



UDKAST



Halsnæs Kommune

NOTAT
29. januar 2020
NHW/TVO

Sti- og cykelplan 2020



Indhold

1	INDLEDNING	3
1.1	SAMMENFATNING	3
2	SPØRGESKEMAUNDERSØGELE	5
2.1	GENERELT OM RESPONDENTERNE	5
2.2	TRANSPORT TIL ARBEJDE/STUDIE	8
2.3	RESPONDENTER, DER PRIMÆRT CYKLER TIL/FRA ARBEJDE/STUDIE	10
2.4	RESPONDENTER, DER PRIMÆRT BRUGER BIL TIL/FRA ARBEJDE/STUDIE	13
2.5	TRANSPORTVANER I HVERDAGEN	16
2.6	TILFREDSHEDSUNDERSØGELSE	19
2.7	HVAD ER MEST GENERENDE FOR CYKLISTER	23
3	HVOR I HALSNÆS KOMMUNE OPLEVES UDFORDRINGER MED CYKELFORHOLDENE	24
3.1	MEST UDPEGEDE STEDER HVOR CYKELFORHOLDENE KAN FORBEDRES	25
4	CYKELPARKERING	27
5	TURMÅL OG BYAKSER	28
6	SAMMENFATNING	34
6.2	BRUTTOPROJEKTLISTE	35
7	MÅLSÆTNINGER OG INDSATSOMRÅDER	39
7.1	MÅLSÆTNINGER	39
7.2	INDSATSOMRÅDER	39

Indledning

Halsnæs Kommune har bedt Via Trafik Rådgivning om at opdatere tre kommunale planer:

- Halsnæs Kommune – Sti- og cykelanalyse 2013
- Halsnæs Kommune – Skolevejsanalyse 2015
- Halsnæs Kommune – Trafiksikkerhedsplan 2014

Nærværende notat omfatter opdatering af *Halsnæs Kommune – sti og cykelanalyse 2013*.

Til dette formål er der lavet en internetundersøgelse med spørgsmål om cykelforholdene i Halsnæs Kommune. Derudover har respondenterne i internetundersøgelsen haft mulighed for at udpege punkter i Halsnæs Kommune, hvor de mener forholdene for cyklister kunne forbedres.

Herudover sammenlignes cykelparkeringssituationen i 2019 på udvalgte steder med *sti- og cykelanalyse 2013*.

De mest oplagte turmål for cyklister i Halsnæs Kommune er kortlagt på baggrund af materiale udleveret af kommunen. Yderligere er forslag til et sammenhængende stinet i kommunen fra *Sti- og cykelanalyse 2013* blevet revideret og opdateret.

På baggrund af analyserne er der udarbejdet en projektlister til Halsnæs Kommunes videre arbejde med at optimere forholdene for cyklister på kommunens veje og stier.

1.1

Sammenfatning

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at bilen er Halsnæsborgerenes primære transportmiddel til og fra arbejde. Undersøgelsen viser derudover, at andelen af pendlercyklister er større, jo kortere afstand, der er mellem bopæl og arbejds-/studieplads. Der er overvejende utilfredshed med de generelle cykelforhold i Halsnæs Kommune. De primære tiltag, der kan motivere respondenterne til at cykle mere er et mere omfattende net af cykelstier og rekreative ruter, bedre vedligeholdelse af stier og veje og bedre sikkerhed for cyklister.

Respondenterne fik mulighed for at udpege, hvor i Halsnæs Kommune de synes, at cykelforholdene kan forbedres. De mest udpegede steder er Nyvej ved Asserbo, en 5-benet rundkørsel i Frederiksværk og Nødebovej-Tollerupvej mellem Melby og Nødebohuse.

En registrering af cykelparkeringen ved togstationer og centrale steder i Halsnæs Kommune viste en lavere belægningsgrad end den talte belægning i 2012 til *Sti- og cykelanalyse 2013*. Det kunne tyde på, at cyklismen til stationerne er dalende.

Der er udarbejdet et opdateret forslag til et sammenhængende stinet i kommunen – byakserne og udpeget 'missing links' langs byakserne, hvor forholdene for cyklister bør forbedres.

På baggrund af analyserne er der udarbejdet en samlet projektlister for anlægsprojekter og opstillet følgende målsætninger og indsatsområder for det videre arbejde:

Målsætninger:

- Færre korte bilture i Halsnæs Kommune til arbejde/studie
- Større tilfredshed med de generelle cykelforhold i Halsnæs Kommune

Indsatsområder:

- Etablering af sammenhængende cykelstinet

- Forbedring af cykelstiernes kvalitet
- Information og kampagner
- Udbedring af utrygge lokaliteter

2

Spørgeskemaundersøgele

Spørgeskemaundersøgelsen blev gennemført over to uger fra 19. august – 2. september 2019. I undersøgelsen deltog omkring 1.200 borgere og sommerhusejere i Halsnæs Kommune. Respondenterne blev udspurgt om deres transportvaner, hvordan de oplever cykelforholdene i Halsnæs Kommune, og de fik mulighed for at udpege steder i kommunen, hvor de synes, at cykelforholdene kan forbedres.

Både bolig- og sommerhusejere fik mulighed for at deltage i undersøgelsen, da der i Halsnæs Kommune er flere større sommerhusområder. Spørgeskemaundersøgelsen er delt med kommunens borgere via e-Boks og på kommunens hjemmeside.

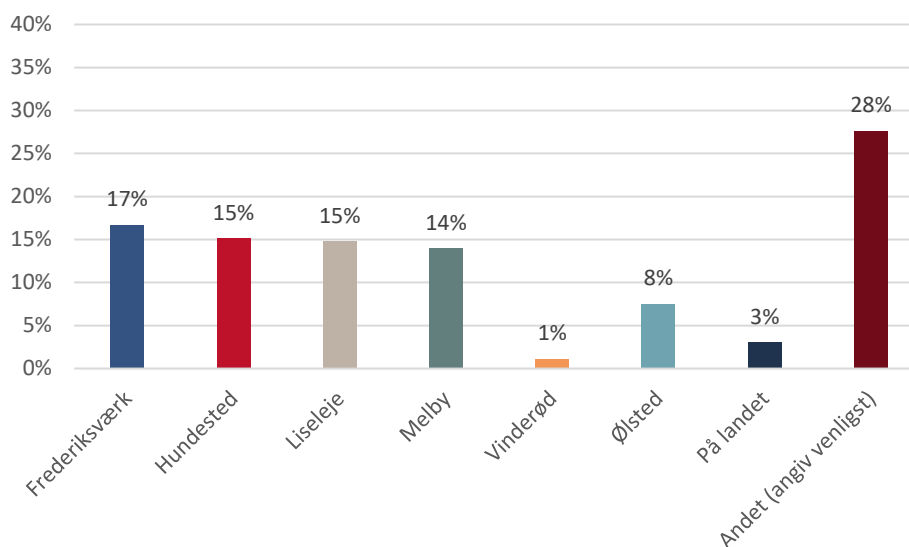
2.1

Generelt om respondenterne

2.1.1

Bopæl

Størstedelen af respondenterne er bosat i Frederiksværk (17 %), Hundested (15 %), Liseleje (15 %) og Melby (14 %).



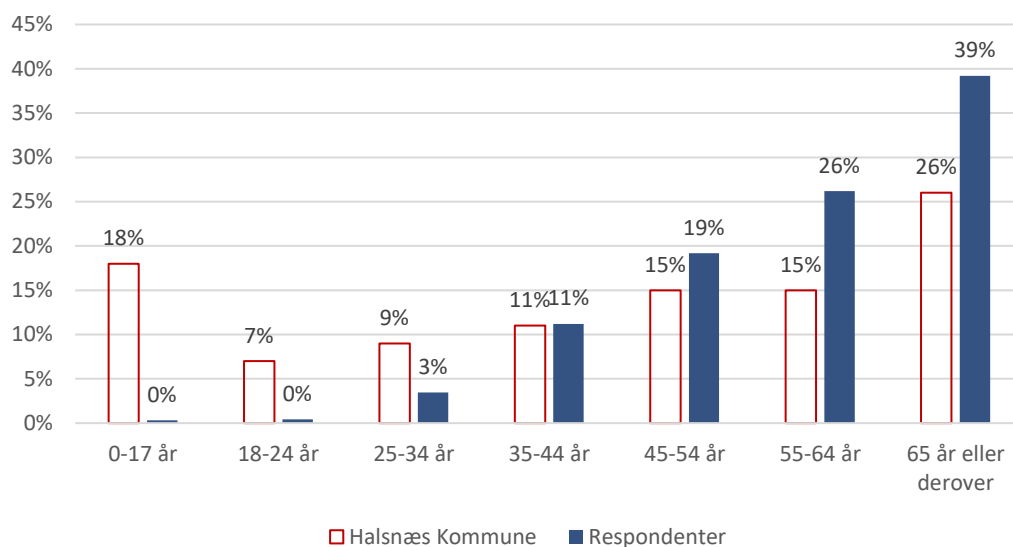
Figur 1: Hvor i kommunen har respondenterne bolig eller sommerhus (1.209 svar). Størstedelen er bosat i Frederiksværk, Hundested, Liseleje og Melby. En del af dem, der har svaret "Andet", svarende til 10% af alle respondenter, er bosat i Asserbo. Omkring 2 % af respondenterne har svaret, at de er sommerhusejere.

Adskillige af dem, der har svaret 'Andet', er bosat i Asserbo, svarende til omkring 10 % af det samlede antal respondenter.

2.1.2

Køn og alder

Kønsfordelingen i undersøgelsen er tæt på lige fordelt, mens aldersfordelingen viser, at respondenterne overvejende ligger i den ældre kategori. 60 % af respondenterne er over 55 år. Aldersfordelingen i undersøgelsen afviger fra den samlede aldersfordeling i Halsnæs Kommune, jf. figur 2.



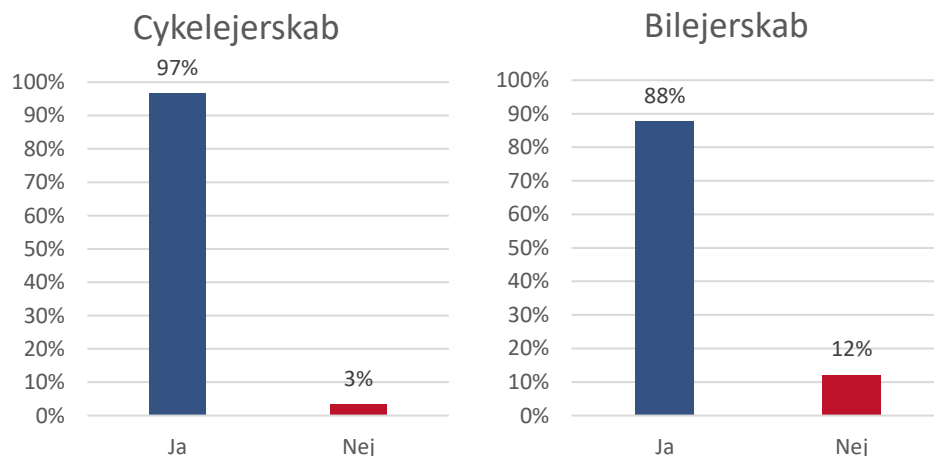
Figur 2: Alderssammensætning i spørgeskemaundersøgelsen (1.214 svar) sammenlignet med aldersfordelingen i Halsnæs Kommune (kilde: Statistikbanken). Over 2/3 af respondenterne er 55 år eller ældre og er generelt overrepræsenteret i undersøgelsen i forhold til i hele Halsnæs Kommune. Hvor borgere i alderen 0-34 år udgør 34 % af kommunens befolkning, udgør de kun 3 % af respondenter i undersøgelsen. Dette kan bl.a. skyldes, at e-Boks generelt først er tilgængeligt fra 15-årsalderen eller at unge sandsynligvis sjældent tjekker deres e-Boks eller kommunens hjemmeside.

Den lave deltagelsesprocent fra alderen 0-34 år kan skyldes, at e-Boks generelt først er tilgængeligt fra man fylder 15, eller at unge sandsynligvis sjældent tjekker deres e-Boks eller kommunens hjemmeside.

2.1.3

Cykel- og bilejerskab

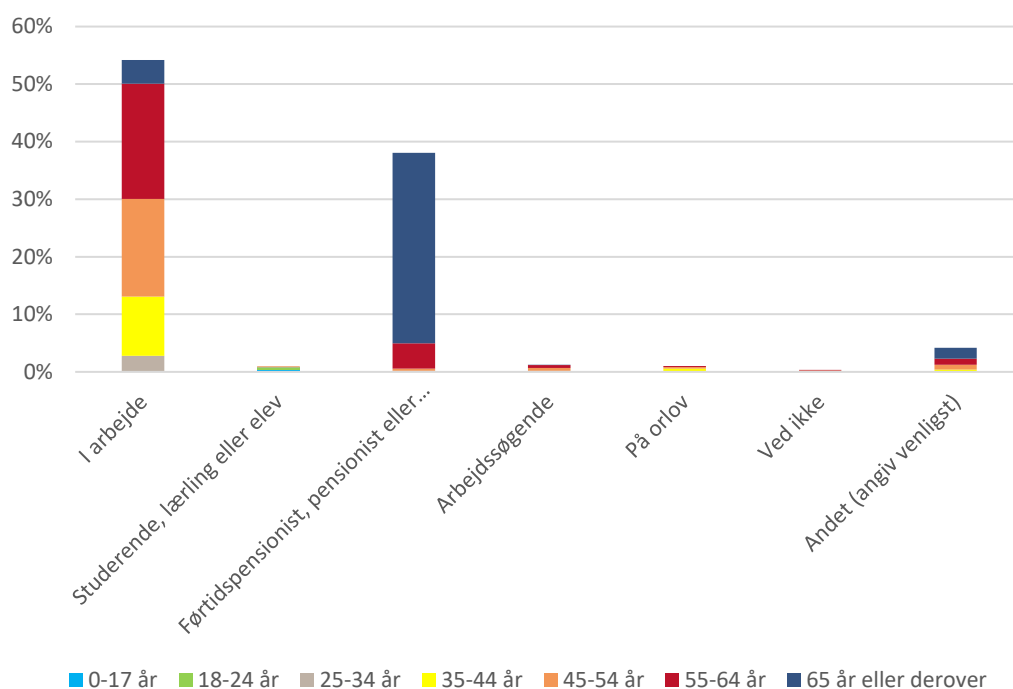
De fleste af respondenterne, ca. 97%, har en cykel. Omkring 10 % af respondenterne har en el-cykel. Det ses også, at der er et højt bilejerskab på 88 %.



Figur 3: Cykel- og bilejerskab i Halsnæs Kommune (1.214 svar). 97 % af respondenterne har en cykel og 88 % har en bil.

2.1.4

Beskæftigelsessituation



Figur 4: Beskæftigelsessituation i aldersgrupper i Halsnæs Kommune (1.214 svar). Lidt over 50 % er i arbejde, og lidt under 40 % er førtidspensionister, pensionister eller efterlønsmodtagere. Aldersgruppen 45-64 år udgør den største aldersgruppe i arbejde (ca. 70 % af dem i arbejde).

Omkring 660 af respondenterne, svarende til lidt over halvdelen af deltagerne i undersøgelsen, er i arbejde. Godt 460, svarende til lidt over 1/3, er pensionister eller efterlønsmodtagere. Kun 1 % af respondenterne er studerende.

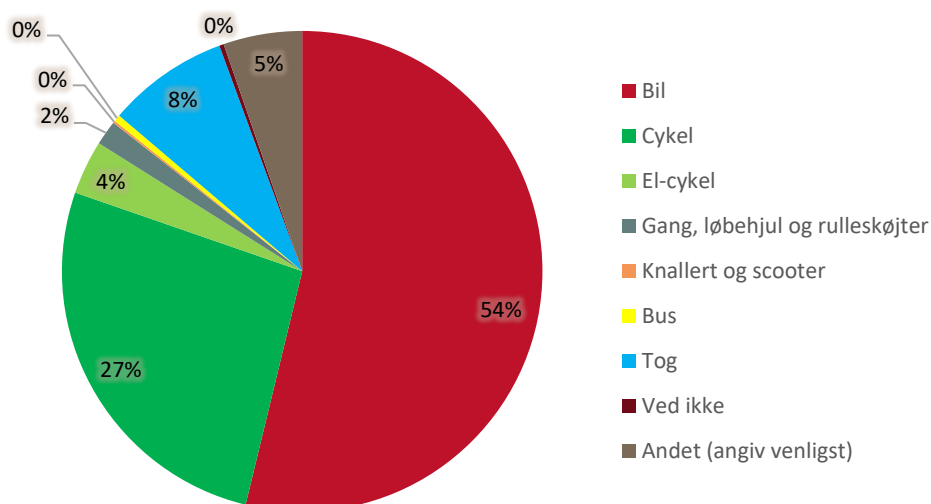
2.2

Transport til arbejde/studie

2.2.1

Transportmiddelvalg

Lidt over halvdelen af respondenterne i arbejde/studie har bilen som det primære transportmiddel mellem bopæl og arbejde/studie, jf. figur 5. 31 % bruger primært cykel eller el-cykel.

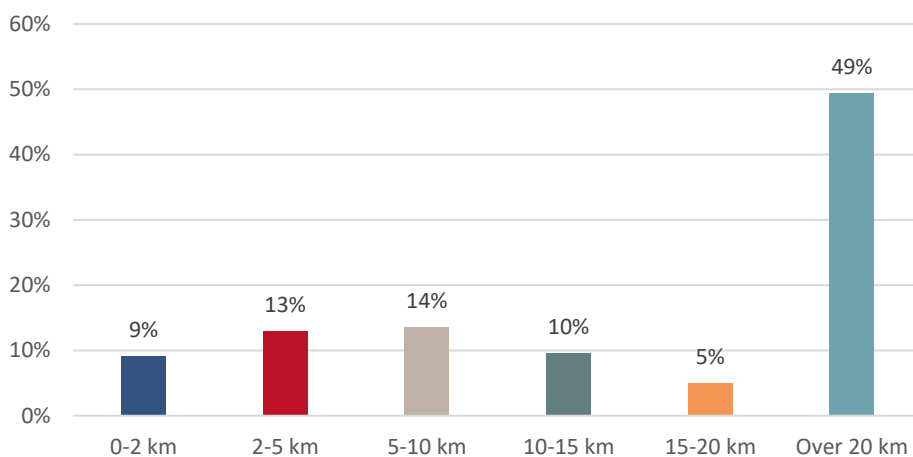


Figur 5: Primære transportmiddel blandt respondenter i arbejde eller studie (663 svar). Lidt over halvdelen af respondenterne i arbejde eller studie kører i bil til og fra arbejde/studie. 31 % af respondenterne benytter cykel eller el-cykel.

2.2.2

Afstand til arbejde/studie

Omkring halvdelen af dem i arbejde eller på studie har mere end 20 km mellem bopæl og arbejde/studie, jf. figur 6.

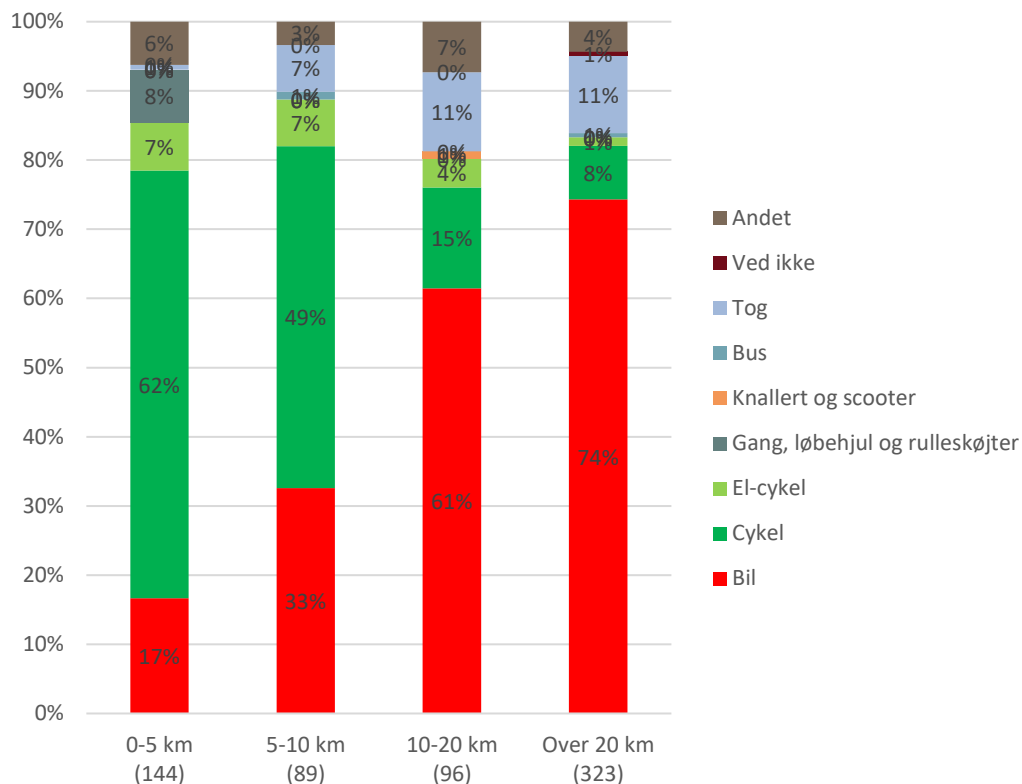


Figur 6: Afstand mellem bopæl og arbejde/studie (653 svar). Omkring halvdelen har mere end 20 km mellem bopæl og arbejde/studie.

2.2.3

Transportmiddel og afstand.

Der ses en tydelig sammenhæng mellem valg af transportmiddel og afstand mellem bopæl og arbejde/studie, jf. figur 7.



Figur 7: Afstand mellem bolig og arbejde/studie og primære transportmiddel (652 svar). I afstandene 0-5 km og 5-10 km er cyklen det primære transportmiddel, med en andel på lidt over 60 % ved 0-5 km og en andel på omkring 50 % ved 5-10 km. Omkring 15 % af dem med bil, som primære transportmiddel, har 0-10 km mellem bopæl og arbejde/studie.

Af de omkring 350 respondenter, der primært benytter bil til og fra arbejde eller studie, har omkring 70 % af dem mere end 20 km mellem bopæl og arbejde/studie.

De bilister, der har mindre end 10 km til arbejde eller studie, er sandsynligvis dem, der er størst potentiale i få til at cykle mere. De udgør ca. 15 % af alle bilisterne.

Af de omkring 200 respondenter, der primært bruger cykel eller el-cykel til og fra arbejde/studie, har omkring 75 % af dem 0-10 km mellem bopæl og arbejde/studie. Omkring 15 % af cyklisterne har over 20 km til arbejde eller studie.

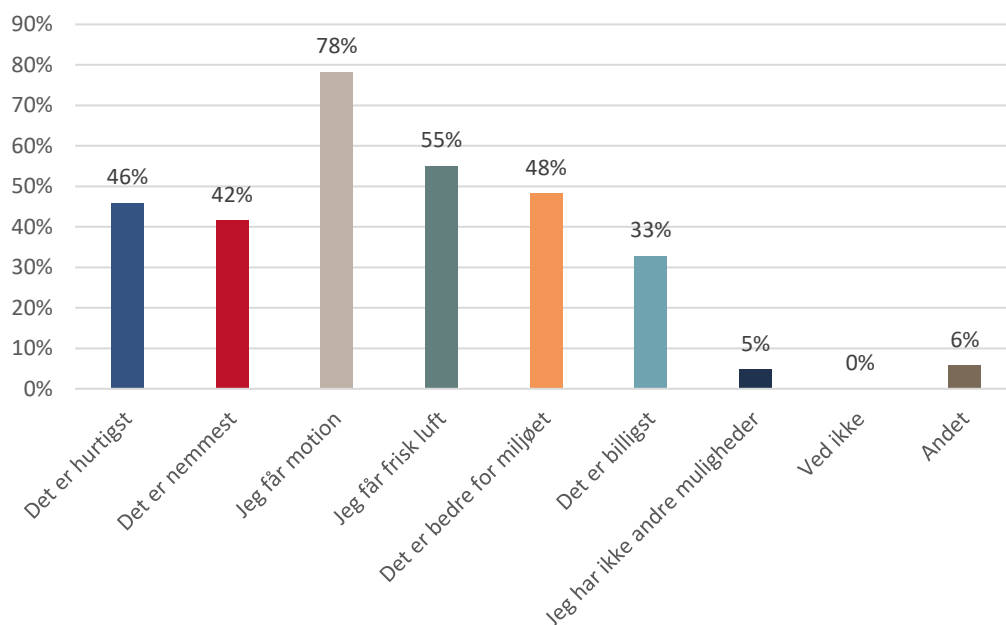
2.3

Respondenter, der primært cykler til/fra arbejde/studie

2.3.1

Årsag til at cykle

Undersøgelsen viser, at motion er den væsentligste årsag til at cykle til arbejde/studie. I alt har 78 % af cyklisterne valgt motion som årsag til, at de cykler til og fra arbejde/studie. Frisk luft (55 %), miljøet (48 %) og, at det er hurtigt at cykle (46 %) er andre væsentlige årsager.

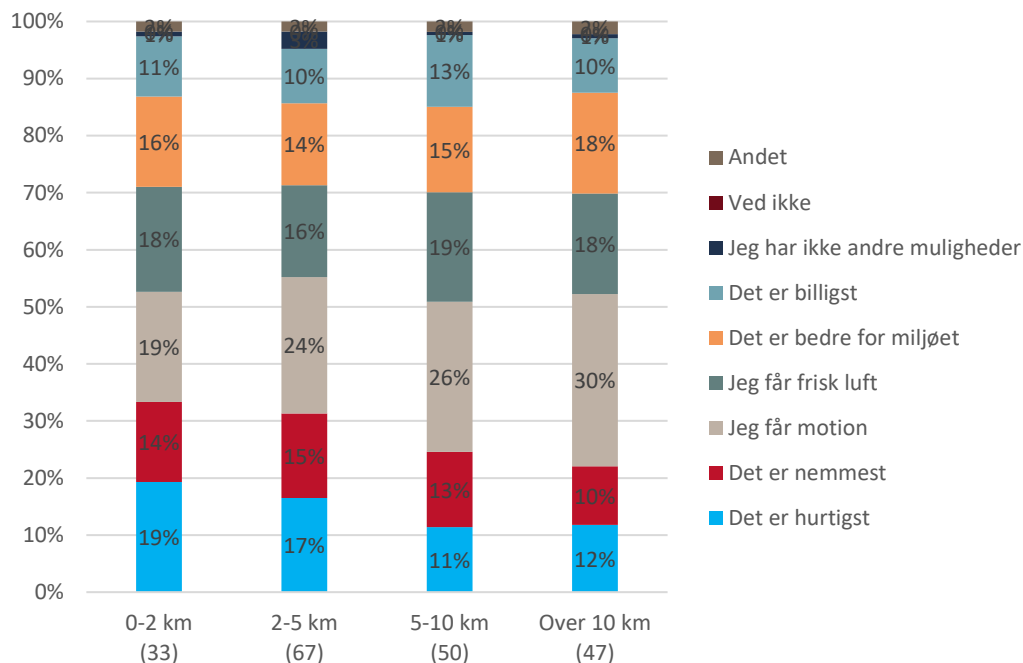


Figur 8: Årsag til at cykle (207 respondenter). Respondenterne kunne vælge flere svar. 78 % af cyklisterne har valgt motion som årsag til, at de cykler til og fra arbejde/studie. Dernæst kommer frisk luft (55 %), og så har lidt under halvdelen også valgt miljøet (48 %) og, at det er hurtigt at cykle (46 %).

2.3.2

Årsag til at cykle og afstand til arbejde/studie

Jo kortere afstand der er mellem bopæl og arbejde/studie, jo større andel af cyklister, der mener det er hurtigt at cykle. Motion bliver omvendt en mere udbredt årsag jo større afstanden bliver, jf. figur 9.

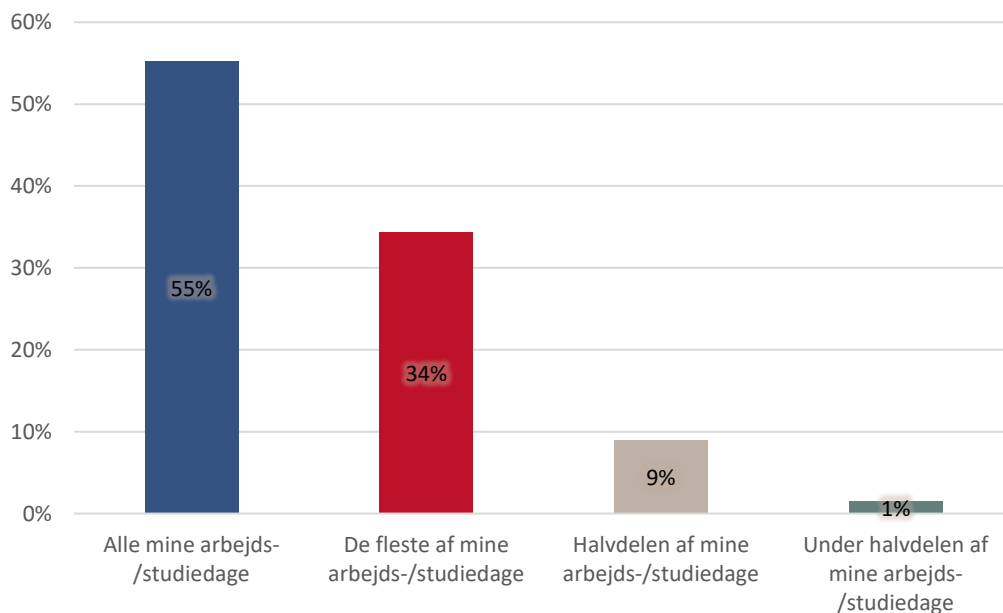


Figur 9: Respondenternes afstand til arbejde/studie og årsag til cyklisme (197 respondenter). Det ses, at jo kortere afstand der er mellem bopæl og arbejde/studie, jo større andel, der mener det er hurtigst at cykle. Motion som årsag til at cykle bliver omvendt mere udbredt jo større afstanden mellem bopæl og arbejde/studie er.

2.3.3

Hvor ofte cykler cyklisterne

Lidt over halvdelen af cyklisterne cykler hver arbejds-/studiedag, mens omkring 1/3 cykler de fleste af deres arbejdsdage.

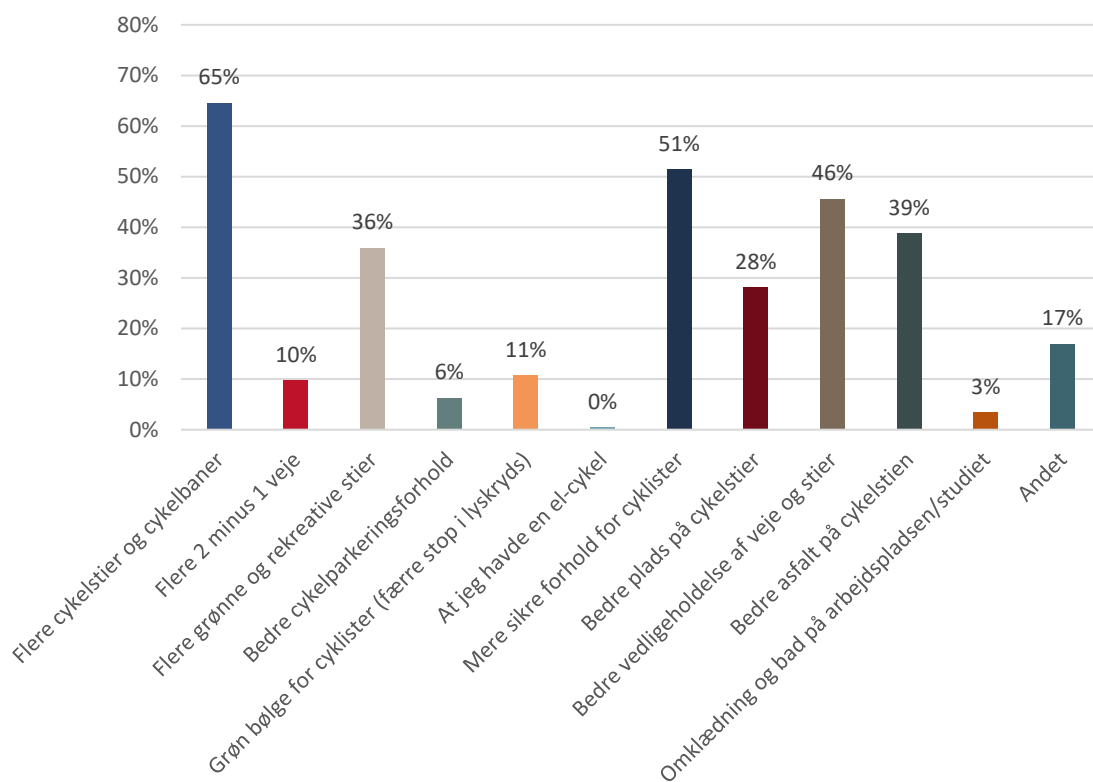


Figur 10: Hvor ofte cykler cyklisterne (201 svar). Lidt over halvdelen af cyklisterne cykler alle arbejds-/studiedage, mens omkring 1/3 cykler de fleste arbejds-/studiedage.

2.3.4

Hvad kan forbedre cyklisternes cykeltur

De mest populære tiltag til forbedring af cyklisternes tur er flere cykelstier og -baner (65 %) samt bedre sikkerhed for cyklisterne (51 %). Derudover er vedligeholdelse (46 %) og belægning (39 %) på stierne vigtige, og så efterspørges der flere grønne, rekreative cykelruter (36 %).



Figur 11: Hvad kan forbedre cyklisternes cykeltur (206 respondenter). Respondenterne kunne vælge flere svar. 65 % af cyklisterne mener, at flere cykelstier og cykelbaner vil forbedre deres cykeltur. Lidt over halvdelen efterspørger mere sikre forhold for cyklister, og lidt under halvdelen mener, at bedre vedligeholdelse af veje og stier vil forbedre deres cykeltur.

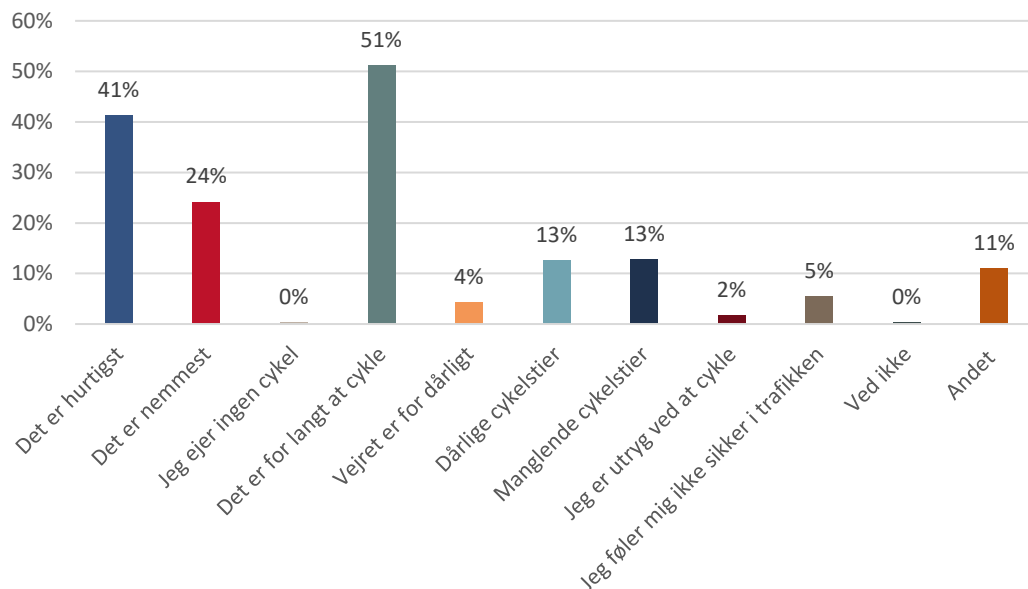
2.4

Respondenter, der primært bruger bil til/fra arbejde/studie

2.4.1

Årsag til primært at bruge bil

Omkring halvdelen af bilisterne mener, at det er for langt at cykle til og fra arbejde/studie. 41 % vælger bilen fordi det er hurtigst, mens 24 % vælger bilen fordi det er nemmest.



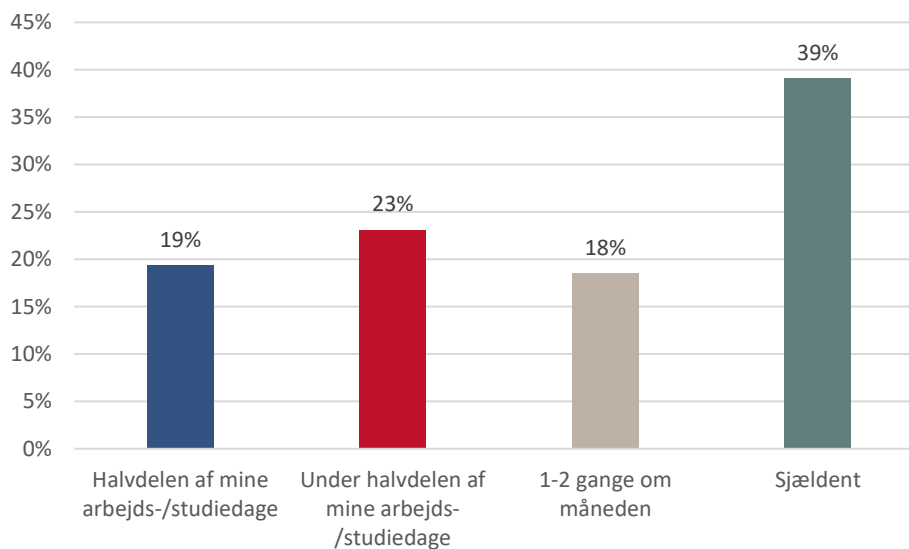
Figur 12: Årsag til, at respondenter primært bruger bilen til/fra arbejde/studie (352 respondenter). Respondenterne kunne vælge flere svar. Omkring halvdelen af bilisterne mener, at det er for langt at cykle til og fra arbejde/studie. 41 % vælger bilen fordi det er hurtigst, mens 24 % siger, at det er nemmest. Af dem, der har svaret 'Andet', nævnes årsager som skiftende arbejdspladser og -tider, arbejdskørsel påkrævet, skal hente/bringe børn.

Ved længere afstande mellem bopæl og arbejde/studie, er andelen af bilister, der mener, at det er for langt at cykle, større.

2.4.2

Bilisternes cyklisme

238 ud af de ca. 350 bilister (svarende til 2/3 af alle bilisterne) har prøvet at cykle til og fra arbejde. 19 % af de 238 bilister cykler halvdelen af deres arbejds-/studiedage, og 23 % cykler under halvdelen af deres arbejds-/studiedage. Blandt disse to grupper er der en villighed til at cykle, hvilket kan betyde, at der er et potentiale for at få dem til at cykle mere.

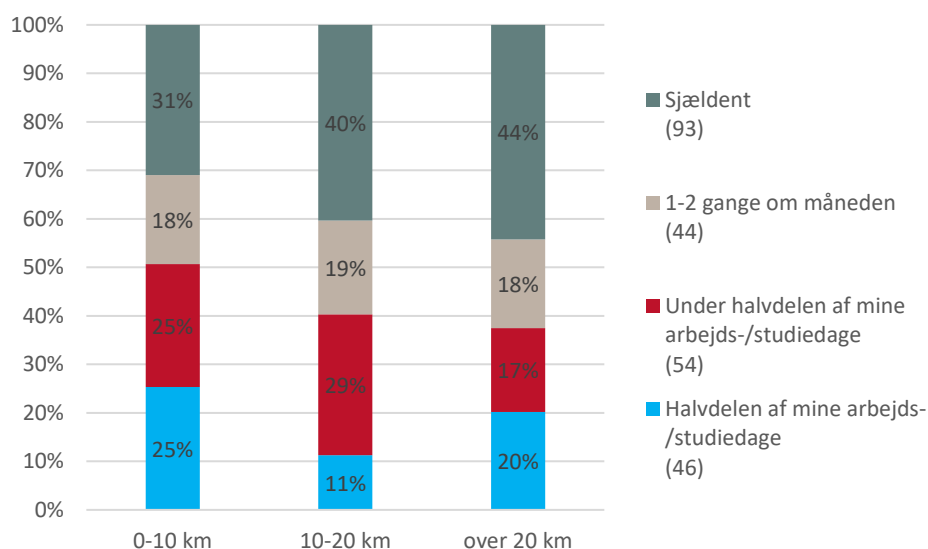


Figur 13: Hvor ofte cykler bilisterne (238 svar). 238 af bilisterne har prøvet at cykle til arbejde/studie. Lidt under 20 % af dem cykler halvdelen af deres arbejds-/studiedage. Lidt under 40 % cykler sjældnere end 1-2 gange om måneden.

2.4.3

Afstand og cyklisme

¼ af dem, der har 0-10 km mellem bopæl og arbejdsplads, cykler omkring halvdelen af deres arbejds-/studiedage. Andelen af dem, der sjældent cykler til og fra arbejde/studie, er større jo længere afstand de skal cykle.

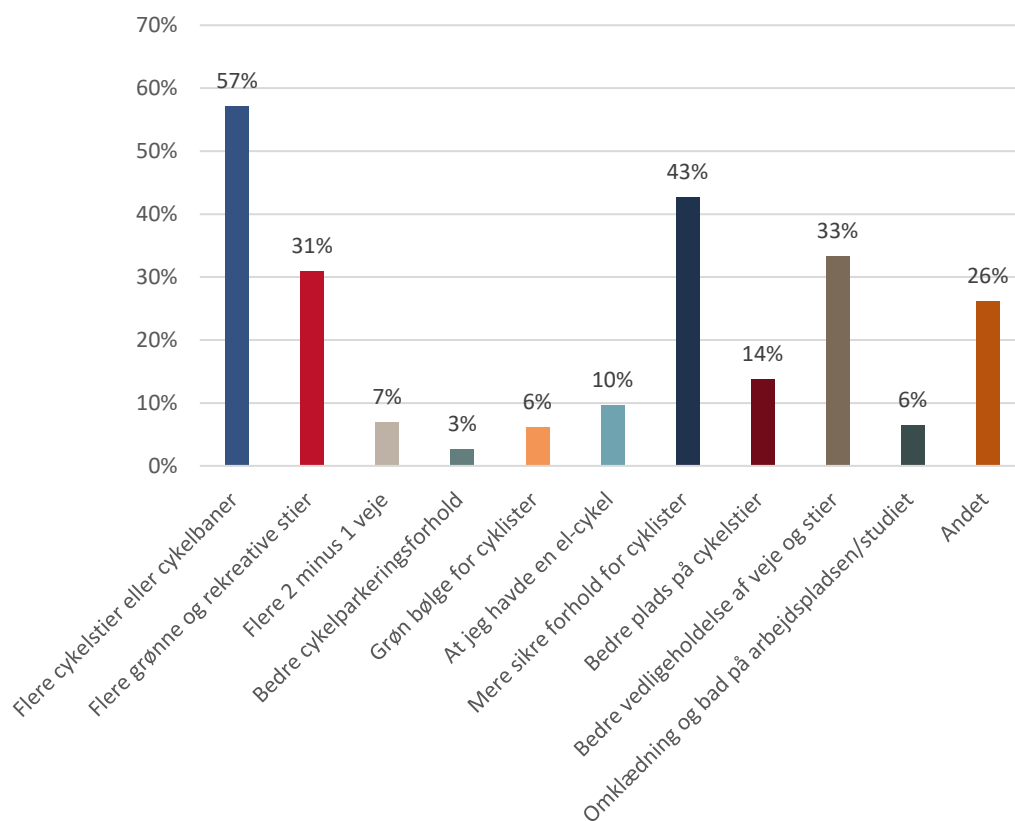


Figur 14: Afstand mellem bopæl og arbejde/studie og hvor ofte cykler bilisterne (237 svar). Omkring ¼ af bilisterne med 0-10 km mellem bopæl og arbejde/studie cykler halvdelen af deres arbejds-/studiedage. Andelen af dem, der sjældent cykler til og fra arbejde/studie, er større jo længere afstand de skal cykle.

2.4.4

Hvad kan få bilisterne til at cykle mere

Det primære tiltag, der kan få bilisterne til at cykle mere, er flere cykelstier eller cykelbaner (57 %). Yderligere udpeges mere sikre forhold (43 %) og vedligeholdelse af stier og veje (33 %).



Figur 15: Hvad kan få bilisterne til at cykle mere (321 respondenter). Respondenterne kunne vælge flere svar. 57 % af bilisterne har udtrykt, at flere cykelstier og cykelbaner kan få dem til at cykle mere. 43 % ønsker mere sikre forhold for cyklister og 1/3 ønsker bedre vedligeholdelse af veje og stier. Disse udsagn er også de mest udbredte blandt dem, der har cyklen som primære transportmiddel, jf. figur 11. Af dem, der har svaret 'Andet', nævnes bl.a., at der er for langt til arbejde til, at de vil overveje at cykle oftere, ønsker om bedre muligheder for at tage cykel med på offentlig transport, når børnene bliver gamle nok til at cykle selv, kan forældrene cykle mere.

2.5

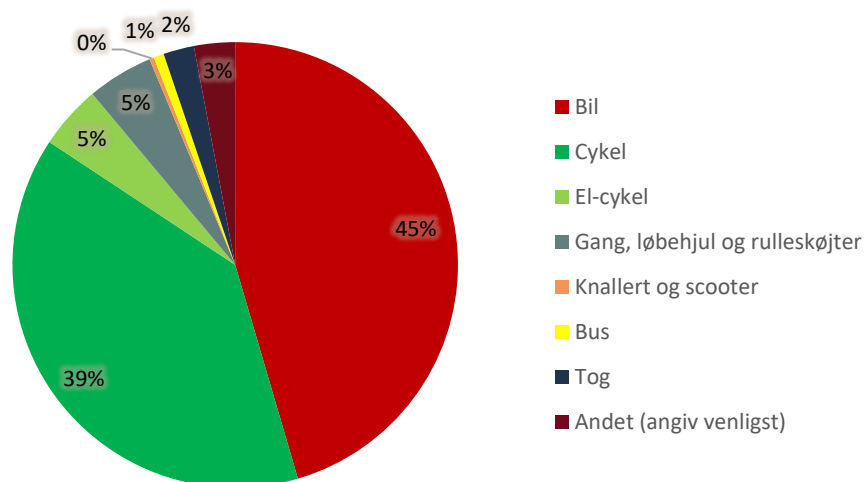
Transportvaner i hverdagen

2.5.1

Transportmiddelvalg

Alle respondenterne er blevet spurgt ind til deres transportvaner i hverdagen – herved ment transport, der er ikke til og fra arbejde/uddannelse, men til fritidsaktiviteter, indkøb, osv. Figur 16 indeholder både respondenter, der er og ikke er i beskæftigelse.

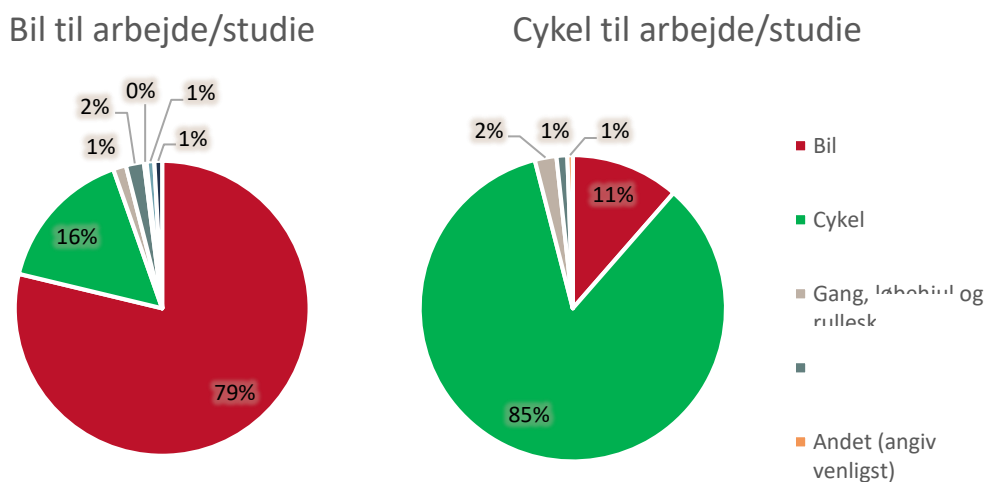
Fordelingen mellem bil og cykel/ el-cykel er ca. lige. 45 % bruger primært bil til fritidsture. 44 % bruger primært cykel eller el-cykel til fritidsture.



Figur 16: Respondenternes primære transportmiddel i deres hverdag (1.210 svar). Fordelingen mellem bil og cykel/ el-cykel er ca. lige. 45 % bruger primært bil til fritidsture. 44 % bruger primært cykel eller el-cykel til fritidsture.

Undersøgelsen viser, at det, der er det primære transportmiddel til arbejde/studie, typisk også er det primære transportmiddel til fritidsture. Således bruger 79 % af dem, der primært kører i bil til arbejde/studie, også primært bilen som transportmiddel til fritidsture.

Primære transportmiddel i hverdagen fordelt på, om respondenterne kører i bil eller cykler til arbejde

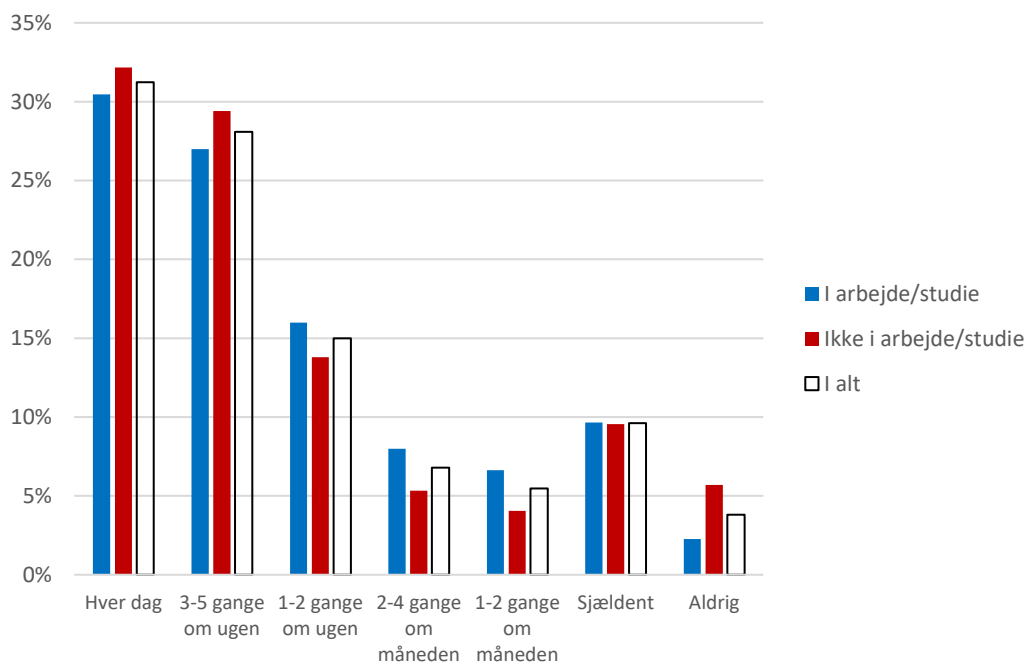


Figur 17: Primære transportmiddel i hverdagen fordelt på, om man primært kører bil eller cykler til og fra arbejde/studie. Respondenterne bruger generelt samme transportmiddel mellem bopæl og arbejde/studie, og til fritidsture. 79 % af bilisterne benytter også bilen i deres hverdag og 85 % af cyklisterne cykler også i deres hverdag. 16 % af bilisterne cykler primært i deres hverdag.

2.5.2

Cyklisme i hverdagen

Lidt under 1/3 af respondenterne cykler hver dag i deres fritid, jf. figur 18.

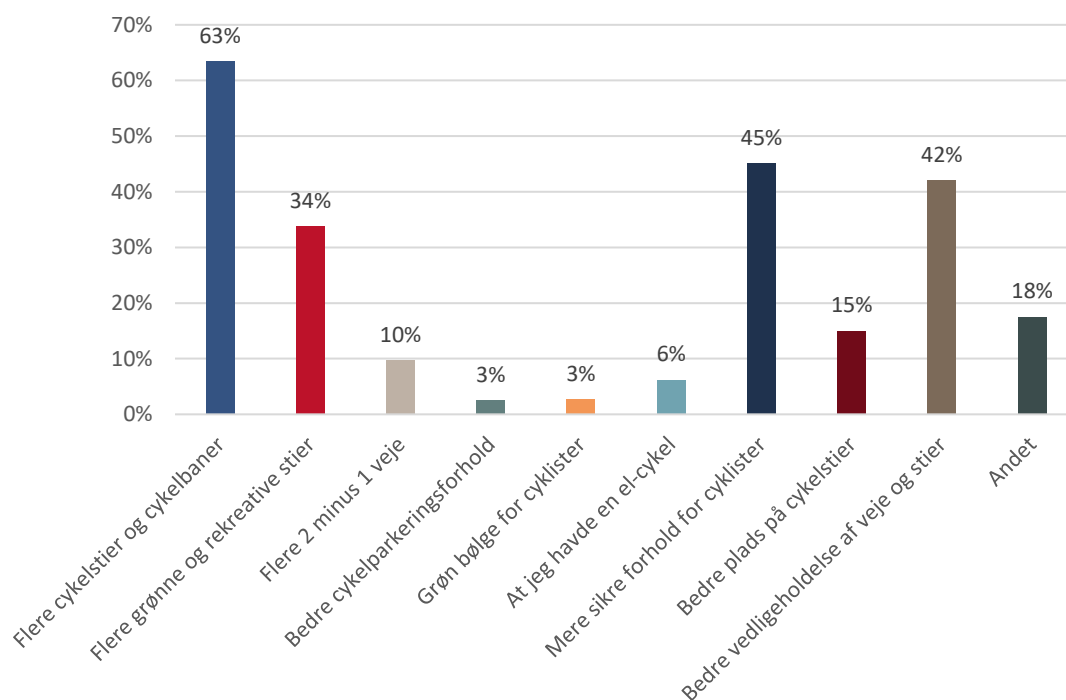


Figur 18: Hvor ofte cykler respondenterne i hverdagen, i alt og fordelt på om de er i beskæftigelse eller ej (1.207 svar). Næsten 1/3 af alle respondenterne cykler hver dag mens 4 % aldrig cykler. Over 40 % cykler én eller flere gange om ugen. Både dem i og ikke i arbejde/studie, følger den generelle trend.

2.5.3

Hvad kan forbedre cykelturen eller få flere til at cykle i hverdagen

De væsentligste tiltag, for at få respondenterne til at cykle mere i hverdagen, er flere cykelstier og -baner (63 %), mere sikre forhold for cyklister (45 %) og bedre vedligeholdelse af veje og stier (42 %).



Figur 19: Hvad kan få respondenterne til at cykle mere i hverdagen (547 respondenter). Omkring 63 % af respondenterne mener, at flere cykelstier og cykelbaner, vil kunne få dem til at cykle mere. 45 % mener, at mere sikre forhold for cyklister vil kunne få dem til at cykle mere. Af dem, der har svaret andet, udtrykkes bl.a. et ønske om opgradering af cykelbaner langs landeveje til cykelstier, bedre vejvisning til cykelstier, mindre beplantning ved cykelstierne mv.

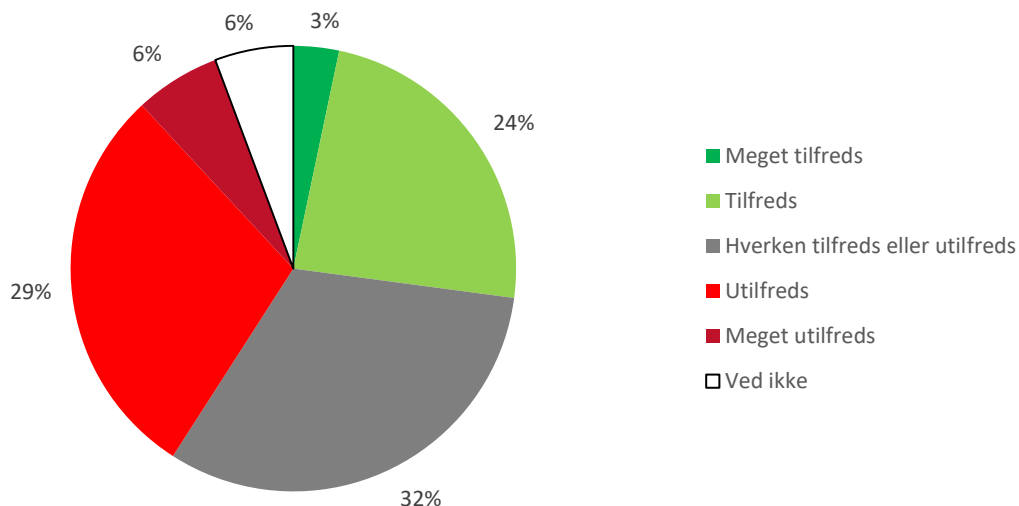
2.6

Tilfredshedsundersøgelse

2.6.1

Tilfredshed med de generelle cykelforhold

Undersøgelsen viser, at der er en større andel af respondenter, der er utilfredse/meget utilfredse (35 %) end tilfredse/meget tilfredse (27 %) med de generelle cykelforhold i kommunen.



Figur 20: Tilfredshed med de generelle cykelforhold i Halsnæs Kommune (1.210 svar). Der er generelt større utilfredshed end tilfredshed med cykelforholdene i Halsnæs Kommune. Omkring 35 % er utilfredse/meget utilfredse og omkring 27 % er tilfredse/meget tilfredse med cykelforholdene. 32 % af respondenterne er hverken eller.

Bl.a. udtrykker respondenterne:

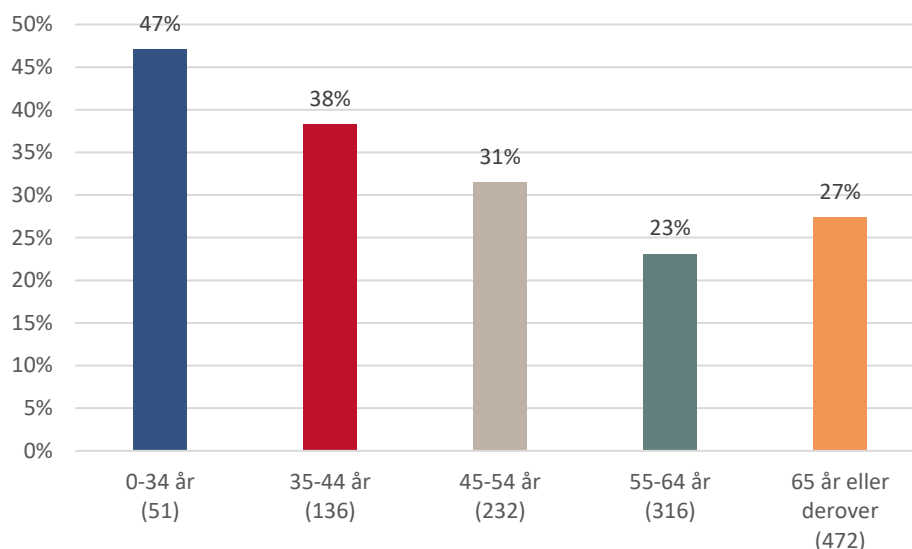
"Syntes generelt der er dårlige forhold for cyklister her i kommunen. Nærmest ikke eksisterende cykelstier, huller i vejene osv."

"Det ville være skønt, hvis der var 'grønne / rekreative' cykelstier der forbandt byerne, herunder sommerhusområder og strandadgange med hinanden, på kryds og tværs af Kommunen."

"Der er en del steder hvor belysning er manglende og vejene i meget dårlig stand. Det gør det farligt at cykle da man så skal en tur ud på kørebanen med bilerne."

Derudover er Nyvej en strækning, der er blevet kommenteret på mange gange. 151 af respondenterne har kommenteret på cykelforholdene på Nyvej, særligt om manglende cykelstier, høj fart fra bilerne og utrygge forhold for cyklister.

Undersøgelsen viser en tendens, at jo yngre aldersgruppe jo flere er utilfredse med de generelle cykelforhold.

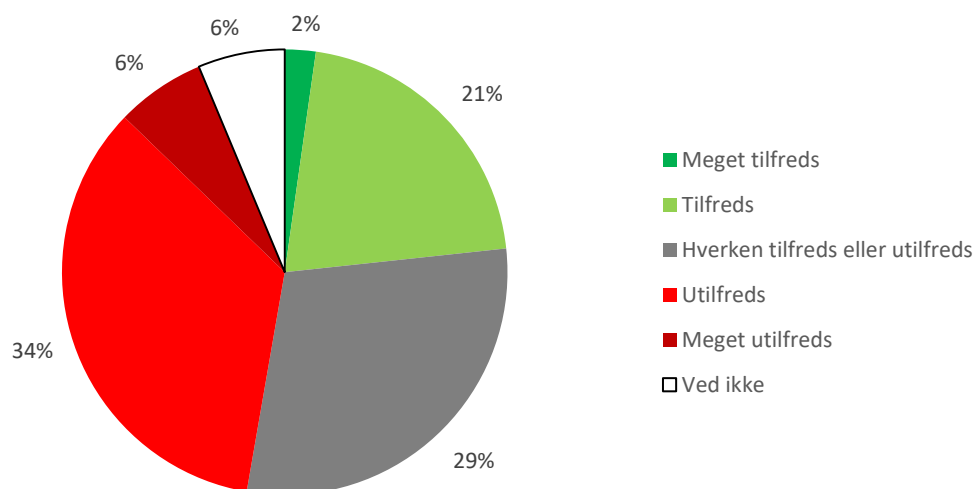


Figur 21: Andel af utilfredse pr. aldersgruppe (1.207 svar). Næsten halvdelen af dem i aldersgruppen 0-34 år er utilfredse med de generelle cykelforhold. Der ses en tendens, at der er mere utilfredshed med de generelle cykelforhold i de yngre aldersgrupper end de ældre.

2.6.2

Tilfredshed med omfanget af cykelstier og cykelbaner

40 % af respondenterne er utilfredse eller meget utilfredse med omfanget af cykelstier og -baner. Som det ses i figur 11, figur 15 og figur 19, så er der også efterspørgsel på flere cykelstier og -baner for enten at lokke flere til at cykle eller at forbedre cyklisternes tur.



Figur 22: Tilfredshed med omfanget af cykelstier og -baner i Halsnæs Kommune (1.206 svar). Omkring 40 % af respondenterne er utilfredse/meget utilfredse med omfanget af cykelstier og cykelbaner i Halsnæs Kommune. Som det ses i figur 11, figur 15 og figur 19, efterspørges flere cykelstier og cykelbaner – det stemmer overens med, at der er en utilfredshed med omfanget af cykelstier og cykelbaner.

Et udpluk af respondenternes kommentarer viser, hvad noget af utilfredsheden bygger på:

"Det er yderst farligt at cykle på Nyvej og ganske uforståeligt, at der ikke kan etableres en ordentlig cykelsti – især på strækningen mellem den store parkeringsplads og Asserbo-krydset (...)"

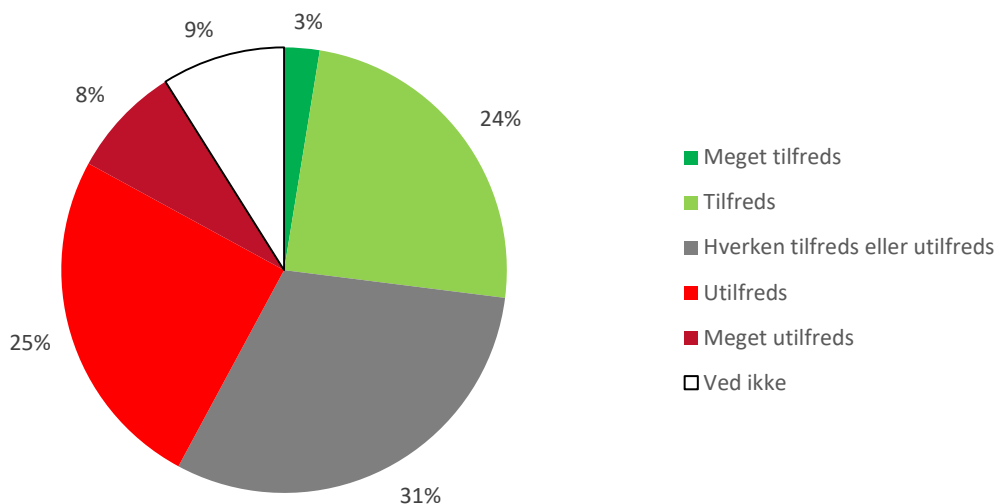
"Der mangler i den grad cykelstier til og fra Torup – især skolevejen til Melby skole"

"Der SKAL være cykelstier til alle børnehaver og skoler så børnene kan komme i gang med cykling så tidligt som muligt. Dertil hører overdækket cykelparkering."

2.6.3

Tilfredshed med vedligeholdelse af stier

Ca. 1/3 af respondenterne er utilfredse/meget utilfredse med vedligeholdelse af stier i Halsnæs Kommune.



Figur 23: Tilfredshed med vedligeholdelse af stier (1.208 svar). Omkring 1/3 af respondenterne er utilfredse/meget utilfredse med vedligeholdelsen af stierne i Halsnæs Kommune. 27 % er tilfredse/meget tilfredse.

Ønsket om bedre vedligeholdelse på stierne i Halsnæs Kommune er også udtrykt i figur 11, figur 15 og figur 19. Respondenterne har bl.a. kommenteret om vedligeholdelse af stier:

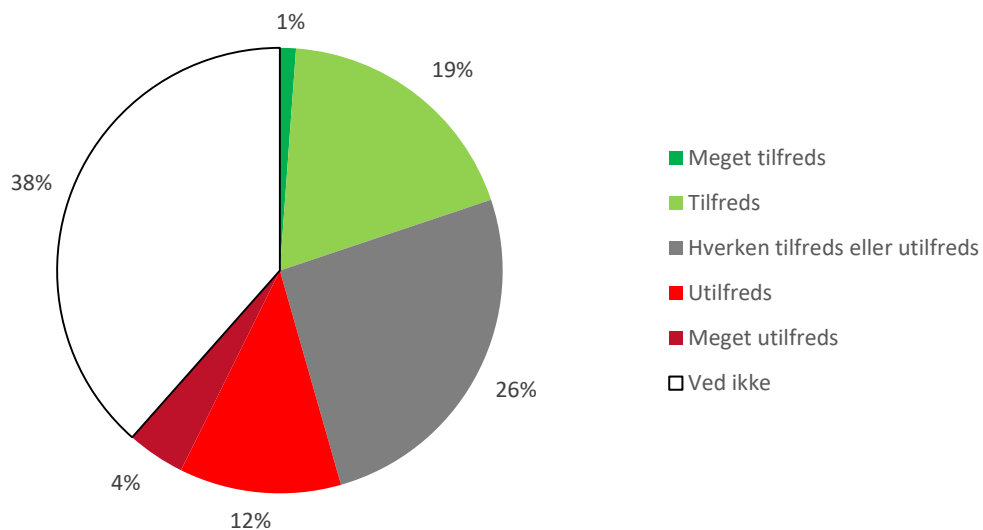
"Huller i veje skal udbedres straks efter opstående. Har set børn komme galt afsted ved styrt pga. huller."

"Der er mange huller på Torupvejen, cykelstien ved Frederiksværkvej gennem skoven til Høje Tøpholm."

2.6.4

Tilfredshed med snerydning og fejning på stier

38 % af respondenter ved ikke, hvad de skal synes om snerydning og fejning på stier i Halsnæs Kommune. Denne relativt store andel kan delvist skyldes, at undersøgelsen er gennemført om sommeren, hvor der ikke er udfordringer med sne på vejene.

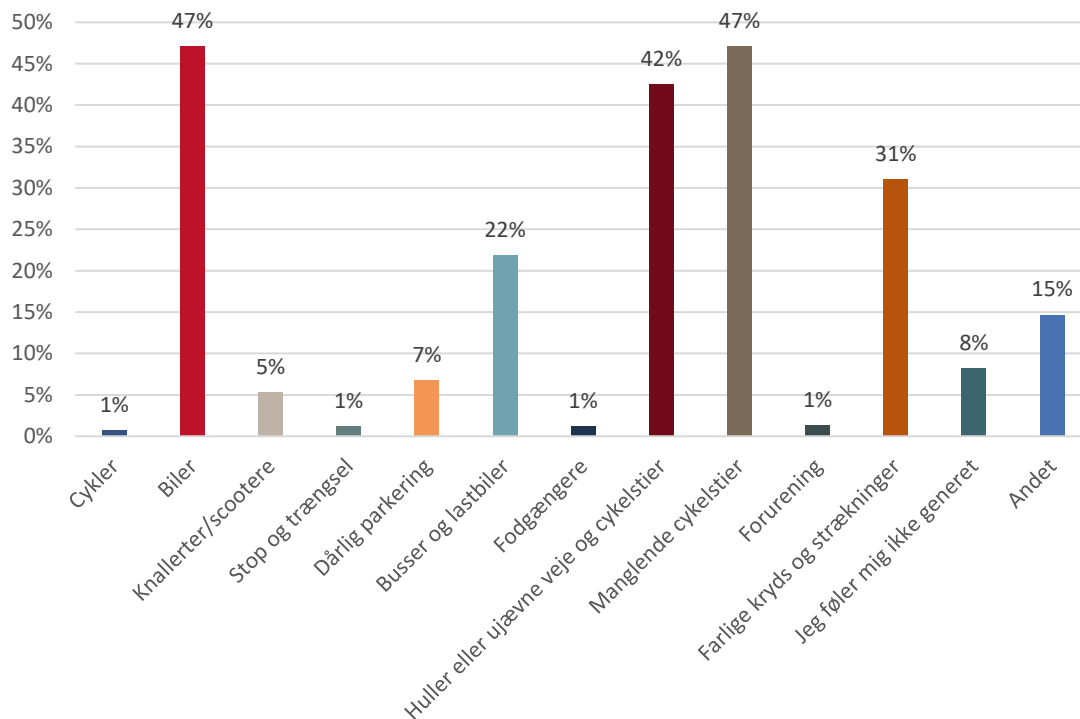


Figur 24: Tilfredshed med snerydning og fejning på stier i Halsnæs Kommune (1.209 svar). 38 % af respondenterne har ingen holdning til dette spørgsmål. Den relativt store andel af 'Ved ikke' svar kan delvist skyldes, at undersøgelsen er gennemført om sommeren, hvor der ikke er udfordringer med sne på vejene. 20 % er tilfredse/meget tilfredse og 16 % er utilfredse/meget utilfredse.

2.7

Hvad er mest generende for cyklister

De mest generende elementer for cyklisterne er biler (47 %) og manglende cykelstier (47 %). Yderligere er huller i vejen og ujævn belægning (42 %), og farlige kryds og strækninger (31 %) udpeget som generende.



Figur 25: Hvad er som cyklist mest generende i trafikken (1.208 svar). Biler (47 %) og manglende cykelstier (47 %) er de største gener for cyklisterne i Halsnæs Kommune. Huller eller ujævne veje og cykelstier (42 %) er også til gene for cyklisterne. Dem der har svaret "Andet", udtrykker bl.a., at Nyvej bør optimeres til fordel for cyklister, at der flere steder i kommunen er manglende belysning, at beplantning, der rækker ind over cykelstierne, er generende, mv. Manglende og dårlige stier er tidligere blevet nævnt i undersøgelsen, jf. bl.a. figur 11 og figur 15.

Hvor i Halsnæs Kommune opleves udfordringer med cykelforholdene

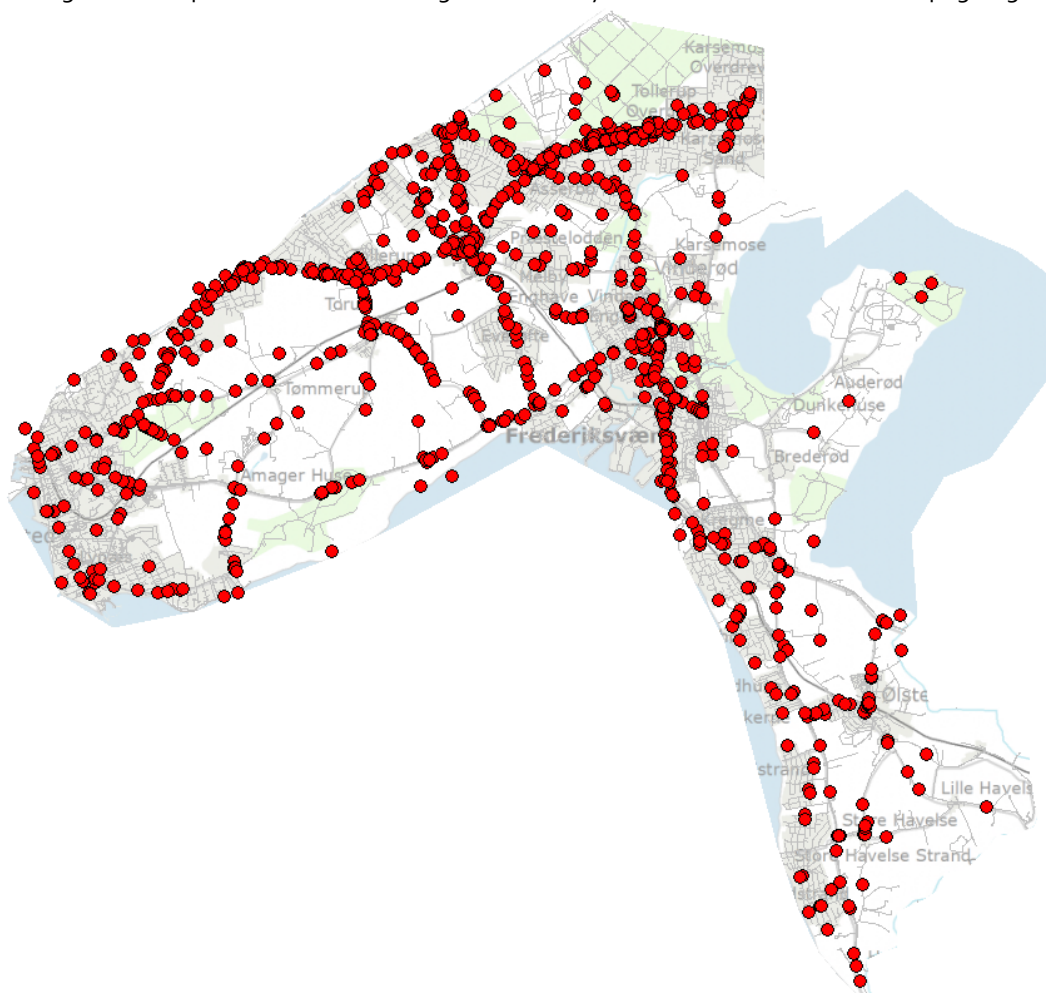
Efter respondenterne havde gennemført spørgeskemaundersøgelsen fik de mulighed for at udpege steder i Halsnæs Kommune, hvor de synes cykelforholdene kan forbedres.

I figur 26 ses steder i Halsnæs Kommune, hvor respondenterne mener, at der er behov for forbedringer af cykelforholdene. Der blev lavet i alt 1.066 udpegninger af 463 respondenter.

Respondenterne har kunnet begrunde deres udpegninger med følgende årsager:

- Det er utrygt at cykle
- Der mangler cykelsti/-bane
- Der er dårlig fremkommelighed
- Der mangler belysning
- Der mangler skiltning

Yderligere har respondenterne haft mulighed for at knytte en kommentar til deres udpegninger.



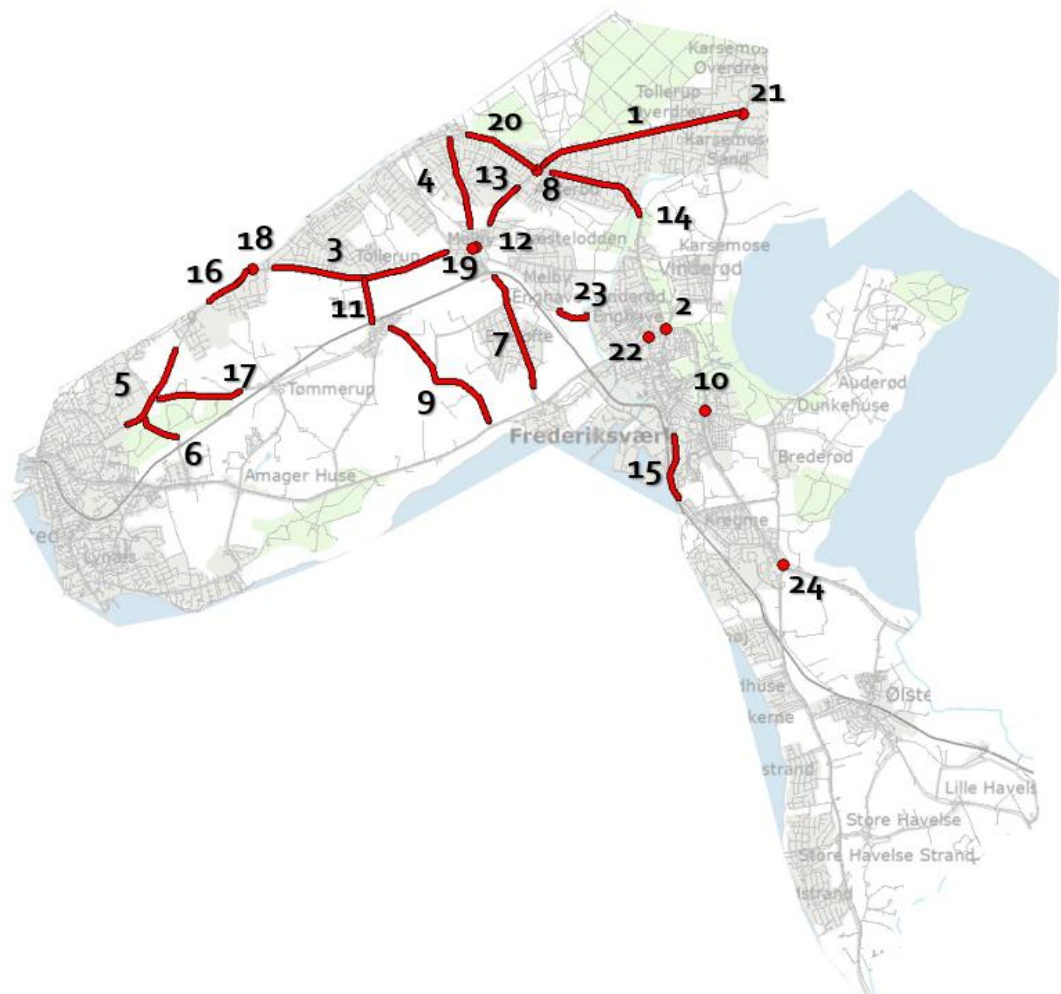
Figur 26: Udpegninger i Halsnæs Kommune, hvor respondenterne mener cykelforholdene kan forbedres (1.066 udpegninger, 463 respondenter).

3.1

Mest udpegede steder hvor cykelforholdene kan forbedres

De mest udpegede steder, hvor der er utrygt, er fundet i kryds og på strækninger, hvor der har været mindst syv respondenter, der har udpeget stedet. Der vurderes ud fra antallet af respondenter fremfor antallet af udpegninger, da der kan være steder, hvor der er mange udpegninger men fra samme respondent. Der er sat en nedre grænse på syv respondenter for at begrænse antallet af projekter. De udpegninger, der ikke indgår her, er ikke ignoreret, men gives videre til Halsnæs Kommunes forvaltning.

I figur 27 ses de mest udpegede kryds og strækninger i Halsnæs Kommune. I alt er der udpeget 24 steder.



Figur 27: De mest udpegede kryds og strækninger, hvor cykelforholdene kan forbedres i Halsnæs Kommune. Der er udvalgt kryds og strækninger, hvor mindst syv respondenter har angivet, at de er utrygge. I alt er 24 steder udpeget.

Tabel 1 på næste side viser de mest udpegede steder prioriteret efter antal respondenter, der har udpeget dem, samt hovedårsagerne til, at stederne er udpeget. I alt er 24 kryds og strækninger udpeget.

Tabel 1: De mest udpegede steder, hvor cykelforholdene kan forbedres i Halsnæs Kommune, prioriteret ud fra antal respondenter.

Nr.	Lokalitet	Respondenter	Hovedårsager
1	Nyvej	85	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, bilerne kører stærkt
2	5-benet rundkørsel (statsvej)	41	Utrygt at cykle, utrygt at krydse vejen, uoverskuelig
3	Nødebovej-Tollerupvej	31	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, smalt når to biler mødes
4	Lindebjergvej	20	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, bilerne kører stærkt
5	Ll. Karlsmindevej	15	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, indsnævring skaber usikkerhed
6	Ullerup Skovvej	15	Ingen cykelsti, utrygt at cykle, der er huller og ujævnheder i vejen
7	Evetoftevej	14	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, huller og ujævnheder i den dobbeltrettede cykelsti
8	Melbyvej/Liselejevej	13	Ingen cykelsti, utrygt at cykle, utrygt at krydse
9	Hågendrupvej	12	Ingen cykelsti, utrygt at cykle, smal vej hvor cyklister "tvinges" ud i grusrabat
10	Sandskårsvej/Hillerødvej (statsvej)	12	Utrygt at krydse, utrygt at cykle, dårligt udsyn
11	Haldvejen	11	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, dårlig fremkommelighed
12	Ved Solhjemsvej	11	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, dårlig fremkommelighed
13	Melbyvej mellem Præstelodsvej og Winniesvej	11	Utrygt at cykle, dårlig fremkommelighed, biler parkerer i cykelbanen
14	Mølevangsvej	10	Utrygt at cykle, ingen cykelsti
15	Strandvejen	10	Utrygt at cykle, ujævn belægning
16	Nødebovejen	9	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, meget trafik
17	Torupvejen	8	Dårlig belægning, utrygt at cykle
18	Nødebovejssvinget	8	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, mange biler og høj fart
19	Ved Melby Kirke	8	Utrygt at krydse, utrygt at cykle, ingen cykelsti
20	Liselejevej	8	Utrygt at cykle, ingen cykelsti,
21	Nyvej/Helsingevej	8	Ingen cykelsti, utrygt at cykle
22	Tunnel ved Ellevej	8	Dårlig oversigt, knallerter og cykler kører hurtigt gennem tunnelen
23	Sti mellem Industrivej og Sigynsvej	7	Manglende skiltning, manglende cykelforbindelse, dårlig belægning
24	Hillerødvej/Frederikssundsvej (statsvej)	7	Utrygt krydsning, utrygt at cykle

4

Cykelparkering

I forbindelse med *Sti- og cykelanalyse 2013*, blev der i oktober 2012 foretaget en registrering af cykelstativer og belægning centrale steder i Halsnæs Kommune i forskellige tidsrum. D. 22. august 2019 blev der lavet en registrering af cykelparkering og belægning på samme steder som i 2012. Parkeringsforhold og parkeringsbelægning i 2019 og 2012 er sammenlignet i tabel 2.

Tabel 2: Registrering af cykelparkering i 2012 og 2019.

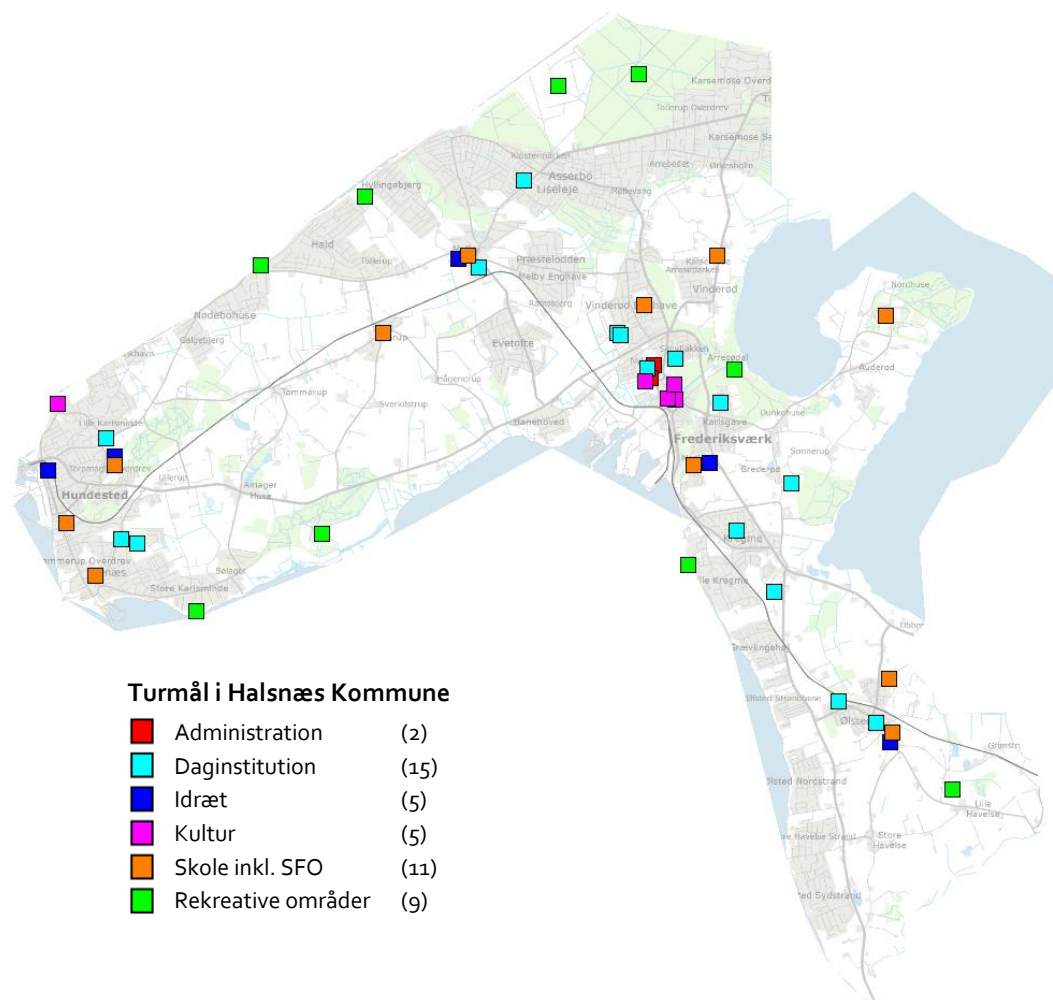
Stationer	Antal stativer		Antal cykler				Maks. belægning	
	2012	2019	2012		2019		2012	2019
			Dag	Aften	Dag	Aften		
Ølsted	72	72	36	23	13	4	50%	18%
L. Kregme	0	42	3	2	14	7		33%
Frederiksværk	144	230	110	53	47	29	76%	20%
Hanehoved	22	22	18	3	13	4	82%	59%
Melby	120	120	94	57	53	32	78%	44%
Dyssekilde	50	40	50		32	18	100%	80%
Vibehus	50	40	38	12	26	10	76%	65%
Hundested	112	112	50	18	46	16	45%	41%
Øvrige:								
Fr.værk gymnasium	222	220	166	6	107	2	75%	49%
Kvickly Fr. værk	40	8			1	1		13%
Frv. Bibliotek	32	40			6	4		15%
Frv. fysioterapi		15			3	0		20%
Nordcenter, nordsiden	14	14			4			29%
Nordcenter, sydsiden	7	7						

Belægningsregistreringen viser, at der generelt er færre cyklister til stationerne i Halsnæs Kommune nu end tidligere. Belægningsgraderne ved registreringerne i 2019 er generelt lavere end belægningsgraderne i 2012. Der var d. 22 august 2019 gode vejforhold for cyklister med 20-25 grader og sol. Vejret vurderes således ikke at have været en årsag til at fravælge cyklen.

Der er nogle mindre forskelle på antallet af cykelstativer ved stationerne. De mest markante forskelle er ved Kregme, hvor der ved registreringen i 2012 ikke blev talt nogen cykelstativer mod 42 talte i 2019, og ved Frederiksværk St., hvor der i 2012 blev talt 144 cykelstativer mod 230 talte i 2019.

Turmål og byakser

Turmålene i Halsnæs Kommune viser relevante destinationer for cyklister som fx skoler, fritidsaktiviteter, kultur, osv. Turmålene er udpeget på baggrund af udpegede interessepunkter fra Halsnæs Kommune.



Figur 28: Turmål i Halsnæs Kommune.

Fremkommeligheden for cyklisterne til turmålene bør være i fokus. Dette betyder, at der skal være et sammenhængende stinet i kommunen. Dette sammenhængende stinet er også afgørende for at flytte trafikanter fra bilen til cyklen. Det sammenhængende stinet kaldes 'byakser'.

Byakserne skal skabe bedre forhold for cyklister i Halsnæs Kommune. Ruterne bør være indrettet med så få forhindringer som muligt, og der lægges vægt på trykthed, sikkerhed og komfort for cyklisterne.

Byakserne skal så vidt muligt være den direkte vej, med få stop og jævn belægning og høj grad af vedligehold.

Figur 29 viser de foreslåede byakser i Halsnæs Kommune. Kortet baserer sig på de allerede udpegede byakser fra *Sti- og cykelanalyse 2013*. I forhold til 2013 er der tilføjet forslag om at udvide byakserne med forbindelse til sommerhusområderne og nabokommunerne for at sikre et sammenhængende stinet – både indenfor og udenfor kommunegrænsen. Byakserne er herudover reviderede og justerede for at inddrage flere byområder, turmål, og i forhold til nye stiforbindelser etableret siden 2013 og andre ændrede forhold.

De nye eller justerede cykelforbindelser er:

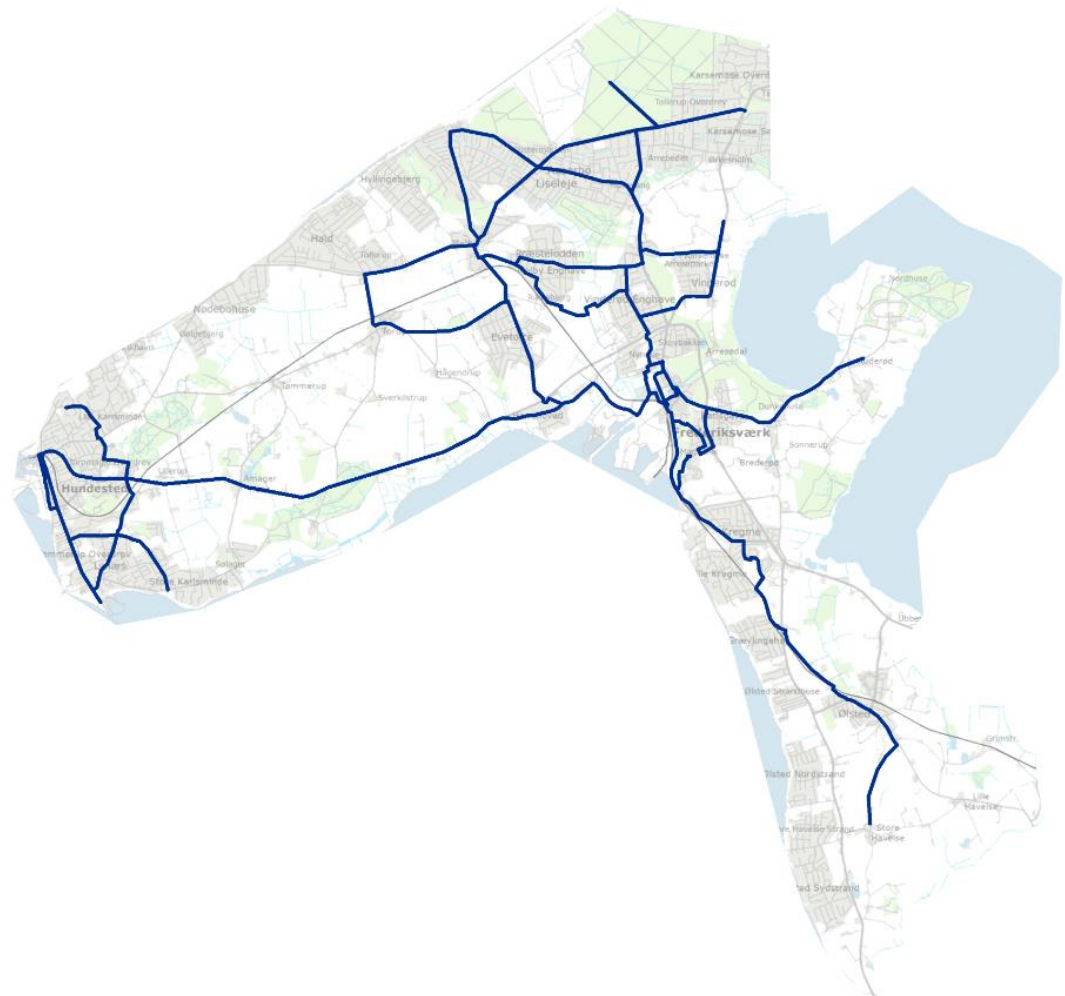
Nye cykelforbindelser

- Sommerhusforbindelser
 - Tollerupvej – Nødebovejen – Ll. Karlsmindevej
 - Nordlig strækning på Frederikssundsvej
- Forbindelser til nabokommuner
 - Nyvej – Helsingvej (til Gribskov Kommune)
 - Hillerødvej (Til Hillerød Kommune)
 - Frederikssundsvej (til Frederikssund Kommune)

Justering af byakser

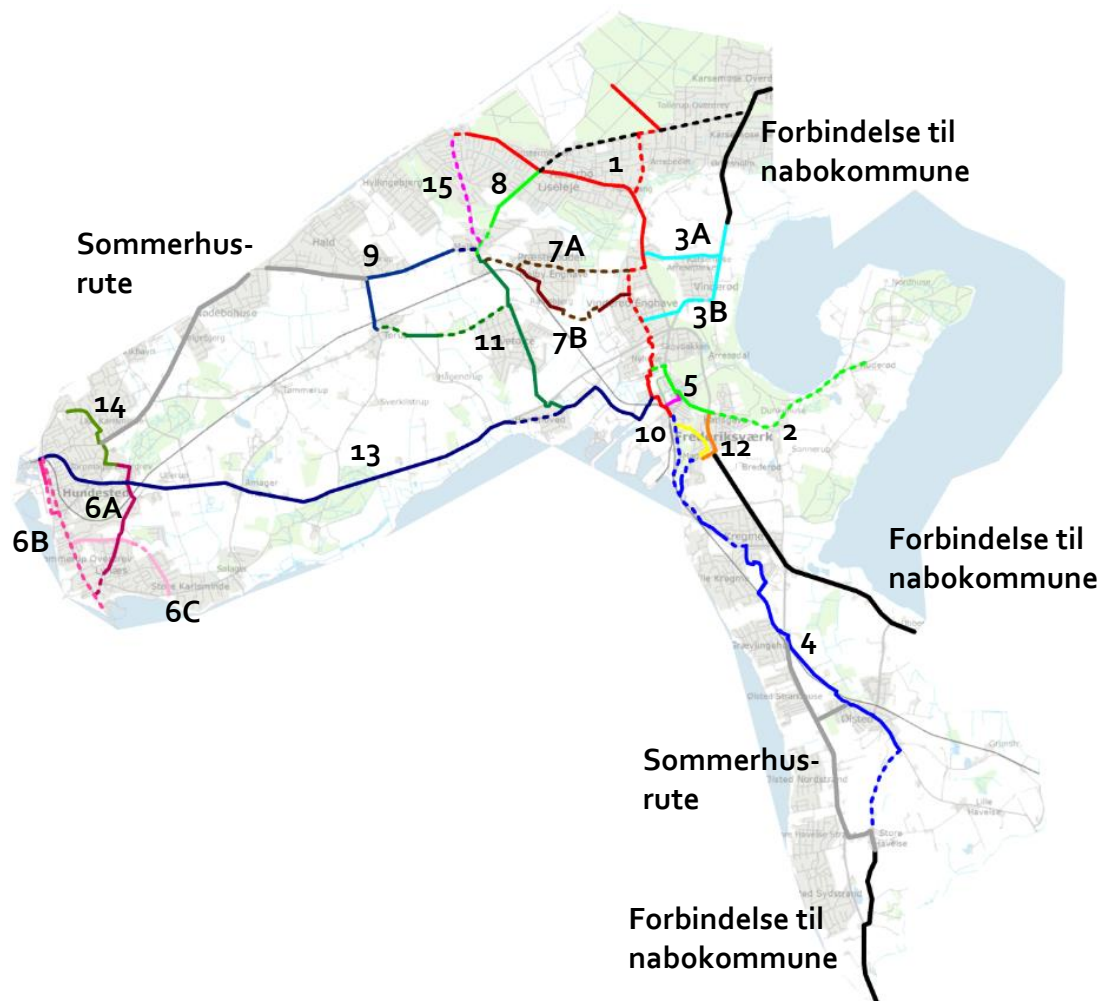
- Stiforbindelse under Frederikssundsvej fra Kregme St. til Kregme (er anlagt)
- Stiforbindelse mellem Melby og Torup (er anlagt)
- Spodsbjergvej og Hundested Nord (er anlagt)
- Amtsvejen fra Hundested Havn til Hanehovedvej og Frederiksværk (en kort strækning på Hanehovedvej mangler cykelfaciliteter)
- Cykelforbindelse fra Evetofte til Melby (er anlagt)
- Auderødvej
- Lindebjergvej
- Store Havelsesvej

Figur 29 med byakserne kan ses på næste side.



Figur 29: Bykserne som skaber et sammenhængende stinet i Halsnæs Kommune og til nabokommunerne.

Der er udpeget 'missing links' langs bykserne, hvor der enten mangler cykelsti/-bane, ikke er en cykelforbindelse, eller hvor belægningen på sti eller vej besværliggør cyklisme. 2-1 veje vil i denne sammenhæng generelt blive vurderet som en acceptabel cykelforbindelse, og vil ikke blive udpeget som 'missing links', med mindre andre forhold på vejen er utilstrækkelige. De "missing links" kan ses i figur 30 på næste side.



Figur 30: Bykser med 'missing links'. Stiplede ruter er "missing links". Sorte ruter er forbindelser til nabokommuner, grå ruter er forbindelser primært til sommerhusområder.

I tabel 3 ses hvor der er 'missing links', hvor lang strækning der er tale om og hvilke udfordringer der er.

Tabel 3: Bykser med "missing links".

Bykser	Sted/vej	Forløb (m)	Udfordringer
Bykse 1 - Frederiksværk St. – Ellevej – Vinderød Skov – Asserbo Plantage - Liseleje	Sti ved Rådhuset	220	Ujævn grusbelægning
	Ellevej	1.700	Trafikeret vej uden cykelfaciliteter
	Liselejevej	320	Ingen cykelfaciliteter
	Privatvej	1.100	Ujævn grusbelægning
	Nyvej	370	Ingen cykelfaciliteter

Byakse 2 – Rådhuset – Sandskårsvej – Karls gavevej - Auderød	Syrevej	200	Ingen cykelfaciliteter
	Krydsning Nørregade/Allegade	-	Usikre/uklare krydsningsforhold
	Karls gavevej-Auderødvej- Auderødbyvej	3.000	Ingen cykelfaciliteter
Byakse 3AB – Vinderød – Helsingevej - Hulgårsvej	Helsingevej	350	Smalle eller ingen cykelfaciliteter
Byakse 4 – Ølsted – Kregme – Strandvejen – Magleblík Skole – Frederiksværk St.	Strandvejen Nord	2.000	Smal eller ingen cykelbane
	Sti ved Magleblík Skole	350	Ujævn grusbelægning
	Strandvejen Syd	450	Ingen cykelfaciliteter
	Store Havelsesvej	1.500	Ingen cykelfaciliteter
Byakse 5 – Frederiksværk Centrum	Krydsning ved Hermannsgade/K. A. Larssensgade	-	Problematiske krydsning
Byakse 6A – Frederiksværkvej – Amtsvejen - Lerbjergvej	Frederiksværkvej	470	Ingen cykelfaciliteter
Byakse 6B – Nørregade – Søndergade	Nørregade - Søndergade	2.750	Ingen cykelfaciliteter
	Sti langs Strandvejen, Hundested	520	Ujævn grusbelægning
Byakse 6C – Højbjergvej – Højbjerggårdsvej – Porthusvej	Stiforløb mellem Højbjergvej og Højbjerggårdsvej	340	Ujævn grusbelægning
Byakse 7A – Enghave – Melby Enghavevej	Melby Enghavevej	2.600	Smalt vejforløb uden cykelfaciliteter
Byakse 7B – Ellevevej – Industrivej – Sigynsvej – Melby	Sti mellem Industrivej og Sigynsvej	900	Ujævn grusbelægning og smal sti
Byakse 8 – Melby – Melbyvej – Asserbo	Melbyvej fra Præstelodsvej til Lindebjergvej	700	Oversigtsforhold og ingen cykelfaciliteter
Byakse 9 – Melby – Tollerupvej – Haldvejen – Torup	Tollerupvej i Melby	380	Trafikeret skolevej uden cykelfaciliteter
Byakse 11 –			

Hanehoved – Evetoftevej – Rævebakkevej – Hågendrupvej - Torup	Rævebakkevej	1.350	Smal vej uden cykelfaciliteter
	Hågendrupvej	550	Smal vej uden cykelfaciliteter
Byakse 13 – Amtsvejen – Hanehovedvej – Havnevej	Hanehovedvej	800	Ingen cykelfaciliteter
Byakse 15 – Melby – Lindebjergvej - Liseleje	Lindebjergvej	1.870	Ingen cykelfaciliteter
Forbindelse til nabokommune	Nyvej	3.700	Ingen cykelfaciliteter
Sommerhusforbindelse	Nødebovejssvinget	260	Ingen cykelfaciliteter

6 Sammenfatning

6.1.1 Spørgeskemaundersøgelse

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at halvdelen af respondenterne i beskæftigelse kører primært i bil til arbejde. 31 % bruger primært cykel eller el-cykel til pendling. Omkring halvdelen af respondenterne i beskæftigelse har mere end 20 km mellem bopæl og arbejde/studie.

Jo større afstand der er mellem bopæl og arbejde/studie, jo større er andelen af respondenter der kører bil. 15 % af bilisterne har dog 0-10 km mellem bopæl og arbejde/studie. Det vurderes, at bilisterne med 0-10 km til og fra arbejde/studie, er dem, der er størst potentiale i at få til at cykle mere.

De respondenter, der primært cykler til og fra arbejde/studie, gør det overvejende, fordi de får motion.

I hverdagen (transport i fritiden) har 45 % af respondenterne bilen som det primære transportmiddel, mens 44 % har cyklen/el-cyklen som det primære transportmiddel. Respondenterne i beskæftigelse bruger generelt samme transportmiddel mellem bopæl og arbejde/studie og til fritidsture. Omkring 16 % af bilisterne cykler primært i deres hverdag.

Der er overvejende utilfredshed med de generelle cykelforhold i Halsnæs Kommune. For både bilisterne og cyklisterne, vil flere cykelstier, bedre sikkerhed for cyklister og bedre vedligeholdelse af stier og veje kunne forbedre deres cykeltur og få dem til at cykle mere.

6.1.2 Steder i Halsnæs Kommune hvor cykelforholdene kan forbedres

Respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen fik mulighed for at udpege, hvor cykelforholdene kan forbedres i Halsnæs Kommune.

I alt 1.066 steder blev udpeget af 463 respondenter.

Nyvej er den mest udpegede strækning med 85 udpegninger. Den 5-benede rundkørsel i Frederiksværk ved Nørregade/Hundestedvej/Vinderød Skov/Helsingevvej/Hillerødvej fik 41 udpegninger, mens Nødebovej-Tollerupvej mellem Nødebohuse og Melby fik 31 udpegninger.

De mest udpegede steder (24 lokaliteter) vil indgå i vurderingen af, hvilke projekter der skal prioriteres for at forbedre sti- og cykelforholdene i Halsnæs Kommune.

6.1.3 Cykelparkering

En sammenligning af cykelparkeringsregistrering i 2019 og 2012 på stationer og centrale steder i Halsnæs Kommune viser, at der generelt er lavere belægning i cykelstativerne i 2019 end i 2012. Det tyder derfor på, at der er færre der cykler til stationerne nu end tidligere.

6.1.4 Turmål og byakser

Relevante turmål for cyklister, som rekreative områder, kulturcentre, indkøb mv, er blevet udpeget i samarbejde med Halsnæs Kommune. Dette, samt byernes placering i kommunen, har dannet grundlag for revidering af de foreslåede byakser i *Sti- og cykelanalyse 2013*. Byakserne skal sikre, at byer og centrale interessepunkter i kommunen er tilgængelige for cyklister.

Sikkerhed, komfort og fremkommelighed er her i fokus. Det er udpeget, hvor disse forhold kan forbedres langs de foreslåede byakser. Disse strækninger kaldes 'missing links' og vil indgå i den samlede vurdering af, hvilke projekter Halsnæs Kommune skal prioritere for at forbedre cykelforholdene på kommunens veje og stier.

6.2 Bruttoprojektliste

I tabel 4 ses alle de udpegede projekter fra spørgeundersøgelsen samt udpegningen af byakser. Der er visse projekter, der overlapper, hvor de er udpeget i både spørgeundersøgelsen og som et 'missing link' for byakserne. Tidligere projekter fra *Sti- og cykelanalyse 2013* er inkluderet.

I tabellen ses også i hvilke analyser i sti- og cykelplanen og skolevejsundersøgelsen, lokaliteterne er udpeget. I alt er udpeget 49 individuelle projekter for forbedring af cykelforholdene i Halsnæs Kommune.

Tabel 4: Udpegede sti- og cykelprojekter i Halsnæs Kommune, samt projekter fra *Sti- og cykelanalyse 2013*. Projekterne er ikke prioriterede.

Nr.	Lokalitet	Hovedårsager	Analyse				
			Utrygge steder, skole	Utrygge steder, cykel	Anbefalede skoleruter	Byakser	Sti- og cykelanalyse 2013
1	5-benet rundkørsel (statsvej)	Utrygt at cykle, utrygt at krydse vejen, uoverskuelig	X	X	X		
2	Ellevej	Trafikeret vej uden cykelfaciliteter	X		X	X	
3	Evetoftevej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, huller og ujævnheder i den dobbeltrettede cykelsti		X			
4	Fjordsti (regionale stier)	Stiskiltning og justering af rute					X
5	Frederiksværkvej	Ingen cykelfaciliteter			X	X	
6	Haldvejen	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, dårlig fremkommelighed		X			
7	Hanehovedvej	Ingen cykelfaciliteter				X	
8	Helsingevej	Smalle eller ingen cykelfaciliteter	X			X	X
9	Hillerødvej/Frederikssundsvej (statsvej)	Utryg krydsning, utrygt at cykle		X			
10	Hågendrupvej	Ingen cykelsti, utrygt at cykle, smal vej hvor cyklister "tvinges" ud i grusrabat		X	X	X	X

Nr.	Lokalitet	Hovedårsager	Analyse				
			Utrygge steder, skole	Utrygge steder, cykel	Anbefalede skoleruter	Byakser	Sti- og cykelanalyse 2013
11	Karls gavevej- Auderødvej- Auderødbyvej	Ingen cykelfaciliteter				X	
12	Karls gavevej overgang Skovfogedloden	Usikker krydsning			X		X
13	Kryds mellem Kappelhøjvej og Runevænget	Usikker krydsning					X
14	Krydsning Hermannsgade/K. A. Larssensgade	Problematiske krydsning				X	
15	Krydsning Nørregade/Allegade	Usikre/uklare krydsningsforhold				X	
16	Lindebjergvej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, bilerne kører stærkt		X		X	
17	Liselejevej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti,		X		X	
18	Ll. Karlsmindevej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, indsnævninger skaber usikkerhed		X			
19	Melby Enghavevej	Smalt vejforløb uden cykelfaciliteter				X	X
20	Melbyvej mellem Præstelodsvej og Lindebjergvej	Oversigtsforhold og ingen cykelfaciliteter	X			X	X
21	Melbyvej mellem Præstelodsvej og Winniesvej	Utrygt at cykle, dårlig fremkommelighed, biler parkerer i cykelbanen	X	X			X
22	Melbyvej/Liselejevej	Ingen cykelsti, utrygt at cykle, utrygt at krydse		X			
23	Møllevangsvej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti		X			

Nr.	Lokalitet	Hovedårsager	Analyse				
			Utrygge steder, skole	Utrygge steder, cykel	Anbefalede skoleruter	Byakser	Sti- og cykelanalyse 2013
24	Nyvej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, bilerne kører stærkt		X		X	
25	Nyvej/Helsingevej	Ingen cykelsti, utrygt at cykle		X			
26	Nødebovejen	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, meget trafik		X			
27	Nødebovejssvinget	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, mange biler og høj fart		X		X	
28	Nødebovej-Tollerupvej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, smalt når to biler mødes		X			
29	Nørregade - Søndergade	Ingen cykelfaciliteter				X	
30	Privatvej	Ujævn grusbelægning				X	
31	Rævebakkevej	Smal vej uden cykelfaciliteter				X	
32	Sandskårsvej/Hillerødvej (statsvej)	Utrygt at krydse, utrygt at cykle, dårligt udsyn		X			
33	Sti langs Strandvejen	Ujævn grusbelægning				X	
34	Sti mellem Industrivej og Sigynsvej	Ujævn grusbelægning		X		X	
35	Sti ved Rådhuset	Ujævn grusbelægning				X	X
36	Sti ved Magleblík Skole	Ujævn grusbelægning				X	
37	Stiforløb mellem Højbjergvej og Højbjerggårdsvej	Ujævn grusbelægning				X	
38	Store Havelsesvej	Ingen cykelfaciliteter			X	X	

Nr.	Lokalitet	Hovedårsager	Analyse				
			Utrygge steder, skole	Utrygge steder, cykel	Anbefalede skoleruter	Byakser	Sti- og cykelanalyse 2013
39	Strandvejen Nord	Utrygt at cykle, ujævn belægning		X	X	X	
40	Strandvejen Syd	Ingen cykelfaciliteter				X	
41	Syrevej	Ingen cykelfaciliteter				X	
42	Tollerupvej i Melby	Trafikeret skolevej uden cykelfaciliteter	X			X	X
43	Torupvejen	Dårlig belægning, utrygt at cykle		X			X
44	Tunnel ved Ellevej	Dårlig oversigt, knallerter og cykler kører hurtigt gennem tunnelen		X			
45	Ullerup Skovvej	Ingen cykelsti, utrygt at cykle, der er huller og ujævnheder i vejen		X			
46	Ved Melby Kirke	Utrygt at krydse, utrygt at cykle, ingen cykelsti	X	X	X	X	X
47	Ved Solhjemsvej	Utrygt at cykle, ingen cykelsti, dårlig fremkommelighed	X	X			X
48	Vibehus St.	Adgang til station fra Frederiksværkvej	X				X
49	Vinderød Skov	Usikker krydsning mellem Hulgårdsvej og Ellevej	X				X

7

Målsætninger og indsatsområder

7.1

Målsætninger

I *Sti- og cykelanalyse 2013* blev der arbejdet videre på målsætningerne sat i trafikplanen fra 2009. De sagde:

Børn bør cykle til skole og fritidsinteresser, voksne bør cykle til indkøb, fritid og til stationen, og enhver overvejelse om en kort eller en mellemlang biltur bør afvejes i forhold til mulighederne for at cykle, gå eller at tage bussen.

Derudover, tilskyndes det i Halsnæs Kommuneplan 2013¹, at børn og voksne cykler, så der støttes op om den bæredygtige trafik og den daglige motion. Yderligere skal skabes optimale stiforbindelser både når det kommer til fremkommelighed og til trafiksikkerhed.

Disse målsætninger bør stadig være gældende. Overordnet set skal dette ske ved at skabe bedre rammer for cyklister og gående. Bedre stier giver en større lyst til at tage cyklen eller løbe en tur, frem for at benytte bilen. Samtidig kan attraktiv og sikker cykelparkering være afgørende for, om borgerne tager cyklen til stationen.

Konkret foreslås følgende målsætninger for den kommende planperiode 2020-2024:

- Færre korte bilture i Halsnæs Kommune til arbejde/studie
 - 23 % af respondenter med 0-10 km mellem bopæl og arbejde/studie bruger primært bilen til pendling. Denne andel skal sænkes til 17 %, så de enten går, cykler eller tager offentlig transport, eller arbejder hjemme.
- Større tilfredshed med de generelle cykelforhold i Halsnæs Kommune
 - Mindst 35 % er tilfredse med cykelforholdene i Halsnæs Kommune i år 2024 (27 % i dag)
 - Reducering af antallet af personer, der er utilfredse med omfanget af cykelstier og -baner i Halsnæs Kommune til 30 % i 2024 (40 % i dag)
 - Reducering af antallet af personer, der er utilfredse med vedligeholdelse af stier og veje i Halsnæs Kommune til 25 % i 2024 (33 % i dag)

At reducere antallet af bilister, der kører 0-10 km mellem bopæl og arbejde/studie, til 17 % kan virke drastisk. Men det baserer sig på en vurdering, at bilister med 0-10 km mellem bopæl og arbejde/studie, er dem, der er størst potentiale i at få flyttet over på cykel, gåben eller offentlig transport.

7.2

Indsatsområder

For at opnå de foreslåede målsætninger er der udpeget fire indsatsområder, som skal være i fokus i Halsnæs Kommune. De indsatsområder er:

- Etablering af sammenhængende cykelstinet

¹ Halsnæs Kommuneplan 2013, *Trafik og parkering* og *Børn og unge*:
http://www.kommuneplan.halsnaes.dk/dk/teknik/trafik_og_parkering/
http://www.kommuneplan.halsnaes.dk/dk/tvaergaaende_temaer/boern_og_unge/

- Forbedring af cykelstiernes kvalitet
- Information og kampagner
- Udbedring af utrygge lokaliteter

Herudover skal der være fokus på transport til skole. Skoleundersøgelsen viser, at 85 % af de børn, der ikke selv må gå eller cykle til skole, køres i bil. Forbedres indsatsen for at få flere børn til at gå eller cykle til skole, kan det medføre, at flere forældre også cykler. De konkrete indsatser for transport til skole behandles i Skolevejsundersøgelse 2020.

7.2.1

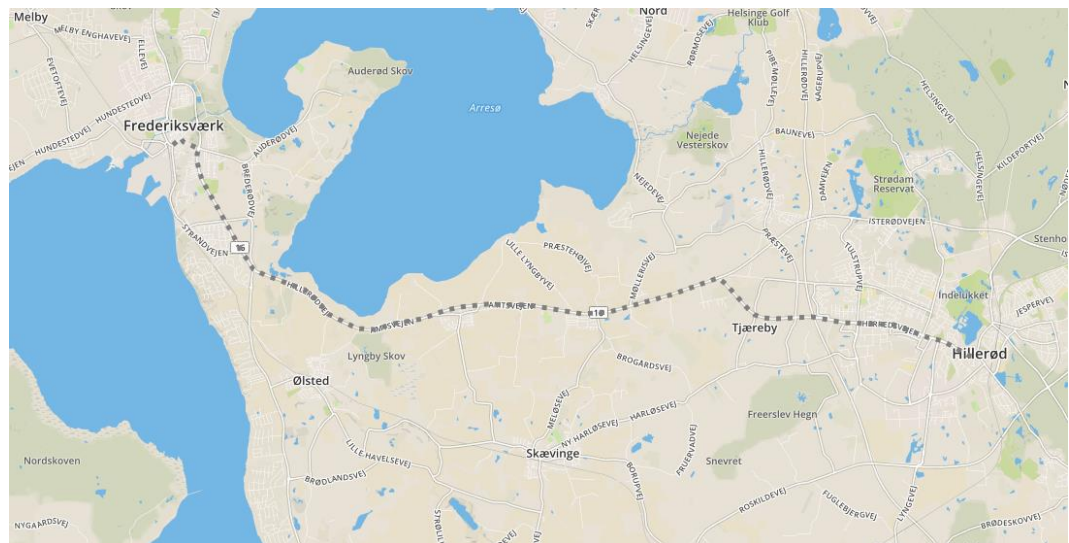
Etablering af sammenhængende cykelstinet

Ved etablering af cykelstiforbindelser forbedres mulighederne for at overflytte korte bilture til cykel. Dette drejer sig især om korte indkøbsture og ture med lignende formål.

I takt med at stinettet bliver fuldført forbedres muligheder for at pendle til og fra arbejde med cykel. Her skal forbindelser til rekreative og grønne ruter også tænkes ind, som mere naturskønne pendlerruter eller til cykelture i hverdagen.

Ved udbygning af byakserne, der forbinder folkeskolerne på det foreslåede sammenhængende stinet, øges cykeltrafikken på skolevejene også.

Halsnæs Kommune bliver i 2020 en del af Supercykelstinetværket. Supercykelstierne er et sammenhængende net af cykelstier på tværs af kommunegrænser, hvor cykelforholdene er prioriteret højt for at skabe bedre forhold for cykelpendlere og øge cyklismen. Den planlagte supercykelstirute i Halsnæs Kommune løber mellem Frederiksværk og Hillerød (se figur 31).



Figur 31: Den planlagte supercykelsti (stiplet) mellem Frederiksværk og Hillerød (kilde: supercykelstier.dk).

Herved er der grobund for at optimere cykelstinettet i kommunen.

Virkemidler:

- Forbedre cykelforholdene på byaksernes 'missing links'

7.2.2

Forbedring af cykelstiernes kvalitet

42% af respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen udtrykte at bedre vedligeholdelse af cykelstierne i kommunen, vil kunne få dem til at cykle mere. Et større fokus på vedligeholdelse

bør herved generere mere cykeltrafik i kommunen. Forøgelsen af cykeltrafikken vil være størst, hvor vedligeholdelsesniveauet i dag er lavt.

Et væsentligt indsatsområde vil være at gennemføre en cykelstiinspektion og få kortlagt cykelstiernes kvalitet, samt behovet for vedligeholdelse. Efterfølgende skal strækninger med et lavt vedligeholdelsesniveau udbedres, og det skal sikres, at der løbende følges op på cykelstiernes kvalitet.

Halsnæs Kommune kan eventuelt nedsætte en følgegruppe af borgere, der dagligt pendler på cykelstierne i kommunen, og som vil kunne melde ind, hvis kvaliteten bliver forringet lokalt. Alternativt kan Halsnæs Kommune oprette en Facebook-gruppe, hvor alle borgere kan melde ind, hvis de oplever at cykelstierne mangler vedligeholdelse.

Virkemidler:

- Kommunalt fokus på at drifte veje og stier
- Cykelstiinspektion
- Indsatser hvor borgere kan bidrage med lokal viden og forslag til cykelstier

7.2.3

Information og kampagner

Gennem fokus på information om cykelmulighederne i Halsnæs Kommune, er målet, at det bliver mere tilgængeligt og overskueligt at vælge cyklen som transportmiddel. Øget information om cykelruterne i og på tværs af kommunen kan være med til at øge brugen af cyklen især i fritiden. Et andet tiltag til at få flere til at cykle er gennemførelsen af kampagner, der kan få deltagere til at ændre transportvaner i en periode eller mere permanent.

Det er ikke sikkert, at alle er klar over, hvor cykelruterne findes i Halsnæs Kommune. Indsatsområdet omfatter skiltning af ruter, samt information om disse på internettet, via foldere eller apps. Skiltningen ude på vejene er med til at guide cyklisterne. Det kan eksempelvis være med markeringer på asfalten, der kan guide cyklister gennem landsbyer på en rute, eller skiltning med tids- og kilometerangivelser til nærmeste by. Mange planlægger deres ture ved hjælp af internettet, og derfor er det vigtigt, at information om cykelruter og cykel-faciliteter kan findes her. Apps på bærbare enheder kan også være med til at guide cyklisterne, når de er ude på ruterne. Ligeledes kan det annonceres, når nye cykelruter åbner. Som supplement til internettet kan der laves foldere over nogle ruter, som cyklister kan tage med på tur.

Et væsentligt indsatsområde vil være at Halsnæs Kommune bakker op om og støtter de allerede etablerede nationale cykelkampagner såsom Cyklistforbundets 'Vi cykler til arbejde' og 'Alle børn cykler', der beviseligt har en stor samfundsmæssig gevinst både økonomisk og sundhedsmæssigt. Disse kampagner kan også bidrage til øget cyklisme på skolevejene.

Herudover bør Halsnæs Kommune igangsætte kampagner for at cykle på de korte fritidsture, da dette vil kunne påvirke borgerne til både at cykle mere i fritiden men også til arbejde/studie. Ser borgerne, at de har gode muligheder for at komme frem til deres fritidsmål på cykel, vil det kunne øge cyklismen i kommunen.

De seneste år er adskillige veje i Halsnæs Kommune blevet ombygget til 2-1 veje. Undersøgelser viser, at etableres 2-1 veje med hastighedsdæmpende foranstaltninger, øges trafikikkerheden. Alligevel er der i spørgeskemaundersøgelsen om cyklisme i Halsnæs Kommune delte meninger om trygheden på 2-1 veje. Det er derfor vigtigt at informere borgerne om, hvordan man skal færdes på 2-1 veje via kampagner, så trygheden ved 2-1 veje forbedres.

Cykelparkeringsregistreringen viste, at belægningen i cykelstativerne ved togstationerne i Halsnæs Kommune, er lavere i 2019 end i 2012. Færre cykler altså til togstationerne nu end tidligere. En måde at få flere til at cykle kan derfor være information, kampagner og andre adfærdspåvirkende indsatser om kombinationsrejser – rejser hvor man kombinerer flere transportmidler. Det anbefales at igangsætte en undersøgelse af kombinationsrejser og årsager til, hvorfor der er færre der cykler til stationerne i kommunen.

Generelt bør der også igangsættes udarbejdelse af mobilitetsplaner for større arbejdspladser i kommunen. Derigennem kan arbejdspladserne opfordre deres ansatte til at cykle mere til arbejde.

Endeligt kan Halsnæs Kommune iværksætte tiltag for el-cykler. Det er set i andre kommuner, at borgerne har mulighed for at låne eller leje en el-cykel over en periode. Dette kan introducere el-cyklen til borgere, der ellers muligvis ikke har den mulighed, hvilket kan være med til at øge cyklismen ved at borgere, der låner eller lejer el-cyklen.

Virkemidler:

- Kampagner
- Information om 2-1 veje
- Undersøgelse vedrørende kombinationsrejser
- Mobilitetsplaner for arbejdspladser
- El-cykler til lån eller leje til borgerne

7.2.4

Udbedring af utrygge lokaliteter

Utryghed er en væsentlig årsag til udpegningerne af steder, hvor cykelforholdene kan forbedres. Ved at forbedre de fysiske forhold på cykelstierne og krydsningerne af vejen, kan cyklismen øges i Halsnæs Kommune.

Virkemidler:

- Udbedring af utrygge lokaliteter

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