



GLADSAXE

Gladsaxe Kommunes

Trafik- og Mobilitetsplan 2024



Vedtaget af Byrådet 24.04.2024

Forsidebillede: *Vandledningsstien.*
Billedet er taget af By- og Miljøforvaltningen.

Udgivet 2024 af Gladsaxe Kommune

Trafik og Mobilitet
Rådhus Allé 7
2860 Søborg

gladsaxe.dk/Trafikogmobilitetsplan
Telefon: 39 57 58 62
Mail: veje@gladsaxe.dk

Redaktion og layout: Gladsaxe Kommune
Tekst: Gladsaxe Kommune
Billeder: Gladsaxe Kommune
Grafik: Gladsaxe Kommune

Forord

I Strategi for Grøn Omstilling har Byrådet sat et mål om en CO2-reduktion på 70 % inden 2030. Transportområdet står for ca. 45 % af CO2-udledningen i Gladsaxe, så der er brug for at tage særligt fat i dette område.

Størstedelen af biltrafikken i Gladsaxe Kommune sker på de to store statslige motorveje, der skærer igennem Gladsaxe. Derfor er det vigtigt at fortsætte arbejdet med at lægge et pres på Folketinget, Transportministeriet og Vejdirektoratet, så vi undgår flere motorvejsudvidelser, der giver flere biler og mere trafikstøj i vores by. Skal motorvejene udvides, skal det være for at give bedre plads til kollektive trafikløsninger.

Vi kan dog også selv gøre mere for at understøtte den rigtige udvikling. Vi skal have færre bilture og flere, der tager cyklen og benytter den kollektive transport. Vi skal fremme en udvikling mod mere bæredygtig mobilitet, som også giver et renere miljø, bedre sundhed, mindre trafikstøj og dermed skaber bedre rammer for byens hverdagsliv.

Jeg er optaget af, at vi som kommune går forrest og sætter retning, både som arbejdsplads og som myndighed. Vi skal stille krav til os selv, når vi planlægger og udvikler, og vi skal samarbejde med borgere og virksomheder om at understøtte den bæredygtige mobilitet. Med Trafik- og mobilitetsplanen definerer vi mobilitetsprincipper som rettesnor for indsatserne og samarbejdet, så vi sammen kan vende udviklingen til gavn for klimaet og for Gladsaxe som den gode by at leve og arbejde i.



Trine Græse
Borgmester

Indhold

Vision og målsætning	5
Formål	5
Visioner og målsætninger	5
Indsats for bæredygtig og klimavenlig transport i Gladsaxe	5
Mobiliteten i Gladsaxe	7
Investeringer i cykeltrafik og kollektiv trafik	7
Flere kører i bil og færre cykler	8
Hvem kører i bilerne, og hvor skal de hen?	9
Mobilitetsprincipper	11
Princip 1: Vi vender trafikhierarkiet om	12
Princip 2: Vi tilbyder attraktiv bæredygtig transport	16
Princip 3: Vi styrker forbindelserne	20
Princip 4: Vi skaber bedre mobilitetsadfærd	25
Bilag 1:	
Sammenhæng med visioner og mål fra andre strategier og planer	27
Bilag 2:	
Mobilitetsdesign manual	30

Vision og målsætning

Formål

Trafik- og Mobilitetsplanen sætter rammen for udviklingen af bæredygtig trafik og mobilitet i Gladsaxe. Planens formål er at fremme en udvikling mod mere bæredygtig mobilitet, herunder mindre miljøbelastende mobilitetsløsninger, bedre sundhed, mindre trafikstøj, øget tilgængelighed for alle borgere og samlet set at skabe en god ramme for byens hverdagsliv og et bedre byliv. Planen skal understøtte at det nemme valg for mobilitet også bliver det grønne og sunde valg.

Visioner og målsætninger

I Gladsaxe Kommune har vi en vision om at Gladsaxe skal være en by for mennesker, som ikke er indrettet på bilernes præmisser.

Ved at implementere nye principper for mobilitet sætter Trafik- og Mobilitetsplanen retning for de overordnede mål om at øge andelen af cykelture og reducere antallet af kørte kilometer i bil, så Gladsaxe i endnu højere grad bliver en by for mennesker, hvor flere går, cykler og bevæger sig.

Indsats for bæredygtig og klimavenlig transport i Gladsaxe

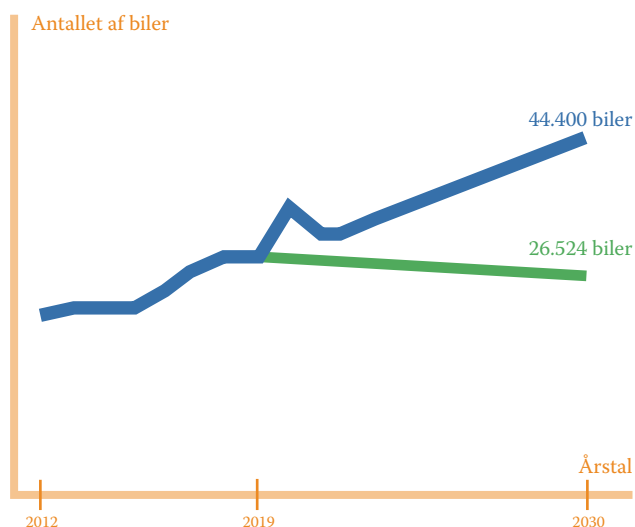
Gladsaxe Kommune arbejder for at understøtte elbiler frem for biler på fossilt brændstof, blandt andet ved udbygning af en tilgængelig ladeinfrastruktur. Målsætningen for Trafik- og Mobilitetsplanen er dog at reducere antallet af kørte kilometer i bil – uanset brændstof, eftersom elbiler stadig bidrager til trafikstøj og optager plads på veje og i byrum.

Desværre går udviklingen i Gladsaxe Kommune, ligesom i resten af Danmark, den forkerte vej: flere vælger bilen fremfor cyklen og den kollektive trafik. Dette sker på trods af store investeringer i infrastruktur, der understøtter cykling og kollektiv trafik i de seneste 10 år i Gladsaxe.

Mål for trafikken i Gladsaxe 2030

- Andelen af cykelture skal øges med 25 procent
- Antal kørte kilometer i bil i Gladsaxe, inklusive den gennemkørende, skal falde med 10 procent

NOTE: Mål fra "Strategi for Grøn Omstilling – 2021-2030". Procent målt i forhold til 2019-tal. I strategi for Grøn Omstilling bruges begrebet "bilisme", som i denne plan er blevet nærmere konkretiseret til antal kørte kilometer i bil.



Figur 1 viser det stigende bilejerskab (blå streg) sammenlignet med det ønskede 10 procent lavere bilejerskab (grønne streg). I Gladsaxe Kommune var der i 2022 cirka 35.000 biler indregistreret hos borgere i Gladsaxe Kommune. Dette er en stigning på 41% i forhold til 2012.

Da over to tredjedele af trafikken i Gladsaxe Kommune er gennemkørende trafik, primært på statens motorveje, kan Gladsaxe Kommune ikke alene tage ansvar for at reducere de kørte kilometer inden for kommunegrænsen. Det er nødvendigt, at staten træffer beslutninger og gennemfører målrettede tiltag der bidrager til en bæredygtig og klimavenlig transport, med færre kørte kilometer i bil og mere sund og aktiv transport.

Gladsaxe Kommune arbejder for at påvirke staten i retning mod grønnere mobilitetsløsninger. Med denne Trafik- og Mobilitetsplan fokuserer vi på de virkemidler, vi som kommune kan arbejde videre med på de kommunale veje.

FIRE NYE PRINCIPPER

Trafik- og Mobilitetsplanen giver et overblik over kommunens nuværende og fremtidige trafikale udfordringer og fastlægger med udgangspunkt her fire nye principper for arbejdet med trafik og mobilitet. Principperne skal fungere som pejlemærker for de kommende års arbejde med trafik og mobilitet i Gladsaxe. Det gælder både for Gladsaxe Kommune som vejmyndighed, bygherre og virksomhed, og det gælder i forhold til vores dialog til vores dialog om de mange private udviklingsprojekter og med erhvervslivet.

Nærmere beskrivelse af principperne og de tilhørende virkemidler findes i kapitlet: *Mobilitetsprincipper*.



Figur 2: I Gladsaxe Kommune arbejder vi med FNs Verdensmål. Ovenfor ses de 5 verdensmål, som vi arbejder i i Trafik- og mobilitetsplanen.

Mobiliteten i Gladsaxe

Investeringer i cykeltrafik og kollektiv trafik

FLERE CYKELSTIER

Gennem de seneste 10 år har Gladsaxe Kommune foretaget store investeringer i cykelinfrastrukturen med anlæg af mere end otte kilometer cykelsti, og flere cykelstier er allerede prioriteret. Der er blandt andet anlagt cykelsti langs Grønnemose Alle, Stengårds Alle, Triumphvej og Aldershvilevej.

Gladsaxe Kommune har således i dag et stort og veludbygget cykelstinet, der gør det let og trykt at komme frem som cyklist på mange veje i kommunen.

FLERE BUSSE

I de seneste 10 år er der gradvist blevet investeret mere i den kollektive trafik. Alene de seneste fem-seks år er antallet af køreplantimer øget med cirka 33 procent. Det vil sige, at der generelt er blevet bedre muligheder for rejser med bus.

LETBANE I 2025

I 2025 åbner Hovedstadens Letbane med seks nye letbanestationer i Gladsaxe. Med afgang hvert femte minut i dagtimerne vil letbanen sammen med S-togsnettet give Gladsaxe Kommune et højklasset kollektivt trafiksystem, der vil udgøre rygraden i den kollektive trafik mange år frem.

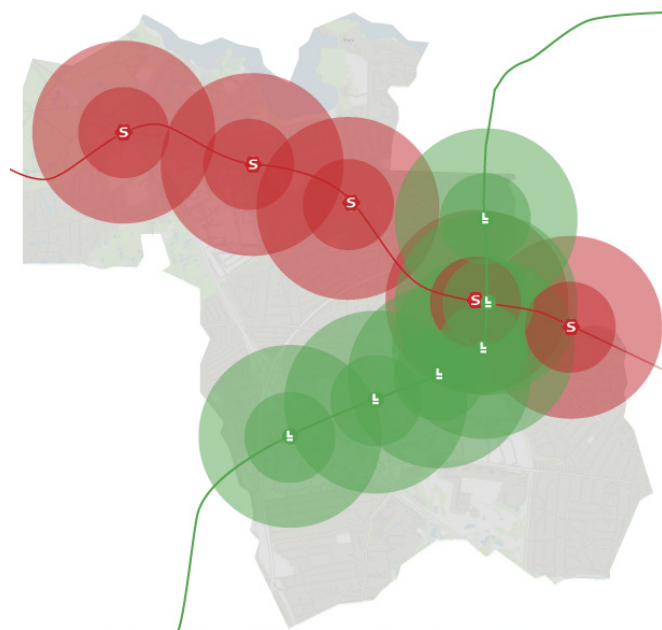
Efter åbningen af de seks letbanestationer vil størstedelen af borgerne i kommunen have under en kilometer til enten en S-togstation eller en letbanestation.

Hertil kommer busnettet der med sine stoppesteder skaber endnu bedre nærhed til den kollektive trafik. Busnettet vil blive omlagt i forbindelse med letbanens åbning i 2025.



Figur 3. Flere cykelstier og cykelbaner.

Der er blevet anlagt over 8 km nye cykelstier og cykelbaner inden for de sidste 10 år. Ligeledes er der kommet to nye supercykelstier. Kortet viser, hvor der er anlagt nye cykelstier (orange), hvor de to nye supercykelstier (sort) er, og hvor der allerede findes cykelstier (grøn).



Figur 4. Letbane og S-tog.

I 2025 åbner fem letbanestationer i Gladsaxe Kommune. Efter åbningen vil størstedelen af borgerne i kommunen have under 1 kilometer til en station. Cirklerne illustrerer henholdsvis 500 meter og 1.000 meter til en S-togsstation (blå) eller letbanestation (grøn).

Flere kører i bil og færre cykler

FLERE OG FLERE BILER PÅ VEJENE

Trods store investeringer i cykeltrafik og kollektiv trafik er der kun kommet flere og flere biler på vejene gennem de sidste 10 år.

Det er især motorvejstrafikken, der påvirker stigningen. På Motorring 3 har der været en stigning i antallet af daglige bilister på 50 procent siden udvidelsen i 2010. Hillerød-motorvejen har i samme tidsperiode haft en stigning i antallet af daglige bilister på 23 procent.

MOTORVEJE OG GENNEMKØRENDE TRAFIK

Størstedelen af biltrafikken i Gladsaxe afvikles på motorvejene. I 2019 blev der kørt cirka 1,1 mio. kilometer i bil per dag i Gladsaxe, heraf foregår hele 73 procent på motorvejene.

Størstedelen af trafikken på motorvejene er gennemkørende trafik uden stop i Gladsaxe Kommune. Generelt er det kun 6 procent af de knap 1,1 mio. kilometer trafik der er interne ture i Gladsaxe.

Gladsaxe Kommune har kun reel myndighed til at påvirke den trafik, der kører på kommunevejene. Skal trafikken også reduceres på motorvejene, skal Staten og Vejdirektoratet også forpligtiges til at gøre en indsats.

GLADSAXEBORGERE FÅR FLERE BILER

Gladsaxe Kommune har kun reel myndighed til at påvirke den trafik, der kører på kommunevejene. Skal trafikken også reduceres på motorvejene, skal staten og Vejdirektoratet også forpligtiges til at gøre en indsats.

BILEN VÆLGES HVER ANDEN GANG

Generelt udgør bilen det foretrukne transportmiddel for borgerne i Gladsaxe. Før Corona-epidemien i 2020 blev cirka 50 procent af alle rejser foretaget i bil, mens cirka 19 procent blev foretaget på cykel, 18 procent i gang, og 13 procent blev foretaget med kollektiv trafik.

FÆRRE CYKLER

Andelen af borgere i Gladsaxe, der cykler, er faldet gennem det seneste årti. I 2012 var omkring hver fjerde rejse på cykel, hvorimod det i 2019 kun var omkring hver femte rejse.

Dette gør sig også gældende på landsplan, hvor cykelandelen er faldet støt gennem de senere år.

I Gladsaxe er det særligt på pendlerrejserne, at cyklen i stigende grad bliver fravalgt.

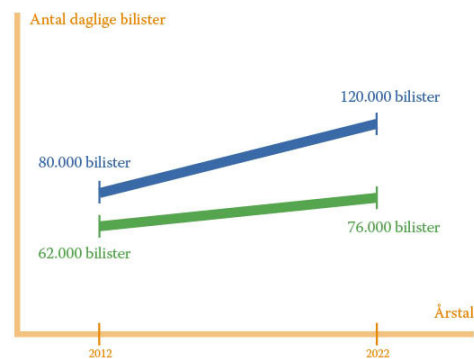
På trods af faldende cykeltursandel, så er Gladsaxe Kommune fortsat en cykelkommune sammenlignet med landsplan, hvor der generelt er færre, der anvender cyklen.

FREMTIDEN ER UVIS FOR DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

Corona har haft en stor betydning for brugen af den kollektive transport. I december 2019 var der cirka 400.000 enkeltrejser foretaget i bus i Gladsaxe per måned. Under Corona faldt tallet helt ned til 150.000 per måned. En tælling i december 2022 viste dog, at passagertallet er tæt på at være tilbage på 400.000 per måned.

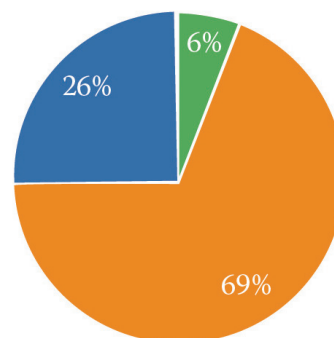
Omvendt forholder det sig med S-togene. I hele 2019 var der cirka 1 million påstigere på Buddinge Station. I 2022 var tallet faldet til cirka 870.000, svarende til et fald på ca. 13 %.

Før Corona lå udviklingen i den kollektive trafik jævnt og udgjorde cirka 10 procent af alle rejser.



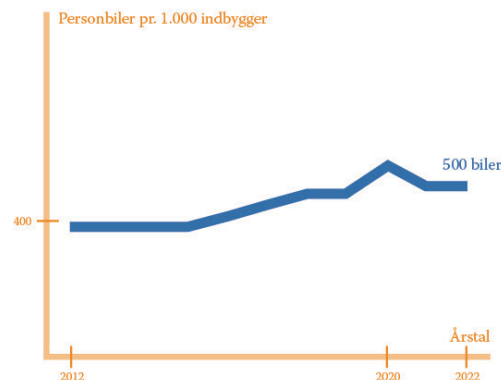
Figur 5. Biltrafikken stiger.

På Motorring 3 (blå) har der været en stigning på 50 % fra 2012 til 2022, mens der i samme periode har været en stigning på 23 % på Hillerød-motorvejen (grøn).



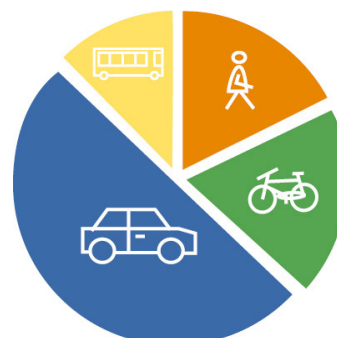
Figur 6. Stor andel af gennemkørende trafik.

Figuren viser fordelingen af kørte kilometer i Gladsaxe Kommune, hvor størstedelen af trafikken i Gladsaxe Kommune er gennemkørende (orange). De 6% (grøn) er den interne trafik i Kommunen og de 26%



Figur 7. Stor vækst i antallet af biler.

Siden 2012 er antallet af personbiler per borger i Gladsaxe Kommune steget med 33 %.



Figur 8. Bilen er det foretrukne transportmiddel i Gladsaxe.

Over hver anden rejse foretages i bil, mens cyklen vælges på hver femte rejse. Undersøgelsen fra 2019 viser at 51 % af rejser tages i bil (blå), 19% på cykel (grøn), 17% på gåben (orange) og 13% med den kollektive trafik (gul).

FLERE GÅTURE I GLADSAXE

Andelen af borgere i Gladsaxe, der transporterer sig til fods, er i vækst. Særligt under Corona var der en stor stigning i andelen af gåture.

I 2012 blev omkring hver sjette tur foretaget til fods, hvor det i 2022 var over hver fjerde tur.

Det er en positiv udvikling, som muligvis har sit afsæt i Corona-epidemien, hvor flere borgere har haft mere tid til og behov for at bevæge sig. Samtidig har der været gjort en indsats for at skabe grønnere og mere oplevelsesrige byrum, blandt andet med træplantninger på Bagsværd Hovedgade og Buddinge Hovedgade og flere grønne vej-hjørner.

Hvem kører i bilerne, og hvor skal de hen?

OTTE GANGE RUNDT OM JORDEN

Den daglige trafik på de kommunale veje i Gladsaxe Kommune svarer til, at der hver dag blev kørt otte gange rundt om jorden, og det er uden at medtage trafikken på de to store motorveje. Det svarer til knap 300.000 kilometer i bil eller cirka 50.000 bilture hver dag fra kommune-grænsen i syd til grænsen i nord. Hvis der ikke ændres noget, forventes dette tal at stige til 360.000 kilometer i 2030.

For at nå målsætningen om, at antal kørte kilometer i bil i Gladsaxe skal falde med 10 procent, skal op til 20 procent af den forventede biltrafik i 2030 konverteres til andre transportmidler. Det svarer til, at mere end hver femte biltur fremover skal foregå til fods, på cykel eller med kollektiv trafik. Og dette er alene gældende for trafikken på kommunevejene.

DE FLESTE BILER HØRER TIL GLADSAXEBORGERE

Størstedelen af de biler, der kører på kommunevejene i Gladsaxe Kommune, ejes af borgere, som bor i Gladsaxe. Resten er biler der har et ærinde i Gladsaxe, eksempelvis arbejde, indkøb eller fritidsaktiviteter.

Gladsaxe Kommunes borgere står for 59 procent af de kørte kilometer på kommunevejene, mens borgere fra andre kommuner står for 36 procent.

De resterende 5 procent af de kørte kilometer stammer fra gennemkørende trafik, der ikke har et ærinde i Gladsaxe Kommune. Det er primært på Ring 4 (Bagsværdvej).

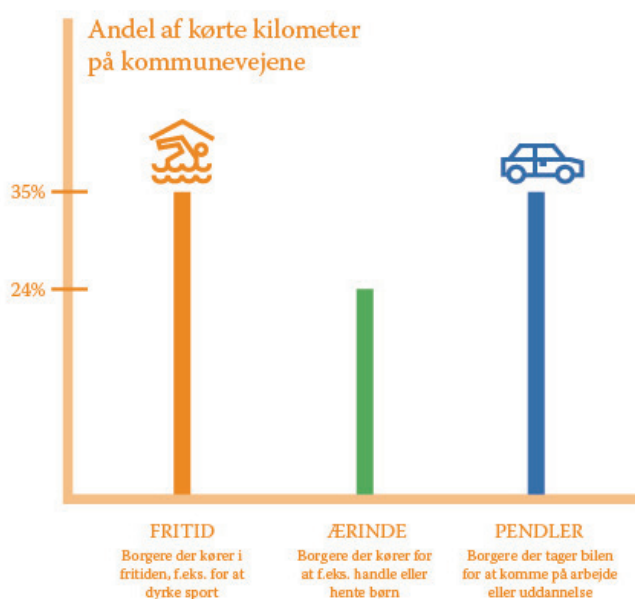
PENDLING OG FRITIDSTURE FYLDER MEST

Det er primært pendlerture og fritidsture, der fylder på vejnettet. Tilsammen udgør de to typer af ture 70 procent af de kørte kilometer. Det betyder, at hvis alle bilpendlere stoppede med at køre i bil og i stedet benyttede sig af andre transportmidler, så ville biltrafikken blive reduceret med en tredjedel.

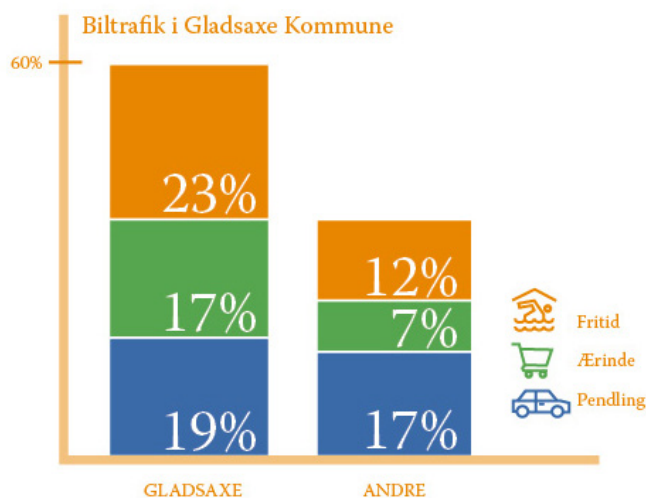
DE KORTE TURE UDGØR KUN EN LILLE ANDEL

Langt de fleste biler, der kører på kommunevejene, er på vej til og fra en destination uden for kommunegrænsen. Det kan både være korte bilture og bilture, hvor Gladsaxe kun udgør en mindre del af ruten.

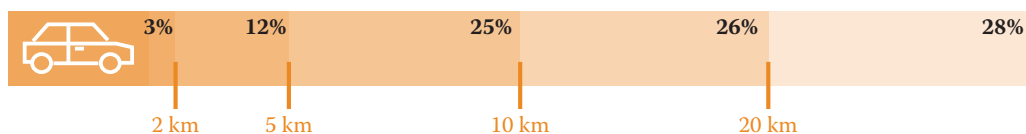
Kun 3 procent af de kørte kilometer på kommunevejene er på ture under 2 km, mens 15 procent knytter sig til ture, der er under 5 kilometer. Det betyder, at selv hvis alle



Figur 9. Fritid og pendling udgør størstedelen af biltrafikken. Fritid og pendling udgør 70 % af de kørte kilometer på kommunevejene i Gladsaxe. Ærinde udgør 24 procent%. De resterende 6% er gennemkørende trafik. .



Figur 10. Gladsaxeborgere står for den største del af biltrafikken. Deres kørsel udgør 59 % af de kørte kilometer, mens borgere fra andre kommuner, der kører til Gladsaxe, udgør 36 %. Gennemkørende trafik er ikke vist men udgør 5 % af de kørte kilometer. Knap 25 % af de kørte kilometer stammer fra borgere i Gladsaxe, der skal til fritidsformål som fx sport, sommerhus, vennebesøg og lignende.



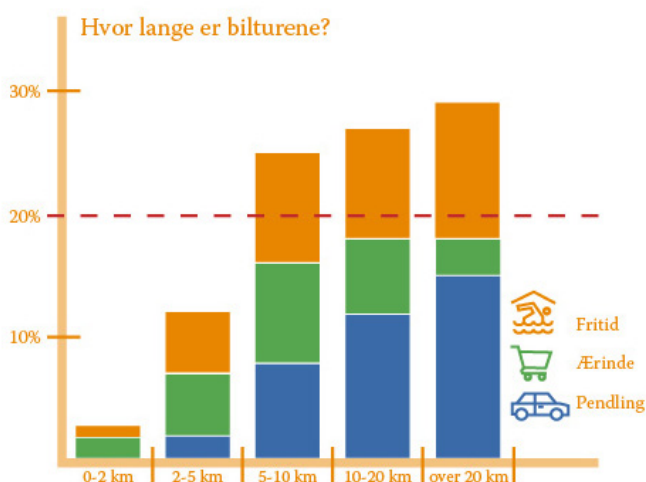
Figur 11. Langt de fleste biler, der kører på kommunevejene, er på vej til/fra en destination uden for kommunegrænsen. Kun 3 % af de korte kilometer udgøres af ture, der er under 2 kilometer. Den gennemkørende trafik på kommunevejene er ikke medtaget i opgørelsen.

bilture under 2 kilometer blev konverteret til gang, cykel eller kollektiv trafik, så ville målsætningen om 10 procent færre kørt kilometer langt fra være nået.

OVER HALVDELEN AF BILTRAFIKKEN STAMMER FRA TURE OVER 10 KILOMETER

Over halvdelen af de korte kilometer er bilture, der samlet er længere end 10 kilometer, og en tredjedel er bilture, der er længere end 20 kilometer. På afstande over 10 kilometer er en normal cykel sjældent et alternativ til bilen, medmindre det er i kombination med kollektiv trafik. De nyere generationer af elcykler og speed pedaler (elcykler der kører op til 45 kilometer i timen) har dog potentialet til at erstatte nogle af disse bilture.

Som det ses på figur 12, er det særligt pendlerture, der udgør de lange ture. Over en fjerdedel af de korte kilometer stammer fra pendlerture, der er længere end 10 kilometer. På de længere ture kan samkørsel være en attraktiv løsning på at mindske de korte kilometer. Især på de ture hvor start- eller slutdestination er mindre godt forbundet til kollektiv trafik. Hvis hver femte pendler med mere end 10 kilometer til arbejde benyttede sig af samkørsel ville det kunne reducere antallet af korte kilometer med 5 procent.



Figur 12. Langt de fleste bilture er over 10 kilometer. Det er særligt pendlingsture, der er over 10 kilometer. Figuren viser fordelingen af de korte kilometer på kommunevejene opdelt på turens længde og formål.

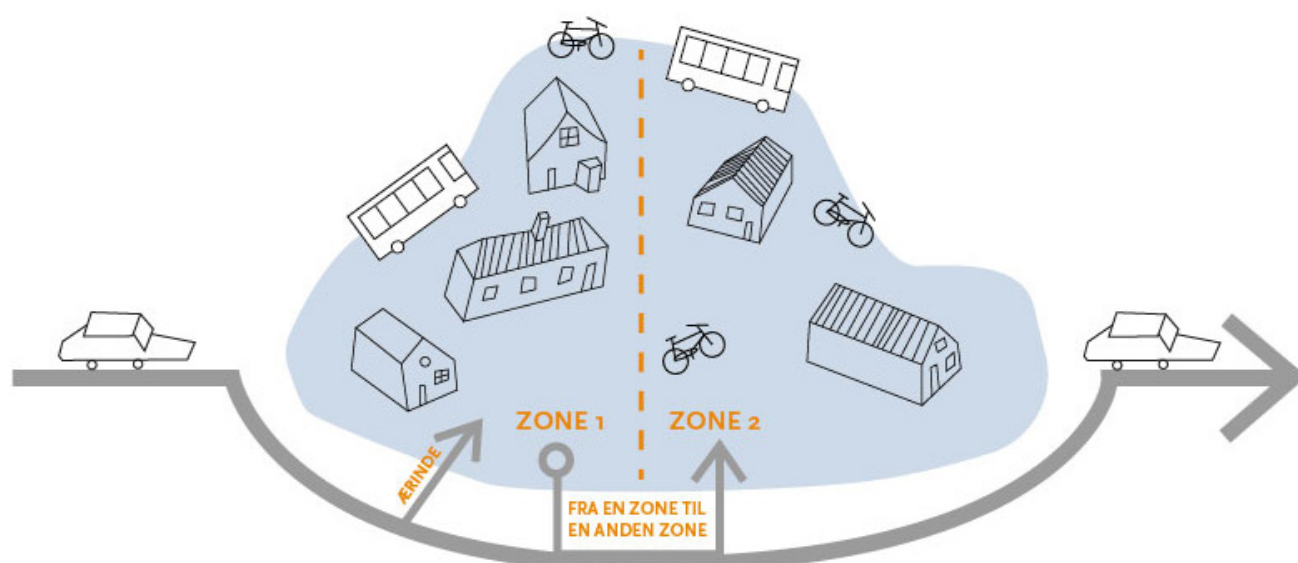
Mobilitetsprincipper

Gladsaxe er en forstad i hovedstadsområdet med en trafikal infrastruktur, som er baseret på motorveje og ringveje, der understøttes af S-tog og busruter. Historisk er Gladsaxe planlagt ud fra princippet om, at borgerne skal kunne komme i bil fra A til B så hurtigt og nemt, som muligt. Dette afsæt og den efterfølgende udvikling har skabt en spiral med flere og flere biler, udbygning af veje, voksende trængselsproblemer og efterspørgsel på at udvide vejene for at øge fremkommeligheden. Det store antal biler har samtidig øget efterspørgslen på parkeringspladser, både ved offentlige bygninger, boliger og i erhvervsområderne.

Anlæg og udviklingen af motorveje har gjort det lettere at være bilist, hvilket har ført til, at flere vælger bilen frem for andre transportmidler. Bilerne dominerer bybilledet, og over halvdelen af gadearealet i Gladsaxe Kommune er reserveret til bilister.

Pladsen på vejene er begrænset, og det er ikke muligt at skabe optimale forhold for alle transportmidler på alle veje.

Generelt gælder det for principperne, at færre skal bruge bilen og flere skal cykle eller gå, men derudover er det centralt at de biler som stadig kører på vejene primært, benytter de større veje, mens boligområderne i højere grad skal friholdes, så der kan skabes et godt byliv.



Figur 13. Her vises eksempel på, hvordan trafikken skal køre udenom boligøerne.

Princip 1:

Vi vender trafikhierarkiet om

Gladsaxe skal være trafikplanlagt for fodgængere først, dernæst cyklister, så for brugere af den kollektive transport, og til sidst for bilister.

Der er behov for at der tænkes på nye måder inden for planlægningen af by og transport. I [Arkitekturpolitikken – Gladsaxe for mennesker](#), er det en målsætning at vende trafikhierarkiet, så prioriteringen for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik er højere end biler.

Vi vil blandt andet arbejde med princippet ved at etablere boligøer. Boligøer er boligkvarterer, hvor der er fokus på at fredeliggøre kvarteret ved at minimere gennemkørende biltrafik. Boligøer søges indført i kommunen for at skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister og give plads til mere oplevelsesrige byrum og fællesskaber.

Indsatserne kan være hastighedsnedsættelser, ensretninger, vejlukninger, cykelgader 2 minus 1-veje og opholds- og legegader. Et virkemiddel er også at arbejde med at indrette vejkryds og trafikreguleringer, så de prioriterer den kollektive trafik, særligt på steder med lokal trængsel og kødannelser, og et andet virkemiddel er at etablere grøn bølge for cyklister på centrale strækninger.

BOLIGØER

Et virkemiddel som flere europæiske byer afprøver for at mindske biltrafikken er boligøer (også kaldet "trafikøer"). Særligt den belgiske by Gent kan ses som et godt eksempel, hvor biltrafikken faldt med 17 procent og cykeltrafikken steg med 50 procent på blot 5 år som følge af indførelsen af boligøer. Formålet med boligøer er at sikre at trafikken på boligvejene er prioriteret til gående og cyklister samt

biler for områdets egne beboere. Boligøer er kendetegnet ved lav hastighed, lav eller ingen gennemkørsel og trygge forhold for cyklende og gående.

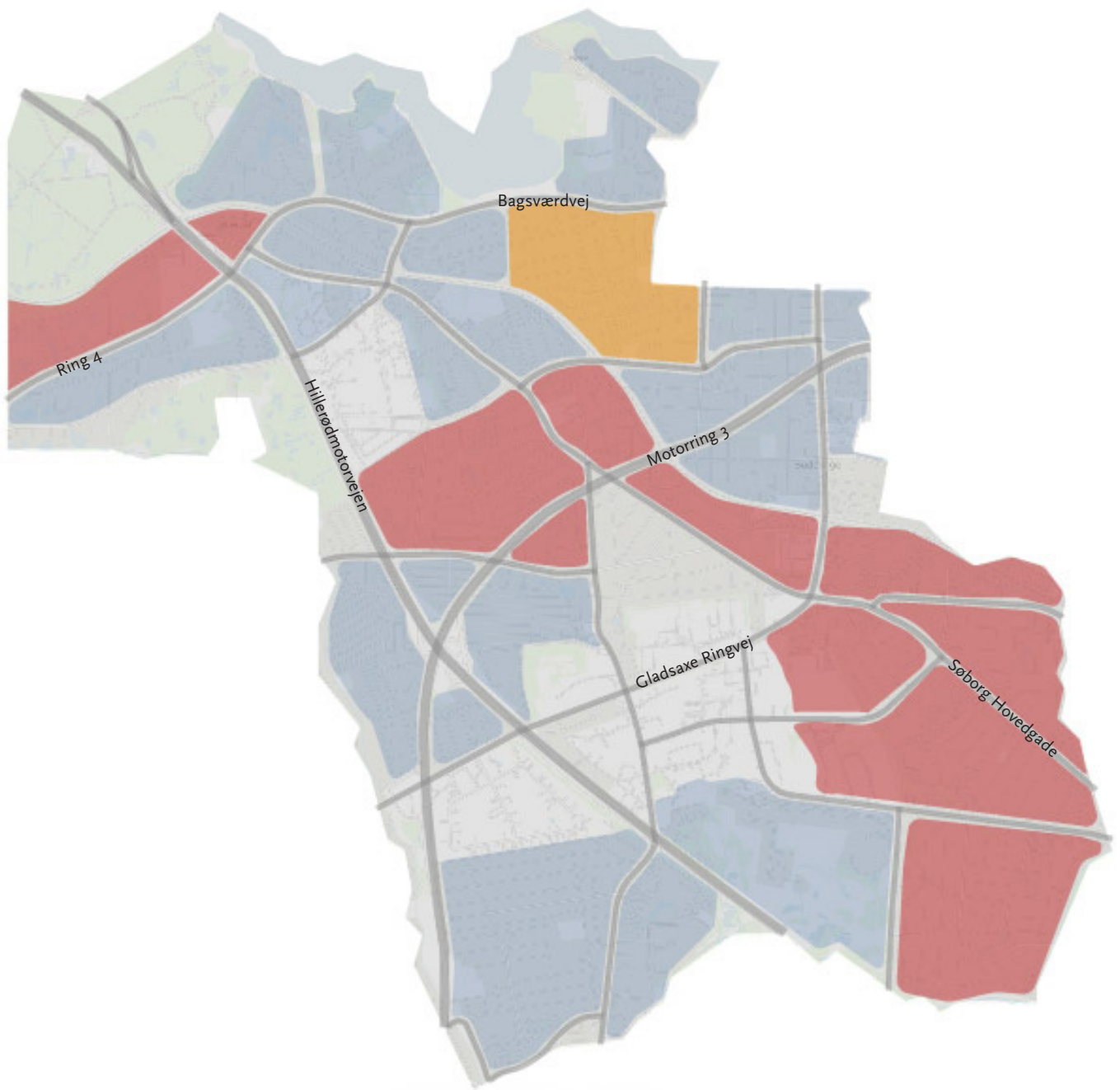
Gladsaxe Kommune er på mange måder allerede delt op i mange "øer", som gør at planlægning af boligøer i Gladsaxe er muligt at arbejde videre med.

I Gladsaxe vil vi arbejde med, hvordan uvedkommende gennemkørsel kan mindskes yderligere i boligkvartererne, således at biltrafikken flyttes til kommunens trafikveje eller endnu bedre over til kollektiv trafik. På de interne boligveje i boligøen skal hastigheden være lav og vejene i højere grad være prioriteret til cykel og gang.

Data viser, at en stor del af den gennemkørende biltrafik i boligområderne er pendlings- og fritidsture som starter eller slutter i kommunen. Derfor er der særligt fokus på tiltag og indsatser som har til formål at reducere den bilbaserede pendler- og fritidstrafik på boligvejene, og samtidigt gøre det mere attraktivt at vælge cykel, gang og kollektiv trafik.

HASTIGHED

En målsætning i [Trafiksikkerhedsplan 2023](#) er, at hastighederne på de kommunale veje maksimalt skal være 50 kilometer i timen og gerne lavere, samt at der skal arbejdes for at hastigheden på motorvejene bliver maksimalt 80 kilometer i timen.



Figur 14. De udpegede boligøer i Gladsaxe Kommune. De blå boligøer er dem uden veje med høj gennemkørsel. Rød er de boligøer med en eller flere veje med meget gennemkørsel, og det orange område viser Stengårdskvarteret.

Boligø – eksempel:

Et eksempel på en allerede eksisterende boligø i Gladsaxe Kommune er Stengårdskvarteret (markeret med gult på kortet ovenfor). Dette område er særligt interessant, da kvarteret har mange veje, som krydser op til andre boligøer, men alligevel er der meget lav gennemkørsel. På kvarterets veje er der lav hastighed, og der er forskellige elementer af trafiksaneringer, som gør at vejene ikke bliver

brugt som genvej for bilister uden ærinde i området. Kvarteret kan med fordel bruges som et forsøg for at se, om der er tiltag, der kunne få området til at fungere endnu bedre som boligø. Samtidigt kan gode erfaringer bruges som et godt inspirationsgrundlag til andre boligøer i Gladsaxe.

En lavere hastighed på de kommunale veje, og ikke mindst på motorvejene, vil give mindre trafikstøj. Derudover vil en lav hastighed på boligveje medføre større trafiksikkerhed og dermed grundlag for et bedre byliv.

I forhold til hastighed på de kommunale veje er Gladsaxe en foregangskommune, da vi i mange år har haft 30 eller 40 kilometer i timen på kommunens boligveje.

En yderligere hastighedsnedsættelse vil særligt fungere som ét af værktøjerne til at sikre, at boligøerne er trygge, trafiksikre, har lav gennemkørsel og er mere fodgænger- og cykelvenlige.

En lavere hastighed vil have en indvirkning på alle typer af ture, gennemkørende, interne og ture der starter eller slutter i Gladsaxe – fritid, ærinde og pendling. Det vil gøre det mere attraktivt at cykle da denne transportform lettere vil kunne konkurrere med bilen på tid.

Når der skal laves undersøgelser om, hvorvidt flere veje kan få hastighedsnedsættelser, vil der være fokus på boligveje med meget trafik og høj gennemkørselsfart. Derudover kan det videre undersøges, om der er særlige områder i boligøerne, hvor bylivet kan understøttes ved en sænkning af hastigheden

ENSRETNING OG VEJLUKNINGER

Biltrafikken skal benytte de overordnede veje. Data viser at især i myldretiden vælger en del bilister at køre ad mindre veje for at undgå bilkøerne. Dette er ikke ønskeligt, når det sker på bekostning af trafiksikkerhed og bylivet i boligkvarterne.

Med målsætningen om at mindske gennemkørslen på vejene i boligøerne, vil ensretning og vejlukninger være blandt nogle af de værktøjer, der også skal undersøges. Ligeledes vil busslusser kunne bruges på de veje, hvor vi gerne vil stoppe gennemkørsel på boligveje, men hvor vi fortsat vil skabe god adgang til den kollektive trafik.

I Gladsaxe vil der være fokus på de mindre boligveje med meget gennemkørsel, som ikke er trafikveje, og hvor der er mulighed for at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere.

2 MINUS 1-VEJE

"2 minus 1-veje" kendes i Danmark primært fra bolig- og trafikveje på landet, men også i mindre grad fra byområder.

En "2 minus 1-vej" er en vej, hvor der kun er én vognbane til bilisterne, selvom der er trafik i begge retninger. I stedet er der prioriteret plads til gående og cyklister.

På en 2 minus 1-vej bliver der etableret brudte kantlinjer på begge sider af vejen, som bilisterne kan trække ud i, hvis de møder en modkørende bil. 2 minus 1-veje er et alternativ til etablering af cykelstier og cykelbane, idet 2 minus 1-veje kræver mindre ombygning. 2 minus 1-veje giver særligt mening på veje i boligkvarterne som alternativ til cykelstier.

CYKELGADE

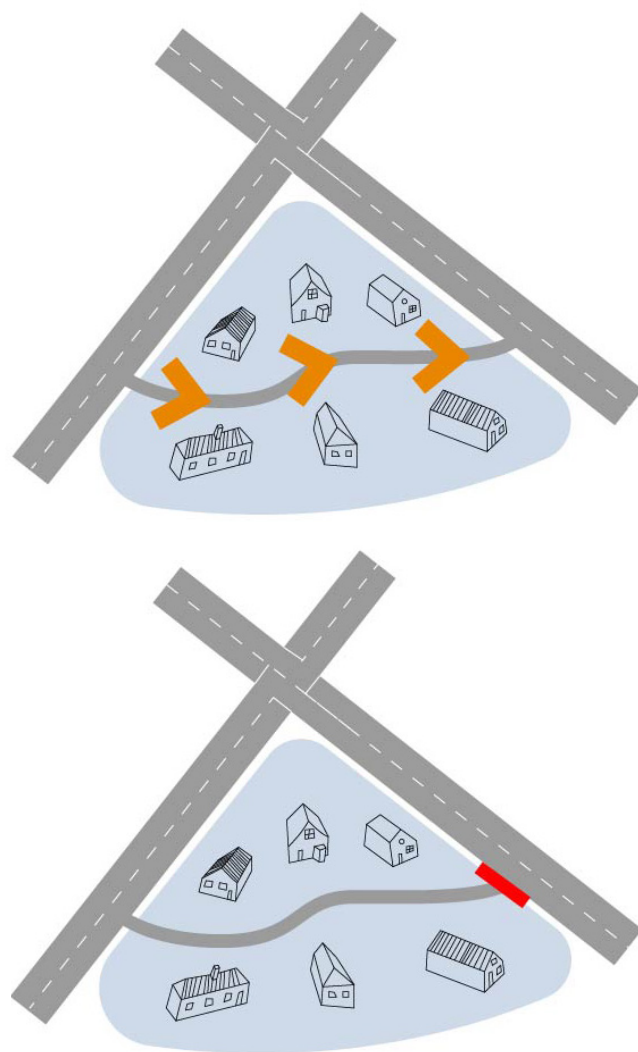
I Danmark bliver cykelgader særligt brugt på smalle handelsgader, hvor den smalle vejbredde kræver, at der skal særlige forhold til at understøtte varelevering, mange gående, høj cykeltrafik og biltrafikken for dem, der bor i området.

Der kan i Gladsaxe hentes mere inspiration fra Tyskland, Holland og Belgien, hvor brug af cykelgader i boligkvarterer er mere udbredt, som et værktøj til at forbedre forholdene for de cyklende på strækninger, der er koblet til et større cykelnetværk.

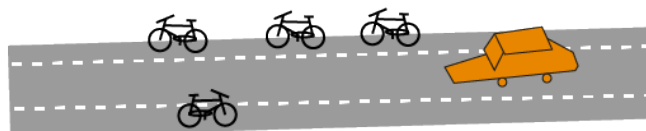
En cykelgade er en gade, hvor cyklisterne har fortrinsret på kørebanen. Biler og andre transportmidler må også køre på gaden, men skal tilpasse sig cyklisterne hastighed.

Undgå gennemkørsel på boligveje:

Figur 15 nedenfor viser et eksempel på en vej med meget gennemkørsel. Vejen bliver brugt som en genvej fra en trafikvej til en anden trafikvej af mange bilister uden ærinde i området. Dette er u hensigtsmæssigt, da bilisterne vælger at køre på en boligvej fremfor at blive på trafikvejen. Dette mønster vil en ensretning eller vejlukning bryde og på den måde sikre, at bilisterne ikke har muligheden for at køre gennem et boligområde.



Figur 15 viser principper på en boligø, hvor gennemkørende trafik skal fjernes fx med ensretning eller vejlukning.



Figur 16 viser princip for en 2-minus-1-vej.

For at gøre vejen tryk kan den indrettes med fartbump og lav hastighed. Parkering i en cykelgade må som udgangspunkt kun ske ved særligt afmærkede pladser.

Cykelgadekonceptet i Gladsaxe kan udvikles på de veje, hvor cykeltrafikken er større end biltrafikken og hvor der ikke er plads til at anlægge cykelstier. Fokus vil især være på de strækninger, hvor der foregår mange korte bilture, da disse ruter har det største potentiale for at overflytte folk fra bil til cyklen.

OPHOLDS- OG LEGEOMRÅDE

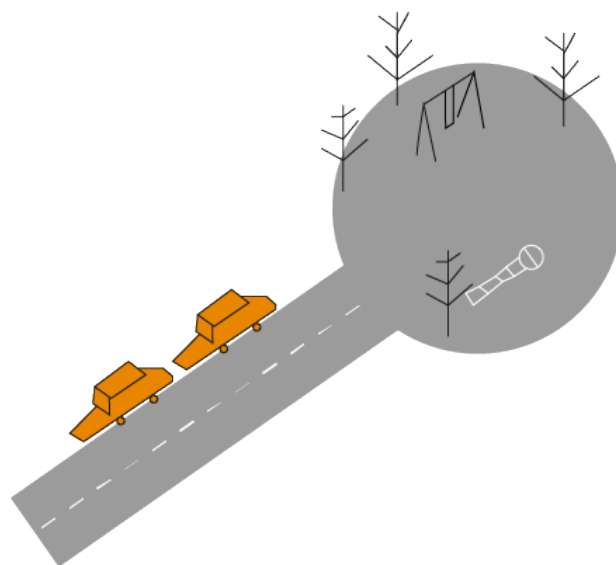
Opholds- og legeområder indrettes hovedsagelig i eksisterende boligområder, hvor man ønsker at kunne køre helt frem til boligerne, men hvor der samtidig ønskes sikre og trygge muligheder for ophold og leg.

Et opholds- og legeområde er et fodgængerområde, hvor kørende har adgang, men hvor de skal færdes på de gåendes betingelser.

Opholds- og legeområder skaber frirum for børn og voksne i boligkvarterer, samtidig med at biler kan parkere nær boligerne. Alle må opholde sig eller lege på vejene i området, men børn og voksne i området må ikke hindre kørsel. Køretøjer skal holde tilbage for gående. Trafikanter skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående i området. Parkering af biler skal ske på afmærkede parkeringspladser.



Figur 17 viser princip for en cykelgade.



Figur 18 viser princip for opholds- og legeområde.

Princip 2:

Vi tilbyder attraktiv bæredygtig transport

Gladsaxe Kommune vil fortsat investere i kollektiv trafik og forbedre adgangen og transportmulighederne til og fra trafikale knudepunkter, særligt ved S-stationerne og de kommende letbanestationer.

Gladsaxe Kommune satser stort på at fremme kollektiv trafik som en løsning på transportudfordringerne. Målet er at få flere til at vælge kollektiv trafik for derigennem at reducere bilismen. Derfor investerer Gladsaxe Kommune i letbanen på Ring 3 og medvirker i planlægning af projekter med hurtigbusser, inklusive Ring 4 og mod København.

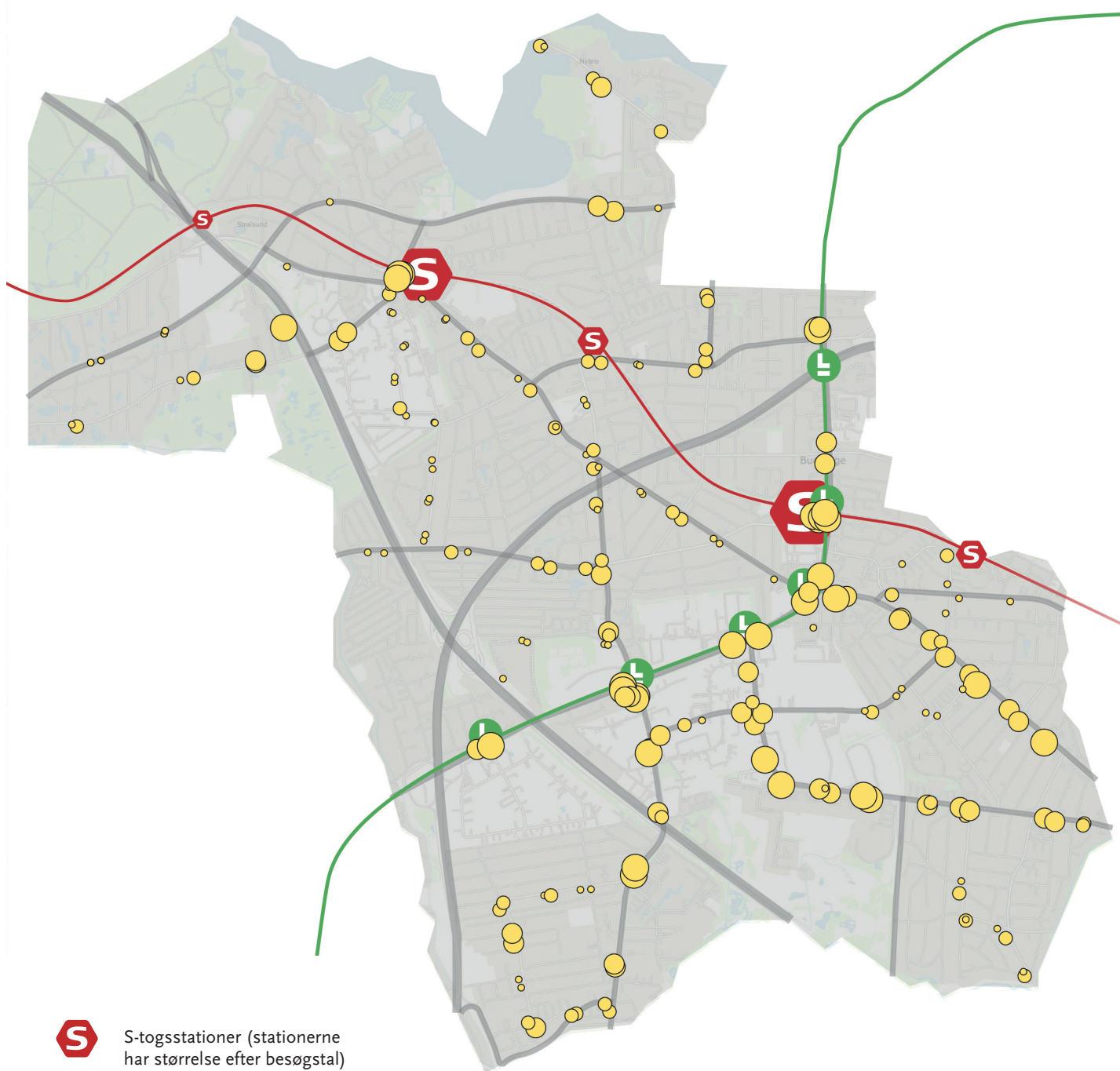
Det er dog ikke nok at have fokus på mere kollektiv trafik alene. Let skift fra et bæredygtigt transportmiddel til et andet, især ved trafikale knudepunkter, er vigtigt. Derfor arbejdes der for at gøre kombinationsrejser så nemme og gnidningsfrie som muligt. En af de store udfordringer i at øge kollektiv trafikbrug er First Mile/Last Mile problematikken, som omhandler rejsen fra hjemmet til trafikknudepunktet og fra trafikknudepunktet til destinationen. Her er det nødvendigt at skabe nye og friktionsfri løsninger for transporten til og fra knudepunkterne for at øge tilgængeligheden samt brugen af kollektiv trafik. Disse løsninger kaldes mikromobilitet. Indsatserne for at afhjælpe problematikken omfatter mikromobilitetstiltag som delecykler og el-løbehjul samt god cykelparkering ved trafikknudepunkter.

PRINCIPPER FOR KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektive trafik skal fortsat understøtte de større pendlerstrømme til og fra arbejde/uddannelse. Der vil være fokus på at gøre det nemt for de rejsende at komme fra et busstoppested eller station til deres ønskede destination. Heri vil der særlig være fokus på first/last mile, og hvordan vi kan arbejde på problematikken med at binde den første eller sidste lille, men meget vigtige del af rejsen, sammen med resten af det kollektive transportnet.

Investeringer i den kollektive trafik vil særligt understøtte de steder, hvor potentialet er størst for at overflytte bilisterne til den kollektive trafik. Det er særligt pendlerrejserne til og fra erhvervsområder der har de største potentialer.

Ligeledes vil der fortsat være fokus på at der skal være let tilgængelighed for alle til S-togstationerne, letbanen og busstoppestederne.



-  S-togsstationer (stationerne har størrelse efter besøgstal)
-  Fremtidige letbanestationer
-  Busstoppested
200-2000 personer pr. dag
-  Busstoppested
50-200 personer pr. dag
-  Busstoppested
15-50 personer pr. dag
-  Busstoppested
0-15 personer pr. dag

Figur 19 viser busstoppesteder i Gladsaxe Kommune (gul) samt vores togsstationer (røde) og kommende letbanestationer.

LETBANE OG HURTIGBUSSE

Det forventes at Letbanen på Ring 3 mellem Ishøj og Lyngby åbner i 2025. Der er undersøgelser om nye hurtigbusser der kører i eget spor/tracé (såkaldte BRT – Bus Rapid Transit) på Ring 4 (linje 400S) mellem Ishøj og Lyngby og en linje mellem Gladsaxe Trafikplads og Avedøre Holme (linje 200S). Ligeledes er der undersøgelser om en letbane/BRT mellem Gladsaxe Trafikplads og Nørrebro.

Gladsaxe Kommune deltager i undersøgelserne og følger ønsket om at styrke den kollektive trafik.

PRINCIPPER FOR BUSSTOPPESTEDER

I Gladsaxe Kommune er der over 200 busstoppesteder med omkring 18.000 daglige påstigninger. På figur 19 er angivet passagerbrugen af hver af busstoppestederne.

Et stoppested er ikke bare et stoppested. Der er mange overvejelser, som skal foretages, når der skal placeres et stoppested. Ikke blot hvor stoppestedet skal placeres, men også hvilke faciliteter der skal være ved stoppestedet. Stoppestedet skal først og fremmest være trygt, synligt og overskueligt. Nogle busstoppesteder er meget anvendt og har dagligt over 1.000 påstigninger, mens andre har en meget lav anvendelsesgrad. Gladsaxe Kommune har et ønske om at forbedre faciliteterne generelt ved busstoppesteder. Primært ved de mest benyttede stoppesteder, men også sikre en høj standard ved de mindre stoppesteder. På grund af økonomiske begrænsninger og pladsmangel er det ikke muligt at forbedre alle busstoppesteder samtidigt i Gladsaxe. Der vil derfor prioriteres forbedringer på de busstoppesteder, hvor det forventes at flest mulige passagerer vil have gavn af dem.

BY- OG DELECYKLER

Brugen af bycykler kendes mest fra de største danske og udenlandske byer.

Gladsaxe Kommune vil søge et samarbejde med de øvrige letbanekommuner, og herved skabe fælles løsninger for bycykler, der fungerer på tværs af kommunegrænser.

I Gladsaxe vil oplagte lokationer for placering af bycykler være de store trafikknudepunkter, som S-togs- og letbanestationer, større busstoppesteder samt nogle af de store arbejdspladser, kommunale institutioner og fritidsområder.

Det er afgørende at for en bycykelløsning, at der prioriteres brugervenlighed herunder at det bliver så nemt som muligt for alle at navigere i systemet. Både i forhold til brugeroplevelsen af selve den teknologiske løsning, men også gennemsigtighed i forhold til rækkevidder, hvor man kan cykle og parkere, samt hvor man ikke må cykle og parkere.

Potentialet for at overflytte folk fra bil til bycykler er størst under pendlingsture, hvor de i kombination med den kollektive trafik, kan flytte nogle af de længere pendlingsture i bil til kollektiv trafik.

EL-LØBEHJUL

Løbehjul er en nyere transportform, som der primært er erfaringer med fra større byer i ind- og udland. Erfaringerne har vist, at der skal være fokus på, hvordan løbehjul parkeres i byrummet. Loven foreskriver brug af cykelhjelme, hvilket kan være en barriere for brugen og udbredelsen af el-løbehjul.

Ifølge undersøgelser er der en tendens til, at dem, der benytter el-løbehjul, erstatter aktiv transport som gang



Figur 20 kortet viser letbanens linjeføring og stationer på Ring 3 (grøn) samt forslag til BRT-linjer på 200S og 400S (orange).



Figur 21 viser eksempel på parkering af by- og delecycler.



Figur 22 viser eksempler på el-løbehjulparkering i Oslo, hvor der er dedikerede områder, som el-løbehjulene skal parkeres i..

eller cykling med den mere passive transportform, el-løbehjul. Dette understøtter ikke målet om at fremme mere fysisk aktivitet.

Baseret på tidligere undersøgelser kan det konkluderes, at potentialet for brugen af el-løbehjul varierer afhængigt af konteksten. I Gladsaxe Erhvervskvarter er der observeret en begrænset interesse for el-løbehjul, i modsætning til forventningen om et større potentiale i Bagsværd Erhvervskvarter. Dette kan delvist tilskrives en større tilstedeværelse af unge voksne, der er beskæftiget i Bagsværd Erhvervskvarter.

Gladsaxe Kommune vil søge et samarbejde med de øvrige letbanekommuner om at afsøge potentialerne for brug af el-løbehjul, herunder eventuelt at lave pilotprojekter på udvalgte lokationer.

Målet er at opnå erfaringer, der kan være afsættet for en fremtidig implementering. Udvalgte erhvervsområder og store trafik knudepunkter vil være særligt egnede som pilotområder, da First Mile/ Last Mile udfordringerne er mest markante der.

Det er vigtigt, at der udpeges zoner, hvor det er tilladt at parkere el-løbehjul, så el-løbehjul ikke optager uhensigtsmæssigt meget af byens begrænsede offentlige arealer. Ligesom med bycyklerne er potentialet for overflytning fra bil til grønnere transportformer størst under pendlerture.

CYKELPARKERING

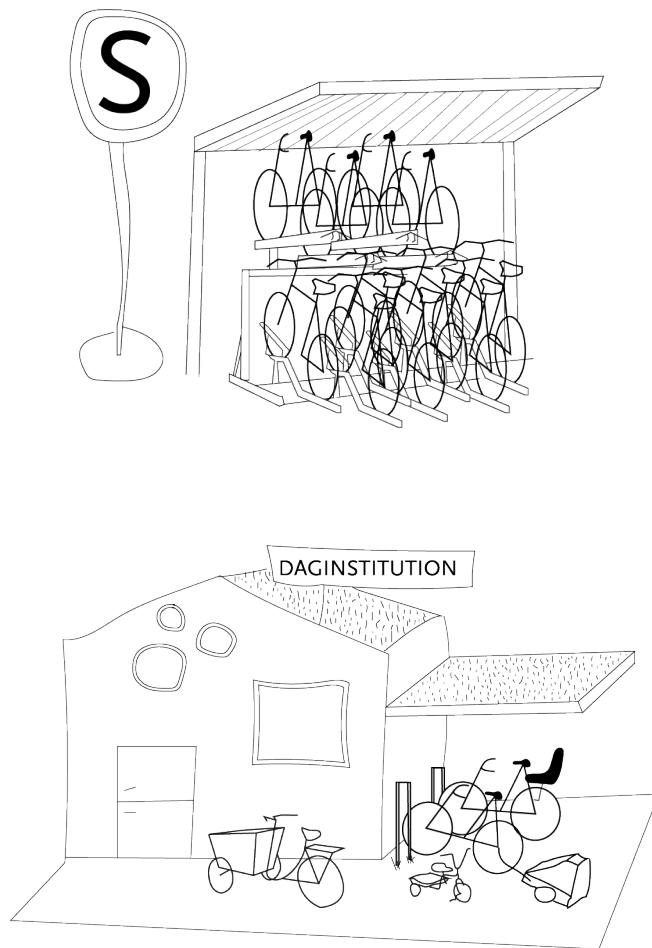
I Gladsaxe Kommune arbejdes der videre med at etablere cykelparkeringer, hvor der er størst behov. I takt med at der findes flere forskellige typer af cykler i bybilledet, stiger behovet for nye og mere fleksible cykelparkeringsløsninger.

Der vil særligt være fokus på, at der er gode cykelparkeringsfaciliteter ved trafikknudepunkter, indkøbsområder samt de grønne områder.

Derudover er der fokus på at skabe gode cykelparkeringsforhold ved de kommende letbanestationer, både i forhold til fleksibilitet til forskellige typer af cykler samt i forhold til serviceniveau inden for eksempelvis overdækninger og mulighed for fastlåsning af cykler.

Udformning af cykelparkeringspladserne skal tage udgangspunkt i hvilke behov, der er i det specifikke område.

Cykelparkering tager meget plads i byrummene, hvor der også skal være sidde- og opholdsmuligheder og plads til træer og beplantning. Derfor skal der ske en konkret afvejning af prioriteringer, når nye cykelparkeringskoncepter indpasses. Oftest ejes arealerne heller ikke af kommunen hvorfor løsninger skal findes i samarbejde med andre.



Figur 23. Ovenfor ses eksempler på cykelparkering. I Gladsaxe Kommune tilpasser vi cykelparkeringen til stedet og brugerne.

Princip 3:

Vi styrker forbindelserne

Gladsaxe Kommune vil planlægge byens arealer med flere gang- og cykelforbindelser, der skaber sammenhæng

I trafik- og mobilitetsplanlægning og i byudviklingen skal der være fokus på at udvikle Gladsaxe med bedre forhold for de gående og cyklisterne.

Når vi udvikler nye områder, vil vi konkret have fokus på bedre stiforbindelser til knudepunkter samt gode forbindelser til kollektiv trafik. I større udviklingsprojekter vil vi have fokus på sammenhæng til den kollektive transport.

Et vigtigt aspekt i udviklingen af Gladsaxe er at skabe oplevelsesrige byrum, der gør det attraktivt for borgerne at gå og cykle. Det handler ikke blot om at anlægge stier, men også om at skabe en behagelig og interessant oplevelse for fodgængere og cyklister.

Indsatserne er blandt andet understøttelse af de trafikale knudepunkter og mere fokus på den gående by, stier for både gang og cykel og supercykelstier.

UNDERSTØTTE DE TRAFIKALE KNUDEPUNKTER
S-togstationerne er de store trafikknudepunkter. Bagsværd Station og Buddinge Station er de største med henholdsvis 750.000 og 870.000 påstignere i 2022. Når letbanen er i drift, vil de seks letbanestationer ligeledes blive vigtige trafikale knudepunkter.

Det skal være så let og intuitivt som muligt at lave kombinationsrejser mellem de enkelte transportformer, og det skal være let at komme til og fra trafikknudepunkterne til fods og på cykel.

Derfor vil Gladsaxe Kommune arbejde for, at der er gode stiforbindelser til gående og gode infrastruktur- og parkeringsforhold for cyklende omkring S-togstationerne og de kommende letbanestationer.

Ved busstoppestederne skal der være attraktive og trygge ventemuligheder og gerne med oplysninger af bustiderne.

Der hvor det er muligt, skal der etableres Parkér & Rejs og mulighed for samkørsel. Her fungerer Skovbrynet Station som et godt eksempel på et af vores Parkér og Rejs-anlæg.

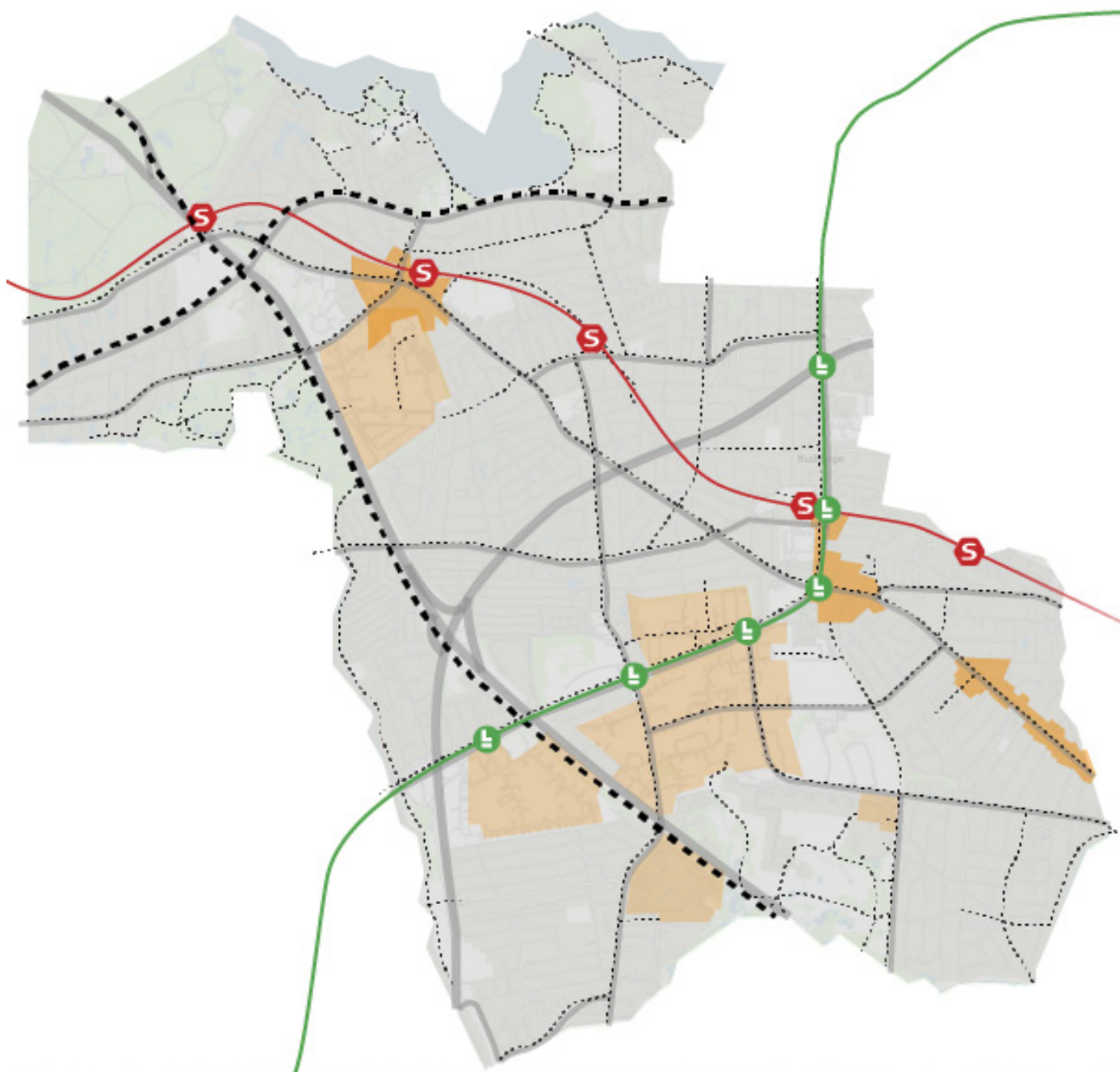
Knudepunkterne skal være overskueligt indrettet, så det er let at finde vej, når man bevæger sig mellem transportmidlerne.

DEN GÅENDE BY

Gang er en del af alle transportformer. Uanset om den primære tur foregår på cykel, ved kollektiv trafik eller i bil, så begynder og slutter turen til fods.

Gang er sundt, nemt, ukompliceret, klimavenligt og oplagt til kortere distancer. Gode forhold til gående bidrager til et levende og sikkert byliv.

I 2022 har gladsaxeborgerne gået over 60 % mere end de gjorde i 2019. Det antages at særligt Corona-nedlukningerne har været med til at flytte denne udvikling. Det er især i fritiden, at flere af borgerne har valgt bilen fra og i stedet valgt at gå.



-  S-togsstationer
-  Fremtidige letbanestationer
-  Super cykelsti
-  Cykelsti/cykelbane
-  Bymidter/bydelscentre
-  Erhvervs kvarterer

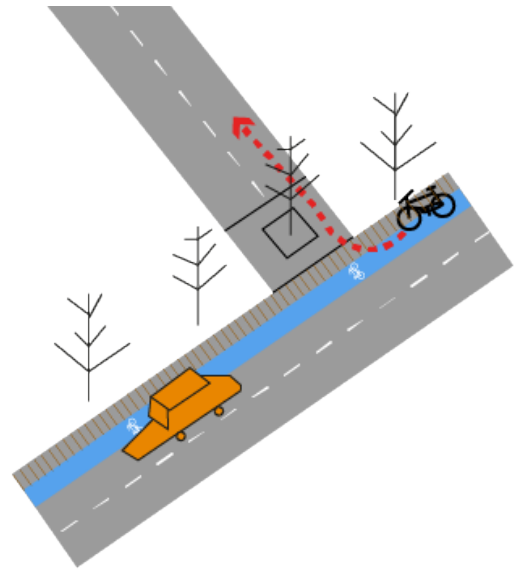
Figur 24 viser et overblik over Gladsaxe Kommunes cykelstier/cykelbaner, kollektive trafik og motorveje.

Denne udvikling skal fortsat understøttes. Trafik- og Mobilitetsplanen bygger videre på Arkitekturpolitikken designprincipper:

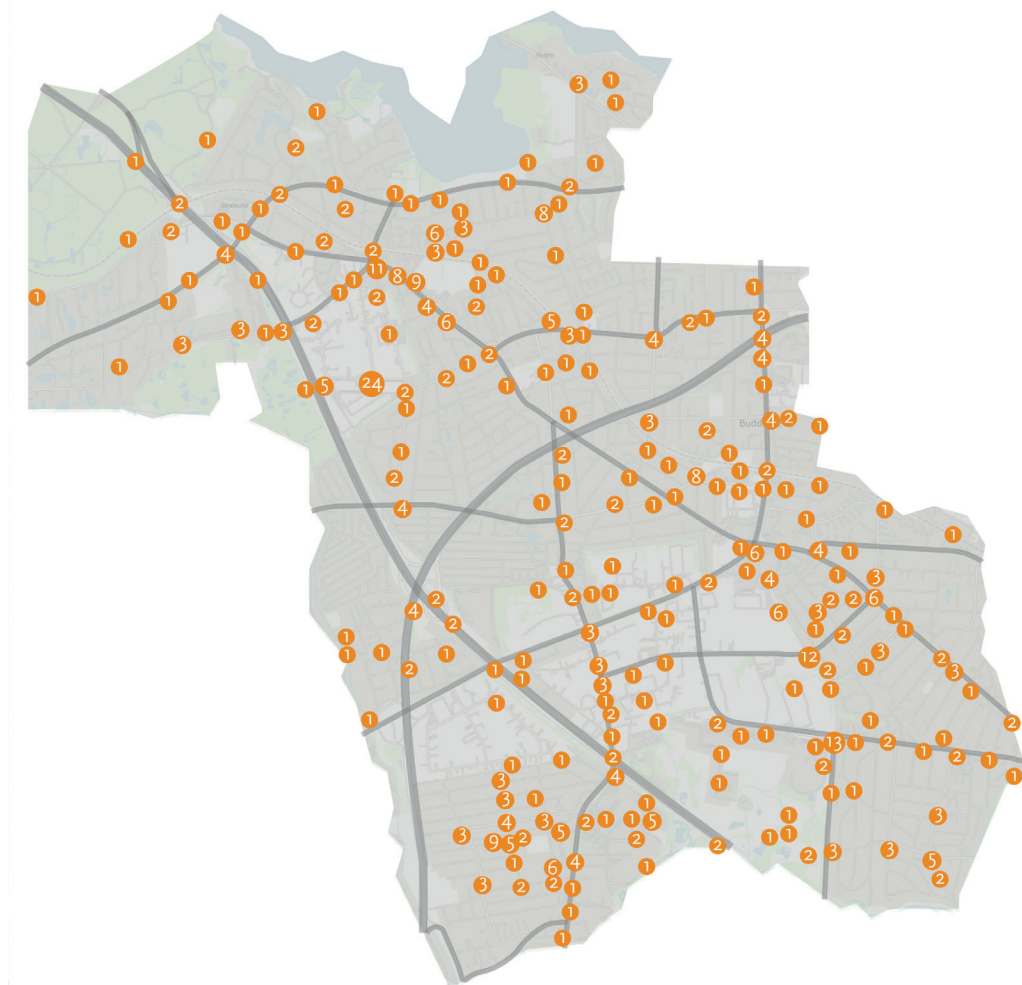
- Fortove er sammenhængende for at prioritere fodgængere og sikre skoleveje og har som udgangspunkt en bredde så to personer kan gå ved siden af hinanden, samt en ledelinje for svagtseende.
- Lyssignaler designes som udgangspunkt, så fodgængere og cyklister har fortrinsret
- Hvor det er meningsfuldt, kan mindre veje ensrettes eller designes som "shared space", hvor der er mere plads til grønt og til leg, til cyklister og fodgængere, og som slyngede forløb for biler.
- Det er en overordnet målsætning at undgå gå-trykknapper og i stedet sikre, at fodgængere automatisk får grønt lys ved overgange. Dette tilpasses de lokale trafikstrømme og forhold.

Der er fortsat områder, hvor der er såkaldte missing links, altså steder, hvor der mangler et stykke fortov eller en sti til at forbinde to områder eller som en let genvej. Hertil vil vi fortsat arbejde med at skabe og forbedre gangforholdene i kommunen.

Tilgængelighed for alle, herunder personer med funktionsnedsættelser, er en afgørende prioritet for byen. Derfor skal byens indretning løbende tilpasses for at sikre



Figur 25 viser eksempel på et scenarie, hvor en cyklist møder en kort barriere på sin cykeltur.



Figur 26 viser borgernes udpegninger baseret på spørgeskemaet. Tallene angiver antallet af respondenter, der har identificeret et problem på hver lokation

tilgængelighed for alle. Med udgangspunkt i de lokale forhold kan øget tilgængelighed for alle forbedres ved at give bedre muligheder for parkering til personer med handicap i byen og især ved trafikknudepunkter, samt gennem dialog med DSB om mulighederne for forbedret tilgængelighed for personer med funktionsnedsættelser ved stationerne.

Dette udmøntes konkret gennem detailplanlægning og gennemførelse af konkrete projekter.

Blandt de områder, der er særligt fokus på, er adgangsforholdene til bymidter, seniorcentre, trafikale knudepunkter og erhvervsområder.

STIER

Gladsaxe Kommune har et finmasket net af stier, som enten er forbeholdt fodgængere eller fodgængere og cyklister. Samtidig er der fortove langs stort set alle vejene.

Gladsaxe Kommune vil fremover, hvor det lokalt er muligt udvide stier i eget tracé for at give flere sikre ruter til fodgængere og cyklister, adskilt fra kørebanen. Ligeledes vil der arbejdes for at forbedre og udvikle de rekreative stier for at tilbyde bedre faciliteter og oplevelser. Desuden arbejder kommunen på at styrke det sammenhængende regionale stinet for at øge forbindelsen til andre områder. Der vil også være fokus på at tilpasse stierne til forskellige behov og målgrupper, herunder handicapvenlige ruter og familievenlige faciliteter. Herudover vil der særligt kigges på steder

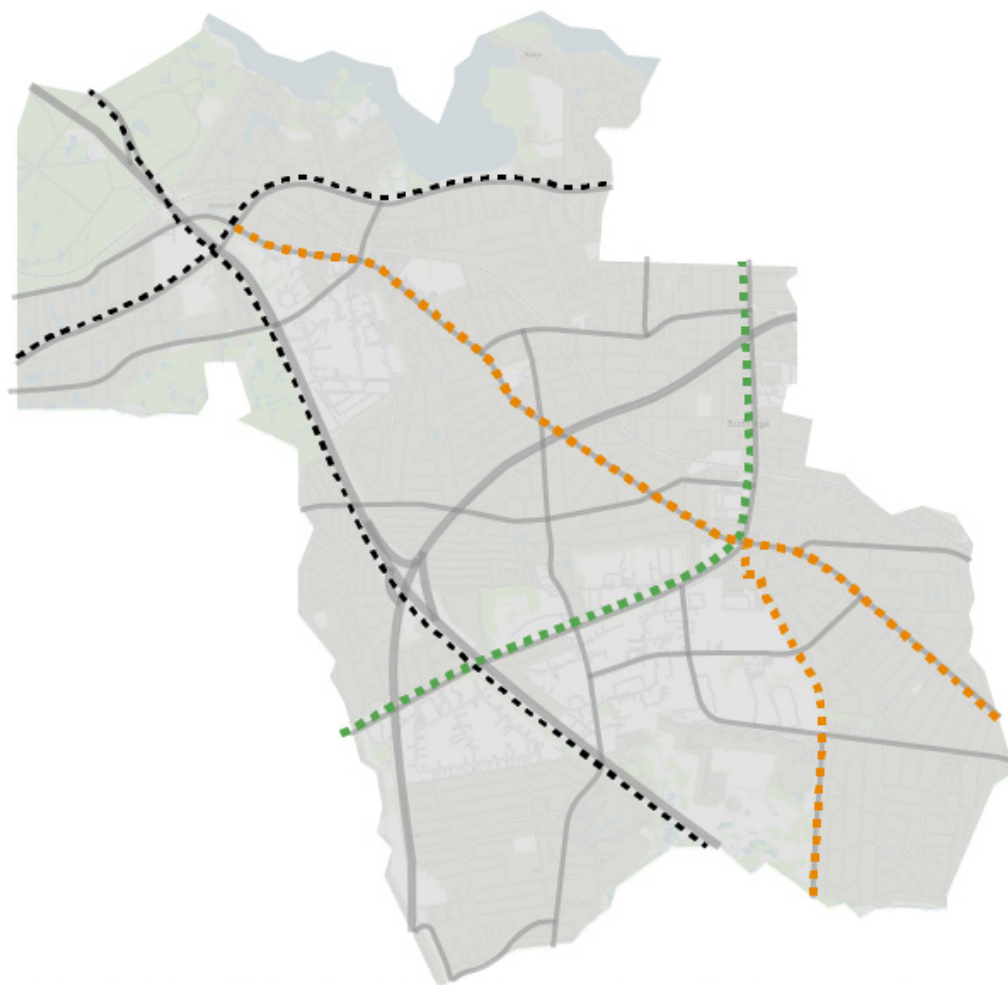
hvor borgere kan tage en pause og nyde omgivelserne. Dette kan opnås ved at integrere elementer som grønne områder, kunst, bænke, lys og andre faciliteter, der bidrager til en behagelig atmosfære og et æstetisk tiltalende bymiljø.

I foråret 2023 blev der gennemført en borgerundersøgelse via et interaktivt spørgeskema som havde til formål at identificere steder, hvor fodgængere eller cyklister oplever, at der mangler en forbindelse, når de færdes på kommunale stier og fortove. Fokus var på de små strækninger mellem 1-20 meter, hvor en mindre forbedring kan løfte den generelle oplevelse. Knap 500 borgere besvarede spørgeskemaet og der blev udpeget 520 lokationer, hvor gående og cyklende møder udfordringer på deres tur.

I spørgeskemaet blev følgende rapporteret:

- Mangler cykelforbindelser: 98
- Mangler gangforbindelser: 46
- Mangler overkørsler eller ramper: 54
- Begrænser folk med funktionsnedsættelser: 22
- Utrykke forbindelser: 195
- Andet: 106

Andet dækker over dårlige lyskrydsforhold, utryghed på grund af biler, der kører for hurtigt og manglende fodgængerfelte.



Figur 27 viser eksisterende (sort stiplet) og planlagte (grøn stiplet) Supercykelstier i Gladsaxe. Gladsaxe Kommune har også planlagt en supercykelsti fra Bagsværd ind mod København (orange stiplet). Den er dog ikke finansieret endnu.

Baseret på resultaterne fra borgerundersøgelsen arbejder Gladsaxe Kommune aktivt med de udpegninger og identificerede udfordringer, der var særligt fremtrædende i undersøgelsen. Flere af disse udpegninger har allerede ført til konkrete indsatser, der hurtigt er blevet etableret og har resulteret i forbedringer for gående og cyklister på de pågældende områder.

CYKELSTIER

Trafik- og Mobilitetsplanen arbejder ud fra et princip om at prioritere anlægsmidler til de cykelprojekter som har størst potentiale for at overflytte borgerne fra bilen til cyklen. Det gøres med hensyntagen til [Trafiksikkerhedsplan 2023](#), hvor der blandt andet er fokus på at skabe gode cykelforhold for skolebørn. På strækninger, hvor mange børn bevæger sig til og fra skole, er der potentiale for at styrke gode transportvaner, der kan fremme at både børn og forældre vælger cyklen frem for bilen. Gode transportvaner hos børn i en tidlig alder øger sandsynligheden for at de tager vanerne med sig i deres voksne liv. Dermed vil Trafik- og Mobilitetsplanen understøtte Trafiksikkerhedsplan 2023, der har fokus på at anlægge nye cykelstier på strækninger med mange børn. Der er særlig fokus på ruter med høj biltrafik og cykeltrafik samt strækninger, der kan integreres med det eksisterende cykelnetværk. De områder, hvor der er meget biltrafik, men ingen dedikerede cykelstier eller -baner, kræver særlig opmærksomhed for at sikre gode cykelforhold. Dette skyldes dels den forventede høje tilstrømning af cyklister på disse strækninger, dels det øgede behov for at adskille den tunge biltrafik fra cyklisterne.

Et særligt fokus er der også på strækninger, hvor der vurderes, at der er mange korte bilture, som kan skiftes ud med cyklen. Ligeledes er der et fokus på de strækninger, der er tæt på skoler.

I takt med at der udvikles nye typer af cykler, er der også en konstant udvikling af løsninger til at prioritere cykler i bymiljøet. Derfor er der fokus på at undersøge og implementere innovative cykelløsninger, især på smalle veje, hvor der ikke er plads til at etablere cykelstier.

Andre steder, hvor der er bedre plads, skal vi fortsætte med at vurdere behovet for cykelstiernes bredde. Som udgangspunkt skal en cykelsti helst være mindst 2,2 meter bred. Men der skal tages udgangspunkt i lokale pladsforhold og omgivelser. Det kan være relevant for at tilgodese hurtige cykelpendlere og samtidigt at tilgodese behovet for trykthed for de yngste og mindst rutinerede cyklister.

SUPERCYKELSTIER

De to supercykelstier, Farumruten og Ring 4 ruten, har været en stor succes. Farumruten har haft en stigning af cyklister på 86 procent siden dens lancering i 2013 frem til 2021. Ring 4 ruten har haft en stigning af cyklister på 46 procent fra dens lancering i 2017 frem til 2021. Cykeltællinger viser at Farumruten er Gladsaxe Kommunes mest anvendte cykelsti med over 3000 daglige cyklister.

Etablering af almindelige cykelstier har hovedsageligt til formål at være et alternativ til bil på de korte ture og at skabe nærhed og adgang helt frem til rejsens slutmål. Supercykelstier har potentiale (samme med de almindelige cykelstier) til også at flytte de mellemlange ture fra bil til cykel. Udbredelsen af elcykler fremmer desuden også

cykling på længere distancer. Der er altså meget som tyder på, at der med et stort udvalg af elcykler på det danske marked er et reelt alternativ til at køre bil på de mellemlange ture. Den udvikling kan etablering af nye cykelstier og supercykelstier understøtte. Der arbejdes for at etablere supercykelstier på strækninger med mange mellemlange pendlerture.

I forlængelse af letbaneprojektet bliver der anlagt en supercykelsti på Ring 3.

I samarbejde med *Supercykelstisekretariatet* samt nabokommunerne undersøges potentielle nye supercykelstistrækninger, blandt andet Buddingeruten fra Høje Gladsaxe til Gladsaxe Ringvej og Bagsværdtruten fra Nørrebro til Bagsværdvej.

Princip 4:

Vi skaber bedre mobilitetsadfærd

Gladsaxe Kommune vil arbejde for at skabe bedre mobilitetsadfærd blandt vores borgere, erhvervslivet og vores egne ansatte.

Uanset investeringer i den kollektive trafik, så er det en stor udfordring at få folk til at vælge mere bæredygtige transportformer som cykling og offentlig transport fremfor bilen. Derfor vil vi i samarbejde med erhvervslivet tage initiativer til at fremme en mere bæredygtig mobilitetskultur.

Bedre mobilitetsadfærd indebærer at vælge miljøvenlige transportformer som gå, cykle, bruge offentlig transport og eldrevne køretøjer.

Gladsaxe Kommune vil arbejde tæt sammen med lokale virksomheder for at skabe bedre mobilitetsadfærd blandt deres ansatte. Dette kan eksempelvis ske ved at tilbyde vejledning angående cykelfaciliteter som cykelparkering, omklædningsrum på arbejdspladsen og ved at tilskynde til samkørsel samt øget brug af offentlig transport til og fra arbejde.

Samtidig vil Gladsaxe Rådhus gå forrest og tage initiativer til at sikre at kommunalt ansatte og borgere, der besøger Gladsaxe Rådhus, i højere grad vælger cyklen eller offentlig transport.

Indsatserne omfatter mere understøttelse af samkørsel og 'Parker & Rejs' og øget samarbejde og partnerskaber med virksomheder for at styrke den grønne mobilitet.

SAMKØRSEL

Potentialet for samkørsel er stort. Samkørsel vil skabe bedre udnyttelse af infrastrukturen, mindre kødannelse, besparelse og mindre CO₂-udledning.

Alligevel viser forskning, at det er svært at få danskerne til at køre sammen. I Danmark sidder der i gennemsnit

1,08 person i hver pendlerbil. Det viser tydeligt, at der er et enormt potentiale i at få færre biler i byen, hvis flere mennesker valgte at køre sammen.

Da over halvdelen af alle bilture i Gladsaxe Kommune er på 10 kilometer eller mere, så er der mange ture der ikke umiddelbart kan overflyttes til cyklen, men som har potentiale for samkørsel.

Gladsaxe Kommune understøtter samkørselskampagner. Dialogen med virksomheder vil fortsætte, hvor de rådgives om, hvordan virksomhederne kan understøtte, at ansatte kører sammen.

PARKER & REJS

Parker & Rejs er et koncept, som der i forvejen understøttes og i fremtiden vil formidles endnu mere. Især ved S-togstationerne skal der fremmes muligheder for at parkere bilen og tage toget videre på rejsen.

Ved S-togstationerne er der generelt begrænset plads til parkeringsfaciliteter, og desuden benyttes parkeringspladserne af andre end blot togrejsende. Dog har Skovbrynet Station et betydeligt potentiale som Parker & Rejs-station på grund af sit store antal parkeringspladser, som i mindre grad anvendes af ikke-togrejsende, og stationens placering i nærheden af Hillerød motorvejen. For at yderligere understøtte dette potentiale, er der etableret ladestandere for elbiler.

Især pendlertrafikanterne i myldretiden har potentiale for at benytte sig af Parker & Rejs for at undgå kø og tidsforbrug på de store veje.

SAMARBEJDE OG PARTNERSKABER

I Gladsaxe Kommune vil vi indgå i samarbejder, der fremmer den grønne omstilling af transportadfærden. I partnerskab med det lokale erhvervsliv vil vi arbejde målrettet med at udvikle, teste og implementere tiltag der kan føre til varige adfærds- og vaneændringer i medarbejdernes måde at transportere sig til og fra arbejde. Pendlingen til og fra Gladsaxe skal ikke bare være grøn og bæredygtig, men også sund og aktiv. Vi vil prioritere effekt og potentiale i partnerskabet med erhvervslivet. Af den grund vil partnerskabet med Gladsaxe Erhvervsby på mobilitetsområdet være særligt vigtigt, når det kommer til at udvikle, teste og implementere nye grønne mobilitets-tiltag, samt at få volumen bag og skalerbarheden med i nye tiltag.

Vi vil styrke samarbejdet med boligselskaber og byens borgere, for at understøtte en grønnere transportadfærd. Blandt andet ved at styrke rammerne for mikromobilitet og prioritere tiltag der på forskellig vis gør det mere attraktivt at fravælge bilen.

Vi vil også samarbejde med nabokommunerne og Regionen om fælles indsatser for at nedbringe den tværgående og gennemkørende biltrafik.

Der vil være et særskilt fokus på pendlertrafikken til de store erhvervsområder, som ligger tæt på letbanen samt kollektiv trafik i øvrigt.

Vi vil samarbejde med virksomhederne for at finde løsninger på trængslen, der ikke øger biltrafikken samlet set.

Vores fokus er rettet mod initiativer, der ikke kun afhjælper trængslen, men også sikrer, at den samlede biltrafik ikke øges. Ved at arbejde tæt sammen med virksomhederne ser vi frem til at udvikle og implementere initiativer, der ikke blot afhjælper trængslen, men også bidrager til en mere effektiv, miljøvenlig og samfundsansvarlig mobilitet.

PARKERING DE RIGTIGE STEDER

Der skal være parkering til borgere, erhvervs- og handelslivet. Der skal også være plads til bylivet, det grønne og til fortove og cykelstier. Det betyder en kamp om pladsen. Derfor skal der prioriteres, hvor det giver mening at fastholde parkering, og hvor det giver mening at prioritere pladsen til mere byliv, eventuelt sammen med parkering til specifikke grupper.

Gladsaxe Kommune er i gang med en større renovering af Søborg Hovedgade, hvor der skabes mere byliv, grønnere omgivelser og mere plads til fortov og cyklister samt mindre mulighed for parkering på selve hovedgaden. Der ses også flere projekter i kommunen, hvor vejområdet er omdannet fra et fokus på bilparkering til grønne løsninger med Lokal Afledning af Regnvand (de såkaldte LAR-løsninger) og med mere plads til det grønne og bylivet.

Gladsaxe Kommune vil arbejde videre med at undersøge et øget brug af tidsbegrænset parkering. Det kunne være på veje, der ligger nær hovedgaderne, i erhvervsområder og specielt ved de steder, hvor der er god mulighed for et kollektivt alternativ, fx ved S-togstationer og de kommende letbanestationer. Hvis der nedlægges parkeringspladser, er det centralt, at der er et godt alternativ til brugen af vejen. Det vil sige god infrastruktur til gående, cyklende og kollektiv trafik.

Der arbejdes for, at de klimavenlige biler har fortrinsret på parkeringspladserne, således at delebiler, bybiler og elbiler har første ret til parkeringspladserne. I Gladsaxe er

der allerede reserveret parkeringspladser til delebiler, og der arbejdes på at stille flere pladser til rådighed for delebiler, når behovet opstår. Derudover skal der fortsat være reserveret parkeringspladser til borgere med størst behov, for eksempel invalidebiler.

Ligeledes vil der fortsat arbejdes på at understøtte by- og delebilernes rolle i Gladsaxe. Dels ved at understøtte koncepter for smart deling af biler, og dels ved at understøtte borgerne i hvordan de bedst får adgang til information vedrørende delebiler.

Reducering af parkeringspladser vil have en indvirkning på alle typer af ture og formål. Særligt ved korte ture vil man oftere genoverveje bilen, hvis det er svært at parkere ved destinationen. I Gladsaxe Kommune arbejdes der med generelle parkeringsnormer for hele kommunen i forbindelse med vedtagelse af kommuneplaner. Herunder er der krav for færre parkeringspladser ved de stationære områder.

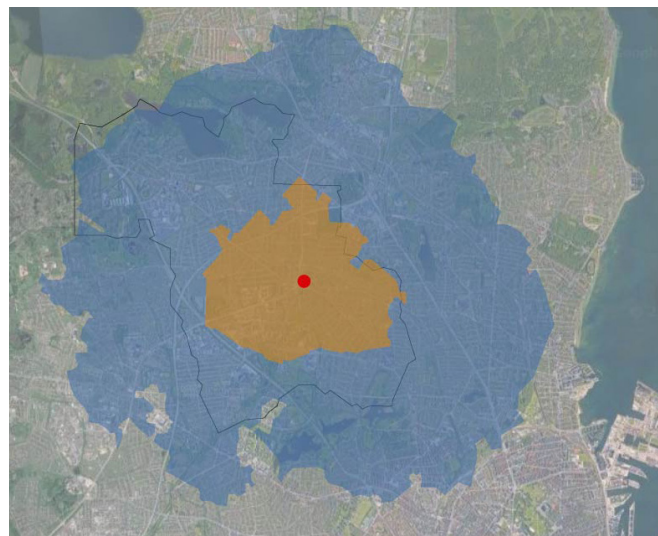
RÅDHUSET GÅR FORREST

Undersøgelser viser at næsten hver sjette biltur, der ender på Rådhuset, er på under 2 kilometer, mens over en tredjedel af bilturene er under 5 kilometer. Mange bilture på under 5 kilometer kan gøres på cyklen, til fods eller med den kollektiv trafik. På den baggrund vil der igangsættes en række indsatser, som vil fremme de ansattes mobilitetsvaner.

Undersøgelser viser, at 10 procent af parkeringspladserne ved Rådhuset i dag står tomme i løbet af en gennemsnitlig arbejdsdag, og med den kommende letbanestation foran Rådhuset, forventes behovet for parkering at mindskes. Dette er understøttet af at flere har en eller flere ugentlige hjemmearbejdsdage.

Parkeringspladserne på Rådhuset skal reduceres, så pladsen kan bruges til andre formål, eksempelvis grønne arealer, bedre stier for gående og cyklister eller bedre forhold for letbanepassagerne.

Parkeringspladser skal hovedsageligt prioriteres til de borgere, som er afhængige af deres bil, og de ansatte som har langt til arbejde.



Figur 28 viser afstand fra Gladsaxe Rådhus ved transport i bil. Orange: 0-2 km. Blå: 2-5 km. 16 % af bilture med mål ved Rådhuset er mellem 0 og 2 km og 25 % af bilture er mellem 2 og 5 km. Øvrige bilture med mål ved Rådhuset er alle på længere afstand end 5 km.

Sammenhæng med visioner og mål fra andre strategier og planer

I Gladsaxe Kommune er der en række planer og strategier for, hvordan vi vil udvikle vores by. Mange af disse planer hænger tæt sammen med trafik og mobilitet. I udarbejdelsen af Trafik- og Mobilitetsplanen er der derfor inddraget perspektiver fra forskellige fagområder, strategier og planer for at sikre, at Trafik- og Mobilitetsplanens principper og indsatser understøtter de trafikale mål, samt så vidt muligt bidrager til en generel bæredygtig udvikling af byen.

Gladsaxestrategien

"Vi vil gøre det let at være bæredygtig og have grønne transportvaner ved at udvikle byen, så de fysiske rammer understøtter den grønne omstilling. Og vi vil give mere plads til gående og cyklister"

Den nyeste Gladsaxestrategien, som blev vedtaget i 2022, sætter rammen for, hvordan Gladsaxe skal udvikles by med særligt fokus på økonomi, miljø og social balance.

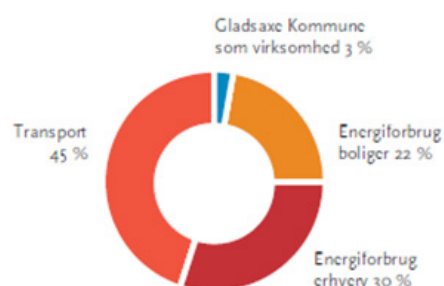
Trafik- og Mobilitetsplanen arbejder særligt med at understøtte to mål med overskrifterne:

- Et godt sted at bo og leve
- Styrket klimaindsats

For at opnå disse to mål skal der sikres gode sammenhænge og forbindelser, så borgerne kan bevæge sig rundt på tværs af byområderne.

Strategi for grøn omstilling

2021



Figur 29 viser fordelingen af CO₂-udledningen i Gladsaxe Kommune, målt i 2019

Med strategien har byrådet vedtaget følgende mål, som er udgangspunktet for Trafik- og Mobilitetsplanen:

For at nå vores mål om 70% reduktion af CO₂ i 2030 kræver det, at vi reducerer udledningen af trafikken i Gladsaxe med mere end 25%.

Trafik- og Mobilitetsplanen tager afsæt i nedenstående målsætninger og bygger videre på dem ved at medtænke fodgængere, kollektiv trafik og mere effektiv udnyttelse af bilerne.

Mål for trafikken i Gladsaxe 2030

- Andelen af cykelture er øget med 25%, målt i forhold til 2019.
- Bilismen i Gladsaxe – inklusive den gennemkørende – faldet med 10 procent, målt i forhold til 2019.

Strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler

Strategien blev vedtaget i 2021 og skal understøtte elbilerne vigtige rolle i forhold til at reducere CO₂-udledningen fra transport i Gladsaxe Kommune. Derfor arbejder Gladsaxe Kommune målrettet på at udbygge ladeinfrastrukturen til elbiler.

I 2021 blev der udarbejdet en strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler, og i 2022 blev der gennemført et udbud af ladestandere, som forventeligt i løbet af 2023 medføre, at ladeinfrastrukturen bliver udbygget med yderligere knap 200 offentligt tilgængelige ladepunkter til elbiler.

Omstillingen til elbiler understøtter ikke de overordnede målsætninger i forhold til at reducere biltrafikken og få flere til at cykle. Derfor er ladeinfrastruktur ikke et fokusområde i Trafik- og Mobilitetsplanen, men det indgår som element i den samlede grønne omstilling og udvikling af byen.

Trafiksikkerhedsplanen

I Trafiksikkerhedsplan 2023 er der særligt fokus på tryghed og sikkerhed for fodgængere og cyklister. Nedenfor fremgår de vigtigste punkter, som Trafik- og Mobilitetsplanen vil bygge videre på.

Skoler:

Skolerne skal have sikre og trygge ankomstzoner, og der skal være sikre og trygge stier og veje til/fra skolerne.

Lavere hastigheder:

Der skal køres langsommere på strækninger, hvor hastigheden er væsentlig højere end den skilte hastighed.

Den tilladte hastighed skal være højst 50 kilometer i timen på kommunale veje og 80 kilometer i timen på motorveje.

Trafikforbedringer og udpegede lokaliteter:

Ved større projekter i byen, såsom kloakseparering, skal der fokuseres på forbedring af trafiksikkerheden

Adfærd og kommunikation:

Påvirkning af den trafikale adfærd og god kommunikation om de trafikale aspekter.

Arkitekturpolitikken

Arkitekturpolitikken, som blev vedtaget i 2021, sætter fokus på den menneskelige skala, stedsans og verdensmål. Politikken har et menneskeligt afsæt, der handler om at arbejde med, hvordan det opleves at bo, arbejde og færdes i byen.

Arkitekturpolitikken har til formål at sætte retningen for de fysiske rammer med ønsket om at skabe en bæredygtig og levende by.

Politikken beskriver en levende by som et sted, hvor det er let og rart at bevæge sig mellem hverdagslivets vigtige stop til fods og på cykel.

Arkitekturpolitikken har følgende målsætning:

Gladsaxe er trafikplanlagt for fodgængere først, dernæst cyklister, så for brugere af den kollektive transport, og til sidst for bilister

Trafik- og Mobilitetsplanen bygger videre på denne målsætning og kommer med bud på forskellige indsatser, som vil understøtte et 'omvendt trafikhierarki', hvor de bløde trafikanter, fodgængere og cyklister, kommer før de hårde trafikanter, bilisterne.

Kommuneplan 2021

Kommuneplanen er en overordnet plan for byens fysiske udvikling. Et af de fem temaer i Kommuneplan 2021 er Trafik og Mobilitet, hvor der blandt andet fastlægges rammer for letbane, parkering, trafik anlæg, trafikstier samt kollektiv trafik. Trafik- og Mobilitetsplanen bygger videre på de rammer og retningslinjer, der vedtaget med Kommuneplan 2021, herunder især følgende retningslinjer:

- Når der planlægges for nye områder og veje i byomdannelsesområder, er det vigtigt at prioritere den bløde trafik og sikre plads og trafiksikkerhed for gående og cyklister.
- Ved etablering af stationsforpladser og renovering af eksisterende skal adgangen for bløde trafikanter prioriteres, og der skal sikres tilstrækkelig plads til cykelparkering.
- Parkering skal ske på egen grund eller som fælles løsning i kvarteret, og der skal etableres cykelparkering i henhold til fastsatte normer og med hensyntagen til mangfoldigheden af cykler, herunder ladcykler baseret på sted og funktion.

Sundhedspolitikken

I handleplanen *"Sammen om fysisk aktivitet"*, som en del af Gladsaxe Kommunes Sundhedspolitik, er der fastsat et overordnet mål om, at flere borgere i Gladsaxe skal bevæge sig mere i hverdagen og leve et aktivt liv længst muligt. I Trafik- og Mobilitetsplanen understøttes dette mål med fokus på at understøtte borgernes mulighed for nemt og trygt at kunne bevæge sig rundt i kommunen på cykel og ved gang.

28 procent af borgerne i Gladsaxe blev i 2021 kategoriseret som fysiske inaktive, og i handleplanen er der flere indsatser for at understøtte et mere aktivt liv, herunder en indsats der har fokus på at skabe bedre adgang til byens rum og udendørs bevægelse.

Spildevandsplan 2021

Med spildevandsplan 2021 er det besluttet, at regnvand og spildevand skal adskilles. Når regnvandet bliver adskilt fra spildevandet, er det en ressource, der kan bruges i en bæredygtig regn-vandshåndtering. Hvor det er muligt, vil det bærende element i udbygningen af afløbssystemet være løsninger på overfladen, der giver levende, grønne og rekreative byrum. Løsningerne vil være med til at skabe bedre muligheder for trivsel og sundhed hos borgerne og bidrage til en større biodiversitet i byen. De grønne overflade-løsninger vil også medvirke til at gøre byen mere robust i forhold til lange tørre perioder. Når regnvands-løsningerne skal planlægges, vil også mobilitetsprincipperne og arbejdet med at styrke forbindelserne blive inddraget i et helhedsorienteret blik på byens udvikling.

Varmeplan 2030

I Varmeplan 2030 sætter kommunen mål om at forsyne alle borgere med fjernvarme med fuld udbygning af infrastrukturen inden udgangen af 2028. For at forsyne alle gladsaxeborgere skal der også etableres lokal energiproduktion og -lager, som skal være med til at sikre grøn energiforsyning i fjernvarmesystemet. I denne forbindelse er det vigtigt, at energiløsningerne falder godt ind i bybilledet og giver noget tilbage til byen. Fjernvarmeselskaberne kan ved etablering af energiløsninger og ved reetablering af byggepladser tage hensyn til målsætningerne i mobilitetsplanen.

Vores Grønne Gladsaxe

Trafik- og Mobilitetsplanen vil bygge videre på strategien Vores Grønne Gladsaxe og sætte fokus på at skabe gode stiforbindelser, der forbedrer adgangen til grønne områder. Et fokus i Vores Grønne Gladsaxe er at prioritere udvidelse og forbedring af eksisterende cykel- og gangstier samt etablering af nye stier og forbindelser. Formålet er at tilbyde borgerne sikre og attraktive muligheder for at opleve natur tæt på, hvor de bor.

Trafik- og mobilitetsplan 2014

Den tidligere Trafik- og Mobilitetsplan for Gladsaxe Kommune havde som hovedformål at fremme bæredygtig transport ved at styrke cykel- og kollektiv trafik. Den nye Trafik- og Mobilitetsplan sætter ambitiøse mål for mobiliteten i Gladsaxe og bygger videre på flere af de indsatser, der var i den gamle plan. Fokus vil fortsat være på at udvikle endnu mere attraktive muligheder for cyklister og forbedre den offentlige transport. Der vil fortsat være samarbejde med trafikselskaber og nabokommuner for at forbedre den kollektive transport yderligere og minimere trængsel på vejene.

Mobilitetsdesign manual

Manualen for mobilitetsdesign har til formål at angive retningslinjer for hvordan forskellige indsatser mere detaljeret kan håndteres i en videre arbejdsproces.

Principper med fysiske kriterier og ønsket effekt for ny:

- Kollektiv bustrafik
- Vejlukning
- Ensretning
- 2 minus 1-vej
- Cykelgade
- Opholds- og legeområde
- Nye cykelstier

PRINCIPPER FOR DEN KOLLEKTIVE BUSTRAFIK I GLADSAXE KOMMUNE:

1. Bustrafikken skal understøtte de store pendlerstrømme til arbejde/uddannelse ved at prioritere det strategiske net/(metropolnetværket)
2. Investeringer i busfremkommelighed prioriteres for det strategiske net
3. Det lokale busnet og Flextur skal give en fladedækning, der dækker forskellige kundetyper behov særligt handicappede og gangbesværede
4. Gode trafikknudepunkter og stoppestedsmiljøer skal sikre en god sammenhæng og understøtte et grønt bymiljø
5. Den kollektive trafik skal være CO2 neutral
6. Investeringer i den kollektive trafik skal understøtte, at flere tilvælger den kollektive trafik
7. Ved ændringer af buslinjer og oprettelse af nye buslinjer skal potentialet for overflytning fra bil til kollektiv trafik, skal være et parameter, der vægtes meget højt
8. Busdriften skal tilrettelægges, så den binder kommunen sammen
9. Buslinjer må godt køre parallelt med letbanen på kortere strækninger, for at sikre gode, lange busforbindelser på tværs med færre skift

VEJLUKNING

Vejlukning vil nærmere undersøges ved de strækninger, som har følgende fysiske kriterier og ønskede effekt:

Fysiske kriterier:

- En del af et boligkvarter
- Mellem til lav trafikmængde
- Gennemkørsel fra mindst en retning
- Mulighed for etablering af vendeplads

Ønskede effekt:

- Bedre forhold for cykler og gående
- Flere cyklister og gående
- Mindre biltrafik
- Væsentlig mindre gennemkørsel fra bilister
- Mere tryghed og sikkerhed på den lukkede vej
- Fredeliggørende effekt
- Uden væsentlig øget trafikmængde på nærliggende boligveje

ENSRETNING

Ensretning vil undersøges nærmere ved de strækninger, som har følgende fysiske kriterier og ønskede effekt:

Fysiske kriterier:

- En del af et boligkvarter
- Gennemkørsel fra minimum en retning
- Mulighed for at etablere cykelbane for modstrøms cyklister
- Mulighed for etablering af parkering på kun én side af vejen

Ønskede effekt:

- Bedre forhold for cykler og gående
- Flere cyklister og gående
- Mindre gennemkørsel fra bilister
- Mindre biltrafik
- Må ikke medføre højere hastighed
- Mere tryghed og sikkerhed
- Fredeliggørende effekt

2 MINUS 1-VEJ

2 minus 1-vej vil undersøges nærmere ved de strækninger, som har følgende fysiske kriterier og ønskede effekt:

Fysiske kriterier:

- At der ikke er mere end 1.000 biler i døgnet
- Maksimal hastighed på 40 kilometer i timen
- At der placeres hastighedsdæmpende foranstaltninger
- Parkering er ikke tilladt

Ønskede effekt:

- Bedre forhold for cyklister og gående
- Flere cyklister
- Mindre biltrafik
- Må ikke medføre højere hastighed
- Mere tryghed og sikkerhed
- Færre parkering

CYKELGADE

Cykelgade vil undersøges nærmere ved de strækninger, som har følgende fysiske kriterier og ønskede effekt:

Fysiske kriterier:

- Kobler eksisterende cykelinfrastruktur sammen
- Skal have flere cyklister end bilister (maks 500 biler i døgnet), eller at der forventes flere cyklister end bilister efter cykelgaden er anlagt.
- Lav hastighed (maks 30 kilometer i timen)
- Mulighed for at fjerne eller afmærke parkeringspladser

Ønskede effekt:

- Bedre forhold for cyklister og gående
- Flere cyklister
- Mindre biltrafik
- Lavere hastighed
- Mere tryghed og sikkerhed
- Færre parkering

OPHOLDS- OG LEGEOMRÅDE

Opholds- og legeområde vil undersøges nærmere ved de strækninger, som har følgende fysiske kriterier og ønskede effekt:

Fysiske kriterier:

- Maks 200 biler om dagen
- Meget lav hastighed
- Blind vej
- Mulighed for at fjerne eller afmærke parkeringspladser
- Safespace for fodgængere

Ønskede effekt:

- Bedre forhold for cyklister og særligt gående
- Flere gående på vejen
- Mindre biltrafik
- Mere tryghed og sikkerhed
- Bedre udnyttelse af vejarealet
- Fredeliggørende effekt

CYKELSTIER

Cykelstier vil undersøges nærmere ved de strækninger, som har følgende fysiske kriterier og ønskede effekt:

Fysiske kriterier:

- Veje med meget cykeltrafik, men ingen cykelinfrastruktur (mere end 500 cykler i døgnet)
- Steder med meget biltrafik, men ingen cykelinfrastruktur (mere end 1000 biler i døgnet)
- Sammenkobling af eksisterende cykelinfrastruktur
- Opgradering af cykelbaner på strækninger med meget biltrafik (mere end 2000 biler i døgnet)
- Strækninger med meget cykeltrafik og mange lastbiler (mere end 100 lastbiler i døgnet)
- Veje hvor særligt mange børn cykler

Ønskede effekt:

- Bedre forhold for cyklister
- Flere cyklister
- Mere tryghed og sikkerhed
- Flere cyklende børn

