste temperatur 25,6 °C i Halsnæs den 25. juni. Desuden blev der registreret 5,7 solskinstimer om lørdagen i juni. Lørdag den 30. juli var middeltemperaturen 18,4 °C og den højeste temperatur 24,4 °C samtidig med at der blev registreret 9,0 solskinstimer. Der var ingen nedbør de to dage og middelvinden var nogenlunde ens 1,6 m/s lørdag den 25. juni og 2,9 m/s lørdag den 30. juli.

Lørdag den 25. juni var det den første fredag i skolernes sommerferie, hvorimod lørdag den 30. juli lå midt/i slutningen af skolernes sommerferie. Således kan den registreret tilvækst i antallet af lette trafikanter ikke entydigt tilskyndes prøvehandlingerne, men skyldes variationer i antallet af besøgende i løbet af sommeren.

3.1.3

Biltrafik

Trafiktællingen på Strandvejen, syd for Nordre Beddingsvej, blev gennemført ml. lørdag d. 29. juli og søndag d. 7. august. Placeringen af trafiktællingen mellem de to lokaliteter med brede tværgående striber på Strandvejen, stemmer overens med en tilsvarende tælling, der blev gennemført i Hundested i juni og juli 2016. Derudover sammenlignes tællingen også med en trafiktælling gennemført længere mod nord på Strandvejen i december 2020.



Figur 5. Oversigt over trafiktællinger igennem de seneste år på Strandvejen i nærheden af prøvehandlingerne.

Tællingen fra juli 2022, der var placeret på samme lokalitet som tællingen fra 2016, viser tydeligt, at gennemsnitshastigheden og 85 %-fraktilen af hastigheden er faldet i forhold til 2016 niveauet. Således er hastighederne ca. 4-5 km/t langsommere i juli 2022 end i 2016. Dette gælder også hvis man sammenligner med tællingen nord for Strandvejen/Nordre Beddingsvej fra 2020. Således har de tværgående striber tydeligvis sænket hastighederne på strækningen.

3.2

Nørregade

På Figur 6 og i Tabel 3 til Tabel 5 ses de registrerede antal fodgængere, cyklister og biler på Nørregade ml. Gubben og Nordre Beddingsvej – henholdsvis før og efter implementeringen af prøvehandlingerne (i før-situationen var Nordre Beddingsvej allerede omdannet til gågade).



Figur 6. Antal fodgængerne (tv.), cyklister (i midten) og bilister (th.) på Nørregade nord for Gubben i hhv. før- (øverst) og eftersituationen (nederst). Opgørelserne bygger på 2x18 minutters droneoptagelse hhv. kl. 13:00 og 13:30 lørdag d. 25. juni og lørdag d. 30. juli 2022.

Tabel 3. Antal fodgængerne fra Figur 6.

Bevægelsesmønstre	Før	Efter	Ændring
Nørregade (mod nord)	28	48	
Nørregade (mod syd)	35	50	
I alt	63	98	56 %

Tabel 4. Antal cyklister fra Figur 6.

Bevægelsesmønstre	Før	Efter	Ændring
Nørregade (mod nord)	17	7	
Nørregade (mod syd)	2	18	
I alt	19	25	32 %

Tabel 5. Antal biler fra Figur 6.

Bevægelsesmønstre	Før	Efter	Ændring
Nørregade (mod nord)	101	1	
Nørregade (mod syd)	0	62	
I alt	101	61	-38 %

Som registreringerne på Strandvejen viste, så var der i eftersituationen generelt flere lette trafikanter i byrummet. Således steg antallet af fodgængere i de undersøgte tidsrum med ca. 50 % og cyklister med ca. 30 %. Derimod faldt antallet af biler på Nørregade med knap 40 %. Der var desuden flere cyklister samt enkelte motorcyklister og bilister, der ikke overholdt

ensretningen i eftersituationen. Ved fortolkning af tallene er det som tidligere uddybet stadig relevant at have usikkerhederne forbundet med det korte registreringstidsrum samt forskellen på registreringsdagene for øje.

4

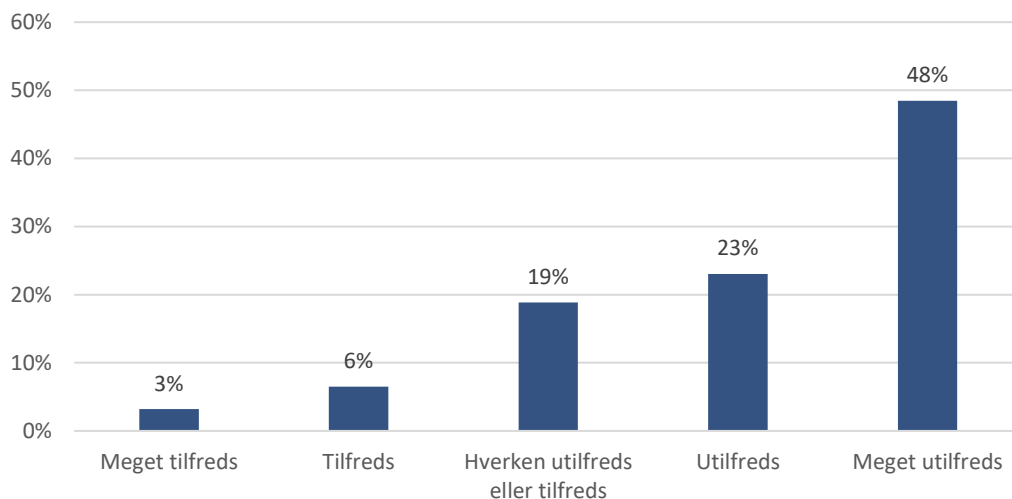
Gennemgang af prøvehandlingerne

I dette afsnit gennemgås prøvehandlingerne enkeltvis i forhold til besvarelserne fra spørgeskemaundersøgelsen samt meningene givet til udtryk på fokusgruppemødet.

4.1

Afmærkning af brede tværgående striber på Strandvejen

Blandt respondenterne er der generelt utilfredshed at spore ang. de brede tværgående striber på Strandvejen. Således er 71 % af respondenterne enten utilfredse eller meget utilfredse med tiltaget (se Figur 7).



Figur 7. Respondenternes tilfredshed med forsøget med de brede tværgående striber på Strandvejen (baseret på 1.189 besvarelser).

De utilfredse respondenter påpegede især utrygheden og forvirringen, som striberne skabte for trafikanterne i det, at striberne er uvante og kan gøre trafikanterne usikre på vigepligtsforholdene og færdselsadfærden. Ligeledes bliver det nævnt, hvorledes der er opstået farlige situationer, hvor især fodgængerne har tolket striberne som fodgængerfelter.

De positive respondenter påpegede at striberne var med til at sænke hastigheden på Strandvejen, når bilisterne blev mere agtpågivende pga. den ændret afmærkning samt opmærksomme på evt. krydsende lette trafikanter.

I fokusgruppen var der generelt en positiv holdning til de tværgående striber på Strandvejen. Striberne har både fået hastigheden ned på Strandvejen og øget opmærksomheden på lette trafikanter, der skal krydse vejen. Det var således oplevelsen, at striberne havde fået bilister og lastbilchauffører til oftere at holde tilbage og vise mere hensyn til lette trafikanter.

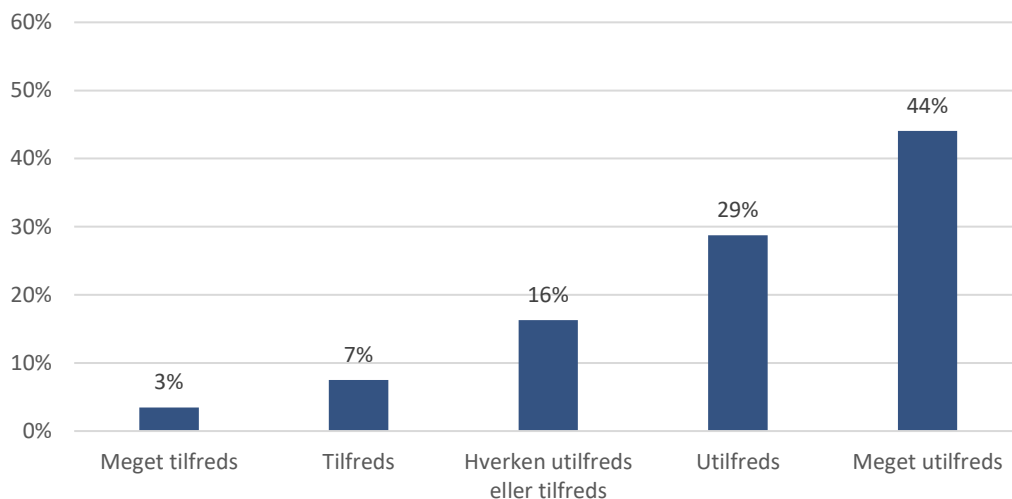


Figur 8. De brede tværgående striber på Strandvejen.

4.2

Omdannelsen af Nordre Beddingsvej til gågade

Respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen er også negativt indstillet overfor omdannelsen af den østlige del af Nordre Beddingsvej til gågade med opsætning af en række træer. Således er kun 10 % af respondenterne tilfredse eller meget tilfredse med forsøget med gågaden.



Figur 9. Respondenternes tilfredshed med forsøget med omdannelsen af Nordre Beddingsvej til gågade (baseret på 1.149 besvarelser).

De negativt indstillede respondenter påpeger bl.a. at gågaden gør det mere besværligt at færdes som bilist i byen, at Hundested Kro med tiltaget har mistet deres handicap-parkering foran hovedindgangen, at træerne har gjort udsynet ml. by og havn sværere samt at træerne skulle være vandet og passet bedre, så de ikke så triste og tørre ud, hvormed de var skæmmende for byrummet.

De mere positivt indstillede respondenter var overordnet glade for mere grønt i bybilledet og at gågaden var med til at skabe en bedre forbindelse ml. havnen og byen.

I fokusgruppen var der generelt en positiv holdning til gågaden. Efter deres mening var det rart med en rolig og grøn strækning i byen – en strækning som i forvejen ikke var særligt trafikeret.

Trafiksikkerhedsmæssigt blev der registreret en enkelt uheldig situation, hvor krydsende fodgængere og cyklister fra nord trak helt ud på cykelstien, for at få udsyn for hvornår de kunne krydse Strandvejen, til gene for cyklister i nordgående retning på Strandvejen.

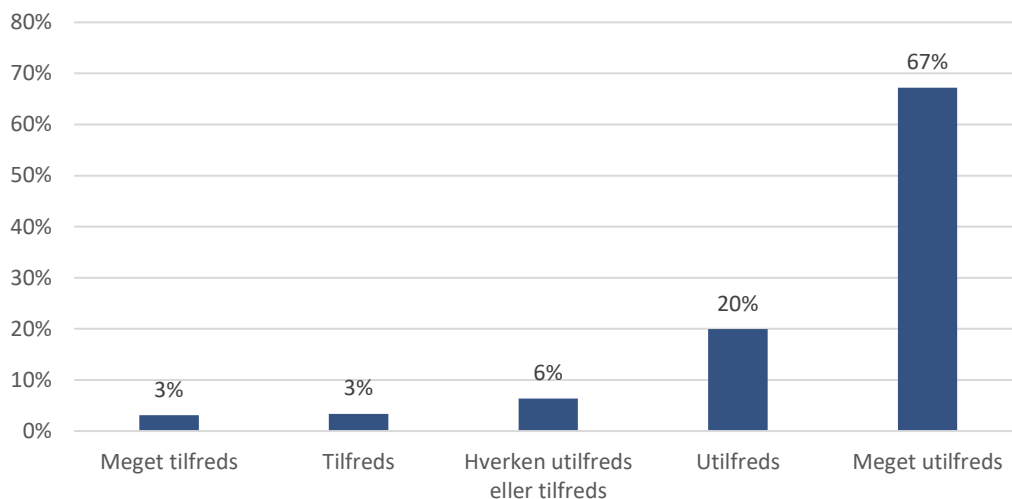


Figur 10. Den midlertidige gågade på den østlige del af Nordre Beddingsvej.

4.3

Vendt ensretning på Nørregade fra Havnegade til Jernbanegade

Den prøvehandling, der har skabt mest frustration blandt respondenterne, er vendingen af ensretningen på Nørregade til at gå mod syd ml. Havnegade og Jernbanegade. Her var 87 % af respondenterne utilfredse eller meget utilfredse med forsøget.

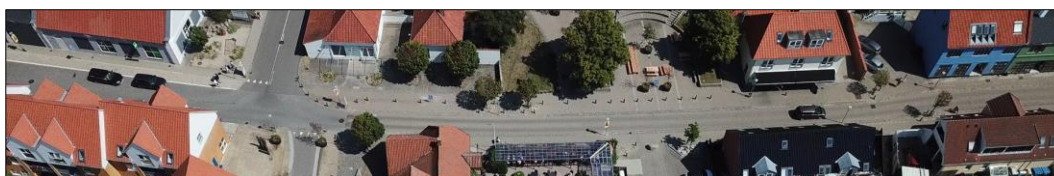


Figur 11. Respondenternes tilfredshed med forsøget med vendingen af ensretningen på Nørregade (baseret på 1.213 besvarelser).

De utilfredse respondenter mener bl.a. at forsøget har gjort det mere besværligt at komme rundt i byen som bilist, at der er færre bilister, der benytter Nørregade til gene for butikslivet, og at Havnegade, Jernbanegade og Læssevejen er blevet mere trafikeret.

De positive tilbagemeldinger gik på, at gaden var blevet mere rolig, at hastigheden er blevet lavere samt at den gennemkørende trafik, der ikke havde ærinde på strækningen, var reduceret betragteligt. I øvrigt blev det påpeget, at det var blevet nemmere at komme ud på Amtsvejen for bilister kommende fra Skansevej, når færre benyttede Nørregade ved jernbaneoverskæringen.

I følgegruppen var meningene også delte. Her blev det også påpeget, at mængden af gennemkørende trafik på Nørregade var reduceret og trafikken blevet mere rolig. Der var desuden et ønske om, at ensretningen gjaldt helt fra Amtsvejen, hvilket vil involvere jernbaneoverskæringen på Nørregade². Desuden blev det påpeget, at lastbilchaufførerne kan have svært ved at komme frem på Nørregade, når bilerne ikke holder helt inde i de afmærkede P-båse, samt at der opstod adskillige trafikale problemer ved Jernbanegade/Nørregade, hvor folk både overså skiltningen eller blev ledt ad Jernbanegade, der er smal og har mange parkanter langs vejen.



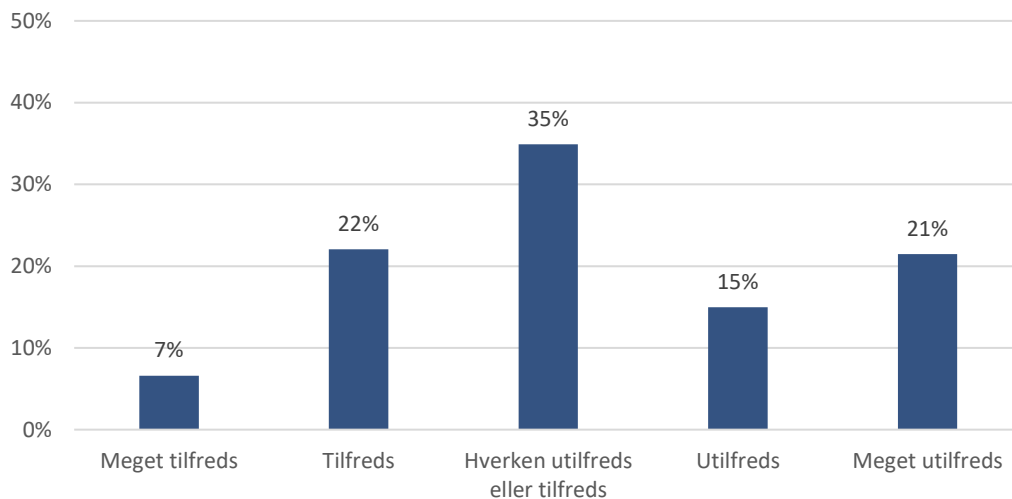
Figur 12. Den vendte ensretning på Nørregade fra Havnegade i nord til Jernbanegade i syd.

² Det er tidligere blevet undersøgt, hvorvidt en vending af ensretningen på Nørregade kunne begynde ved Amtsvejen. Dog blev det ikke anbefalet bl.a. pga. de kølængder dette vil skabe på Amtsvejen, når jernbanebommen er nede i mere end 1 minut fire gange i timen, hvilket dels vil forringe fremkommeligheden på Amtsvejen og medføre øget risiko for bagende kollisioner.

4.4

Nye træer og bord-/bænkesæt på Nørregade

Det tiltag, der er blevet bedst modtaget af respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen, er opsætningen af bord-/bænkesættene foran Gubben samt placering af flere træer i byen. Her er der næsten ligevægt mellem antallet af respondenter, der er tilfredse (29 %) og utilfredse (36 %) med tiltaget.



Figur 13. Respondenternes tilfredshed med forsøget med de nye træer og bord-/bænkesæt på Nørregade (baseret på 988 besvarelser).

De positive respondenter påpeger, at det er folk i alle aldersgrupper, der benytter bordbænkesættene i dagstimerne og at pladsen foran Gubben er blevet en destination for f.eks. børnehaver mv.

De negative respondenter påpeger, at træerne ikke blev vandet og passet, så de i stedet gik ud, hvilket ikke pyntede i byrummet, at de blev plantet i store plastikspande, der også skæmmede i bybilledet samt at bordbænkesættene blev samlingssted for druk og skabte utryghed.

I fokusgruppen var der generelt tilfredshed med tiltaget, hvor de oplevede at flere mennesker opholdt sig på torvet foran Gubben.



Figur 14. Nye træer og bord-/bænkesæt på pladsen foran Gubben.

5 Konklusion

5.1 Opsummering

Trafikalt har prøvehandlingerne umiddelbart haft en positiv indvirken ift. at skabe bedre forbindelse mellem Hundested by og Hundested havn. Således faldt både gennemsnits-hastigheden og 85 %-fraktilen på Strandvejen med 4-5 km/t i forhold til 2016-niveauet. Ligeledes var der flere fodgængere og cyklister, der bevægede sig ml. Hundested by og havn i eftersituationen end i før-situationen. Dog kan forskellene i antallet af trafikanter skyldes generelle forskelle bl.a. ift. antal turister i byen på de to registreringsdage.

Generelt er der stor utilfredshed at spore blandt respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen ift. selve prøvehandlingerne. Selv et forholdsvis harmløs forsøg med opsætning af flere nye træer og bord-/bænkesæt i byrummet modtager en relativ hård feedback i undersøgelsen, hvor 42 % er imod at tiltaget gøres permanent (37 % var for dette).

Utilfredsheden skyldes i høj grad forsøget med at vende ensretningen på Nørregade, hvilket har skabt forvirring og frustrationer hos respondenterne (90 % var imod at den vendte ensretning blev gjort permanent).

I fokusgruppen blev det påpeget, at meget af utilfredsheden med tiltagene måske bygger på den kommunikation, der har været til borgerne og de besøgende i Hundested – eller mangel på samme. Når der gennemføres byrumsændringer, er det vigtigt, at borgerne er blevet inddraget i processen fra start, så de har været med til at tage ejerskab om ændringerne. Alternativt, at de er blevet ordentlig oplyst om ændringerne og bevæggrunden for disse på forhånd, så de ikke først oplever forandringerne, når de bliver forhindret i deres normale rutiner/skal ændre adfærd.

5.2 Perspektivering

Fokusgruppen så gerne at de tværgående striber på Strandvejen blev gjort permanente, men dette er ikke muligt jf. vejreglerne. I stedet bør der arbejdes med andre tiltag, der kan være med til at forbedre muligheden for at krydse Strandvejen. Her var der et ønske i gruppen om at have et fodgængerfelt på den nordlige side i krydset Strandvejen/Nordre Beddingsvej.

Overordnet er der mange, der gerne ser mere grønt i bybilledet, hvis beplantningen sker i jorden og ikke i store plastik-krukker, og så længe at træerne passes/vandes samt der evt. tilføjes blomster mm. i bedet rundt om. Hvis den østlige del af Nordre Beddingsvej skal afspærres bør det overvejes at gøre dette med lave bed, krukker eller lignende, der ikke tager udsynet/indblikket til gaden.

Ensretningen på Nørregade overholdes ikke af alle - hverken før eller under trafikforsøget. Pga. den forholdsvis lave trafikintensitet er det sjældent et problem med modkørende cyklister, hvorfor disse bør overvejes at blive undtaget ensretningen. Forsøget med vendingen af ensretningen er ikke så intuitiv for udefrakommende, når den sidste strækning af Nørregade til Amtsvejen ikke indgår. Desuden har ensretningen skabt forvirring ved Nørregade/Jernbanegade for de trafikanter, der var uvidende om indkørselsforbuddet fra syd. Hvis ensretningen skal vendes permanent i sydgående retning, bør der findes en løsning på disse problematikker, f.eks. ved bedre oplysning og orientering om kørselsmulighederne for trafikanterne.

Overordnet anbefales det, at der udarbejdes en større trafikplan for Hundested by og havn, hvor problematikkerne bliver belyst, og trafikanternes færdsel gennemtænkt. En sådan trafikplan bør

indeholde overvejelser om bilisternes ankomst til byen og havnen, placering af parkeringspladser (både gratis og betalingsparkering), hvor den tunge trafik skal afvikles, hvordan besøgende til havnen kan trækkes op i byen eller ned til havnen (f.eks. ved brug af pejlemærker, belægning, parkering mv.) osv. Det er vigtigt i denne forbindelse, at interesserede borgere i og omkring Hundested bliver inviteret og inddraget tidligt i processen f.eks. gennem en borgersamling, hvorved flere borgere vil tage ejerskab om forandringerne og forstå hensigten med disse.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk