

Mobilitetsplan

Helsingør Kommune | 2015-2020



HELSINGØR
KOMMUNE



Helsingør Kommune vil være kendt
som Nordsjællands mest attraktive
bosætningskommune for familier

Vision | 2020



Helsingør Kommune
Stengade 59
3000 Helsingør

Udgave 2015

Fotos: Helsingør Kommune,
Steen Aage Nielsen,
Sabine Skovfoged Østergaard
Lars Andreassen

Forsidefoto: Finn Sonne Schmidt

Udarbejdet af:

Center Sundhed og Omsorg, Center for
Kultur, Idræt og Byudvikling og Center for
Teknik, Miljø og Klima

Godkendt af:

Byrådet, Helsingør Kommune

Forord

Helsingør Kommunes byråd vil med mobilitetsplanen for 2015–2020 understøtte Vision 2020, der sigter mod at gøre Helsingør Kommune kendt som Nordsjællands mest attraktive bosætningskommune og en kommune med gode vilkår for at drive virksomhed. Mobilitetsplanen er en tværfaglig plan, som vedrører alle grupper af borgere og tager udgangspunkt i kommunens Vision 2020 og dele af alle kommunens politikker.

Mobilitet handler om at skabe gode muligheder for at bevæge sig enkelt og fleksibelt og om at gøre turen fra A til B til en god oplevelse. Mobilitetsplanlægning handler om at præge adfærd og valg af transportformer, fordi det har betydning for vores alle sammens muligheder for at leve det gode liv i Helsingør Kommune.

Bedre mobilitet er grundlæggende for det gode liv

Perspektiverne er vidtrækkende, når det handler om at skabe forudsætninger for et godt hverdagsliv, et levende og attraktivt kulturliv, mere sundhed og et bedre klima: Bedre mobilitet mellem hjem og arbejde skaber mere sammenhæng i hverdagen for travle familier og kan være med til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Bedre mobilitet kan få endnu flere til at besøge kommunens attraktioner, lægge penge i butikkerne og tage del i de gode oplevelser i by og natur. Og når flere går og cykler, følger en reduktion i CO₂-udledningen og bedre fysisk og mental sundhed – samtidig med, at man forebygger eventuelle fremtidige trængselsproblemer.

Bred opbakning

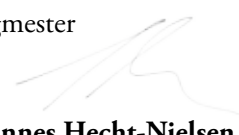
Mobilitetsplanen er blevet til i et bredt samarbejde på tværs i Helsingør Kommunes administration og ved medvirken af en række repræsentanter fra foreningsliv, organisationer, virksomheder og institutioner, som er kommet med gode idéer og forslag til planen og det videre arbejde. Der skal arbejdes sammen om løsningerne, så viden og ressourcer udnyttes på tværs af fagligheder og på tværs af det offentlige og private.

Det er Byrådets ønske, at mobilitetsplanen vil fungere som inspiration, baggrundsviden og fælles reference for alle, der kan se perspektiverne i at arbejde med mobilitet som en af løftestængerne til at skabe Nordsjællands mest attraktive kommune for familier og virksomheder.

God læselyst!



Benedikte Kiær
Borgmester



Johannes Hecht-Nielsen

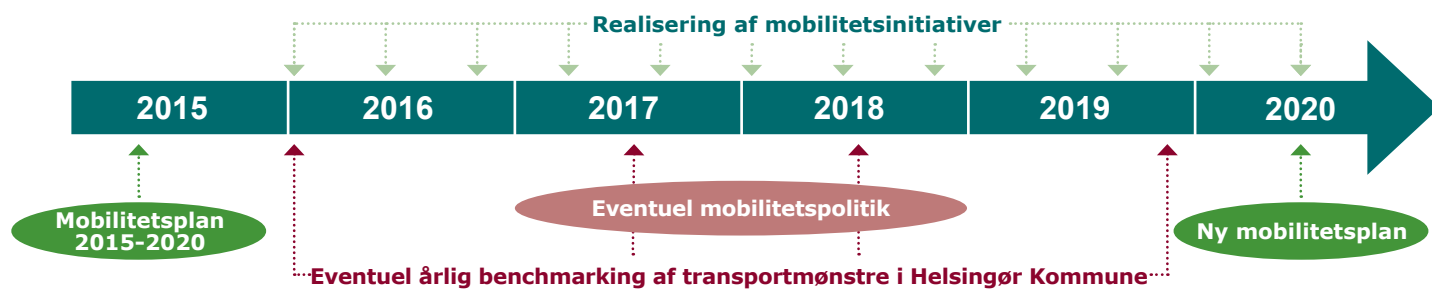
Udvalgsformand for
Teknik-, Miljø- og Klimaudvalget



Introduktion

Første del af mobilitetsplanen beskriver, hvordan mobilitetsarbejdet kan stimulere udviklingen af byer og lokalsamfund i Helsingør Kommune ved at bidrage til et godt hverdagsliv, et levende og attraktivt kulturliv, mere sundhed og et bedre klima:

- **Mobilitet og hverdagsliv** handler om at skabe sammenhæng mellem hverdagens mange destinationer for borgere, tilflyttere og virksomheder. Den sammenhæng som er afgørende for at få hverdagen til at gå op for vores borgere, afgørende for at tiltrække nye tilflyttere og afgørende for vores virksomheder, som skal tiltrække kvalificeret arbejdskraft.
- **Mobilitet og kulturliv** handler om at få gode oplevelser og transportmuligheder til at gå op i en højere enhed. Med placeringen centralt i Øresundsregionen og en unik kulturarv, et levende kulturliv og en rig natur med 30 km kystlinje, har Helsingør Kommune meget at byde på. Derfor skal det være nemt for både borgere og besøgende at finde vej og transportere sig til og mellem de mange attraktioner.
- **Mobilitet og sundhed** handler om at få flere borgere til at benytte aktive transportformer fremfor passive – eksempelvis ved at tænke bevægelse ind i byplanlægningen, øge trafik-sikkerheden for de lette trafikanter og informere om mulighederne for at færdes til fods og på cykel. Herved forbedres den almene fysiske og mentale sundhedstilstand, og der skabes mere livskvalitet for borgerne i Helsingør Kommune.
- **Mobilitet og klima** handler om de klimamæssige konsekvenser af vores transportvalg. Transportområdet er i dag den største kilde til CO₂-udledning i Helsingør Kommune, og ser man på udviklingen over de senere år, er andelen stigende. Skal Helsingør Kommune nå målet om CO₂-neutralitet i 2050, er det derfor nødvendigt at påvirke transportvaner og -adfærd i en mere klimavenlig retning.



Anden del af mobilitetsplanen præsenterer 17 konkrete bud på mobilitetsinitiativer. Initiativerne bygger videre på ideerne fra en mobilitetsworkshop med repræsentanter fra Helsingør Kommunes foreningsliv, organisationer, virksomheder, institutioner og kommunens administration i oktober 2014. De 17 initiativer er derefter yderligere kommenteret og kvalificeret af interessenterne på et dialogmøde i marts 2015.



Mobilitetsplanen tager udgangspunkt i vision 2020 og dele af alle kommunens politikker.



Indhold

Del 1

8 | **Hverdagsliv**

- 9 | Hvor står vi idag?
- 10 | Visioner og målsætninger
- 11 | Her kan vi sætte ind

12 | **Kulturliv**

- 13 | Hvor står vi idag?
- 14 | Visioner og målsætninger
- 15 | Her kan vi sætte ind

16 | **Sundhed**

- 17 | Hvor står vi idag?
- 18 | Visioner og målsætninger
- 19 | Her kan vi sætte ind

20 | **Klima**

- 21 | Hvor står vi idag?
- 22 | Visioner og målsætninger
- 23 | Her kan vi sætte ind

Del 2

24 | **Det kan vi gøre**

- 25 | Planer og infrastrukturprojekter i Helsingør Kommune
- 26 | Samarbejde om mobilitet på tværs af faggrænser, organisationer og interessefællesskaber

28 | **Mere fleksibilitet:** Bicykler | Delebilsordning | Kollektiv transport på tværs af Øresund | Mobilitetstjek på ungdomsuddannelser | Mobilitetstjek på virksomheder | Tag cyklen gratis med i Kystbanen

36 | **Adgang for alle:** Cykling uden alder | Sammenhæng i Syd | Skiltning i byrummet

40 | **Børn på vej – tidlig indsats:** Faglige cykelpakker til skolerne | Gåbusser | Ladcykler til kommunens daginstitutioner | Trafikpolitik på kommunens skoler

46 | **Kommunen går foran:** Benchmarking af mobilitet | Elbilpolitik for Helsingør Kommune | Kommunikation om mobilitet | Transportpolitik – kommunens medarbejdere

52 | **Referencer**



Sammenhæng i hverdagen er tæt forbundet med behovet for at kunne **bevæge sig ubesværet mellem dagligdagens gøremål**: hjem, arbejde, skole, institutioner, indkøb og fritidsaktiviteter. God mobilitet er derfor en vigtig forudsætning for, at Helsingør Kommune kan nå visionen om at være Nordsjællands mest attraktive bosætningskommune for familier og et godt sted at drive virksomhed¹.



Hverdagsliv

Mobilitet og hverdagsliv handler om at skabe sammenhæng mellem hverdagens mange destinationer og gøre det nemmere også at vælge bæredygtige transportformer.

Behovet for at kunne bevæge sig ubesværet mellem hverdagens destinationer har både indflydelse på valget af transportform og på valget af uddannelsessted, bopæl og arbejdsplads. Her kan god mobilitetsplanlægning sikre, at afstandene ikke bliver en barriere – hverken for potentielle tilflyttere, der skal få hverdagen til at gå op, eller for virksomheder, der skal tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

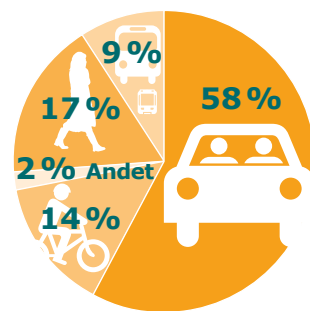
I de kommende år vil Helsingør Kommune få markant flere ældre, færre i den erhvervsaktive alder og færre børn og unge², og i 2025 vil ca. en fjerdedel af borgerne i Helsingør Kommune være over 65 år³.

Den udvikling stiller krav til mobilitetsplanlægningen: Nye og eksisterende tilbud skal tage højde for et øget antal ældre eller bevægelseshæmmede borgere. Samtidig kan mobilitetsinitiativerne være med til at skabe bedre sammenhæng i hverdagen for de travle børnefamilier, som Helsingør Kommune skal tiltrække flere af i fremtiden.

Hverdagens mobilitet handler ikke kun om afstand. En sammenhængende og ubesværet rejse stiller krav til effektiv planlægning af infrastrukturen og til placeringen af arbejdspladser og boligområder tæt på gode transportmuligheder.

Hvor står vi i dag?

Helsingørs centrale og nordlige bydel har de seneste år oplevet en befolkningstilvækst⁴.



Antal ture i Helsingør Kommune fordelt på transportformer⁵.





De korte afstande mellem skoler, institutioner og indkøbsmuligheder og adgangen til kollektiv transport kan være en del af forklaringen på, at borgere vælger at bosætte sig i disse områder. Men også Kvistgård og Tikøb oplever en befolkningsfremgang, og det stiller særlige krav til bæredygtig

mobilitetsplanlægning i disse områder, som i dag ikke har samme gode transportalternativer til bilen som Helsingør.

Borgerne i Helsingør Kommune er udprægede langdistancependlere. Faktisk pendler de i alt mere end 12 km længere i hverdagen

Visioner og målsætninger

Vision 2020¹⁰

Vi bidrager med størst mulig livskvalitet for borgerne.

Vi er kendt som Nordsjællands mest attraktive bosætningskommune for familier.

Vi er kendt som en kommune med gode vilkår for at drive virksomhed.

I forhold til mobilitet er fokus især på familiernes adgang til sammenhængende og sikker infrastruktur, trygge nærmiljøer og et varieret handelsliv, samt Helsingør Kommunes beliggenhed – nærhed til København og Sverige.

Erhvervs- og Vækstpolitik

- Kommunen vil undersøge mulighederne for at forbedre adgangen til og mobiliteten i erhvervsområderne¹¹.

Børne- og ungepolitik

- Helsingør Kommune lægger vægt på, at den vedtagne sundhedspolitik efterleves. Med den stigende overvægt – også blandt børn og unge – er det nødvendigt, at mad og motion tænkes med i barnets/den unges hverdag¹².

Ældrepolitik

- **Tilgængelighed:** "Mål: At sikre mulighed for, at ældre kan bevæge sig frit og trygt. At sikre tilgængelighed i kontakten mellem ældre og kommunen¹³.

Handicappolitik

- Tilgængelighed omhandler f.eks. byfornyelse, boligforbedring og -bevaring, lokalplanlægning, byggesagsbehandling, stier, parker, veje, P-pladser og kollektiv befordring. Helsingør Kommune arbejder for, at der ved nybygning og ombygning af kultur- og fritidstilbud sikres handicapegnet indretning efter den nyeste viden i relation til tilgængelighed og funktionalitet¹⁴.

end gennemsnittet i Region Hovedstaden⁶. Omvendt pendler ansatte i virksomheder i kommunen generelt kortere end gennemsnittet på regionalt plan. Skal Helsingør Kommune tiltrække flere borgere og mere kvalificeret arbejdskraft, er det vigtigt, at pendlingen til og fra kommunen ikke betragtes som en hæmsko, hverken af borgere i kommunen eller af arbejdstagere fra andre kommuner.

Transportmulighederne er et vigtigt parameter for valget af bopæl. En undersøgelse blandt potentielle tilflyttere fra Region Hovedstaden og Region Sjælland viser, at transportmulighederne er det fjerde vigtigste ud af 12 undersøgte parametre, når der skal vælges bopæl – naturen er det vigtigste parameter, boligpriserne det næstvigtigste, og handelslivet kommer på tredjepladsen⁷.

Her kan vi sætte ind

Helsingør Kommune kan fastholde og tiltrække endnu flere familier ved at styrke sammenhængen mellem hverdagens destinationer. Borgere og tilflyttere skal have mulighed for at bosætte sig mobilitetssmart nær trafikale knudepunkter samt skoler, institutioner, indkøbsmuligheder mv.

Mobilitetsplanlægningen skal fokusere på, at **nye uddannelser og arbejdspladser placeres stationsnært** og med sikre og trygge adgangsforhold for at sikre sammenhæng mellem hverdagens destinationer for skoleelever, studerende og arbejdstagere.

Ved at **styrke dagligvarehandlen lokalt og tæt på boligområder** kan man få flere til at vælge aktive transportformer til de korte ture. Her handler det bl.a. om at skabe gode vilkår for detailhandlen i byområder

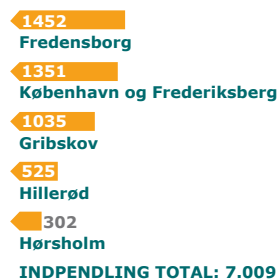
og om at påvirke borgernes transportvaner f.eks. gennem information og kampagner samt gode gang- og cykelfaciliteter ved indkøbsmuligheder.

Bedre sammenhæng mellem aktive transportformer, bilen og den kollektive transport sætter rammerne for en mere klimavenlig transportadfærd og for at få mere fysisk aktivitet ind i hverdagen. Samtidig forbedres forholdene for pendlerne. Her handler det om at skabe en bedre og mere fleksibel vifte af transporttilbud i og uden for byerne, bedre cykel- og bilparkering og ubesværede omstigningsmuligheder ved stationerne.

Information og kampagner kan være med til at øge kendskabet til de gode kollektive transportmuligheder, herunder muligheden for at anvende bil og cykel i kombination med kollektiv transport.

Det skal også være lettere at gøre biltransporten mere effektiv og bæredygtig for at undgå unødigt brug af brændstof og pladskrævende parkering – bl.a. gennem **samkørsels- og delebilsordninger** og ved opbygning af en infrastruktur, som gør det nemmere at vælge en el-løsning ved næste (dele)bilkøb.

De aktive og kollektive transporttilbud, de teknologiske løsninger og ikke mindst **den fysiske udformning af de trafikale løsninger skal tage højde for, at alle borgere skal kunne bevæge sig frit og trygt**. Tilgængelighed handler om let og ubesværet adgang i hverdagen – især for de ældre og bevægelseshæmmede borgere, men også for alle andre.



Fra disse kommuner sker den største indpendling til Helsingør Kommune⁸.



Til disse kommuner sker den største udpending fra Helsingør Kommune⁹.

Gode oplevelser og gode transportmuligheder skal gå op i en højere enhed. Dermed kan flere borgere og besøgende få del i de gode oplevelser i Helsingørs historiske bykerne, strandbyerne, naturen og kulturattraktionerne.



Kulturliv

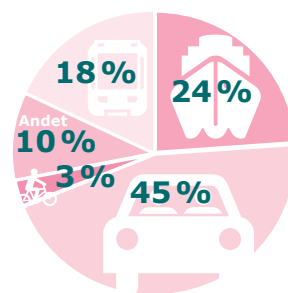
Mobilitet i forhold til kulturliv handler om at komme ubesværet til de gode oplevelser og sikre nem adgang til attraktioner i og uden for byerne – for både borgere og besøgende.

Med sin unikke kulturarv, et levende kulturliv og en rig natur med 30 kilometers kystlinje har Helsingør Kommune meget at byde på. Og potentialet for at tiltrække endnu flere besøgende er stort, især inden for kultur-, cykel- og eventturismen. Derfor skal det være nemt for både borgere og besøgende at finde vej og transportere sig til, fra og mellem de mange attraktioner i Helsingør Kommune.

Men et levende kulturliv kalder også på transportformer, der gør rejsen til en oplevelse i sig selv. Og samtidig kræver det særlig omtanke at sikre gode transportforbindelser og et livligt bymiljø i en tæt historisk bykerne og i strandbyerne.

Hvor står vi i dag?

Helsingør Kommune har en unik kulturarv og et levende kulturliv med stor betydning for borgere, besøgende og turismeomsætningen. Der er gennem de senere år blevet satset stort på kulturlivet – både aktivitets-, bygnings-, brandingmæssigt og økonomisk



Sådan ankommer besøgende til Helsingør Kommune. Undersøgelse blandt 1.000 besøgende¹.





– og satsningen har båret frugt. Men hvis der skal tiltrækkes endnu flere besøgende fremover, må der forventes et øget pres på infrastrukturen.

Cykelturister, privatbilister, turistbusser og besøgende, der ankommer med kollektiv transport, stiller alle forskellige krav til infrastruktur og transportmuligheder, og det intensiverer behovet for at tænke smarte mobilitetsløsninger sammen med kulturtilbudene. En nylig undersøgelse blandt 1.000 besøgende i Helsingør viser, at 45 % af de besøgende ankom med bil, 24 % ankom

med færgе, og 18 % ankom med tog. Kun 3 % ankom på cykel¹.

Størstedelen af kulturattraktionerne i Helsingør Kommune ligger i gåafstand fra en station. De gode tog- og færgeforbindelser er en styrke, som kan indgå som et fast element i kulturplanlægning og PR-fremstød. Men der er behov for at styrke transport-mulighederne til kulturattraktionerne uden for de stationsnære områder.

Helsingør er berømt for sin velbevarede historiske bykerne. Smalle gader og fine, små

Visioner og målsætninger

Helsingør Kommunes målsætninger på kultur- og turismeområdet fra Vision 2020⁵

- **Vi skal tilbyde og profilere os på:** Kulturelle muligheder af internationalt format, tilgængelig natur og en levende historie på begge sider af Øresund.
- Alle skal opleve, at natur, kultur og historie anvendes aktivt og er tænkt ind i kommunens aktiviteter og tilbud.
- Alle skal opleve åbne og levende bymiljøer med mange kulturelle tilbud og et varieret handelsliv.

Visionen understøttes af Helsingør Kommunes Turismestrategi- og handleplan fra 2012⁶ samt Helsingør Kommunes Kulturpolitik fra 2015.

huse er en vigtig del af byens attraktions- og oplevelsesværdi og tiltrækker besøgende fra nær og fjern. Men den tætte historiske bykerne stiller også særlige krav til en gennemtænkt infrastruktur. Kunsten er at udnytte pladsen optimalt og opnå balance mellem bedst mulig mobilitet på mindst mulig plads under størst mulig hensyntagen til byliv og det unikke byrum.

Her kan vi sætte ind

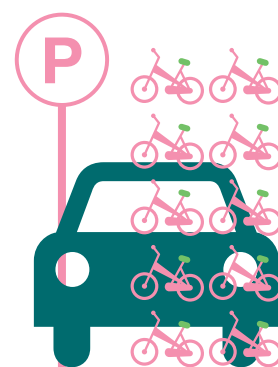
Mobilitetsplanlægning kan bruges til at **forbedre koblingen mellem kulturattraktioner og bæredygtige transportformer, f.eks. ved at sikre at nye seværdigheder placeres** i stationsnære områder, hvor der er nem adgang for gående, cyklister og rejsende med kollektiv transport. Det kan i sig selv være med til at tiltrække endnu flere besøgende, hvis omverdenen opdager, hvor nemt det er at tage del i de gode kulturoplevelser i Helsingør Kommune.

Bilen er det transportmiddel, som tager mest plads i byerne. Det gælder både, når den er i bevægelse, og når den holder parkeret. En almindelig bilparkeringsbås kan eksempelvis rumme en cykelparkering med plads til ca. 10 cykler². Ved at **styre og planlægge biltrafikken og udforme trafikarealerne** med øje for optimering af både by- og trafikrum, kan man altså skabe plads til flere gode oplevelser i et livligt bymiljø.

Der er store potentialer i at gøre det lettere at finde rundt og orientere sig. Nem og

overskuelig **infrastruktur og ruteskiltning** kan være med til at fremme aktiv transport til by og strand ved at gøre det mere overskueligt for besøgende at finde ud af, hvordan man kommer videre fra ankomstpunkter som stationer, busstoppesteder, havne og parkeringspladser³.

Mobilitetsplanlægning kan gøre **transporten til en oplevelse** i sig selv. Der skønnes at være et stort vækspotentiale i cykelturisme og kulturturisme⁴, som blandt andet kan indfries ved at man udnytter de gode kollektive transportforbindelser i Helsingør Kommune og Nordsjælland. Derudover kan man forbedre gå-oplevelsen, eksempelvis ved at se på ruter, belægning og inviterende byrumsinventar – både i de tætte bymiljøer og imellem ankomstpunkterne og bymiljøerne.



En almindelig bilparkeringsbås kan rumme en cykelparkering med plads til ca. 10 cykler².

15–20 min

Gummistranden

10–15 min

Kronborg,
Marienlyst Slot

5–10 min

Kulturværftet,
M/S Museet for Søfart,
Kulturhavn Kronborg

0–5 min

Helsingør bykerne,
Karmeliterklostret



Attraktioner i gåafstand fra Helsingør Station.

Når flere vælger **aktive frem for passive transportformer**, forbedres sundhed og livskvalitet. Det handler blandt andet om at tænke bevægelse ind i byplanlægningen, øge trafiksikkerhed og tryghed for de lette trafikanter og informere om mulighederne for at færdes til fods og på cykel.



Sundhed

Mobilitet og sundhed handler om muligheden for at bevæge sig aktivt og sikkert mellem hverdagens destinationer. Regelmæssig fysisk aktivitet har stor betydning for både den fysiske og mentale sundhed.

Helsingør Kommune deler resten af landets udfordringer på sundhedsområdet, hvor konsekvenserne af fysisk inaktivitet og overvægt tynger sundhedsbudgetterne^{1,2}. Her kan mobilitetsarbejdet være en oplagt løftestang til at nå et stykke af vejen mod Sundhedsstyrelsens anbefalinger om minimum 30 minutters fysisk aktivitet for voksne og 1 time for børn hver dag³.

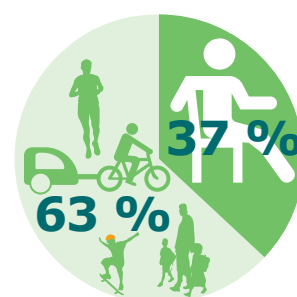
Hvor står vi i dag?

4.500 danskere dør hvert år som følge af fysisk inaktivitet – gennemsnitligt 11–12 år

før tid. Og tabet i middellevetid for fysisk inaktive i forhold til fysisk aktive er i gennemsnit 5–6 år⁴.

Også i Helsingør Kommune bevæger vi os for lidt. Knap hver tredje uddannelses- og erhvervsaktive borger i Helsingør Kommune hverken cykler eller går til og fra arbejde eller uddannelse⁵. 37 % af borgerne i Helsingør Kommune er fysisk inaktive, hvilket vil sige, at de ikke lever op til Sundhedsstyrelsens anbefaling om minimum 30 minutters fysisk aktivitet om dagen⁶. Det er flere end gennemsnittet i Region Hovedstaden – og tallet har været stigende⁷. 34 % af borgerne i Helsingør Kommune er moderat overvægtige, og 12 % er svært overvægtige⁸.

Den fysiske inaktivitet betyder, at man går glip af en række socialpsykologiske gevinster



37 % af borgerne i Helsingør Kommune er fysisk inaktive, 63 % er fysisk aktive⁶.





i form af livsglæde, overskud, social trivsel, selvtillid og handlekompetencer⁹. Alle sammen positive effekter, som kan være med til at gøre en forskel for de 13 % af borgerne i Helsingør Kommune, som har et dårligt mentalt helbred¹⁰.

Hvis de borgere, som i dag er fysisk inaktive, bliver som minimum moderat fysisk aktive, vil det ikke bare forbedre den almene fysiske og mentale sundhedstilstand – det vil også

skabe mere livskvalitet og medføre væsentlige økonomiske gevinster for samfundet.

Ser man på landsplan, vil det f.eks. årligt medføre:

- 2,6 mio. færre henvendelser til almen praksis.
- Ca. 100.000 færre hospitalsindlæggelser.
- 3,1 mio. færre fraværsdage fra arbejdet.
- Ca. 1266 færre tilfælde af førtidspension¹¹.

Visioner og målsætninger

Sundhedspolitik²⁰

- Helsingør Kommune ønsker at motivere borgerne til at være mere fysisk aktive og skabe gode muligheder for at være aktive i naturen, i byerne og i boligområderne.
- Helsingør Kommune vil skabe gode betingelser for aktiv transport, således at flere borgere vælger at gå eller cykle til skole, på arbejde og i fritiden.

Helsingør Kommunes mål for trafiksikkerhed

- Antallet af personskader skal være maksimum 17 i 2020. Altså en halvering i forhold til gennemsnittet af årene 2008–2010, svarende til landspolitiske mål²¹.
- Helsingør har fortsat en 0-tolerance hvad angår dødsfald i trafikken i 2020.

Idræts- og Fritidspolitik²²

- Der skal skabes helhed i børnenes hverdag, så de kan gå direkte fra skole og institution til idræts-/spejder-, og anden fritidsaktivitet med fokus på fysisk udfoldelse.
- De selvorganiserede idræts- og fritidsaktiviteters adgang til faciliteter og anlæg i nærmiljøet, byrummet og naturen skal synliggøres og fremmes.

Målsætninger fra skolereformen 2014

- Skoleeleverne skal som minimum have 45 minutters fysisk aktivitet i skoletiden om dagen i gennemsnit.

Sundhed og mobilitet handler også om ulykker i trafikken. I den seneste 5-årige periode er det registreret, at 120 personer er kommet til skade i trafikken i Helsingør Kommune¹². I Helsingør Kommune har udviklingen været god, da antallet af dræbte og tilskadekomne¹³ i 2014 var reduceret med 59 % mere end målene i den nationale handlingsplan.

Men selvom sikkerheden er høj i Helsingør Kommune, skal flere borgere også føle sig trygge i trafikken, hvis de skal vælge fysisk aktive transportformer. Skolevejsundersøgelsen fra 2015 har kortlagt oplevelsen af tryghed ved skolevejene. Undersøgelsen viser, at mange forældre oplever utrygge steder på skolevejen¹⁴. Når forældrene vurderer et sted som utrygt, er begrundelsen ofte, at der er for mange biler – hvilket så får den konsekvens, at endnu flere tager bilen. Næsten hver tredje forælder vælger at køre deres barn til skole i bil – halvdelen af dem, fordi barnet ikke må gå eller cykle alene, eller fordi det er for farligt¹⁵.

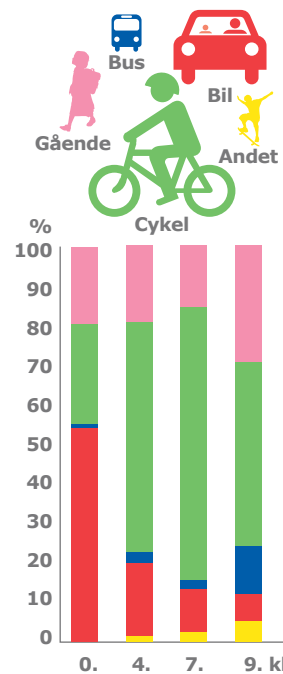
Her kan vi sætte ind

Ved at tænke **bevægelse ind i de tidlige faser af byplanlægningen og byudviklingen** kan der skabes let adgang til fysisk aktivitet i udendørsområder, sikres trygge og sammenhængende gang- og cykelstier, optimal vedligeholdelse af cykel- og stisystemerne og etableres flere udendørsaktiviteter, der motiverer til bevægelse¹⁶.

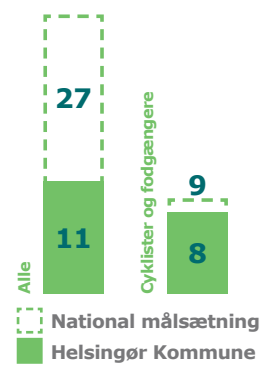
Erfaringer viser, at gode fysiske forhold skal suppleres med **informationsindsatser og kampagner**¹⁷. Det handler om at sørge for, at alle borgere i Helsingør får synlig og klar information om f.eks. sikre og let fremkommelige cykelruter – det kan være tydelig skiltning i byrummet, digitale løsninger mm. Informationsindsatser kan formidle den positive sundhedseffekt af at transportere sig aktivt frem for passivt og opfordre til aktiv transport til og fra skole og arbejde og i fritiden. Trafiksikkerhedskampagner er med til at øge sikkerheden og trygheden, hvilket på sigt kan øge antallet af lette trafikanter.

Indsatser omkring skoler og institutioner kan være med til at gøre kommunens børn klar til at færdes sikkert i trafikken og selv træffe aktive transportvalg, også senere hen. Her er **trafikundervisning** et vigtigt redskab, ligesom **trafikpolitikker** på skolerne yderligere kan forankre ansvaret for børns sikre færdsel i trafikken hos forældre og skoler.

Sikker infrastruktur, der er tryk for de lette trafikanter er en vigtig forudsætning for, at flere borgere kan bevæge sig fra passive til aktive transportformer. Det handler om at indrette vejene på en måde, som understøtter, at trafikanterne naturligt følger færdselsreglerne, og at trafikanternes fejltagelser i trafikken ikke får alvorlige konsekvenser.

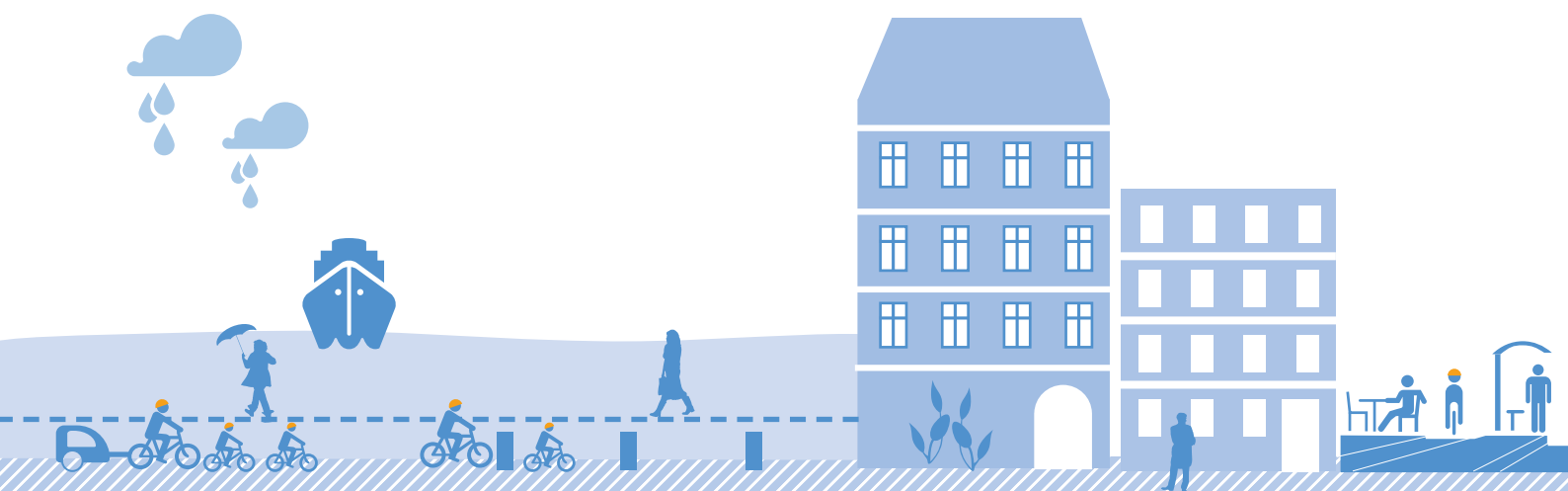


Sådan kommer eleverne i skole i Helsingør Kommune¹⁸



Antallet af personskader i Helsingør Kommune 2014 sammenholdt med den nationale målsætning¹⁹.

Med **klimasmarte løsninger** og bedre sammenhæng mellem bosætning, erhverv og turistattraktioner kan vi bidrage til den grønne omstilling og skabe gode betingelser for vækst. Det skal være attraktivt at vælge grønne transportformer.



Klima

Mobilitet og klima handler ikke alene om at nedbringe biltrafikken og øge antallet af cykelture. Det handler om at tænke klimasmart: Det er klimasmart mobilitetsplanlægning at indrette infrastrukturen, så der bliver plads til de klimavenlige transportalternativer som elbiler, cykler og grønnere bustransport. Det er klimasmart at skabe bedre sammenhæng imellem bosætning, erhverv og turistattraktioner, så der er mindre behov for transport i det hele taget. Og det er klimasmart at tænke i helheder og større sammenhænge, så også transporten til og fra kommunen med f.eks. færger og kollektiv transport udvikles i en retning, der resulterer i mindre CO₂-udledning.

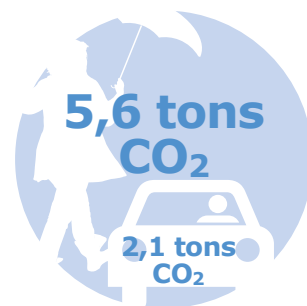
De klimasmarte mobilitetsløsninger skal sikre, at borgerne i Helsingør Kommune oplever de grønne transportalternativer som et attraktivt og naturligt valg. Dermed vil CO₂-udledningen reduceres år for år, og på

den måde medvirker de klimasmarte løsninger til, at Helsingør Kommune på sigt kan nå målet om CO₂-neutralitet i 2050.

Men klimasmarte mobilitetsløsninger kan også bidrage til det gode liv i Helsingør Kommune på tværs af andre indsatsområder, ikke mindst på sundhedsområdet: Valget af klimarigtige transportformer mindsker partikelforureningen. Aktive transportformer skaber mere fysisk aktivitet i hverdagen. Og dele- og samkørselsordninger kan styrke sociale fællesskaber og øge fremkommeligheden.

Hvor står vi i dag?

Helsingør Kommune har de seneste år gennemført en række tiltag for at nedbringe CO₂-udledningen fra borgeres, virksomheders og kommunens egne aktiviteter. Et af de fokusområder, som har båret frugt, er klimarenoeringen af boliger og bygninger.



I alt udledes der 5,6 tons CO₂ pr helsingoraner pr år, hvoraf transporten tegner sig for 2,1 tons¹.





Men vender man blikket mod transportområdet, er det tydeligt, at Helsingør Kommune står med en langt større udfordring. I dag er transport den største kilde til CO₂-udledning foran både boliger og erhvervsvirksomheder. I alt udledes der 5,6 tons CO₂ pr helsingoraner pr år, hvoraf transporten tegner sig for 2,1 tons. Og den andel er stigende¹.

Fordelingen mellem transportmidlernes CO₂-udledning tegner et klart billede af den største udfordring: Personbilismen står for hele 62 % af CO₂-udledningen², og her er der et stort forbedringspotentiale. I Helsingør Kommune er antallet af familier med minimum én bil til rådighed vokset siden 2007 og ligger nu på 60 %³. Kun

10–15 % af persontransporten foregår med kollektiv transport⁴.

Udviklingen i antallet af indbyggere har konsekvenser for, hvor meget CO₂, der udledes fra transporten: Jo flere borgere, jo mere transportaktivitet, og dermed i sidste ende en større CO₂-udledning. Men selvom indbyggertallet i Helsingør Kommune forventes at stabilisere sig på det nuværende niveau⁵, er der ændringer i måden, vi transporterer os på, som intensiverer behovet for klimasmarte løsninger.

I dag ser vi en stigning i pendlingen ind i kommunen, mens pendlingen ud af kommunen er stabil. Lastbiltrafikken er stagneret siden åbningen af Øresundsbroen, og trafikken

Visioner og målsætninger

Helsingør Kommunes Klimaplan⁹

Helsingør Kommune vil arbejde for at:

- Reducere udledningen af CO₂ til mindre end 1 ton per borger senest i 2030.
- Være CO₂-neutral i 2050.
- Tilpasse kommunens udvikling til klimændringerne.

Klimaplanens målsætning for transportområdet er, at:

- Helsingør Kommune bliver en cykelkommune og øger det samlede antal kørte kilometer på cykel.
- Helsingør skal være en attraktiv og tryk cykelkommune med en veludbygget infrastruktur til cykling og cykelparkering.
- Udbrede grøn transport og nedsætte den

samlede udledning på transportområdet med en fjerdedel i forhold til 2007.

Regionen Hovedstadens Klimastrategi¹⁰

- Hovedstadsregionen vil være foregangsregion med fokus på elbiler, cyklisme og kollektiv transport.
- Regionen er testområde for et sammenhængende marked for elbiler.
- Den kommunale vognpark til persontransport udskiftes til elbiler eller andre klimo- og miljøvenlige køretøjer.
- Busser i hovedstadsregionen er baseret på grønne drivmidler.
- Mobilitetsplanlægning sikrer et markant styrket samspil mellem trafikformer til gavn for den kollektive trafik og cyklisme.

på statsvejene har været stabil de seneste 15 år⁶. Men hovedreglen er, at økonomisk fremgang bringer ændringer med sig. I perioder med vækst er transportaktiviteten, herunder antallet af personbiler, den kollektive transport, færgeafgange mv., steget. Set over de seneste 15 år, har tendensen altså været, at transporten og dermed udledningen af CO₂ øges. Men der er mange parametre, som påvirker, hvordan dette sker, og det kræver en aktiv indsats at styre både trafik og transportmidler i en klimasmart retning.

Her kan vi sætte ind

Cykling er en klimavenlig transportform. Hver gang, der tilbagelægges 10 km på cykel frem for i bil, udledes der 1,6 kg mindre CO₂⁷. Det giver altså **en stor gevinst på klimabundlinjen, når man cykler i stedet for at køre i bil**. Og med flere km på cyklen følger også gevinsterne inden for de andre indsatsområder, eksempelvis mindre trafikstøj og trængsel samt bedre sundhed. Med andre ord: Større livskvalitet og en bedre kommune for alle.

Bedre kollektiv transport kan medvirke til at nedbringe CO₂-udledningen. Flere og mere driftssikre tog med god udnyttelse kan gøre den kollektive transport til et attraktivt valg. Samtidig bør der **arbejdes på at omstille bus- og togtransport med grønne teknologier og brændstoffer**, hvor det ikke allerede er tilfældet.

Der bør fortsat sættes på at **udbygge og forbedre mulighederne for at anvende cyklen som transportmiddel og tænke cykling i kombination med kollektiv transport**. I takt med at markedet kan tilbyde bedre cykler og elcykler, vil det blive mere attraktivt at vælge disse transportformer, også på de længere strækninger.

Da Helsingør er en udpræget handelsby, drejer det sig ikke nødvendigvis om at reducere varebil- og lastbiltransport, som i dag tilsammen udgør 14 % af udledningen⁸. Til gengæld kan man **gøre den nødvendige erhvervstrafik mere klimarigtig**. Det samme gælder den kollektive transport. Selvom Helsingør Kommune ikke på kort sigt høster den store CO₂-gevinst her, vil det – ud over at skubbe udviklingen i den rigtige retning – give et sundere bymiljø med mindre støj og færre skadelige partikler.

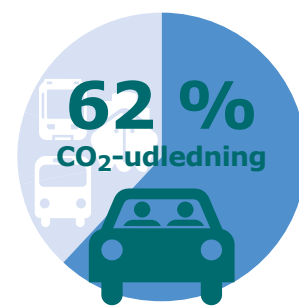
Færgetrafikken er den transportform, som udleder næstmest CO₂ med en andel på 16 % af det samlede udslip fra transportområdet i Helsingør Kommune. Færgetrafikken er vigtig for Helsingør Kommunes økonomi og udvikling, og derfor er det ikke et spørgsmål om at nedbringe færgetrafikken, men i stedet om at **sikre, at der anvendes metoder og brændstoffer, der udleder mindre CO₂**.

Der skal være klimasmarte alternativer til privatbilismen, som vi kender den i dag. Det kan være **alternativer, som mindsker behovet for at eje egen bil – eller som mindsker behovet for at anskaffe bil nr. to** – og alternativer, som kan erstatte især de korte ture med klimavenlige transportvalg. Deleøkonomien vinder frem på mange områder, herunder også i form af **samkørsel og delebilsordninger**. Eksempelvis kan kommunens medarbejdere tilskyndes til at benytte samkørsel til møder, ligesom kommunens biler måske kan stilles til rådighed for borgerne, når de ikke er i brug til kommunale opgaver. Elbilisme er også et godt alternativ til konventionel bilisme – både når det gælder transport i kommunal tjeneste og borgernes transport.

10 km



Hver gang der tilbagelægges 10 km på cykel frem for i bil, udledes der 1,6 kg mindre CO₂⁷.



Personbilismen står for 62 % af CO₂-udledningen fra transportområdet².

Det kan vi gøre

Denne anden del af mobilitetsplanen beskriver 17 konkrete bud på mobilitetsinitiativer, som kan bidrage til bedre hverdagsliv, kulturliv, sundhed og klima i Helsingør Kommune. Initiativerne griber arbejdet med mobilitet an i fire forskellige perspektiver:

- Initiativerne under **Mere fleksibilitet** fokuserer på at få transportbehov, hverdagspraktik og gode oplevelser til at gå op i en højere enhed ved at gøre det lettere at kombinere og veksle mellem transportformer.
- Initiativerne under **Adgang for alle** forsøger at skabe bedre adgang til by og natur ved at afhjælpe de fysiske og mentale barrierer, som kan hindre borgere og besøgende i at få del i gode oplevelser i Helsingør Kommune.
- Initiativerne under **Børn på vej – tidlig indsats** skal sikre, at fremtidens trafikanter lærer aktive, sikre og grønne transportvaner tidligt i livet.
- Og initiativerne under **Kommunen går foran** beskriver, hvordan Helsingør Kommune som virksomhed kan tage sin del af ansvaret for at sikre bæredygtige og mobilitetssmart transportløsninger.

Nogle af initiativerne er i skrivende stund allerede i gang med at blive realiseret og har været under udvikling i længere tid, mens andre er opstået som nye ideer i dialogen med Helsingør Kommunes foreningsliv, organisationer, virksomheder og institutioner.

Nogle få af initiativerne er allerede delvist finansieret eller kan finansieres af lignende indsatser, mens andre – og det er de fleste – er ideer og løsningsforslag, som kræver penge og ressourcer for at kunne gennemføres. Fælles for alle initiativerne er behovet for tværgående ressourcer og planlægning, før de kan realiseres og implementeres.



Planer og infrastrukturprojekter i Helsingør Kommune

Hvor de 17 initiativer på de næste sider hver især imødekommer en konkret og afgrænset mobilitetsproblematik, er der andre aspekter af mobilitetsarbejdet, som er så omfattende og komplekse, at de rækker ud over enkeltinitiativer og kræver målrettede planer. Tre eksempler er:

Parkeringsplanlægning

I løbet af 2015 vil et parkeringsudvalg udarbejde forslag til en bedre udnyttelse og fordeling af bilparkeringsarealerne i byområderne.

Sundhedsstyrelsens forebyggelsespakker – Implementeringsplan 2015-2016

Helsingør Kommune arbejder for, at borgerne får gode muligheder for at være fysisk aktive hele livet. Det handler bl.a. om at sikre, at rammerne, hvor børn, unge, voksne, ældre og særligt udsatte grupper færdes og opholder sig i løbet af dagen, understøtter muligheden for at være fysisk aktiv.

Handlingsplan for udvikling af Lokalbanen 2014-2019

I handlingsplanen indgår en forbedring af forbindelserne mellem bus og tog ved Helsingør Station, overvejelser om at skabe en forbedret ringforbindelse samt trinbræt ved Kronborg/Kulturværftet og en genetablering af en krydsningsmulighed i Kvistgård.



Samarbejde om mobilitet på tværs af faggrænser, organisationer og interessefællesskaber

De 17 initiativer på de følgende sider bygger videre på ideerne fra en mobilitetsworkshop, som samlede 66 repræsentanter fra Helsingør Kommunes foreningsliv, organisationer, virksomheder, institutioner og kommunens administration om to centrale spørgsmål: Hvad ønsker Helsingør Kommunes organisationer, virksomheder og andre interessenter for udviklingen på mobilitetsområdet? Og hvordan kan vi forandre måden, vi bevæger os fra A til B på, og derigennem forbedre hverdagsliv, kulturliv, sundhed og klima?

Resultatet af workshoppen var 129 ideer til mobilitetsprojekter i Helsingør Kommune inden for temaerne byliv, lokalmiljø, børn, unge, pendling, erhverv og kommune, turisme og fritid. Det er disse ideer, som siden er blevet kombineret, videreudviklet og prioriteret af projektgruppen bag mobilitetsplanen til de 17 mobilitetsinitiativer, som beskrives over de næste sider.

Mobilitetsinitiativerne er blevet drøftet på et dialogmøde i marts 2015, hvor ophavsmænd og -kvinder til de oprindelige ideer var inviteret for at kvalificere initiativerne og kortlægge mulighederne for at realisere dem i tværgående samarbejder mellem foreningsliv, organisationer, virksomheder og kommune.

Både arbejdet fra workshoppen i oktober 2014 og dialogmødet i marts 2015 er dokumenteret i bilag 1 og 2 sammen med fotos, hovedkonklusioner og arbejdsplaner.



Mere fleksibilitet

Fleksibilitet kan være dét, der får transportbehov, hverdagspraktik og gode oplevelser til at gå op i en højere enhed: Måske kan dagens motion klares på cyklen den ene dag, mens de sidste arbejdsopgaver ordnes på vej hjem i toget den anden. Måske er der behov for at rejse ubesværet i eget tempo mellem kulturattraktioner eller købe billetter til en samlet rejse på tværs af landegrænser.

De seks mobilitetsinitiativer på de følgende sider har det til fælles, at de fokuserer på at gøre det lettere at kombinere og veksle mellem flere transportformer. De skal desuden øge borgeres og besøgendes kendskab til de mange transportmuligheder, der allerede findes til, fra og i Helsingør Kommune.

Bicykler

Bicyklen kan skabe sammenhæng mellem hverdagens mange destinationer. Det er en fleksibel transportform, der også fungerer godt som supplement til den kollektive transport.



Initiativet kort fortalt

Bicykler gør det nemt at komme fra stationen til arbejde, konference, undervisning, kulturattraktioner eller bare rundt i byen – bicyklen går altid lige til døren. De offentlige bicykler kan stå klar til brug i dockingstationer ved kollektive transportknudepunkter, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og attraktioner. På den måde giver bicyklen en fleksibilitet, som kan gøre det lettere at bruge kollektiv transport. Det er et succeskriterium, at både kommune, virksomheder og kultur-institutioner investerer i bicykelsystemet.



Ressourcer

Med udgangspunkt i det Københavnske bicykelsystem estimeres investeringen til 5.000.000–30.000.000 kr. – afhængig af antal dockingstationer og medfinansiering fra virksomheder.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 50.000 kr. per bicycle.

Tovholder i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima, Center for Kultur, Idræt og Byudvikling samt Center for Borgerservice, It og Digitalisering med et forventet timeforbrug på 1.000–2.000 timer til implementering.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er virksomheder og deres medarbejdere, studerende, besøgende og andre borgere. Bicyklen er især relevant for pendleren, hvis arbejdsplads eller uddannelsessted ligger mellem 0,5–3 km fra stationen, eller for den besøgende, som vil nå ud til flere attraktioner i sit eget tempo.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere cyklister på cykelstierne og flere besøgende, der cykler. En anden effekt vil være flere medarbejdere, der vælger kollektiv transport på de virksomheder, som har valgt at investere i bicykelsystemet – hvilket igen vil kunne aflæses i disse virksomheders CO₂-regnskab.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med større virksomheder (eksempelvis Konventum), DSB, Movia, ungdomsuddannelser, større kulturinstitutioner (eksempelvis M/S Museet for Søfart), VisitNordsjælland og nabokommuner.

Værdi



Hverdagsliv

Bicyklen kan forlænge den kollektive transport helt til destinationen og gøre det nemmere at tiltrække studerende og kvalificeret arbejdskraft til uddannelsesinstitutioner og virksomheder.



Kulturliv

Bicykler gør det let for besøgende at færdes mellem kommunens attraktioner, og turen på cykel giver mulighed for at opleve byen undervejs – en mulighed, som i sig selv kan være med til at tiltrække endnu flere besøgende.



Sundhed

Bicyklen er en aktiv transportform, som giver nye muligheder for et aktivt udeliv i kommunen.



Klima

Som alternativ til benzin- og dieseldrevne transportmidler er bicyklerne med til at reducere CO₂-udledningen. Samtidig kan bicyklerne være med til at skabe opmærksomhed om klimasmarte løsninger.

Delebilsordning

En debilsordning kan være med til at sikre en bedre ressourceudnyttelse af private biler samt reducere bilkørsel og CO₂-udslip.



Initiativet kort fortalt

Helsingør Kommune faciliterer stiftelsen af en lokal debilsforening i Helsingør, evt. under Nordsjællands Delebiler. Foreningens medlemmer vil få mulighed for at booke debiler gennem et internetbaseret bookingsystem. Udbyder stiller bilerne til rådighed imod betaling, der dels er forbrugsafhængig, og dels består af en månedlig grundbetaling. Deblsforeningens køretøjer kan være A-mærkede konventionelle biler eller elbiler. Helsingør Kommune kan gå foran som virksomhed ved at oprette et firmamedlemskab.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 5.000–10.000 kr.

Der forventes en årlig driftsomkostning på mellem 0–20.000 kr.

Tovholder i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima med et forventet timeforbrug på 60–80 timer til implementering.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er borgere i Helsingør Kommune og Helsingør Kommune som virksomhed.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af et lavere CO₂-udslip, idet debilerne vil være enten A-mærkede konventionelle biler eller elbiler, og fordi bilerne forventes at blive brugt mere mobilitetssmart af brugere.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med Nordsjællands Delebiler og andre debilsordninger, Movia, VisitNordsjælland, større hoteller, Agenda 21 og lokale bilforhandlere.

Værdi



Hverdagsliv

Debilerne giver fleksibilitet i hverdagen, og færre biler på vejene vil øge fremkommeligheden for alle trafikanter.



Kulturliv

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for kulturlivet.



Sundhed

Hvis biltrafikken kan reduceres eller flyttes over på elbiler eller A-mærkede biler, vil det reducere den sundhedsskadelige partikelforurening. Undersøgelser viser desuden, at foreningsfællesskabet omkring debilsordninger giver social værdi, som kan bidrage til øget mental sundhed.



Klima

Undersøgelser viser, at der køres færre kilometer, når man har debil frem for egen bil, hvilket vil reducere CO₂-udslippet. Værdien forøges, jo flere elbiler, der indgår i debilsordningen.

Kollektiv transport på tværs af Øresund

Bedre overblik over mulighederne for at rejse med kollektiv transport mellem Helsingør og Helsingborg kan styrke borgernes og besøgendes oplevelse af sammenhæng mellem de to byer.



Initiativet kort fortalt

Trafikselskaberne i Danmark og Sverige tilbyder en lang række forskellige løsninger for billetkøb til den kollektive transport. Men både rejseinformation og muligheden for billetkøb med transportskift kan gøres mere effektiv og gennemskuelig, end den er i dag. Eksempelvis kan der etableres information på standere ved transportknudepunkter, og der kan udvikles og optimeres på internet-platforme, apps og automater til billetkøb til kombinationsrejser.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 50.000–200.000 kr.

Der forventes en årlig driftsomkostning på 10.000 kr.

Tovholderne i Helsingør Kommune er Center for Kultur, Idræt og Byudvikling samt Center for Teknik, Miljø og Klima med et forventet timeforbrug på 100–200 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er borgere, pendlere og besøgende.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere borgere og besøgende, der oplever rejsen mellem destinationer på tværs af Øresund som uproblematisk. En anden effekt vil være øget billetsalg til den kollektive transport, hvis flere vælger kombinationsrejser på tværs af Øresund.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til forankring i H-H samarbejdet, samarbejde med Helsingborg Stad, Øresundskomiteen, Region Skåne, DSB, Movia, Skånetrafikken, rejseplanen.dk, resrobot.se, Agenda 21, Gate 21, Pendlerklubben Kystbanen, hoteller, større turistattraktioner (eksempelvis M/S Museet for Søfart), Rejsekortet, Jojo og Scandlines.

Værdi



Hverdagsliv

For borgere i Helsingør og Helsingborg vil det blive lettere og mere naturligt at rejse over Øresund mellem hjem, uddannelse og arbejde.



Kulturliv

For borgere og besøgende i Helsingør og Helsingborg vil det blive lettere og mere naturligt at rejse over Øresund for at benytte begge byers kulturelle tilbud.



Sundhed

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for sundheden.



Klima

CO₂-udledningen vil reduceres, hvis flere bilture bliver erstattet af rejser med kollektiv transport.

Mobilitetstjek på ungdomsuddannelser

Et mobilitetstjek skal være med til at få flere unge til at benytte de aktive og grønne transportformer til og fra ungdomsuddannelserne. Mobilitetstjekket kan også være med til at øge trafikikkerheden for de unge – som står over for netop de ti farligste år i deres liv som trafikanter.



Initiativet kort fortalt

Et mobilitetstjek af ungdomsuddannelserne skal kortlægge de lokale mobilitetsudfordringer og -løsninger og flytte de unges transportvaner i retning af grønnere og mere aktive transportformer. Mobilitetstjekket består af en undersøgelse af de unges aktuelle transportvaner og en kortlægning af transportmuligheder til og fra uddannelsesinstitutionen – herunder f.eks. faciliteter for cyklister, nærhed til stoppesteder, stationer og trinbræt samt frekvenser for busser og tog. Eleverne involveres i mobilitetstjekket, så de får fokus på deres egen adfærd og mulighederne for at ændre den.



Ressourcer

Det estimeres, at det vil koste ca. 500.000–800.000 kr. at gennemføre mobilitetstjekket på tre uddannelsesinstitutioner i Helsingør Kommune – eksempelvis Espergærde Gymnasium, Helsingør Gymnasium og Erhvervsskolen Nordsjælland.

Tovholdere er Helsingør Kommunes Center for Teknik, Miljø og Klima med et forventet timeforbrug på 100–300 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er elever og ansatte på ungdomsuddannelserne.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med ungdomsuddannelser, Nordsjællands Politi, Movia, Lokalanbanen og erhvervslivet.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere unge, som transporterer sig via aktive og grønne transportformer, dvs. til fods, på cykel, med bus eller tog til og fra uddannelserne, samt et bedre CO₂-regnskab for uddannelsesinstitutionerne.

Værdi



Hverdagsliv

Et mobilitetstjek kan bidrage til øget bevidsthed om grønne og aktive transportformer og give større selvstændighed i hverdagstransporten. Helsingør Kommune vil desuden få ny viden om mulighederne for at forbedre infrastrukturen omkring ungdomsuddannelsesinstitutionerne.



Kulturliv

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for kulturlivet.



Sundhed

Bedre trafikadfærd blandt unge vil medføre et fald i antallet og alvorligheden af trafikulykker. Mere aktiv transport vil skabe øget sundhed.



Klima

Hvis bilture kan flyttes til grønne transportformer, vil CO₂-udledningen reduceres.

Mobilitetstjek på virksomheder

Et mobilitetstjek på udvalgte virksomheder skal sætte fokus på mulighederne for aktive og grønne alternativer til biltransport – og på mere mobilitetssmart brug af bilen.



Initiativet kort fortalt

Adfærdssændringer fordrer kendskab til reelle og attraktive alternativer. Derfor skal medarbejdere på fem udvalgte større virksomheder i Helsingør Kommune tilbydes et mobilitetstjek i form af en rejsevaneundersøgelse, en dialog om transportudfordringer, en alternativ rejseplan samt en efterfølgende evaluering og opfølgende rejsevaneundersøgelse. Mobilitetstjekket udføres af et rejsehold, som besøger virksomhederne og udregner de reelle omkostninger ved medarbejdernes aktuelle transportvalg. Det sker ved at sammenligne tid, økonomi, fysisk aktivitet og CO₂-udledning med aktive og grønne alternative transportløsninger eller mere mobilitetssmart brug af bilen. Repræsentanter fra den kollektive transport kan også være til stede og besvare lokalspecifikke spørgsmål.



Ressourcer

Helsingør Kommunes indledende investering estimeres til 500.000–750.000 kr.

Omkostning til evaluering og opfølgning skønnes til 250.000 kr.

Tovholdere i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima i samarbejde med Center for Erhverv, Politik og Organisation med et forventet timeforbrug på 100–200 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er større virksomheder og deres medarbejdere.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med større private virksomheder (eksempelvis Konventum), Movia, DSB, Lokalbaneln Cyklistforbundet, Hjerteforeningen og Gate 21.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere medarbejdere, som benytter aktive og grønne transportformer, f.eks cykel eller kollektiv transport, samt at flere medarbejdere bruger bilen mobilitetssmart, eksempelvis i samkørselsordninger. Samtidig vil virksomhedens CO₂-regnskab forbedres.

Værdi



Hverdagsliv

Mobilitetstjekket kan motivere og tilbyde medarbejderne aktive, grønne og mobilitetssmarte transportvaner og medvirke til at skabe bedre sammenhæng i hverdagen. Som sidegevinst kortlægges mobilitetsmæssige potentialer og barrierer for det pågældende erhvervsområde.



Kulturliv

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for kulturlivet.



Sundhed

Mere aktiv og grøn transport vil forbedre den fysiske og mentale sundhed, hvilket desuden kan resultere i færre sygedage på arbejdspladsen.



Klima

Mobilitetstjekket kan give flere lyst til at vælge klimasmarte mobilitetsløsninger og være med til at sætte grøn mobilitet og klimabevidsthed på dagsordenen.

Tag cyklen gratis med i Kystbanen

Ved at gøre det gratis at tage cyklen med i toget kan man gøre det nemmere for borgerne i Helsingør Kommune at kombinere aktive og kollektive transportformer.



Initiativet kort fortalt

I dag er det gratis for passagerer i S-tog og på Lokalbansen at tage cyklen med i toget – og det gør det nemt at komme det sidste stykke mellem station og hjem, arbejdsplads, undervisning eller kulturattraktioner. Ved også at gøre det gratis at tage cyklen med i Kystbanen kan vi give samme mulighed til besøgende, borgere og arbejdstagere i Helsingør Kommune. Initiativet kan realiseres ved, at relevante danske kommuner formulerer et fælles ønske og tager kontakt til DSB for at starte en dialog om mulighederne og udvikler en strategi for implementeringen.



Ressourcer

Helsingør Kommunes omkostninger i forbindelse med at etablere et samarbejde og udvikle en strategi for realisering af initiativet estimeres til 10.000–50.000 kr. Herudover vil det kræve en investering af bl.a. DSB at indrette togene til at håndtere flere cykler fremover.

Tovholderne i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima samt Center for Kultur, Idræt og Byudvikling med et forventet timeforbrug på 100–200 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er pendlere og besøgende.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere pendlere og besøgende, som tager cyklen med i Øresundstog.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til et samarbejde med DSB, svenske og danske kommuner langs Kystbanen, Cyklistforbundet, Lokalbansen, DSB S-tog, Pendlerklubben Kystbanen, Region Hovedstaden, Movia, VisitNordsjælland og Aalborg Universitet CPH.

Værdi



Hverdagsliv

Pendlere vil opleve en bedre sammenhæng i hverdagen og vælge Øresundstog i kombination med cyklen som primær transportform til og fra arbejde og uddannelse.



Kulturliv

Helsingør Kommune vil blive en endnu bedre cykelturistdestination.



Sundhed

Hvis det bliver nemmere at tage cyklen med i toget, forbedres mulighederne for også at transportere sig aktivt.



Klima

CO₂-udledningen reduceres, når flere bilture erstattes af rejser med aktiv og kollektiv transport.



Adgang for alle

Alle skal have mulighed for at tage del i de gode oplevelser i naturen og i byerne i Helsingør Kommune. Men hvis det er svært at finde rundt, hvis omgivelserne føles utrygge, eller hvis man er dårligt gående, kan det begrænse den aktive aktionsradius.

De tre mobilitetsinitiativer på de følgende sider har det til fælles, at de fokuserer på at skabe bedre adgang til by og natur ved at reducere de barrierer, som kan hindre borgere og besøgende i at få del i de gode oplevelser i Helsingør Kommune.

Cykling uden alder

Cykling uden alder giver ældre mulighed for at komme ud at cykle med en frivillig chauffør. Oplevelsesture i transportcykler, socialt samvær og vind i håret skal understøtte et meningsfuldt liv for svage ældre.



Initiativet kort fortalt

Cykling uden alder skaber relationer på tværs af generationer og afhjælper ensomhed, som er en af tidens største udfordringer blandt ældre. Ideen er, at frivillige cykler på elektriske transportcykler, der kan tage to ældre passagerer med. Turene planlægges på de ældres præmisser og giver dem mulighed for at mindes eller opleve nye by- og naturområder. De frivillige planlægger og forestår cykelturene, mens Cykelteket – et cykelbibliotek for borgere og arbejdstagere i kommunen – står for cykler og bookingsystem, så turene kan koordineres. De frivillige får tilbudt træning før deltagelsen.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 100.000–200.000 kr. for tre elektriske transportcykler og koordinering af frivillige.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 10.000–40.000 kr.

Tovholdere i Helsingør Kommune er Center for Sundhed og Omsorg og Center for Teknik, Miljø og Klima i samarbejde med Center for Særlig Social Indsats med et forventet timeforbrug på 100–300 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er ældre borgere, som ikke selv kan cykle, samt de frivillige, der cykler turene som chauffør.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere ældre, som kommer ud og oplever kommunens mange tilbud.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med private frivillige, plejehjem, aktivitetscentre, Cyklistforbundet, Ældresagen, Hjerteforeningen, Jobcenter Helsingør, Cykling uden alder (organisationen) og Frivillighedscenter Helsingør.

Værdi



Hverdagsliv

Færre ældre vil føle sig ensomme, og flere borgere vil blive frivillige. De ældre vil opleve større livskvalitet, og de frivillige vil opleve et meningsfuldt og givende medborgerskab.



Kulturliv

Svage og gangbesværede ældre vil få mulighed for at opleve naturen og kommunens mange kulturtilbud.



Sundhed

De ældres mentale sundhed vil øges, og de frivilliges sundhed vil forbedres som følge af fysisk aktivitet og oplevelsen af meningsfuldt medborgerskab.



Klima

Udflugterne forventes ikke at erstatte andre motoriserede ture. Derfor forventes initiativet ikke at skabe særlig værdi for klimaet.

Sammenhæng i Syd

Forbedringer på stisystemet i Helsingør Syd vil gøre det mere trygt og attraktivt at færdes på stierne og skabe bedre sammenhæng i området.



Initiativet kort fortalt

For de 8.000 beboere i boligområderne Vapnagaard og Nøjsomhed er stisystemet ofte den korteste vej mellem hjemmet og de mange faciliteter i området – Multipark, svømmehal, bibliotek, institutioner, skoler m.m. Sammenhæng i Syd består af en række indsatser, der skal gøre det trygt og attraktivt at færdes på stierne. Man er allerede begyndt at tynde ud i beplantningen, fjerne graffiti og sætte motionsredskaber op. Derudover er der planer om at forbedre belysningen, sætte videoovervågning op og forskønne tre tunneller med kunst.



Ressourcer

Investeringen estimeres til ca. 5 mio. kr.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 200.000 kr.

Tovholder er Helsingør Kommunes Center for Teknik, Miljø og Klima og Center for Sundhed og Omsorg med et forventet timeforbrug på 1.000 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er beboerne i Helsingør Syd, i alt ca. 8.000 mennesker – herunder beboerne i de fem almene boligafdelinger i Helsingør Syd, i alt ca. 5.800 mennesker – samt borgere fra resten af Helsingør og Nordsjælland, som benytter faciliteterne eller besøger boligområderne.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere borgere, som transporterer og bevæger sig aktivt i området.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med beboere, boligselskaber, foreningsliv og områdets klubber og institutioner, Prøvestenscentret og Nordsjællands Politi.

Værdi



Hverdagsliv

Bedre sammenhæng vil betyde, at flere borgere vil bruge faciliteterne i området og dermed får øget værdi i hverdagen. Flere borgere vil føle sig trygge, Helsingør Syd vil få et bedre omdømme, og det sociale fællesskab vil forbedres.



Kulturliv

Bedre sammenhæng og større tryghed i området vil betyde, at flere borgere vil bruge de kulturelle faciliteter i området og dermed får en kulturel oplevelse.



Sundhed

Bedre stier vil betyde, at flere borgere vil transportere og bevæge sig aktivt. Den øgede bevægelse vil skabe værdi for borgernes fysiske og mentale sundhed.



Klima

Hvis flere transporterer og bevæger sig aktivt via stisystemerne, vil det bidrage til mindre brug af CO₂-udledende transportformer.

Skiltning i byrummet

Skiltning kan tilføre oplevelsen af byrummet en kulturhistorisk dimension, som gør turen gennem byen til en oplevelse i sig selv.



Initiativet kort fortalt

God skiltning kan mere end vise vej. Hornbæk, Helsingørs historiske bykerne og Kulturhavnsområdet byder på et væld af oplevelser. Gadeskilte med uddybende tekst om gadens navn og historie, bygningers historie og interaktive gadeskilte kan være med til at formidle byernes kulturhistorie samtidig med, at borgere og besøgende ledes i den rigtige retning.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 300.000–500.000 kr.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 30.000 kr.

Tovholder er Helsingør Kommunes Center for Kultur, Idræt og Byudvikling samt Center for Teknik, Miljø og Klima i samarbejde med Center for Erhverv, Politik og Organisation med et forventet timeforbrug på 200–300 timer til implementering.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er borgere og gæster, der færdes i Hornbæks eller Helsingørs kulturhistoriske områder.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af et øget flow af gæster mellem vigtige korridorer, bl.a. Helsingør bykerne og Kulturhavn Kronborg.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med Lokalthistorisk arkiv, Vejdirektoratet, grundejere, Points, Kulturinstitutionerne, turistaktører, VisitNordsjælland, Aalborg Universitet CPH m.fl.

Værdi



Hverdagsliv

Skiltningen kan tilføre en kulturhistorisk dimension til oplevelsen af byrummet og vise vej til de gode oplevelser – til glæde for borgere, som færdes i byen til daglig.



Kulturliv

Besøgende vil opleve bedre sammenhæng mellem ankomstpunkter, by, havn, natur og Kulturhavn Kronborg. Skiltningen vil vise vej til flere gode oplevelser og tilføje en kulturhistorisk dimension til oplevelsen af byrummet.



Sundhed

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for sundheden.



Klima

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for klimaet.

Børn på vej – tidlig indsats

Helsingør Kommune arbejder for at være CO₂-neutral i 2050 og at skabe en fremtid, hvor fysisk aktivitet er en naturlig del af hverdagen. For at nå disse mål skal transportvaner udfordres og påvirkes i en grønnere og mere aktiv retning – og her er det nødvendigt at sætte ind overfor fremtidens trafikanter – børnene.

De fire mobilitetsinitiativer på de følgende sider har det til fælles, at de skal sikre, at fremtidens trafikanter lærer at færdes sikkert i trafikken og betragter de aktive og grønne transportformer som det naturlige valg.



Faglige cykelpakker til skolerne

Pakketure, der kobler cykling med skoleundervisning, skal give eleverne cykeltræning og god trafikadfærd.



Initiativet kort fortalt

Fem fagrelevante pakketure skal gøre det nemmere for lærerne at undervise på to hjul. Pakketurene giver mulighed for at tænke færdselsundervisning og bevægelse ind i undervisningen, så eleverne vænner sig til at cykle og bliver mere sikre og trygge i trafikken. Pakkens undervisningsmateriale kan omhandle erhvervsliv, natur og teknik, kultur og samfundsfag, historie, trafik og byudvikling. Materialet skal indeholde rutebeskrivelser og undervisningsmuligheder på turen samt en vejledning i at cykle med skoleklasser.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 500.000 kr.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 10.000–20.000 kr.

Tovholdere i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima i samarbejde med Center for Dagtilbud og Skoler med et forventet timeforbrug på 300 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er elever og lærere.



Effekt

Effekten vil være, at flere elever cykler i undervisningen, og at de kommer på flere virksomheds-, kultur-, natur- og museumsbesøg.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med større og mindre lokale virksomheder, naturvejledere, kulturinstitutioner, Friluftsguiden, Projekt "Den entreprenante skole", Dansk Skoleidræt og Helsingborg Stad.

Værdi



Hverdagsliv

Pakketurene støtter lærernes forberedelse og kombinerer undervisning med færdselsundervisning og bevægelse. Eleverne vænner sig til at cykle og kan på sigt blive mere selvtransporterende, så de kan færdes frit og ubesværet mellem hverdagens destinationer.



Kulturliv

Eleverne får nye muligheder for at lære om kommunens virksomheder, historie, kultur og natur.



Sundhed

Eleverne vil blive mere fysisk aktive og vænner sig til at cykle.



Klima

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for klimaet.

Gåbusser

En gåbusordning kan være med til at give skolebørn en tryk, sund og god social start på dagen. Med en gåbusordning vil flere børn transportere sig aktivt til skole og få gode trafikfærdigheder tidligt i livet.



Initiativet kort fortalt

Fysisk aktivitet om morgenen forbedrer skoleelevers koncentration væsentligt¹. Alligevel vokser andelen af børn, som køres i bil. En gåbusordning kan give en roligere morgen for morgentravle familier, gøre det mere trygt for børnene og forældrene at gå i skole og give motion fra morgenstunden. Gåbusordningen fungerer ved, at grupper af børn følges til skole hver morgen – de yngre børn følges af ældre, uddannede 'chauffører' i form af elever fra 6.-9. klasse. Gåbussen har som en almindelig skolebus en fast køreplan og skilte stoppesteder på ruten, der er planlagt af skolen. Forældre kan tilmelde børnene via en Gåbus-app.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 100.000–200.000 kr.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 20.000–30.000 kr.

Tovholdere er Helsingør Kommunes Center for Teknik, Miljø og Klima samt Center for Dagtilbud og Skoler med et forventet timeforbrug på 200–300 timer til implementering.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er skolebørn i 0.-3. klasse samt deres forældre.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere børn og unge, som transporterer sig selv til skole.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med Dansk Skoleidræt og Trygfonden, der står bag Gåbus-projektet, samt med Nordsjællands Politi og Dansk Fodgænger Forbund.

Værdi



Hverdagsliv

Gåbusser vil gøre det nemmere at være børnefamilie ved at mindske morgentravlheden og skabe øget tryk på skolevejene. Børnene vil opleve en større frihed ved at blive selvtransporterende tidligere i livet.



Kulturliv

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for kulturlivet.



Sundhed

Gåbusser påvirker sundheden ved, at eleverne vil opleve en forbedret fysisk og mental sundhed og bedre kan koncentrere sig i undervisningen. Trafiksikkerheden ved skolerne vil øges.



Klima

Gåbusser skaber værdi for klimaet ved at gøre aktiv transport til et naturligt valg og reducere antallet af bilture.

Ladcykler til kommunens daginstitutioner

Elektriske ladcykler kan forbedre mobiliteten for kommunens daginstitutioner og gøre cyklen til et naturligt transportvalg for pædagoger og for børn – fremtidens trafikanter.



Initiativet kort fortalt

Fire af kommunens daginstitutioner får hver stillet to elektriske ladcykler til rådighed som del af et pilotprojekt. Daginstitutionerne får dermed en større aktionsradius og bedre muligheder for at give børnene gode oplevelser – alt imens børn og pædagoger oplever glæden ved at cykle og vænner sig til at færdes på cykel. Pædagogerne på pilot-institutionerne uddannes i færdselsregler, trafikpædagogik og håndtering af cyklerne for at sikre, at cyklerne bliver brugt.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 200.000–300.000 kr.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 5.000–10.000 kr.

Tovholder er Helsingør Kommunes Center for Teknik, Miljø og Klima i samarbejde med Center for Dagtilbud og Skoler med et forventet timeforbrug på 100 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er de ansatte i daginstitutionerne samt børnene – fremtidens trafikanter.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere børn i daginstitutionerne, som kommer på tur, også på længere ture.

En anden effekt vil være, at flere daginstitutioner underviser børnene i god trafikadfærd, og at flere ansatte får motion i arbejdstiden.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med lokale cykelhandlere og virksomheder, som vil sponsorere initiativet, forældrebestyrelser samt Nordsjællands Politi.

Værdi



Hverdagsliv

Ladcyklerne giver daginstitutionerne flere aktivitetsmuligheder i hverdagen. Pædagogerne understøtter, at børnene bliver vant til at færdes på cykel og får en god trafikadfærd.



Kulturliv

Ladcyklerne vil give flere børn mulighed for at besøge kommunens kulturtilbud.



Sundhed

Aktiv transport på cykel vil øge sundheden hos pædagogerne, som får mere motion i arbejdstiden – og på sigt hos børnene, som vænner sig til at færdes på cykel. Trafiktræningen er desuden med til at forbedre trafiksikkerheden.



Klima

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for klimaet.

Trafikpolitik på kommunens skoler

Gode vaner skal grundlægges tidligt i livet. En ny trafikpolitik for hver af kommunens skoler skal sikre god færdselsundervisning og trafikadfærd hos elever, forældre og skolens medarbejdere.



Initiativet kort fortalt

Trafikpolitikkerne for de enkelte skoler skal fastsætte initiativer, der gør det mere sikkert og trygt at færdes til fods eller på cykel til og fra kommunens skoler. Trafikpolitikken skal beskrive færdselsundervisningen, den ønskede transportform til og fra skole samt i skoletiden, hvordan arealerne omkring skolen skal indrettes, og hvordan skolens ansatte og forældre skal fungere som rollemodeller. Dialogen i udarbejdelsen af politikken er lige så vigtig som selve produktet og kræver deltagelse af medarbejdere, forældre og elever.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 100.000–300.000 kr.

Der er herefter ingen driftsomkostninger.

Tovholdere i Helsingør Kommune er Teknik, Miljø og Klima i samarbejde med Center for Erhverv, Politik og Organisation samt Center for Borgerservice, IT og Digitalisering med et forventet samlet timeforbrug på 550 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er elever, forældre og medarbejdere på alle skoler.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af flere elever, som transporterer sig selv til skole. Biltrafikken omkring skolerne mindskes, og antallet af elever, der deltager i Trafikuge, Trafikpraktik og Cyklistprøven vil øges.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med skolebestyrelser, privatskoler, Nordsjællands Politi, Rådet for Sikker Trafik og Teknisk Museum, som faciliterer mange af trafikkurserne, ungdomsuddannelserne (eksempelvis Espergærde Gymnasium og HF) og Movia.

Værdi



Hverdagsliv

Et resultat af trafikpolitikkerne vil være en øget oplevelse af generel tryghed i trafikken hos elever og forældre. Når eleverne bliver mere kompetente og trygge i trafikken, kan de færdes mere frit og ubesværet mellem hverdagens destinationer uden forældre.



Kulturliv

Øgede trafikfærdigheder vil udvide elevernes aktionsradius både i skoletid og fritid og dermed give eleverne bedre muligheder for at deltage i kommunens kultur- og fritidstilbud.



Sundhed

Muligheden for at vælge fysisk aktiv transport og lære gode transportvaner tidligt i livet vil forbedres. Færre biler ved skolerne og bedre trafikadfærd vil desuden mindske risikoen for trafikulykker.



Klima

Hver biltur, som flyttes til aktive og klimasmarte transportformer, vil betyde mindre CO₂-udledning.

SANK
FARTEN



PAS PÅ
MiG

Kommunen går foran

At sikre et godt hverdagsliv, et levende kulturliv, et sundt liv og et godt klima er et fælles ansvar for alle. Helsingør Kommune har et særligt ansvar for livskvaliteten – for borgerne, erhvervslivet og besøgende.

De fire mobilitetsinitiativer på de følgende sider har det til fælles, at de skal medvirke til, at Helsingør Kommune går foran ved at nytænke, videreudvikle og være et godt eksempel på bæredygtig og smart transportadfærd.

Benchmarking af mobilitet

En årlig benchmarking af mobilitetsnøgletal kan være med til at sikre strategisk og målrettet mobilitetsplanlægning, der bidrager til at nå målsætningerne inden for hverdagsliv, kulturliv, sundhed og klima.



Initiativet kort fortalt

Udviklingen i transportformerne og -vanerne i Helsingør Kommune skal følges løbende. Denne viden vil gøre det muligt at prioritere de initiativer, som er mest effektive i forhold til at nå de overordnede mål for mobilitetsplanlægningen. Benchmarkingen foregår ved indsamling af de relevante kommunale, regionale og nationale nøgletal, eksempelvis transportvaneundersøgelser og trafiktællinger, samt tal, der belyser udviklingen inden for mobilitetsplanens fire indsatsområder: hverdagsliv, kulturliv, sundhed og klima. Benchmarkingen præsenteres årligt for borgere og byråd.



Ressourcer

Initialomkostningen estimeres til 200.000–300.000 kr.

De årlige omkostninger forventes herefter at ligge på 50.000 kr.

Tovholdere i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima, Center for Sundhed og Omsorg samt Center for Kultur, Idræt og Byudvikling i samarbejde med Center for Erhverv, Politik og Organisation med et forventet timeforbrug på 100–300 timer til implementering.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er politikere, aktører, som arbejder med eller interesserer sig for mobilitetsplanlægning, samt kommunens administration.



Effekt

Effekten af benchmarkingen er indirekte: Benchmarkingen kvalificerer vidensgrundlaget for mobilitetsplanlægningen. Det bliver muligt at følge mobilitetsudviklingen i Helsingør Kommune over tid og arbejde strategisk og målrettet med mobilitetsinitiativer.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med DSB, Movia, Lokalbansen, Danmarks Statistik, nabo-kommuner og DTU's Data- og Modelcenter.

Værdi



Hverdagsliv

Benchmarkingen skaber grundlag for effektiv mobilitetsplanlægning med fokus på potentielle og eksisterende arbejdstagere og borgere.



Kulturliv

Benchmarkingen skaber grundlag for effektiv mobilitetsplanlægning med fokus på besøgende og borgere.



Sundhed

Benchmarkingen skaber grundlag for effektiv mobilitetsplanlægning med fokus på borgenes mentale og fysiske sundhed.



Klima

Benchmarkingen skaber grundlag for effektiv mobilitetsplanlægning med fokus på at nedbringe CO₂-udledningen.

Elbilpolitik for Helsingør Kommune

En elbilpolitik skal gøre det attraktivt at skifte benzin- og dieseldrevne biler ud med elbiler. Dermed reduceres CO₂-udledning og partikelforurening i Helsingør Kommune.



Initiativet kort fortalt

En elbilpolitik skal være med til at fremme elbilisme i Helsingør Kommune. Konkret kunne der være tale om særlige fordele for elbiler som eksempelvis tidsubegrænset parkering på attraktive lokaliteter eller gratis opladning – gode argumenter for at anskaffe og køre elbil, som også kan tiltrække kunder i elbil fra andre kommuner til butikkerne i Helsingør Kommune. Det er en vigtig del af initiativets formål, at borgere og besøgende skal få kendskab til de fordele, der er forbundet med at vælge at køre elbil.



Ressourcer

Omkostningerne til at udarbejde en elbilpolitik estimeres til 40.000–80.000 kr.

Derudover skal der afsættes midler til implementering og udarbejdelse af en handleplan samt til de konkrete projekter og tiltag, der skal understøtte politikken. Eksempelvis estimeres det, at det vil koste ca.

500.000–1.000.000 kr. at implementere de to foreslåede tiltag – tidsubegrænset parkering på attraktive lokaliteter samt gratis opladning.

Tovholderne i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima med et forventet timeforbrug på 100–150 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er borgere, som står for at udskifte eller anskaffe sig en bil samt elbilister fra andre kommuner, som kan motiveres til at handle ind i eller besøge Helsingør Kommune, hvis det bliver særligt fordelagtigt at køre elbil.



Effekt

Effekten af elbilpolitikken er lavere CO₂-udledning. Når politikken implementeres, er der mulighed for, at flere benzin- og dieseldrevne biler i kommunen erstattes af elbiler.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med Helsingborg Stad, Region Hovedstadens elbilsekretariat, Øresundskomiteen, VisitNordsjælland, Wonderful Copenhagen, Gate 21 og Region Hovedstaden.

Værdi



Hverdagsliv

Elbilisterne vil opleve fordele ved at vælge elbil, og kommunen vil styrke sit image som klimaforegangskommune. Forretningsliv og detailhandel kan tiltrække elbilistkunder fra andre kommuner som følge af de fordelagtige forhold for elbilister.



Kulturliv

Initiativet forventes ikke at skabe særlig værdi for kulturlivet.



Sundhed

Elbilpolitikken vil bidrage til bedre luftkvalitet som følge af reduceret partikelforurening fra benzin- og dieseldrevne biler.



Klima

Elbilpolitikken vil bidrage til reduceret CO₂-udledning, efterhånden som konventionelle biler udskiftes med elbiler.

Kommunikation om mobilitet

Kommunikation kan synliggøre Helsingør Kommunes position som foregangskommune inden for mobilitet.



Initiativet kort fortalt

Budskaberne om, at det er let at bevæge sig til, fra og rundt omkring i Helsingør Kommune skal formidles konsekvent ud til potentielle tilflyttere og besøgende. Kommunikation med fokus på mobilitet skal sikre fælles fodslag i Helsingør Kommunes kampagner og markedsføring. Eksempelvis kan et øget fokus på nærheden til København og et større kendskab til de tre faste togafgange hver time være med til at tiltrække potentielle tilflyttere og besøgende.



Ressourcer

Investeringen estimeres til 100.000 kr.

De årlige driftsomkostninger forventes at ligge på 100.000 kr.

Tovholderne i Helsingør Kommune Center for Kultur, Idræt og Byudvikling i samarbejde med er Center for Erhverv, Politik og Organisation med et forventet timeforbrug på 500 timer.



Målgruppe

De vigtigste målgrupper er potentielle tilflyttere, besøgende og erhvervslivet.



Effekt

Effekten vil kunne ses i form af, at potentielle tilflyttere og besøgende får en positiv opfattelse af Helsingør Kommune som et godt sted at bo og arbejde, samt at der er flere besøgende til events, kulturtilbud og attraktioner – og at de anvender kollektiv transport for at komme hertil.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med DSB, Scandlines, VisitNordsjælland samt Wonderful Copenhagen, Copenhagen Capacity, H-H samarbejdet, Movia, Nordsjællandske kommuner, hoteller og conferencecentre (eksempelvis Konventum) med flere.

Værdi



Hverdagsliv

Kommunikation med fokus på mobilitet kan bidrage til at nå målsætningen om at tiltrække flere familier og kvalificeret arbejdskraft til Helsingør Kommune.



Kulturliv

Kommunikation med fokus på mobilitet kan bidrage til, at flere besøgende får en positiv opfattelse af Helsingør Kommunes events, kulturtilbud og attraktioner.



Sundhed

Kommunikation med fokus på mobilitet kan skabe opmærksomhed om mulighederne for cykelturisme og aktive transportformer – en opmærksomhed, som kan fungere som afsæt for at udvikle og tiltrække endnu flere events med fokus på fysisk aktivitet.



Klima

Kommunikation med fokus på mobilitet forventes ikke at skabe særlig værdi for klimaet.

Transportpolitik – kommunens medarbejdere

En transportpolitik skal påvirke Helsingør Kommunes medarbejderes transportvaner i en positiv retning. Kommunens medarbejdere skal gå foran som det gode eksempel for smartere transport, der reducerer CO₂-udledningen og fremmer sundheden.



Initiativet kort fortalt

En transportpolitik for Helsingør Kommunes medarbejdere skal sætte fokus på medarbejdernes transportvaner i dagligdagen. Politikken skal fremme initiativer, der kan gøre de grønne, aktive, sikre og sunde transportformer til et attraktivt valg. Der vil blive taget udgangspunkt i allerede gennemførte mobilitetsundersøgelser for Rådhuset og Prøvestenen. Konkret kan der være tale om samkørsel til arbejde og møder, optimering af vognparken, flere elbiler, øget anvendelse af bus, tog og cykel/elcykel, sikre mobiltelefonvaner og hensigtsmæssige parkeringsforhold ved Rådhuset.



Ressourcer

Politikken forventes at kunne udføres uden større investeringer, men der skal afsættes midler til implementering og til de konkrete projekter og tiltag, der skal understøtte politikken. Eksempelvis etablering af parkeringsanlæg, udvikling af cykel-app mv. Investeringen estimeres til 100.000–500.000 kr.

De årlige omkostninger til opfølgning på politikken forventes at ligge på ca. 10.000 kr.

Tovholderne i Helsingør Kommune er Center for Teknik, Miljø og Klima i samarbejde med Center for Erhverv, Politik og Organisation. Udarbejdelsen af transportpolitikken indebærer et forventet timeforbrug på 250 timer.



Målgruppe

Den vigtigste målgruppe er medarbejderne i Helsingør Kommune.



Effekt

Når politikken bliver implementeret, vil effekten være bedre transportøkonomi og reduktion i CO₂-udledningen. Med en transportpolitik for egne medarbejdere sender Helsingør Kommune et positivt signal og går foran.



Mulige samarbejdspartnere

Initiativet lægger op til samarbejde med Gate 21 projektet Formel M, Pendlerklubben Kystbanen, Region Hovedstaden, Cyklistforbundet, delebilsorganisationer med kommunale medlemmer samt Movia.

Værdi



Hverdagsliv

Transportpolitikken vil bidrage til, at det bliver nemmere at komme til og fra arbejde, på besøg eller besigtigelse og at afholde møder.



Kulturliv

Transportpolitikken forventes ikke at skabe særlig værdi for kulturlivet.



Sundhed

Transportpolitikken vil bidrage til reduceret partikelforurening, samt at flere arbejdsrelaterede ture foregår med aktive transportformer.



Klima

Transportpolitikken vil bidrage til mindre CO₂-udledning.



Referencer

Del 1

Hverdagsliv

- 1 Helsingør Kommune: Vision 2020. Helsingør Kommune; 2012
- 2 Helsingør Kommune: Uddybning af visionen. Helsingør Kommune; 2012. p. 2, 4
- 3 Helsingør Kommune: Helsingør Kommunes Befolkningsprognose 2013–2025. Helsingør Kommune; 2013. p. 19
- 4 Helsingør Kommune: Bilag til Befolkningsprognose 2014–2026. Helsingør Kommune; 2014. p. 25–34
- 5 DTU Transport: TU 2006–2013 – Helsingør Kommune. Helsingør Kommune, 2014
- 6 Danmarks Statistik: Gennemsnitlig pendlingsafstand efter køn, bopælsområde og tid 2006–2013. København; 2015. [online] tilgængelig på: www.statistikbanken.dk/AFSTA2 [online] tilgængelig på: www.statistikbanken.dk/AFSTB2 (obs: tallet beskriver rejseafstanden både frem og tilbage = 6,3 km én vej i 2013)
- 7 Maxus: Helsingør Kommune Effektmåling – før og efter “Kysten” kampagnen. København; 2013. p.31 (PP-Præsentation)
- 8 Danmarks Statistik: PENDAB3: Beskæftigede efter bopælskommune, arbejdsstedsområde og køn. København. 2015. [online] tilgængelig på: www.statistikbanken.dk/PENDAB3
- 9 Danmarks Statistik: PENDAB3: Beskæftigede efter bopælskommune, arbejdsstedsområde og køn. København. 2015. [online] tilgængelig på: www.statistikbanken.dk/PENDAB3
- 10 Helsingør Kommune: Vision 2020. Helsingør Kommune; 2012.
- 11 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 30
- 12 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 64
- 13 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 86
- 14 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 93

Kulturliv

- 1 Helsingør Kommune: Måling af kulturens effekter – turisme. Helsingør Kommune; 2014
- 2 Dansk Cyklist Forbund: Cykelparkeringshåndbog. København; 2007. p. 33 og Malmö Stad: Cykel garage – inspiration, idéer og hårde fakta for dig som planer for cykel i stan. Malmö; 2009. p. 58
- 3 Helsingør Kommune: Byrumsplan for Helsingør Bykerne, Gehl Architects. Helsingør Kommune; 2011. [online] tilgængelig på: <http://www.helsingor.dk/om-kommunen/byudvikling-og-planlaegning/udviklingsplaner/byrumsplan-for-helsingor-bykerne/>
- 4 Visit Denmark: Cykelturisme i Danmark. København; 2013. [online] tilgængelig på: <http://www.visitdenmark.dk/da/danmark/cykelturisme-i-danmark>
- 5 Helsingør Kommune: Vision 2020. Helsingør Kommune; 2012
- 6 Helsingør Kommune: Turismestrategi og handleplan for Helsingør Kommune frem til 2020. Helsingør Kommune; 2012. p. 16

Sundhed

- 1 Sundhedsstyrelsen: Danskernes Sundhed – Den Nationale Sundhedsprofil 2013. København; 2014. [online] tilgængelig på: <http://sundhedsstyrelsen.dk/da/nyheder/2014/-/media/8538E83A23B64880B3960909F85FED4D.ashx?m=.pdf>
- 2 Sundhedsstyrelsen: Forebyggelsespakke – fysisk aktivitet. København; 2012. [online] tilgængelig på: <http://sundhedsstyrelsen.dk/publ/Publ2012/06juni/ForebyggPk/FysiskAktivitet.pdf>
- 3 Sundhedsstyrelsen: Fysisk aktivitet, håndbog om forebyggelse og behandling. København; 2011. [online] tilgængelig på: <http://sundhedsstyrelsen.dk/publ/Publ2012/BOFO/FysiskAktivitet/FysiskAktivitetHaandbog.pdf>
- 4 Statens Institut for Folkesundhed: Risikofaktorer og folkesundhed i Danmark. København; 2006. [online] tilgængelig på: http://www.si-folkesundhed.dk/upload/risikofaktorer_def.pdf
- 5 Region Hovedstaden: Sundhedsprofil for region og kommuner 2013. København; 2014. [online] tilgængelig på: http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/733EFBDA-B537-4208-814E-152ABD61C7A8/0/Sundhedsprofil_Region_Hovedstaden_2013.pdf
- 6 Region Hovedstaden: Sundhedsprofil for region og kommuner 2013. København; 2014. [online] tilgængelig på: http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/733EFBDA-B537-4208-814E-152ABD61C7A8/0/Sundhedsprofil_Region_Hovedstaden_2013.pdf
- 7 Region Hovedstaden: Sundhedsprofil for region og kommuner 2013. København; 2014. [online] tilgængelig på: http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/733EFBDA-B537-4208-814E-152ABD61C7A8/0/Sundhedsprofil_Region_Hovedstaden_2013.pdf



- 8 Region Hovedstaden: Sundhedsprofil for region og kommuner 2013. København; 2014. : [online] tilgængelig på: http://www.regionh.dk/NR/ronlyres/733EFBDA-B537-4208-814E-152ABD61C7A8/0/Sundhedsprofil_Region_Hovedstaden_2013.pdf
- 9 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 87
- 10 Region Hovedstaden: Sundhedsprofil for region og kommuner 2013. København; 2014. : [online] tilgængelig på: http://www.regionh.dk/NR/ronlyres/733EFBDA-B537-4208-814E-152ABD61C7A8/0/Sundhedsprofil_Region_Hovedstaden_2013.pdf
- 11 Sundhedsstyrelsen: Forebyggelsespakke – fysisk aktivitet. København; 2012. [online] tilgængelig på: <http://sundhedsstyrelsen.dk/publ/Publ2012/06juni/ForebyggPk/FysiskAktivitet.pdf>
- 12 Udtræk fra Vejman.dk
- 13 Politiregistrerede personskader.
- 14 Helsingør Kommune: Skolevejsundersøgelsen 2015 (foreløbig titel). Helsingør Kommune; 2015
- 15 Helsingør Kommune: Skolevejsundersøgelsen 2015 (foreløbig titel). Helsingør Kommune; 2015
- 16 Sundhedsstyrelsen: Forebyggelsespakke – fysisk aktivitet. København; 2012. [online] tilgængelig på: <http://sundhedsstyrelsen.dk/publ/Publ2012/06juni/ForebyggPk/FysiskAktivitet.pdf>
- 17 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 87
- 18 Helsingør Kommune: Skolevejsundersøgelsen 2015 (foreløbig titel). Helsingør Kommune; 2015
- 19 Udtræk fra Vejman.dk samt politiregistrerede personskader.
- 20 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 87
- 21 Færdselskommissionen: Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan 2013–2020. København; 2013. p. 12 [online] tilgængelig på: <http://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/sites/kombelt.dev2.1508test.dk/files/filer/Handlingsplan%202013-2020%20Hver%20ulykke%20er%20%C3%A9n%20for%20meget%20-%20et%20%C3%A6lles%20ansvar.pdf>
- 22 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 5

Klima

- 1 Helsingør Kommune: CO₂ Kortlægning for Helsingør Kommune som Geografisk Område i 2013, Rambøll. Helsingør; 2014. p. 11-13
- 2 Helsingør Kommune: CO₂ Kortlægning for Helsingør Kommune som Geografisk Område i 2013, Rambøll. Helsingør; 2014. p. 11-13
- 3 Danmarks Statistik: BIL800: Familiernes bilrådighed (faktiske tal) efter område og rådighedsmønster. København, 2015. [online] tilgængelig på: www.statbank.dk/BIL800
- 4 Helsingør Kommune: CO₂ Kortlægning for Helsingør Kommune som Geografisk Område i 2013, Rambøll. Helsingør; 2014. p. 11-13
- 5 Helsingør Kommune: CO₂ Kortlægning for Helsingør Kommune som Geografisk Område i 2013, Rambøll. Helsingør; 2014. p. 3
- 6 Danmarks Statistik: PENDAB4: Beskæftigede personer efter område, branche (DB07), pendling og køn. København, 2015, [online] tilgængelig på: <http://www.statistikbanken.dk/PENDAB4> Samt Danmarks Statistik: VEJ22: Motorkøretøjer pr døgn efter vejstrækning. København, 2015, [online] tilgængelig på: <http://www.statistikbanken.dk/VEJ22>
- 7 Helsingør Kommune: CO₂ Kortlægning for Helsingør Kommune som Geografisk Område i 2013, Rambøll. Helsingør; 2014. p. 11-13
- 8 Helsingør Kommune: CO₂ Kortlægning for Helsingør Kommune som Geografisk Område i 2013, Rambøll. Helsingør; 2014. p. 11-13
- 9 Helsingør Kommune: VORES VEJ – Samlede politikker for Helsingør Kommune. Helsingør Kommune; 2012. p. 38, 42
- 10 Region Hovedstaden: Klimastrategi for hovedstadsregionen. Hillerød; 2012. [online] tilgængelig på: http://www.regionh.dk/NR/ronlyres/2175D9D6-2C31-45BC-ACC5-25A53D2E596E/0/16582Klimastrategi2012_enkelt.pdf

Del 2

Gåbusser:

- 1 Dansk Naturvidenskabsformidling: Masseeksperimentet - Fuldkorn og englehop – koncentration i top? (læsevejledning). København; 2012. [online] tilgængelig på: <http://masseeksperimentet.danishsciencefactory.dk/sites/default/files/files/laerervejledning2012.pdf>





