

# Implementering af klimaplanens indsatser for kollektiv trafik

## NOTAT

25. september  
2023

**Sagsbehandler**  
bnorm

## Indhold

Indledning .....	2
Notatets formål og opbygning .....	2
Borgernes brug af kollektiv trafik i dag .....	2
Få bruger busserne trods generel tilfredshed med kollektiv trafik blandt borgerne ....	3
Bilen er hurtigst.....	3
Hvad kan få flere borgere til at benytte kollektiv trafik? .....	4
Præsentation af løsningsforslag.....	4
Oversigt over scenarier .....	5
Bedre kollektiv trafik til Hillerød .....	6
Kortere rejsetid mellem Frederikssund og Hillerød .....	6
Fra Skibby til Frederikssund på under 20 min .....	7
Opgradering af lokalbusser .....	8
Billigere løsning .....	8
Forsøg med gratis bustransport .....	9
Mobilitet i landområder .....	9
Forsøg med Studieflex og omkostningerne hertil .....	10
Opgradering af busholdepladser i landsbyer .....	11
Kombinere kollektiv trafik med andre transportformer .....	11



# Indledning

Frederikssund Kommune har vedtaget en ambitiøs klimaplan, hvor den kollektive trafik også spiller en vigtig rolle i at reducere kommunens CO<sub>2</sub>-udledning. For at kunne realisere dette, skal vi have flere til at bruge kollektiv trafik. Mobilitetsplan 2023 kommer med bud på, hvordan vi kan gøre dette. Mobilitetsplanen opstiller endvidere løsningsforslag til at reducere afhængigheden af en bil de steder, hvor adgangen til kollektiv trafik er begrænset.

Planens løsningsforslag hviler på en grundig analyse af borgernes transportvaner og de nuværende trafikale forhold, efterfulgt af et intensivt forløb med borgerinddragelse i form af en borgersamling. Forslagene er indarbejdet i klimaplanens indsatskatalog. For kollektiv trafik er der følgende 8 indsatser i kataloget:

- Bedre kollektiv trafik til Hillerød
- Fra Skibby til Frederikssund på <20 min.
- Opgradering af lokalbusser
- Kombinere kollektiv trafik med andre transportformer
- Gratis bustransport for pensionister - forsøgsprojekt
- Gratis lokalbusser - forsøgsprojekt
- Mobilitet i landområder
- Opgradering af busholdepladser i landsbyer

I klimaplanen er der opstillet et mål om, at indsatserne skal bidrage til at mindst 25 procent af borgerne benytter kollektiv trafik mere end en gang om ugen i 2030 (mod 12 procent i 2021). Derudover er der et mål om en tilfredshed på 50 procent med transportmuligheder hos borgere, der er bosat i kommunens landsbyer og landområder (mod 30 procent i 2021).

## Notatets formål og opbygning

Dette notat har til formål at give Plan og teknik et grundlag for at beslutte, hvordan klimaplanens indsatser vedrørende kollektiv trafik skal implementeres. Nogle af indsatserne kræver, at busserne skal køre på en lidt anden måde. Det kræver muligvis også, at tilskuddet til de lokale buslinjer fordeles anderledes end i dag.

Processen for at foretage ændringer i busbetjeningen tager minimum halvandet år. Af hensyn til klimaplanens fremdrift er det derfor vigtigt, at der i løbet af 2024 træffes beslutning om, hvordan den kollektive trafik skal planlægges og prioriteres i fremover.

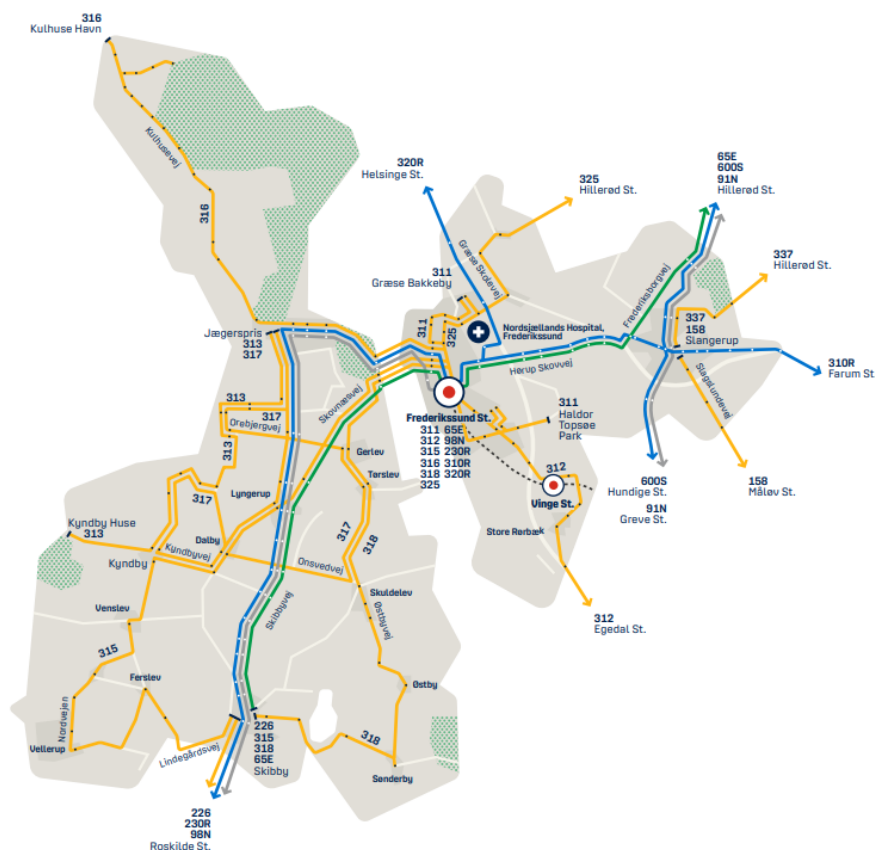
Notatet indledes med en kort introduktion til de nuværende forhold, ud fra den viden, mobilitetsanalysen har bragt med sig. Dernæst kommer et afsnit med en samlet oversigt over forslag til, hvordan de 8 indsatser kan blive til virkelighed. Forslagene vil efterfølgende blive uddybet enkeltvist.

## Borgernes brug af kollektiv trafik i dag

Behovet for at transportere sig, og hvilke transportmuligheder man har, afhænger i høj grad af, hvor man bor i kommunen. I de største byer er der typisk et godt udbud af indkøbsmuligheder, servicefunktioner, uddannelsesmuligheder og adgang til kultur- og fritidsfaciliteter. Dette begrænser behovet for transport. Endvidere er der også ofte gode alternativer til bilen i form af flere busforbindelser og adgang til et cykelstinet.

I de mindre byer og i udkanten af kommunen er der dog ofte kun tale om betjening en gang i timen i hverdagene og hver anden time i weekenden. Endvidere er rejsetiden ofte væsentlig længere end samme tur i bil.

Kortet herunder viser buslinjerne i Frederikssund Kommune. I den centrale del ses **bybuslinjen (311)**, som binder den nordlige og sydlige del af Frederikssund sammen. På tværs går de fem **regionale linjer (600S, 230R, 310R, 320R og 65E)** til byerne Hillerød, Frederiksværk, Farum og Roskilde. Endvidere er der **oplandslinjerne**, som binder de mindre bysamfund sammen med omverdenen.



Figur 1: den kollektive transport i Frederikssund Kommune

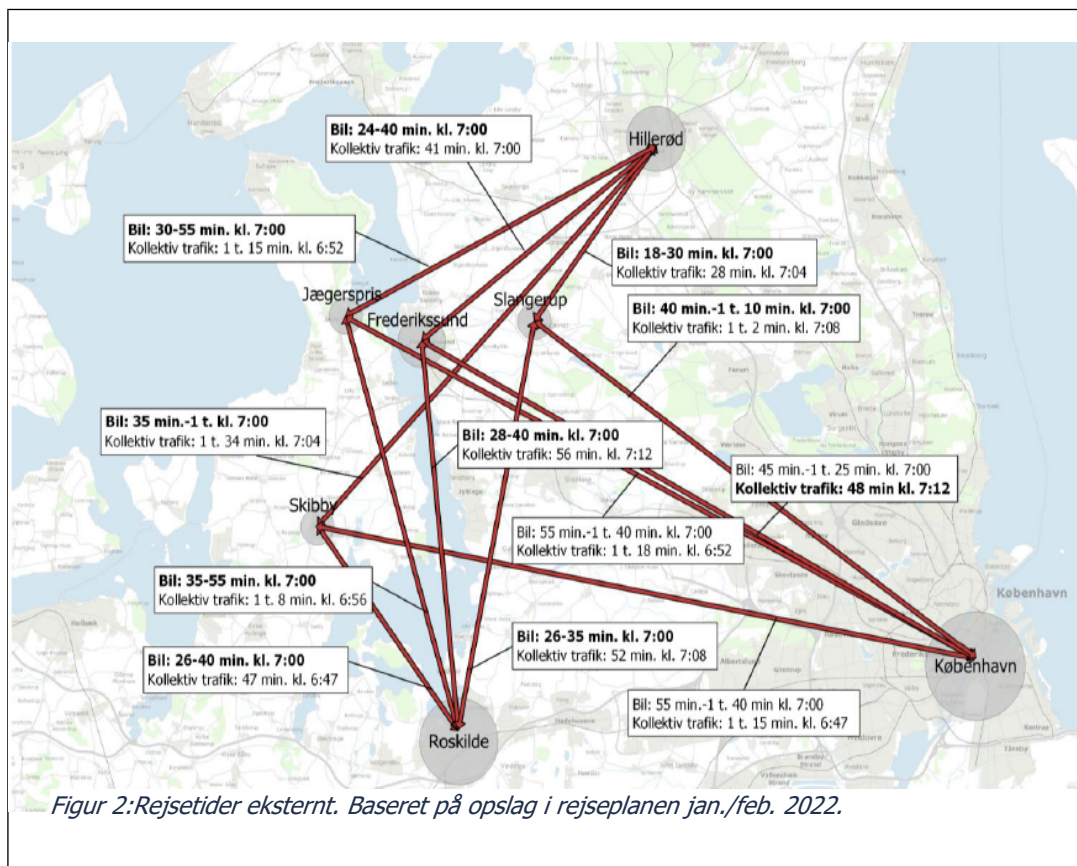
## Få bruger busserne trods generel tilfredshed med kollektiv trafik blandt borgerne

En spørgeundersøgelse blandt borgerne fra december 2021 viser, at der generelt er flere der er tilfredse end utilfredse med den kollektive trafik i kommunen. Det er særligt borgere i de fire største byer, og dem, der ofte bruger bus eller tog, der er tilfredse. Alligevel er der mange borgere, der ikke bruger den kollektive trafik.

Samme spørgeundersøgelse viser nemlig, at 73 procent af borgerne har bilen som det primære transportmiddel, mens 12 procent benytter den kollektive trafik og 9 procent cykler på arbejde og til uddannelse. Det er primært unge under 24 år, der benytter sig af busserne og toget.

## Bilen er hurtigst

På trods af stigende trængsel på de overordnede veje uden for kommunen er bilen fortsat det hurtigste transportmiddel. En tur fra Frederikssund St. til Hillerød St. kan klares på 41 min. med bus i morgenmyldretiden, mens det tager ca. 24-40 min. i bil. En tur fra Skibby til Roskilde St. tager ca. 47 min. med bus i morgenmyldretiden, mens det tager ca. 26-40 min. i bil. Kun på rejsen fra Frederikssund St. til København H. er den kollektive trafik hurtigere i morgenmyldretiden. Her tager det 48 min. med S-toget, mens bilen typisk tager over en time. Rejsetiderne er vist på figuren herunder:



## Hvad kan få flere borgere til at benytte kollektiv trafik?

I spørgeundersøgelsen har flest borgerne svaret, at billigere billetpriser, kortere rejsetid og flere afgang, kan få dem til at benytte kollektiv trafik mere. I de mindre byer og landområder efterspørger borgerne desuden, at der udtænkes alternative løsninger, der kan reducere afhængigheden af en bil. De 8 indsats for kollektiv transport fra Klimaplanens indsatskatalog har derfor fokus på rejsetider, afgang, alternative mobilitetsløsninger og billetpriser.

## Præsentation af løsningsforslag

Administrationen har sammen med Movia lavet en række forslag til, hvordan man kan implementere de 8 indsats. Forslagene er præsenteret i oversigten på næste side.

De fleste forslag medfører, at Frederikssund Kommune skal bruge flere penge på kollektiv trafik end i dag. Der er derfor behov for, at der bliver taget politisk stilling til, om den økonomiske ramme til kommunens busdrift skal bibeholdes eller udvides.

Såfremt den nuværende ramme bibeholdes, kræver det en prioritering og afvejning af, om kommunen skal bruge pengene der, hvor vi kan hente flest passager eller om tilskuddet til de lokale buslinjer skal fordeles nogenlunde jævnt, så der fortsat er busdrift der, hvor passagergrundlaget er tyndere.

De forslag der medfører flere udgifter til anlæg, skal ifølge klimaplanen enten finansieres inden for den afsatte pulje til implementering af Klimaplan 2045 eller finansieres via nye anlægsbevillinger.

## Oversigt over scenarier

Indsats	Løsningsforslag	Tidsplan
<b>2.11 Bedre kollektiv trafik til Hillerød</b>	1.Halvtimesdrift på linje 65E på hverdage kl. 5-19	2025
	2.Halvtimesdrift på linje 325 på hverdage ml. kl. 6-22	2025
	Forbedring af busfremkommelighed for linje 65E mellem Frederikssund og Hillerød	2025
<b>2.12 Fra Skibby til Frederikssund på &lt;20 min.</b>	Forbedring af busfremkommelighed for linje 65E mellem Skibby og Frederikssund	2025
<b>2.13 Opgradering af lokalbusser</b>	1.Dobbelt frekvens på lokallinjer til Frederikssund	Gradvist fra juni 2026
	2.Dobbelt frekvens på bybus i Frederikssund	Juni 2025
	3.Som 2, men holdes udgiftsneutral ved at nedlægge busdrift på linjer med få passagerer.	Juni 2025
<b>2.14 og 2.15 Gratis lokalbusser</b>	Analyse af erfaringer fra andre byer	2024
	Forsøg med gratis lokalbusser for pensionister	2026
	Forsøg med gratis lokalbusser alle påstigere	2027
<b>2.9 Kombinere kollektiv trafik med andre transportformer</b>	Screening af Frederikssund St., gode cykelparkeringsforhold ved stationer og busholdepladser, udrulning af knudepunktsskilte Stationscykler og delemobilitet (f.eks. løbehjul)	I gang
<b>2.27 Opgradering af busholdepladser i landsbyer</b>	Pilotprojekt i udvalgt landsby i samarbejde med beboerne.	2024
<b>2.26 Mobilitet i landområder</b>	Forsøg med Studieflex i 5 udvalgte landsbyer	2024
	Forsøg med samkørselsordninger, delebiler, elcykler og opsamlingssteder	I gang

Tabel 1: Oversigt over løsningsforslag. De løsninger der har et nummer, er forskellige scenarier for, hvordan indsatsen kan implementeres.

## Bedre kollektiv trafik til Hillerød

### *(Indsats 2.11 i Klimaplan 2045)*

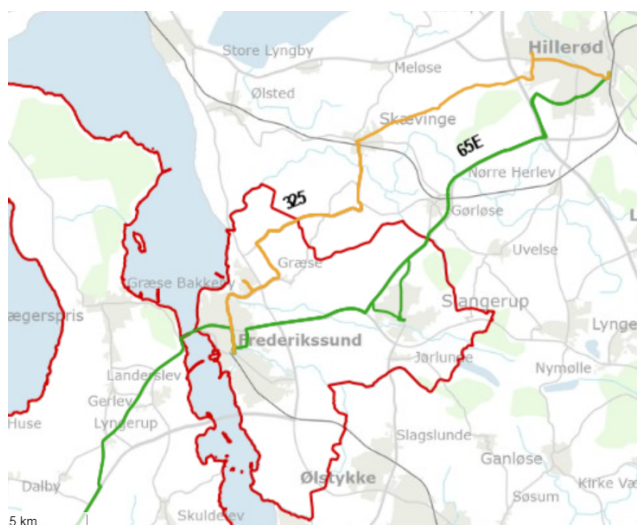
Hver dag pendler i alt 4.150 mennesker mellem Frederikssund og Hillerød. Buslinje 65E er i dag den hurtigste busforbindelse på strækningen og har en afgangsfrekvens på én gang i timen. Kun 3 procent af pendlerne mellem Frederikssund og Hillerød benytter busserne, og derfor skal dette tiltag sikre, at en større andel af pendlernes ture skal ske med bus.

Midlet er at gøre bussen til et attraktivt valg, dels med busfremkommelighedstiltag og dels med en øget afgangsfrekvens på linje 65E - fra én gang i timen i dag til hver halve time fremover.

Buslinjen er en regionalbus, der kører gennem flere kommuner, og derfor skal økonomien bag tiltaget forhandles med Region Hovedstaden, der i dag betaler for driften, og Hillerød Kommune, der skal betale for eventuelle busfremkommelighedstiltag i Hillerød.

Der er også opstillet et alternativt scenarie, hvor frekvensen øges på linje 325 til halvtimesdrift hele dagen. Rejsetiden er ca. 1 time mellem Frederikssund og Hillerød, idet linjen kører ad mindre veje over Skævinge til Hillerød. Linjen er tværkommunal og finansieringen, skal derfor deles med Hillerød Kommune

Linje 65E er en hurtigere og derfor en mere oplagt buslinje til at forbedre transporten mellem Frederikssund og Hillerød. Såfremt Region H ikke kan finansiere en udvidelse, skal merudgiften finansieres af Frederikssund Kommune. Movia estimerer, at det vil koste 4 mio. kr. i øget tilskud, hvis antallet af afgang skal fordobles.



Linjeføring linje 65E og 325

### **Kortere rejsetid mellem Frederikssund og Hillerød**

Der er en del forsinkelser på rejsetiden i myldretiden. Rejsetiden kan forbedres ved hjælp af tiltag, der kan gøre det nemmere for bussen at komme frem i myldretidstrafikken. Det kan f.eks. være busbaner og busprioritering i lyskryds.

Movia er i gang med at udarbejde et fremkommelighedskatalog for linje 65E. Kataloget vil bestå af analyser af forbedringspotentialer og løsningsideer. Fremkommelighedskataloget vil blive fremlagt for Plan og teknik i løbet af 2024.

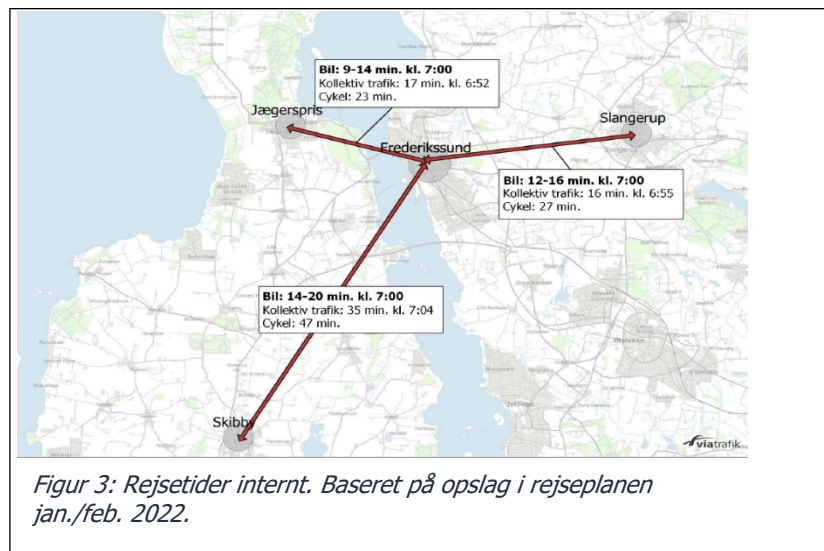
Da der er tale om anlægsprojekter, angår økonomien hertil ikke Frederikssund Kommunes afsatte pulje til kollektiv trafik (drift). Der har i 2022 og 2023 været en statslig Pulje til busfremkommelighedstiltag, hvor staten finansierer halvdelen af projektet. Staten har ikke meldt noget ud endnu om, hvorvidt der oprettes en tilsvarende pulje i 2024 og 2025.



## Fra Skibby til Frederikssund på under 20 min

### (Indsats 2.14 i Klimaplan 2045)

I dag er det muligt at komme fra Jægerspris og Slangerup til Frederikssund på under 20 minutter med bus, mens rejsetiden med bus fra Skibby til Frederikssund kan i dag tage op til 40 minutter.



Linje 65 E er i dag den hurtigste direkte forbindelse mellem Skibby og Frederikssund, og tager cirka 21 minutter med i alt syv stop. Linje 230R kører mellem Skibby og Frederikssund over Jægerspris og tager 34 minutter. Til sammenligning tager det omkring 14-20 minutter i bil. Det betyder, at mange vælger at tage bilen. Det skal derfor være mere attraktivt at tage bussen fra Skibby til Frederikssund frem for bilen, og det kræver, at der er et hurtigt og fleksibelt alternativ.

Tiltaget omfatter forbedring af rejsetiden for linje 65E mellem Skibby og Frederikssund ved at udføre busfremkommelighedstiltag med udgangspunkt i det fremkommelighedskatalog, som Movia er i gang med at udarbejde for kommunen. Tiltagene vil også gavne linje 230R, der deler strækning med 65E på en stor del af ruten.

Der er ikke arbejdet med at optimere køretiden på linje 315 og 318. Disse linjer betjener de mindre landsbyer på Hornsherred mellem Skibby og Frederikssund og er derfor ikke så direkte som linje 65E og 230R.



Linjeføring linje 65E og 230R

## Opgradering af lokalbusser

### (Indsats 2.13 i Klimaplan 2045)

En reducere i antallet af lokale bilture forudsætter, at der findes et godt alternativ til bilen. Derfor skal den kollektive transport gøres mere attraktiv. Lokalbusserne binder kommunen sammen og finansieres delvist af Frederikssund Kommune med et årligt tilskud til Movia.

Tiltaget omfatter linje 311, 315, 316 og 318, der forbinder byer og landsbyer med S-togsnettet. Frekvensen for lokalbussernes afgang skal fordobles, og dermed gøre lokalbussen til et mere fleksibelt og bekvemt valg på de lokale/kortere ture. For de fleste af ruterne betyder det en opgradering på afgangsfrekvensen fra én gang i timen til to gange i timen.

For bybussen i Frederikssund, linje 311 betyder det en opgradering fra to gange i timen til fire gange i timen. Dette skal være med til at fastholde nuværende brugere og overflytte flere lokale bilister til lokalbusserne.



Linjeføring for linjerne 311, 315, 316 og 318

Der er udarbejdet 3 forskellige forslag til, hvilke linjer der skal opgraderes, hvor forslag 1 er som beskrevet ovenfor og det mest omfattende. Movia estimerer, at det koster 14,8 mio. kr. i øget tilskud at fordoble antallet af afgang på de nævnte buslinjer.

### Billigere løsning

I scenarie 2 nøjes man med at fordoble frekvensen på bybussen. Fra transportvaneundersøgelsen ved vi, at en stor del af de korte ture i Frederikssund foretages i bil. Også på de korte fritidsture er bilen det primære valg. Alene i Frederikssund foretages der dagligt ca. 20.000 bilture under 2 km. Og 55 procent af indkøbsture, hvor der er under 1 km til indkøbsstedet, foretages i bil.

Administrationen vurderer derfor, at der er potentiale i at reducere antallet af bilture ved at forbedre frekvensen på bybussen alene. Erfaringer fra andre kommuner viser, at der er et stort passagerpotentiale at hente ved at gå fra halvtimesdrift til kvarterdrift. Denne løsning koster 1,3 mio. kr. i øget tilskud til Movia.

Skal løsningen med bybussen være udgiftsneutral, så anbefaler Movia, at Frederikssund Kommune nedlægger busdrift på linjer, hvor udgiften til at opretholde busdrift er meget høj i forhold til antallet af passagerer. Der bør dog samtidig udvikles alternative løsninger til de passagerer, som vil miste busbetjening.



## Forsøg med gratis bustransport

### *(Indsats 2.14 og 2.15 i Klimaplan 2045)*

I den lokale spørgeundersøgelse om borgernes transportvaner har hele 39 procent har svaret, at billigere billetpriser kan få dem til at benytte kollektiv trafik oftere, mens henholdsvis 32 og 30 procent har peget på rejsetid og flere busafgange. Dette afvigere lidt fra Movias egne og landsdækkende undersøgelse af samme emne. Her vejer prisen noget mindre end de to andre.

Erfaringerne med effekten af gratis kollektiv transport er begrænset. Derfor anbefaler administrationen, at der i første omgang bliver indsamlet mere viden om emnet og herefter laves nogle lokale prøvehandlinger for at undersøge, om gratis bustransport, kan få flere borgere til at vælge offentlig transport frem for bilen.

I indsatskataloget er der forslag om at lave forsøg med gratis bustransport ad to omgange, hvor det ene forsøg er afgrænset til kun at gælde pensionister, mens det andet forsøg omhandler gratis lokalbusser for alle.

Omkring 17 procent af passagererne i lokalbusserne er i dag pensionister. Til sammenligning udgør pensionister ca. 25 procent af befolkningen i Frederikssund Kommune. Ved at få flere pensionister til at vælge bussen, kan andelen af ture på vejene foretaget i bil reduceres. Samtidig vil forslaget også øge mobiliteten for de pensionister, som ikke har bil og fravælger kollektiv transport på grund af prisen.

Administrationen anbefaler, at der indhentes erfaringer fra andre byer og analyseres på effekten af gratis busser, før der afsættes midler til at iværksætte et lokalt forsøg. I klimaplan 2045 anbefales det, at igangsætte forsøg i 2026 og 2027. Administrationen anbefaler, at analysen laves i løbet af 2024 og et eventuelt forsøg indarbejdes i trafikbestilling 2026. For at kunne lave forsøg med gratis busser, skal Movia bestyrelse godkende det, da Movia har takstkompetencen.

## Mobilitet i landområder

### *(Indsats 2.26 i Klimaplan 2045)*

Mobilitetsanalysen viser, at bilen er den dominerende transportform i byer under 1.000 indbyggere. Over 80 procent af respondenterne bosat i byer under 1000 indbyggere, har angivet bilen, som deres primære transportmiddel.

25 procent af befolkningen i kommunen bor uden for de fire største byer og må derfor transportere sig for at komme til bl.a. uddannelse, offentlig service, indkøb og fritidsaktiviteter. Ca. 40 procent af borgerne uden for de fire største byer har over 5 km til indkøb og kun ca. 10 procent har under 1 km til indkøb. Til sammenligning har over 50 procent af borgerne i de fire største byer under 1 km til deres indkøbsmuligheder.

Mobilitetsanalysen viser også, at ca. 34 procent i de mindre byer har prøvet at fravælge aktiviteter på grund af manglende transportmuligheder. Det er oftest de unge, der ikke har adgang til bil, der oplever at måtte fravælge aktiviteter.

Det er ikke muligt at få busser ud i alle hjørner af kommunen. Det vil være alt for dyrt. Der skal derfor udtænkes alternative løsninger for at sikre mobilitet og fleksibilitet for alle i kommunen, også for dem der ikke ejer en bil. Som kommune kan vi bidrage til dette arbejde ved støtte op om lokale initiativer og gennem forsøgsordninger med Flextrafik, elcykler, samkørsel, delebiler, etablering af opsamlingssteder mv.

Administrationen anbefaler, at der i 2024 afprøves et forsøg med studieflex. Derudover skal der gøres en indsats for at udbrede kendskabet FDM's samkørsels-App, blafferstoppesteder osv. Sidstnævnte aktiviteter finansieres via puljen til implementering af Klimaplan 2045.

## Forsøg med Studieflex og omkostningerne hertil

Studieflex er en kommunalt visiteret kørselsordning, hvor unge som har langt til ungdomsuddannelse, som følge af begrænset eller ingen kollektiv trafik, kan visiteres af kommunen til kørsel. Ordningen findes i dag i Guldborgsund kommune og som et forsøg i Halsnæs. Administrationen har bedt Movia om at vurdere, hvad det vil koste at lave et forsøg med studieflex i et geografisk afgrænset område af kommunen. Afgrænsningen er valgt for at holde omkostningerne til forsøget nede. Det drejer sig om de fem sogne:

- Ferslev sogn
- Kyndby sogn
- Vellerup sogn
- Selsø sogn
- Skuldelev sogn

Med hjælp fra oplysninger om de unges valg af uddannelsessted, har Movia beregnet gennemsnitsprisen pr. tur. Hillerød er udeladt af tabellen, idet det er en meget lille andel af de unge fra de fem sogne, som går på ungdomsuddannelse i Hillerød (under 10 procent).

Sogn	Unge i alderen 16-25 år	Gns. turpris til Roskilde	Gns. turpris til Frederikssund
Ferslev	117	270 kr.	210 kr.
Kyndby	53	350 kr.	290 kr.
Skuldelev	59	310 kr.	295 kr.
Selsø	41	260 kr.	310 kr.
Vellerup	25	270 kr.	328 kr.

Movias tidligere erfaring med Studieflex er, at det kun er en lille andel af de "berettigede" unge, der benytter tilbuddet. Dels er det Movias erfaring, at de unge helst vil finde deres egen transportløsning og dels, at der er en tidsmæssig omkostning forbundet med at melde sig til, bestille ture mv., som vil afholde de unge for at bruge det.

Movia har i deres beregningen af de samlede omkostninger ved forsøget antaget, at ordningen vil anvendes af 15 procent af de potentielle brugere. Den sidste parameter, som er med i beregningen, er hvor mange ture hver ung vil køre per år. Selvom der er 200 skoledage på et år, så oplever Movia fra ordningen i andre kommuner, at de unge kun benytter ordningen som et supplement. Der regnes derfor med at hver ung i gennemsnit kører 50 ture om året. Antagelserne er opsummeret herunder:

- Andel som går på ungdomsuddannelse: 69%
- Andel som går på en ungdomsuddannelse i Roskilde: 58%
- Andel som går på en ungdomsuddannelse i Frederikssund: 42%
- Andel som vil benytte sig af tilbuddet: 15%
- Antal ture per bruger per år: 50

Samlet set vurderer Movia, at et forsøg med Studieflex vil koste Frederikssund kommune 0,49 mio. kr. årligt, jf. tabel 2 herunder. Det svarer til en omkostning på 11.000 kr. pr. elev pr. år. Movia gør opmærksom på, at der i forbindelse med opstart af ordningen, vil være administrativt arbejde for kommunen i forbindelse med oprettelse af de unge i systemerne.

Sogn	Unge der benytter tilbuddet	Omkostning pr. år
Ferslev	18	154.000 kr.
Kyndby	8	96.000 kr.
Skuldelev	9	109.000 kr.
Selsø	6	80.000 kr.
Vellerup	4	51.000 kr.
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>490.000 kr.</b>

## Opgradering af busholdepladser i landsbyer

### *(Indsats 2.27i Klimaplan 2045)*

Det skal være trygt og komfortabelt at vente på bussen. I samarbejde med landsbyerne etableres centrale busholdepladser evt. i kombination med opsamlingssteder.

At arbejde med stoppesteder giver mulighed for samtidig at skabe et "rum," der understøtter lokalsamfundet. Blandt andet kan stoppesteder med fordel tilkøbes funktioner, som ikke nødvendigvis har noget med en rejse med kollektiv trafik at gøre, men som kan skabe liv omkring stoppet og øge trygheden. Gode stoppestedforhold medvirker til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Der startes med et forsøgsprojekt. Formålet med pilotprojektet er at teste, hvilke forbedringer (om nogen), der kan få flere til at rejse med kollektiv transport på landet, for at kunne prioritere hvilke forbedringer og hvilke busstop det vil have den største effekt at opgradere. Administrationen anbefaler at, der udpeges en pilotlandsby i 2023 og at projektet udføres i løbet af 2023 og 2024. Kriterierne for udvælgelse er følgende:

- Busbetjening både hverdag og weekend
- Tilstrækkeligt kommunalt areal til rådighed
- Interesse blandt lokale kræfter i at deltage og bruge tid på projektet

Der er frigivet midler til projektet i 2023 fra klimahandlingspuljen.

## Kombinere kollektiv trafik med andre transportformer

### *(Indsats 2.9 i Klimaplan 2045)*

Nemme skift og attraktive first-og last-mile løsninger skaber en bedre sammenhængende rejse fra dør til dør. Der skal derfor skabes bedre muligheder for at kombinere kollektiv trafik med grønne transportformer ved at forbedre faciliteterne og adgangen til trafikknudepunkter i kommunen. Det kan bl.a. ske ved at etablere gode parkeringsmuligheder til grønne transportformer.

Der skal også laves en særskilt en knudepunktsanalyse af de to S-togsstationer med henblik på at udvælge de bedste løsninger. I 2023 arbejder administrationen på en screening af Frederikssund st. i forhold til de nævnte tiltag.

I 2024 fortsætter arbejde med at forbedre cykelparkeringsforhold ved stationer og busholdepladser, udrulning af knudepunktsskilte, forsøg med stationscykler og undersøge muligheder med andre former for delemobilitet (f.eks. løbehjul). Ifølge klimaplanens indsatskatalog skal denne indsats finansieres af den afsatte pulje til implementering af Klimaplan 2045.