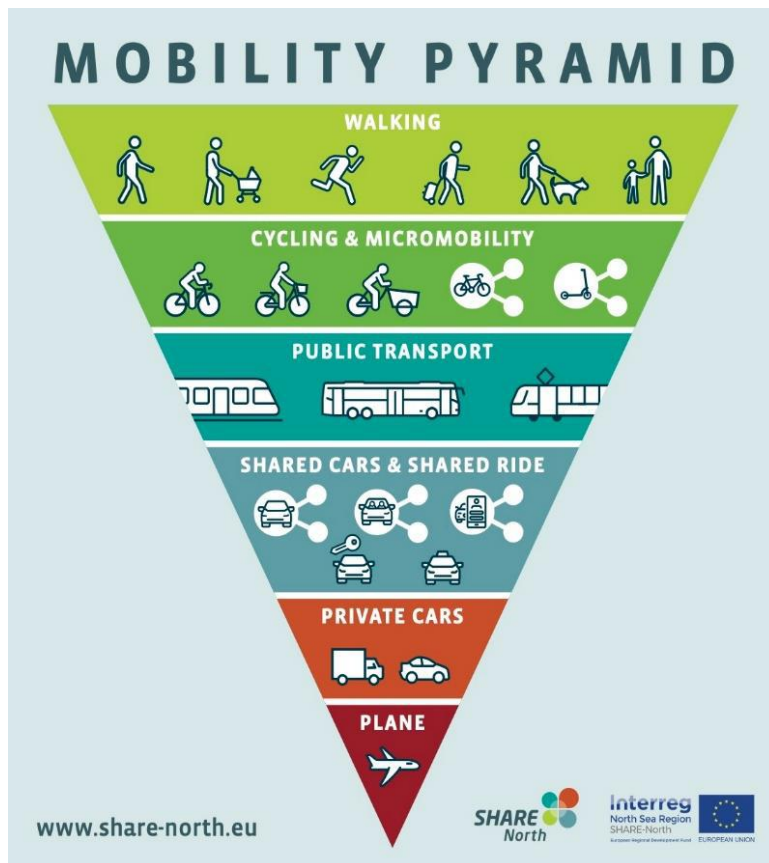


## DN Hillerøds kommentar til Grøn Mobilitetsplan 2024

DN finder det glædeligt, at Hillerød kommune – i lighed med en række andre kommuner – nu har fremlagt en plan for Grøn Mobilitetsplan i offentlig høring.

Af klimaplanen fra 2023 fremgår det, at ca. 1/3 af det samlede CO2 udslip inden for kommunens areal udgøres af trafikken, hvoraf ca. 70% er fra biltrafik. Da det samlede mål i klimaplanen er en nedbringelse af CO2-udledningen fra Hillerød kommune er mindst 64 % inden 2030, er det oplagt, at trafikken er en af de vigtigste faktorer – hvis ikke den vigtigste – når dette mål skal nås senest i 2030.

Mobilitetsplanen bør i højere grad afspejle denne alvorlige problematik og primært fokusere på nedbringelse af CO2 udslip frem for fremkommelighed. Det handler om at fremme bæredygtige transportformer (= eldrevne bus- og togtransport og cykling/gang), som kan nedbringe CO2 udslippet markant frem for at øge fremkommeligheden. En ringere fremkommelighed vil i sig selv fremme en overgang til kollektive transportformer, og en målsætning bør være, at fremkommeligheden for den offentlige transport og cykel-/gangtransport som udgangspunkt er bedre end for den individuelle biltransport.



Fordi fremkommelighed spiller så stor en rolle i den fremlagte visionsplan, ser vi nogle modstridende målsætninger. På den ene side fremføres det at " *Fra det overordnede vejnet skal det være hurtigere end i dag at komme med bil til bymidten, erhvervsområderne og stationerne*" og at " *rejsetiden i byen skal reduceres for dem, der har brug for bilen*" (Vision for grøn mobilitet og mindre trængsel, (s. 1). Mens det i afsnittet om Plads til mennesker og natur (s. hedder at " *Færre biler og mindre vejareal kan give plads til flere grønne arealer og byrum, hvor der er plads til natur, leg og aktivitet*" (s. 2)



Det fremgår endvidere, at " *..alle der har brug for bilen ikke sidder fast i trafikken og stadig kan komme rundt i byen. Rejsetiden i byen skal reduceres for dem, der har brug for bilen*" (s. 1). Vi mener, at dette er en alt for passiv tilgang. Det defineres ikke "hvem der har brug for bilen", som jo under ingen omstændigheder kan omfatte de mange indbyggere, som ikke ejer en bil. Målsætningen bør i stedet være at arbejde for, at langt færre "har brug for bilen".

Cyklen er på mange måder trafikproblemernes "schweizerkniv", som kan løse mange problemer med trafik og fremkommelighed på samme tid. Det fremgik meget tydeligt på borgermødet om grøn mobilitet, hvor Maria Wass-Danielsen fra konsulentfirmaet Urban Creators fremlagde visionen om "Hillerød som en 15-minutters by", hvor byen inddeles i trafikzoner med kollektiv transport som ryggrad. I denne vision kan man cykle fra alle dele af byen til centrum på 15 minutter, og det hele bindes sammen med cykelgader og cykelzoner. En sådan

indretning af byen vil i høj grad øge fremkommeligheden og mindske CO2 udslippet og oven i købet være befordrende for folkesundheden. Vi anbefaler stærkt, at disse visioner bliver en væsentlig del af den kommende mobilitetsplan.



### **Generelle anbefalinger fra DN Hillerød**

DN Hillerød mener, at hovedmålsætningen ubetinget bør være fremme af en bæredygtig transport, som nedbringer CO2-udslippet markant og at dette gerne må ske på bekostning af fremkommeligheden for privatbilismen. Virkemidlerne til dette er kendte:

- større bilfri zoner i de centrale bydele,
- øgede P-afgifter,
- roadpricing (endnu ikke vedtaget af folketinget),
- busgader,
- hastighedsbegrænsninger
- nul-emissionszoner i de indre bydele
- cykel-/gang gader, m.m.
- etablering af et antal "blaffer-holdepladser" i omegnsbyerne



Den private biltransport kan groft inddeles i to hovedkategorier: pendlertrafik til og fra arbejde samt øvrig individuel trafik (handel, forskellige gøremål, fritidsaktiviteter og meget andet). Pendlertrafikken i Hillerød er stor: over 18.000 bilister ind i kommunen og 14.000 til arbejde uden for kommunen. Prognoserne fortæller, at disse tal vil stige yderligere med mindre vilkårene for den kollektive trafik forbedres. Pendlertrafikken er formodentlig den letteste at dreje i en mere bæredygtig retning, da en god del af transporten sker på nogenlunde de samme tidspunkter og fra de samme lokationer. Vi har set den første spæde begyndelse med Favrholm station (som er en stor succes med en stor P-plads, som allerede er godt fyldt op i dagtimerne) og etableringen af den nye buslinje til Novo, og potentialet er vældig stort, idet mange af de store virksomheder netop ligger i nærheden af toglinjer (S-bane og Lokalbane)

Her er virkemidlerne også kendte:

- Etablering af flere P-pladser for pendlere ved de største indfaldsveje kombineret med hurtig og hyppig videre transport med busser og tog
- Etablering af højkvalitets cykelruter fra centrum til de største arbejdspladser
- Koordinering af transport og kampagner på de store virksomheder
- Direkte og hyppige buslinjer til de største knudepunkter for videre kollektiv transport, m.m.
- Hillerød er begunstiget af hele fire forskellige toglinjer, og dette er tilsyneladende ikke afspejlet i visionsplanen. En bedre samtænkning af

lokalbanen kunne især komme indbyggerne i den nordlige og vestlige del af kommunen samt tilstødende kommuner til gavn. Der er også behov for bedre cykelparkering og ventefaciliteter ved mange af de små stationer, hvilket vil gøre det mere attraktivt at benytte toget.

- Trafikselskabet Lokaltog, som betjener de fire lokaltoglinjer, som udgår fra Hillerød, har allerede skrevet kontrakt på levering af 14 nye, batteridrevne togsæt. Disse kommer i første omgang ikke til at køre på linjerne fra Hillerød station. Vi anbefaler og forventer, at der snarest muligt også kommer el-drevne tog på disse linjer.

En højere grad af brug af cykler fylder meget i visionen, og der fremhæves en række fordele ved en øget cyklisme – især som alternativ til de mange korte bilture. Dette er vi ganske enige om, og fremkomsten af el-cykler gør det muligt for en betydelig større del af borgerne at benytte denne transportform. Hvis dette mål skal realiseres, kræver det en lang række tiltag, som vi håber bliver en del af den kommende plan:



- Flere og mere sikre cykelstier, også med vejbelysning for at øge trygheden
- Bedre P-faciliteter for cykler ved kollektive trafikknudepunkter (S-bane, busstation, m.m.)
- Omlægning af dele af vejnettet i centrum af byen således at cykler får forrang for biler og evt. helt lukkes for bilkørsel
- Arbejde for at kørselsfradraget for cykling begynder ved 0 km i stedet for 12 km (lovændring)
- Bedre skiltning og oplysningskampagner til borgerne

- Evt. præmiering af de medarbejdere, som cykler til kommunens arbejdspladser

Lastbiltransporterne er et kapitel for sig. De står for ca. 30% af vejtransportens samlede udledninger. Belastningen i byerne er særlig stor pga. den øvrige forurening fra disse i form af partikler, kvælstofilter, m.m. Der findes løsninger, som kan nedsætte disse udledninger:

Omfordelingspladser eller centraler

- Omfordeling fra større lastbiler med varer til indre by (privat som til erhverv) - det skal ske til elbiler (små elvarevogne m.m.)
- Ladcykler kan erstatte varebiler - et studie foretaget i London viser, at elektriske ladcykler leverer 10 pakker i timen, hvor varevogne leverer seks. Samtidig sparer distributøren 90 procent af CO<sub>2</sub>-udledningen, der ville være fundet sted med en dieselvarevogn. 60 procent hurtigere. 90 procent grønnere. De tal beskriver nogle af fordelene ved at bruge elektriske ladcykler.



Endelig savner vi, at der sættes tal for målsætningerne om en nedbringelse af CO<sub>2</sub> udslippet – at disse kvantificeres. I den færdige plan bør det tydeligt fremgå, hvad emissionen fra trafikken er i dag, hvorledes den har udviklet sig over tid og hvad prognoserne siger. Det bør især også fremgå hvad målsætningen i tons CO<sub>2</sub> frem mod 2030 er, og der bør indlægges jævnlige

revisioner/genbesøg, f.eks. med et års mellemrum, for at konstatere om udviklingen går den rigtige vej eller om der er brug for yderligere tiltag. Hvis Hillerød og byrådet virkelig vil, at Hillerød skal fremstå som en foregangskommune og blive den trafikmæssigt grønneste by i Nordsjælland, kunne en målsætning om en halvering af CO2 udledningerne være en god begyndelse!

## **Konkrete forslag fra DN Hillerød**

### Indre by, bæredygtige løsninger

- Stop for den gennemkørende trafik i bykernen. Bedre skiltning ved omfartsvejene.
- GPS der anviser korte veje via bykernen skal ændres.
- Helsingørgade, Østergade og Milnersvej bør ensrettes (Forsøgsordning)
- Bedre anvisninger til p -pladsen ved Tromlepladsen.
- Nedsat hastigheder i byerne.
- At der indsættes mindre EL – busser i byerne, med flere afgange.
- Bilfri søndage

### Favrholm Station som nyt knudepunkt

- Turistbusser og (Kombardo) skal i fremtiden anvende Favrholm som knudepunkt. Der er ingen grund til at de skal køre ind i byen, nu hvor Favrholm Station er etableret med adgang til S – tog og Lokalbane på sigt.
- Favrholm Station som knudepunkt for busbetjening af Novo og FujiFilm

### Samkørsel og andre ordninger for bæredygtig befordring

- Samkørsel. Hillerød Kommune skal motivere, borgerne, virksomhederne til at etablere samkørsel og fremme anvendelse af debiler.
- Park and Ride, hvorfra der etableres buskørsel

### Gratis og bedre kollektiv trafik i Hillerød Kommune

- Beboere licenser til parkering.
- Gratis bybusser
- Buslommer der sikrer bussernes fremkommelighed
- P-pladsen ved Slotsparken og andre steder
- I forbindelse med anlæggelse af Hillerød-motorvejens forlængelse kan der indrettes bus-motorveje med én vejbane i hver retning til kollektiv bustrafik, såkaldte Bus Rapid Transit (BRT)