

Cyklisthandlingsplan

Helisngør Kommune

2020



Indhold

Introduktion.....	2
Planens indhold	3
Formål og baggrund	4
Formål.....	4
Baggrund	4
Udvikling	5
Delmål.....	6
Effekter	7
Rammer og prioriteringer.....	9
Rammer	9
Prioriteret hovedrutenet	9
Trafiksikkerhed	14
Fremkommelighed – de fysiske cykelforhold	15
Skoleveje og færdselsundervisning	16
Cykelpendling og kombinationsrejser	17
Cykelparkering.....	17
Skilteede cykelruter	18
Kampagner og kommunikation	20
Prioritering.....	21
Indsatskatalog.....	22
Indsatser	23
Skoleveje.....	23
Kombinationsrejser	25
Rekreative forbindelser	26
Pendlercyklisme.....	27
Kampagner og kommunikation	32
Referencer	33

Introduktion

Helsingør Kommune har siden 2010 ført en aktiv indsats for cykelfremme, og Cyklistplan 2010 har været retningsgivende for kommunens arbejde med cyklisme. Cyklistplan 2020 - 2030 bygger videre på 2010 planen, og sætter retning for den politiske prioritering af cykelindsatser og cykelprojekter, ligesom den er retningsgivende for administrationens arbejde med at fremme cyklisme.

Det overordnede mål for cykelindsatsen i Helsingør Kommune er med denne plan, at få flere til at vælge cyklen som det primære transportmiddel i 2030.

Udgangspunktet for at få flere til at cykle i Helsingør Kommune er, at skabe en sammenhængende og trafiksikker cykelinfrastruktur i hele kommunen. Cykelinfrastrukturen skal dække hverdagscyklisme til og fra arbejde, skole og andre daglige gøremål. Den skal også støtte op om mulighederne for at benytte cyklen til rekreative formål for både borgere og besøgende, ved blandt andet at sikre adgang til kommunens grønne og kystnære områder.

Cyklistplan 2020-2030 støtter op om en lang række tværfaglige kommunale planer, hvori initiativer til fremme af cyklisme er nævnt som et konkret middel til at skabe en attraktiv by med bedre klima og fremkommelighed.

Helsingør Kommune vil løbende følge op på arbejdet med Cyklistplan 2020 -2030 og planens indsatser prioriteres hvert år. Ved en årlig prioritering er det muligt, at skabe synergi med kommunens øvrige drifts- og anlægsopgaver samt med både private og kommunale udviklingsprojekter. Udover løbende behov for justering af egne budgetter gør en årlig prioritering det muligt, at kunne opprioritere eventuelle indsatser, der kan søges statslig medfinansiering til.

Planens indhold

Planen er delt op i tre dele:

Formål og baggrund

Første del af planen beskriver formålet og baggrund for udarbejdelsen af Cyklistplan 2020 – 2030. Her er opstillet 4 delmål:

1) forbedre fremkommelighed, 2) reducere antallet af tilskadekomne cyklister, 3) få flere børn og unge til at vælge aktiv transport til og fra skole og institution, 4) få flere til at kombinere cyklen med offentlig transport,

De 4 delmål bidrager til planens overordnede mål om, *at få flere til at vælge cyklen.*

Rammer og prioriteringer

Anden del af planen opstiller rammerne for, i hvilken retning kommunen skal arbejde med cyklisme og prioritere indsatsene for, at nå cyklistplanens overordnede mål. Rammerne er:

1) det prioriterede hovedrutenet, 2) trafiksikkerhed, 3) fremkommelighed, 4) skoleveje, 5) cykelpendling og kombinationsrejer, 6) rekreative ruter og 7) kampagner og kommunikation.

Indsatskatalog

Tredje del af planen opstiller en liste over de indsatser, kommunen fremadrettet ønsker at arbejde med på cykelområdet. Indsatskataloget vil blive suppleret løbende og prioriteringen foretages årligt.

Formål og baggrund

Formål

Cyklistplan 2020 – 2030 bygger videre på den plan byrådet vedtog i 2010. Virkningen af en aktiv cykelindsats, kunne tydeligt ses på cykelstierne, hvor der indtil 2015 var en stigning i antallet af cyklister. Som på landsplan viser cykeltællinger efter 2015, at færre borgere i Helsingør Kommune nu vælger cyklen. Samtidig viser undersøgelser, at der på visse områder i kommunen er dalende tilfredshed over kommunens cykelinfrastruktur.

Cyklistplan 2020 – 2030 sætter fokus på, hvordan kommunen kan øge tilfredsheden med kommunens cykelinfrastruktur og få flere cyklister.

Planen beskriver rammerne for kommunens videre arbejde med cyklisme, samt de indsatser, der kan bidrage til at nå målet: *At få flere til at vælge cyklen.*

Baggrund

Med udgangspunkt i Cyklistplan 2010 er der blandt andet gennemført forbedringer på planens prioriterede hovedrutenet: Cykelstier på Nordre Strandvej, cykelbaner på Stubbedamsvej, anlæg af cykelsti og skiltning langs Skindersøvej, cykelsti på Esrumvej og forbedrede cykelforhold på Mørdrupvej.

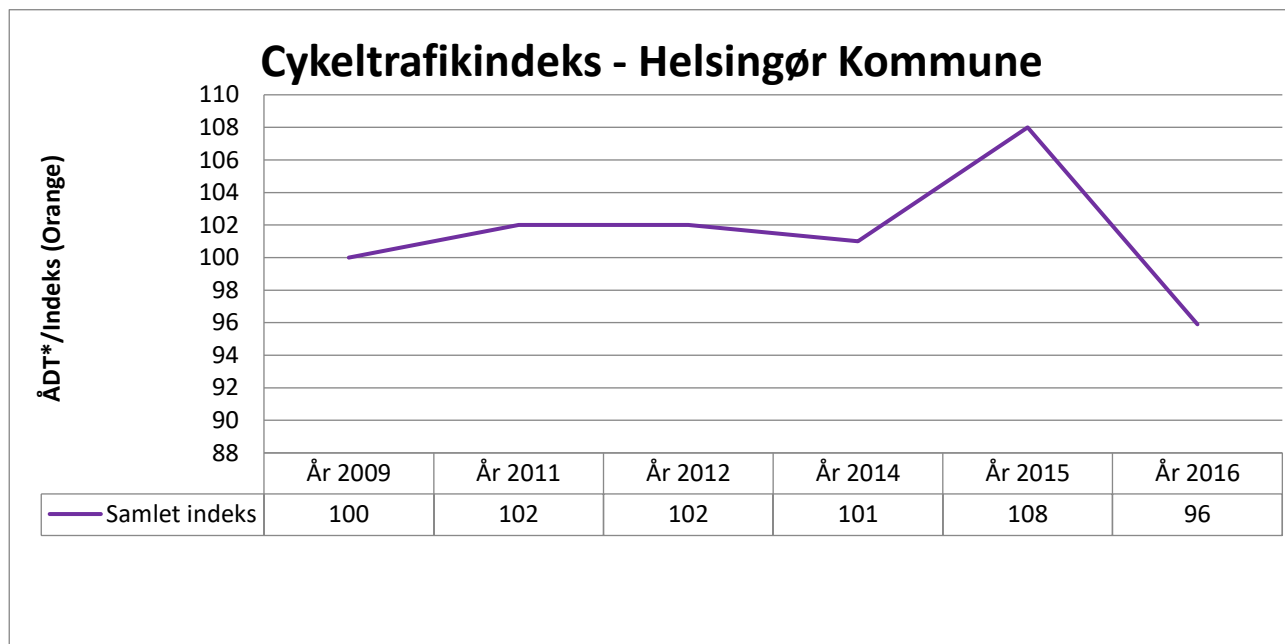
Der blev yderligere etableret en Cykelring og Bypass i bykernen. Bypass'en er en betegnelse for en skiltet og anlagt genvej gennem byen for cyklister med opkobling til stationen. Cykelringen omfatter opgradering med større cykelstianlæg og skiltning rundt om centrum.

I forlængelse af planen fra 2010 blev der også udarbejdet en selvstændig cykelparkeringsplan. Planen beskrev mulighederne for etablering af ny cykelparkering samt opgradering af eksisterende. På baggrund heraf blev der blandt andet etableret en to etagers cykelparkering ved Helsingør Station.

Cyklistplan 2010 har skabt et øget fokus på cyklisme i administrationens generelle arbejde.

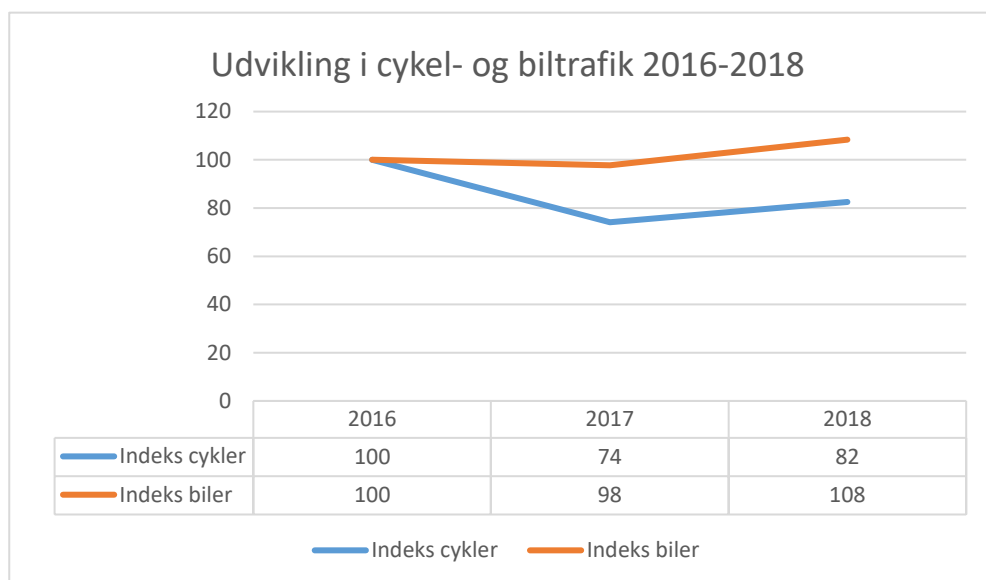
Udvikling

I perioden fra 2009 til 2015, hvor kommunen med baggrund i Cyklistplan 2010 satte ekstra fokus på cyklisme, steg andelen af cyklister i Helsingør Kommune. Hvilket ses på figur 1.



Figur 1 Cykeludvikling 2009 - 2016 *) Ved årsdøgntrafikken (ÅDT) forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året. Denne opgørelsesmåde anvendes som et sammenfattende udtryk for færdselsmængden på et givet sted (eller strækning).

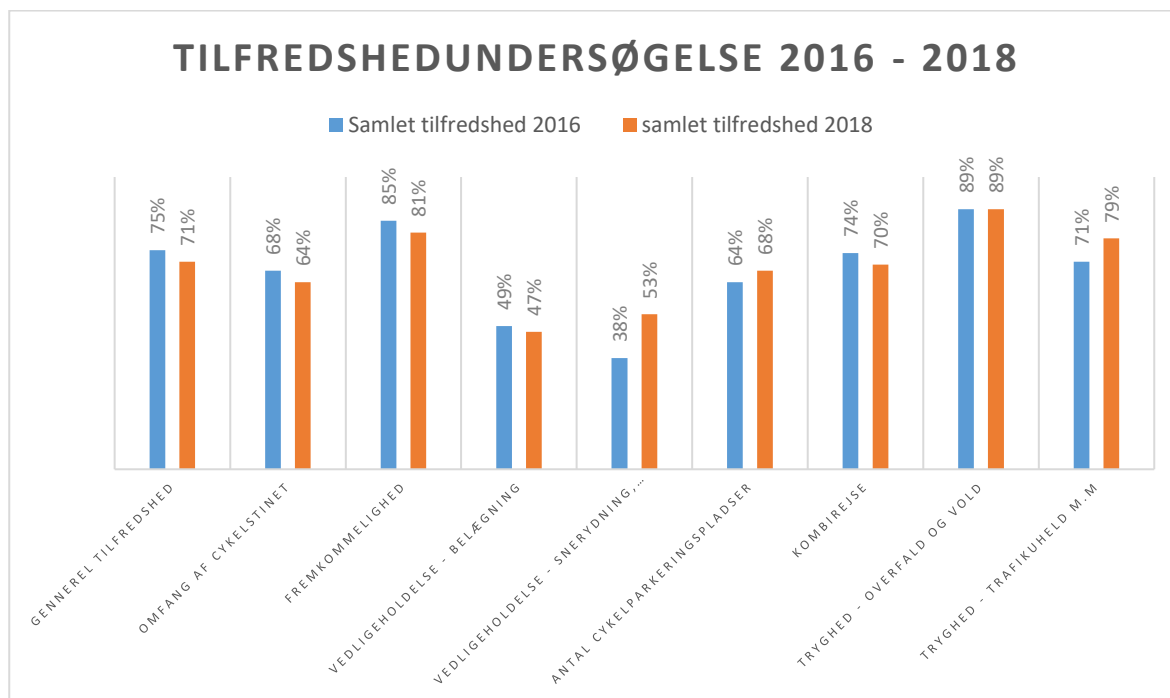
Cykeltællinger på Helsingør Kommunes store indfaldsveje viser dog desværre, at der er færre borgere, der vælger at bruge cyklen frem for bilen, hvilket kan ses på figur 2. Bortset fra de større byer København, Odense, Aalborg og Århus, der alle arbejder meget ambitiøst med cykelfremme, er det en udvikling, der også ses på landsplan¹.



Figur 2 Cykel- og bil andel på trafikindfaldsveje i Helsingør Kommune fra 2016-2018

¹ Vejdirektoratet.dk

Ud over cykeltællinger er der gennemført tilfredshedsundersøgelse af cyklisterne i kommunen. Af figur 3 kan man se at cykeltfredsheden generelt er dalende blandt Helsingør Kommunes borgere/cyklister.



Figur 3 Tilfredshedsundersøgelse 2016-2018. Udarbejdet af foreningen Det kommunale cykelfagråd gennem telefoninterviews af 150 borgere

Som det ses af figuren (Figur 3) er den generelle tilfredshed med cykelinfrastrukturen i Helsingør Kommune faldet fra 75% i 2016 til 71% i 2018. Det ses, at specielt driften af cykelstierne er utilfredsstillende, tæt fulgt af omfanget af cykelstier og manglende cykelparkering. Men også ved kombinationsrejser er der plads til forbedring.

Delmål

Med Cyklistplan 2020-2030 arbejdes videre på resultater og visioner fra 2010 planen. Ønsket er stadig, at en større andel af borgerne i Helsingør Kommune skal vælge cyklen, når de transporterer sig. For at opnå det overordnede mål, *at få flere til at vælge cyklen*, beskriver Cyklistplan 2020-2030 fire delmål, der skal tages udgangspunkt i når kommunens cykelindsatser vurderes og prioriteres:

- **Delmål 1: At forbedre fremkommeligheden for cyklister**
Udvidelse af det prioriterede hovedrutenet med både anlæg af nye stier og trafiksaneringer af både stier og veje, så der skabes trafiksikre forbindelser gennem hele kommunen.
- **Delmål 2: At reducere antallet af tilskadedkomne cyklister**
Helsingør Kommune følger den nationale målsætning på trafiksikkerhedsområdet. Derudover har kommunen vedtaget en skærpet målsætning med nultolerance for dræbte og et fokus på, at alvorlige personskader skal reduceres yderligere. Ved alle cykelindsatser skal trafiksikkerheden derfor have fokus.
- **Delmål 3: At få flere børn og unge til at vælge aktiv transport til og fra skole og institution**

Den stigende andel af bilkørsler til og fra institution/skole skaber trafikal utryghed omkring institutionerne/skolerne, og cyklen vælges derfor i større grad fra. Forholdene omkring institutioner/skolerne skal derfor søges forbedret.

- **Delmål 4: At få flere til at kombinere cyklen med offentlig transport**

99% af Helsingør Kommunes borgere har under 2 km til stoppested eller station.

Der skal øges fokus på forbedrede forhold omkring stationer og stoppesteder, for at løfte potentialet for kombination mellem cyklen med offentlig transport.

Effekter

Ud over de nævnte mål for Cyklistplan 2020 – 2030 har cykling en række positive effekter på kommunens udvikling. Cykler flere af kommunens borgere, vil der være mindre trængsel med biler, borgerne vil opnå en bedre folkesundhed, klimaet vil blive mindre belastet af udledning af bilernes fossile brændstoffer og til sidst vil forbedrede cykelforhold kunne afspejles i et kommunalt vækstpotentiale med hensyn til at kunne tilbyde en attraktiv kommune med god og sikker infrastruktur.

Cyklistplanen understøtter derfor kommunens øvrige planer, der omhandler; klima, sundhed, vækst og byliv, hvilket er i overensstemmelse med FNs verdensmål.

Klima

Helsingør Kommune har vedtaget en målsætning om at reducere udledningen af CO2 til mindre end 1,7 ton pr. borger senest i 2030, og at være CO2-neutrale i 2045.



Transportsektoren står i dag for 46 % af CO2 udledningen i Helsingør Kommune². For at nå målene er det derfor vigtigt at fremme grønne transportformer. I denne grønne omstilling har cyklen et stort potentiale, da CO2 afkastet af cykeltransporten er næsten lig nul.

Sundhed

37 % af Helsingør Kommunes borgere er i dag fysisk inaktive³, hvilket øger risikoen for livstilssygdomme. Dette skaber både usunde borgere og et øget pres på sundhedsvæsenet. En samfundsøkonomisk analyse af supercykelstierne i Region Hovedstaden viser, at det særligt er inden for sundhedsområdet, at investeringer i cyklisme er en god forretning⁴.



Ud over den fysiske sundhed prioriterer Helsingør Kommune gennem ”Fælles handleplan for styrket trivsel og mental sundhed 2017-2022”, at skabe en mere sammenhængende og helhedsorienteret indsats for mental sundhed. Rekreative oplevelser og fysisk aktivitet bidrager begge til at sikre mental sundhed. Cyklistplanen bidrager derfor også til at nå målet om en bedre mental sundhed i Helsingør Kommune.

Vækst

Helsingør Kommune vokser. Der udvides med nye boliger. For at sikre væksten fremadrettet er det vigtigt, at infrastrukturen udvikles både for borgere, besøgende og erhverv, parallelt med udbygninger. En forbedret infrastruktur til den daglige pendling skaber en attraktiv kommune for nye tilflyttere. Samtidig er Helsingør Kommune beriget med smukke omgivelser. I Helsingør Kommunes nye turismestrategi er tilgangen, at turismeudviklingen primært skal ske gennem bedre



² Helsingør Kommunes, CO2-kortlægning som geografisk område 2017, August 2018

³ Helsingør Kommune, Mobilitetsplan 2015-2020, 2015

⁴ Sekretariatet for Supercykelstier, Samfundsøkonomisk analyse af supercykelstierne, 2019

kulturfaciliteter for kommunens borgere. Cyklistplanens initiativer tilgodeser både vækst i forhold til tilflytning og vækst gennem bedre adgang til kultur.

Byliv

Kan vi flytte en større andel af Helsingør Kommunes borgere over på cyklen, skaber det i den fremtidige byplanlægning muligheder for at udvikle byrummet med flere grønne områder og basis for sociale aktiviteter.



For at opnå de nævnte mål og dermed positive effekter af cyklistfremme, er der i planen beskrevet en række rammer, der understøtter udpegning og efterfølgende prioriteringen af cykelindsatser i kommunen.

Rammer og prioriteringer

Det overordnede formål i denne plan er, at en stadig større andel af transporten i kommunen skal foregå på cykel. Med udgangspunkt i delmålene skal forøgelse af cykeltransport søges realiseret ved, at følgende punkter er retningsgivende for den efterfølgende prioritering af indsatser:

- Det **prioriterede hovedrutenet** skal udvikles
- Tryghed/**trafiksikkerhed** er en vigtig forudsætning for cyklisterne, der fravælger cyklen, hvis de oplever utryghed i deres valg af transportmiddel
- Hovedrutenettet skal vedligeholdes og udvikles, så **fremkommeligheden** på cykelstierne forbliver af høj standard
- Flere **sikre skoleveje og cykelforbindelser til daginstitutioner** skal sørge for, at flere skolebørn og forældre benytter cyklen
- Hovedrutenettet skal tilgodeses **pendlerruter** på tværs af kommunegrænsen. Dette skal ske både igennem supercykelstier og det primære hovedrutenet
- Det primære hovedrutenet skal sammentænkes med den offentlige transport og derved øge mulighederne for **kombinationsrejser**
- Sammenhæng og synliggørelse af **de lokale og regionale cykelruter**, herunder de rekreative ruter
- Anvendelse af **kampagner og kommunikation** til at understøtte indsatser for cyklisme

I det følgende vil rammerne blive uddybet, og som følge af dette redegøres der for, hvordan den årlige prioritering af cykelindsatser i kommunen, skal foretages.

Rammer

Prioriteret hovedrutenet

Et attraktivt og sammenhængende stisystem gennem hele kommunen er vigtigt for, at Helsingør Kommune kan nå det overordnede mål i Cyklistplan 2020 – 2030.

For at sikre dette udpeger Cyklistplan 2020 - 2030 et prioriteret hovedrutenet, som gør det muligt at færdes trafiksikkert i hele kommunen på stier eller langs veje med lav trafikintensitet. Det prioriterede hovedrutenet skal være i fokus ved alle investeringer i cykeltrafik. Hovedrutenettet klassificerer cykelruterne efter følgende:

- *Primære cykelruter*: Ruter der primært betjener den kommunale og regionale cykeltrafik, og som sammenbinder oplandsbyerne med hinanden og med Helsingør by. Af hensyn til cyklisternes sikkerhed og af hensyn til fremkommelighed skal det tilstræbes at ruterne glatførebekæmpes og holdes farbare
- *Sekundære cykelruter*: Ruter der primært betjener den lokale cykeltrafik i oplandsbyerne og i Helsingør by

På figur 4 ses de eksisterende cykelruter samt de planlagte ruter, som fremgår af indsatserne.

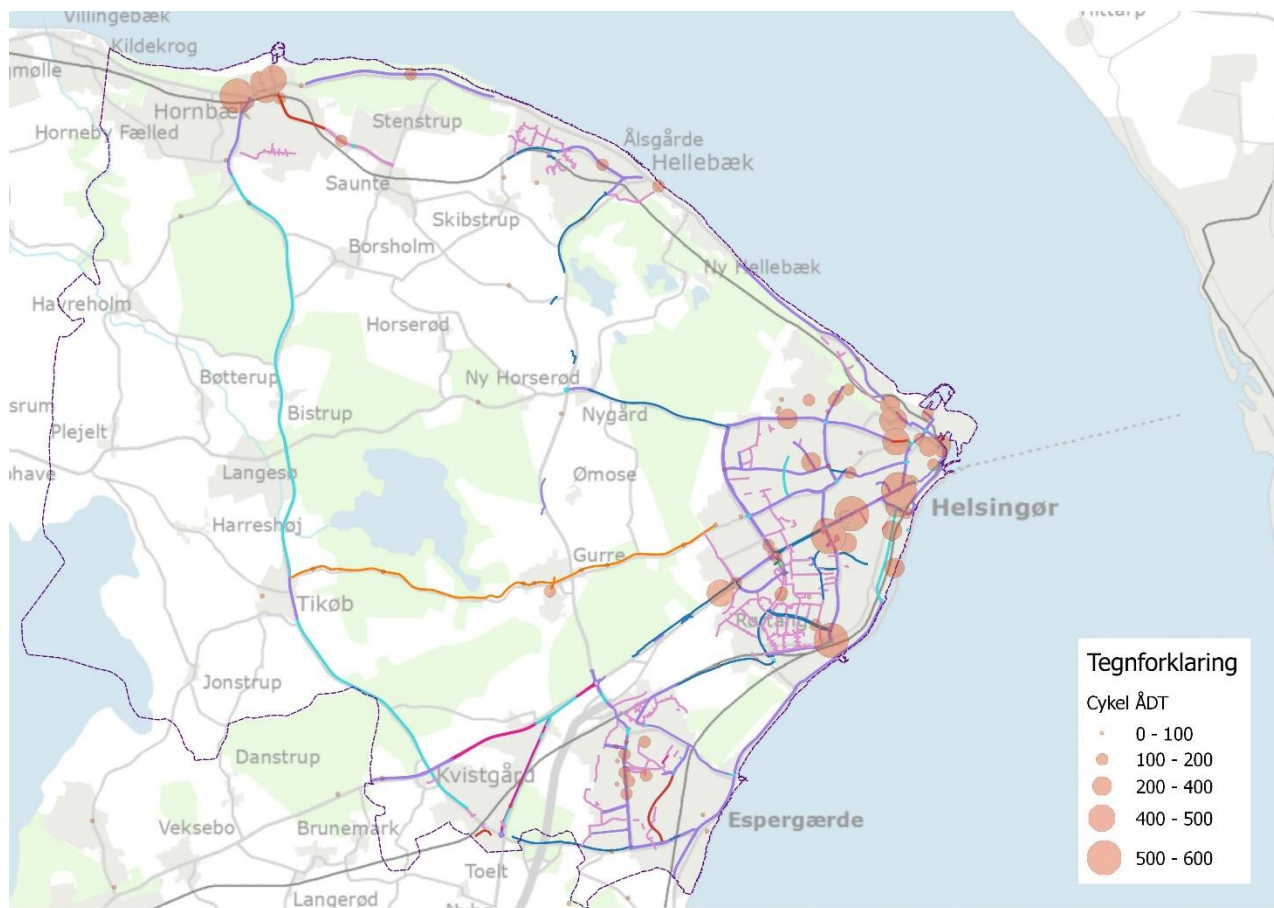


Figur 5 Cykelinfrastruktur

Sammenlignes cykelinfrastrukturen med kommunens cykeltællinger, ses en klar sammenhæng mellem den fysiske infrastruktur og antallet af cyklister. Jo bedre fysiske forhold for cyklister jo flere cykler på strækningerne.

Der er dog undtagelser, idet rekreative værdier tiltrækker mange cyklister. Langs kysterne er der talt mange cykler, trods der både på nord- og sydkysten ikke er fysisk infrastruktur langs hele strækningen.

Kommunens fysiske cykelinfrastruktur er altså betydende for, hvor mange der benytter sig af cyklen som transportmiddel.



Figur 6 Cykeltællinger i Helsingør Kommune, *) Ved årsgennemsnittrafikken (ÅDT) forstås trafikken pr. dag opgjort som gennemsnit over hele året. Denne opgørelsesmåde anvendes som et sammenfattende udtryk for færdselsmængden på et givet sted (eller strækning).

Missing links

I det prioriterede hovedrutenet er der en række udpegede primære cykelruter, der i dag ikke er dækket af infrastruktur. Disse forbindelser kaldes for missing links og ses på figur 7. De er beskrevet nærmere i indsatserne.



Figur 7 Missing Links

Trafiksikkerhed

Helsingør Kommune har siden 1995 haft et Trafiksikkerhedsråd. Målsætningen for arbejdet er, at antallet af personskader halveres i perioden fra 2012-2020. En målsætning der tager udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan ”Hver ulykke er én for meget – et fælles ansvar”. Herudover har Helsingør Kommune skærpet denne målsætning med nultolerance for dræbte, samt fokus på, at alvorlige personskader skal reduceres væsentligt. Trafiksikkerhedsrådet arbejder ud fra 10 fokusområder med tiltag inden for ulykkesbekæmpelse og ulykkesforebyggelse både i forhold til vejteknik og adfærd. Dette vil indgå i prioriteringen af cykelindsatser, og rådet vil blive hørt inden den årlige prioritering fremlægges til endelig vedtagelse.

Nye transportformer

Stort set al cykelinfrastruktur i Helsingør Kommune er bygget med øje for cyklen, som vi kender den, med rugbrødsmotor, pedaler og to hjul. Men nye former for transportmidler har taget deres entre på cykelstierne. El-cykler, speed pedelecs, motoriserede løbehjul og andre former for automatiske transportmidler, der alle med motoriseret kraft kan køre fra 25 – 45 km i timen. Lige nu er nævnte transportmidler tilladt på cykelstierne igennem en prøveordning, men tillades disse permanent, kan det være nødvendigt at justere infrastrukturen.

Fremkommelighed – de fysiske cykelforhold

Der er mange typer af cyklister, både den hurtige motionscyklist, hurtige og ofte ældre borgere på el-cykler, barnet på vej i skole, feriecyklisten og hverdagscyklisten. Der kan nemt opstå konflikter mellem disse forskellige grupper af cyklister. I planlægningen af bedre fremkommelighed skal alle typer af cyklister tilgodeses.

Fælles for alle typer af cyklister er, at de er meget følsomme over for omveje, og stinettet vil ofte kun blive benyttet efter hensigten, hvis det udgør den korteste vej mellem udgangspunkt og mål. For mange forhindringer, trafikerede veje uden cykelinfrastruktur, utrygge kryds og bomanlæg nedsætter fremkommeligheden, og gør, at cyklen måske i sidste ende fravælges.

Hvert tiltag, der fjører dele af det eksisterende hovedrutenet sammen, vil derfor i sidste ende være fremmende for, at flere vælger cyklen som det primære transportmiddel.

Forhold, der i høj grad nedsætter opfattelsen af et godt og fremkommeligt stinet, er typisk:

- Bomme langs stianlæg
- Misligholdte belægnings
- Stejle ramper og trapper
- Mangelfuld fejning og snerydning
- Mange trafikbelastede kryds på rutenettet
- Omvejskørsel
- Store biltrafikmængder
- Parkerede biler på cykelstierne

Ovenstående gælder både ved den permanente infrastruktur, men også ved midlertidige ændringer, så som gravearbejder, vejlukninger, events og lignende. Forholdene vil derfor indgå som led i den prioritering og vurdering, der foretages, når årets nye indsatser udvælges og planlægges.

Skoleveje og færdselsundervisning

Et stort fokuspunkt, når kommunen taler trafiksikkerhed, er vores unge borgere, der skal lære at færdes i trafikken. Skolevejene er oftest stedet, hvor børnene første gang stifter bekendtskab med dét, at færdes i trafikken på egen hånd.

Skolevejene skal derfor have særlig opmærksomhed ved planlægning af stier og stifaciliteter således, at forholdene omkring skolen er trygge for børnene, og for den sags skyld også for forældrene.

Stadig flere børn ankommer til skolen på bagsædet af en bil. Det giver mere trafik omkring skolerne og derved utrygge og ofte kaotiske forhold om morgenen, særligt for de cyklende og gående børn og forældre. Infrastrukturen omkring skolerne kan ikke rumme den forøgede mængde af biler, og folk holder derfor i kø for at aflevere deres børn.

Der er mange fordele ved at lade skoleeleverne gå eller cykle. Presset på vejnettet omkring skolerne vil mindskes om morgenen. Aktiv transport understøtter den regelmæssige motion, eleverne har brug for, styrker elevernes læringsevner, og skaber sundere og raskere børn. Børnene er fremtidens trafikanter, og de bliver bedre til at færdes i trafikken ved selv at øve.

Skolen har pligt til at undervise eleverne i færdsel gennem hele skoleforløbet. Det er dog altid forældrene, der har ansvaret for børnene på vej til og fra skole.

Skolevejsprojekter

I samarbejde med skolerne og politiet arbejder Helsingør Kommune på, at skabe de mest sikre skoleveje for alle elever. Skoledistrikter, elevtal og trafikforhold er dynamiske størrelser, der hele tiden udvikler sig. På baggrund af henvendelser fra skoler, forældre og elever vurderes det løbende, om der kan foretages tiltag for at forbedre skolevejene. Helsingør Kommune gennemfører, som supplement til fysiske indsatser, både lokale og nationale skolevejskampagner.

På baggrund af ovenstående prioriteres kommunens skolevejsprojekter højt.

Cykelpendling og kombinationsrejser

I Helsingør Kommune har 27 % af borgerne 5 km eller derunder til arbejde, 13% har mellem 5 og 10 km, 53 % har over 10 km i deres daglige pendling mens 7% ingen pendling har⁵.

Cykelpendling

En del af de 40 % af Helsingørs borgere, der har op til 10 kilometers pendling, er potentielle cyklister. Den daglige pendling kan erstatte motionen i hverdagen, og herigennem ses som tidsoptimering, selvom turen højst sandsynligt tager lidt længere tid end i bil. Det er primært de 27% med under 5 kilometers pendling, der potentielt er cyklister, men med el-cyklens entré på cykelscenen, er en pendlingsafstand på op til 10 km, blevet en lettere tilgængelig distance for flere.

Kombinationsrejser

Cyklen behøver ikke at udgøre det eneste transportmiddel på hele rejsen, derfor er det nødvendigt at øge opkoblingsmulighederne mellem offentlig transport og cyklen.

Med lokaltog, kystbanen og busnettet i Helsingør Kommune hænger den offentlige transport godt sammen gennem hele kommunen. De fleste borgere har derfor kort vej fra hjem til offentlig transport, en tur der for mange vil være oplagt at tage på cyklen. Det primære hovedrutenet er derfor udpeget, så det følger opkoblingsmulighederne til den offentlige transport.

En række forskere har påvist, at flere vil vælge den offentlige transport, hvis stoppestedet, stationen og vejen dertil er indbydende og imødekommende. Ved stationer og stoppesteder er det derudover vigtigt, at det er nemt og trygt at parkere sin cykel eller tage cyklen med i tog eller bus.

Cykelparkering

For at tilgodese kombinationsrejser skal der etableres et tilstrækkeligt antal hensigtsmæssigt placerede cykelparkeringspladser af en vis kvalitet. Cyklister vælger oftest at parkere så tæt på stationer og stoppesteder som muligt.

For at imødekomme planens delmål om at få flere til at kombinere cyklen med offentlig transport er det derfor vigtigt, at prioritere indsatser der forbedrer hovedrutenettet, har fokus på opkoblingsmuligheder og optimering af cykelparkering.

⁵ TU Data

Skilteede cykelruter

Nationale, regionale og lokale skilteede cykelruter er en vigtig del af cykelinfrastrukturen i det prioriterede hovedrutenet. De skilteede ruter har forskellige formål dels som pendlerruter og dels som rekreative ruter. Ruterne er følgende:

- De nationale ruter – Nationalrute 9
- De regionale ruter – Nordkyststien rute 47, Slotsruten rute 48
- De lokale ruter – Klostermosestien rute 105, Skindersøruten rute 107

Rekreative ruter

National cykelrute 9 er en del af det samlede nationale cykelrutenet, og går fra Helsingør til Gedser. På denne rute blev der i 2012 gennem panorama projektet kigget på sløjferuter hele vejen fra København til Gedser. Af hensyn til markedsføring forlængede man ruten, så den nu hedder København - Berlin.

Regional Cykelrute 47, Nordkyststien, går langs nordkysten fra Helsingør til Hundested. En meget flot og meget anvendt cykelrute af cykelturister.

Regional cykelrute 48, Slotsruten, runder mange af de Nordsjællandske slotte, og er oprettet i samarbejde med Hillerød, Fredensborg og Gribskov Kommuner. Ruten løber i Helsingør Kommune forbi Kronborg og Gurre slotsruin.

Pendlerruter

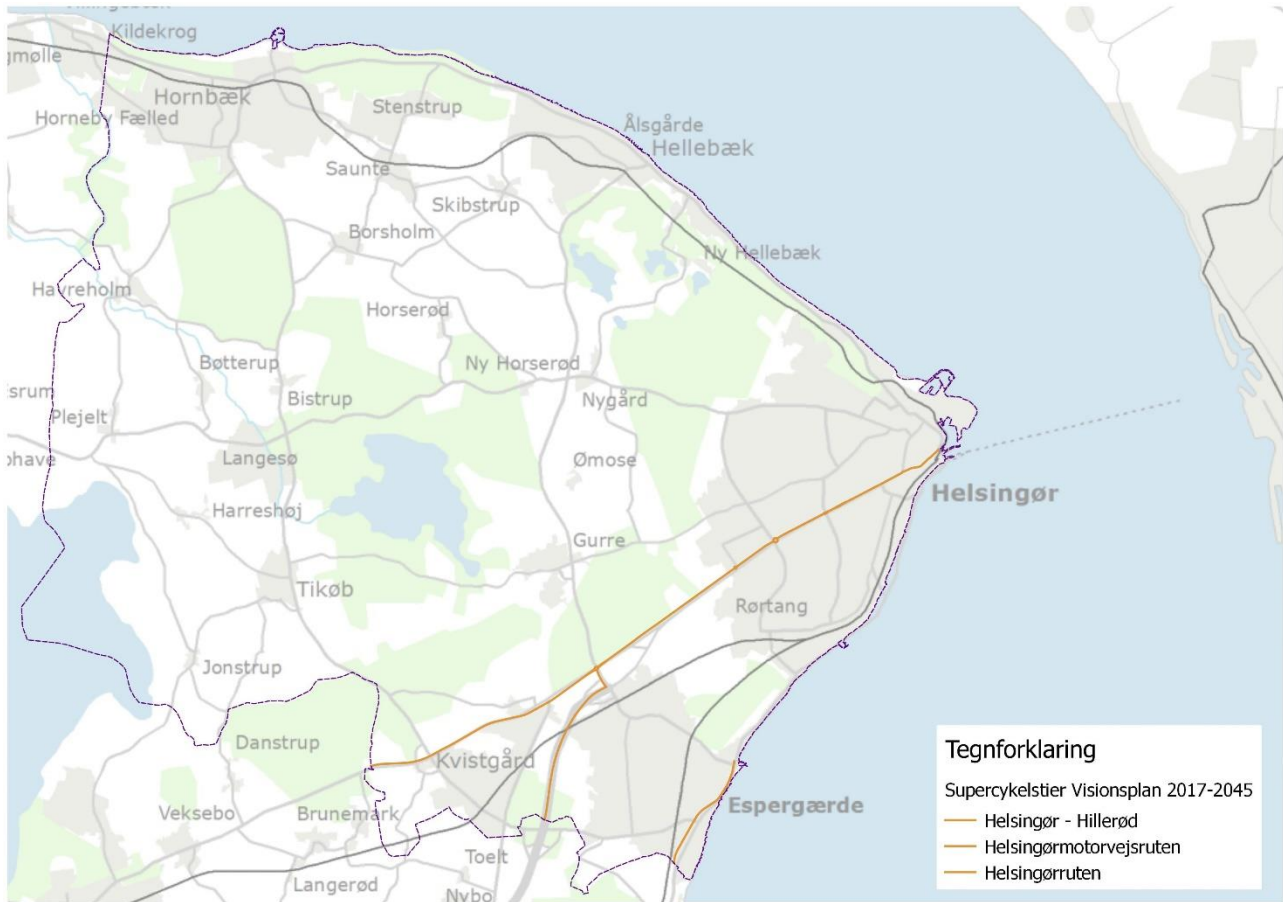
De to eksisterende pendlerruter i Helsingør Kommune er lokale ruter, og har til formål, at kommunens borgere nemt og sikkert kan komme igennem kommunen.

Lokalrute 105, Klostermosestien, forbinder syd- og nordkysten fra Snekkersten i syd til Højstrup Station ved nordkysten. Ruten løber hovedsageligt ad stier i eget trace og langs mindre befærdede veje.

Lokalrute 107, Skindersøruten, løber ligeledes fra syd- til nordkyst med Espergærde i syd og Ålsgårde mod nord. Stien løber hovedsageligt ad mindre befærdede veje og stier i eget trace langs Skindersøvej.

Supercykelstier

Helsingør Kommune deltager sammen med Region Hovedstaden og Supercykelstisekretariatets andre involverede kommuner i udviklingen af et sammenhængende supercykelstinet på tværs af kommunegrænser. Der er udarbejdet en visionsplan 2017-2045 med en sammenhængende vision for udbredelsen af supercykelstier for hele Region Hovedstaden. Der er endnu ikke anlagt supercykelsti i Helsingør Kommune, men på figur 8 ses forslag til placering af kommende supercykelstier i kommunen.



Figur 8 Planlagte supercykelstier

Kommunen ønsker at udvide med flere skilte ruter, for at understøtte både pendling og rekreativ cykling. For at ruterne kan skiltes skal cykelinfrastrukturen forbedres.

Kampagner og kommunikation

Anlæg af fysisk infrastruktur udgør ikke cykelfremme alene. En væsentlig del af arbejdet for fremme af cyklisme, skal derfor ske via kampagner og kommunikation, hvis der skal skabes de nødvendige adfærdsændringer. Det er ikke altid muligt at anlægge den ønskede cykelinfrastruktur, hvorfor det er vigtigt, at borgerne er bevidste om egen adfærd og valg af transportmiddel. En bevidsthed der skal øges gennem den rette kommunikation og målrettede kampagner.

Derfor omfatter indsatskataloget også en række kampagnetiltag.

Prioritering

Med Cyklistplan 2020 – 2030 er det muligt at prioritere kommunens infrastrukturprojekter ud fra et cykelperspektiv. Med planens overordnede mål, *at få flere til at vælge cyklen som det primære transportmiddel*, sammen med planens øvrige mål og rammer, er det muligt at planlægge og koordinere cykelinfrastrukturprojekterne.

Prioriteringen af årets indsatser skal ske således, at flest mulige af nedenstående punkter er tilgodeset. Samtidig skal prioriteringen også ske med udgangspunkt i de tilstedeværende budgetmidler, muligheder for tilførsel af eksterne puljemidler og sammentænkning med kommunens øvrige planer og projekter. Indsatskataloget indeholder væsentlig flere indsatser, end de nuværende budgetmidler rækker til.

Indsatserne prioriteres således, at flest muligt af nedenstående punkter tilgodeses:

- Prioriteret hovedrutenet
- Trafiksikkerhed
- Fremkommeligheden
- Sikre skoleveje
- Pendlerruter
- Kombinationsrejser
- De lokale og regionale cykelruter
- Kampagner og kommunikation

De prioriterede indsatser vil ved hvert budgetår fremlægges til godkendelse hos By-, Plan-, Miljøudvalget.

Indsatskatalog

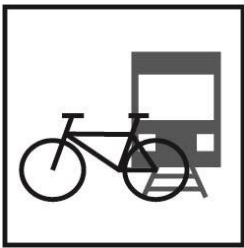
Indsatskataloget er en liste over, hvilke tiltag der i Helsingør Kommune kan bidrage til at nå målene i Cyklistplan 2020 -2030.

Helsingør Kommune prioriterer hvert år de kommende indsatser. Dette giver mulighed for at skabe synergi med kommunens øvrige drifts- og anlægsopgaver samt udviklingsprojekter og mulighed for at søge eksternt medfinansiering.

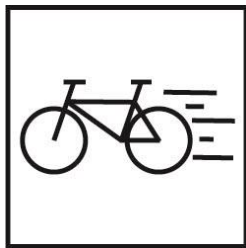
Indsatserne er valgt ud fra det overordnede mål, *at få flere til at vælge cyklen som det primære transportmiddel*, samt de fire delmål:

- *Forbedre fremkommeligheden for cyklister*
- *Reducere antallet af tilskadedekomne cyklister*
- *Få flere børn til at vælge aktiv transport til og fra skole og institution*
- *Få flere til at kombinere cyklen med offentlig transport*

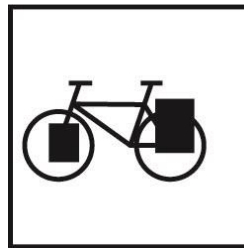
For overskuelighedens skyld er der ud for hver indsats tilføjet et piktogram, der viser, hvilken type cyklister indsatsen understøtter; kombinationsrejser, pendlercyklisme, rekreative forbindelser og skoleveje.



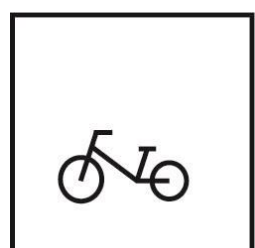
Kombinationsrejser



Pendlercyklisme



Rekreative forbindelser

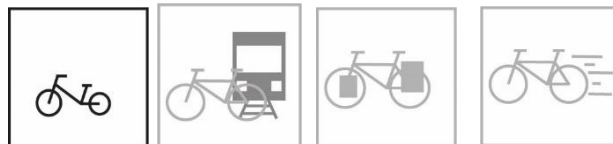


Skoleveje

1. Analyse af stiforbindelser omkring skolerne.

Budget overslag: 75.000 kr. pr. skole

En analyse af stiforbindelser omkring skolerne, som udpeger muligheder og forslag til opgraderinger af infrastrukturen, så eleverne kan færdes trygt og sikkert til og fra skole.



Eksempler på tiltag: Trampestier opgraderes til reelle stier med belægning, etablering af belysning på stier, nyanlæg af manglende forbindelser mellem skoleveje til øvrigt stinet.

2. Cykeltrailerer skal mere i brug

Budgetoverslag: 25.000 kr. årligt

Cykeltrailerer med cykler til indskolingselever kan bruges både på kommunens skoler, samt af eksterne grupper og frivillignet med mere.



Tiltaget omfatter anskaffelse af et bookingsystem, der reducerer kompleksiteten af administrationen af trailerer.

3. Skolevejsanalyse 2020

Budgetoverslag: 200.000 kr.

Skolevejsanalyserne er blev udført i 2015, før det i 2010. Derfor bør der udføres en ny skolevejsanalyse i 2020. Denne skal tænkes ind i en kommende trafiksikkerhedsplan.



4. Stiforbindelser til nyt stadion - analyse

Budgetoverslag: 75.000 kr.

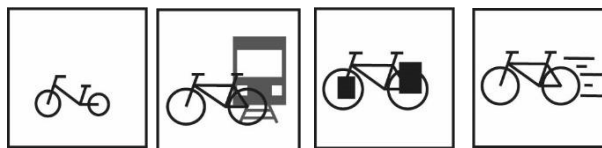
Der bør foretages en analyse af mulighederne for at skabe sikre stiforbindelser til nyt stadion. Herunder skal mulighederne for, at etablere stiforbindelse via Gefionsparken og Pontsøvej samt krydsningspunkter på Gefionsvej vurderes.



5. Cykelinfrastruktur til byudvikling i Espergærde - analyse

Budgetoverslag: 75.000 kr.

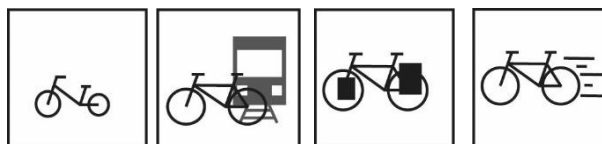
I forbindelse med udbygningen af Espergærde vest (Kelleris og Søbækken) bør mulige løsninger til forbedring af cyklistforhold undersøges.



6. Cykelløsninger på Mørdrupvej - analyse

Budgetoverslag: 75.000 kr.

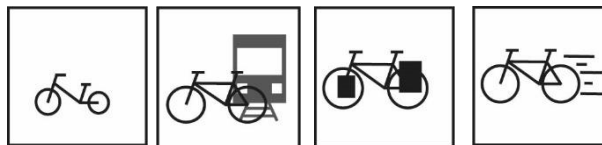
Der mangler cykelinfrastruktur på dele af Mørdrupvej. Der bør laves en undersøgelse af mulige løsninger til forbedring af cyklistforhold på Mørdrupvej. Mørdrupvej er en bindelinje mellem de to planlagte supercykelstier i Helsingør Kommune. Forbindelsen vil koble supercykelstierne til Espergærde Station.



7. Cykelløsninger på Mørdrupvej

Budgetoverslag: 250.000 kr.

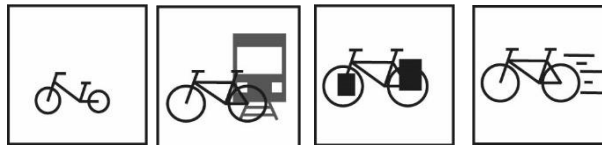
Etablering af delt sti på Mørdrup. Det foreslås at der laves delt sti på den resterende strækning fra Jernbane Allé til Espergærde Havnetorv med en midterhelle ved Jernbane Allé.



8. Belysning på/ved cykelinfrastrukturen

Budgetoverslag: 150.000 kr.

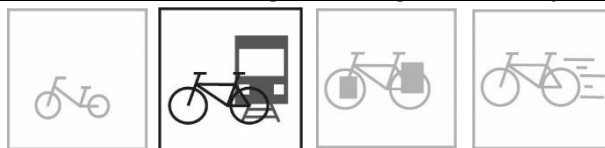
Et vigtigt parameter for at skabe sikker og tryk cykelinfrastruktur er belysningen af stier. Derfor foreslås det at der opprioriteres på området med et ramme beløb på 150.000 kr.



9. Oprydning i cykelparkering

Budgetoverslag: 10.000 kr. pr. år

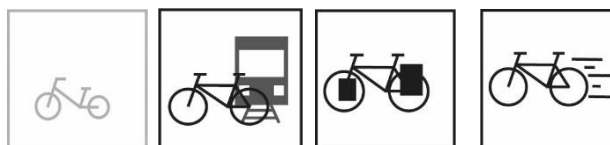
I samarbejde med DSB og Lokaltog aftales en årlig oprydning i efterladte cykler på og omkring stationer i Helsingør Kommune. Oprydningen vil betyde, at kapaciteten kan udnyttes optimalt. En rar og tryk cykelparkering skaber grobund for at flere vælger cyklen.



10. Kombinationsrejser via busrutenettet – analyse

Budget overslag: 75.000 kr.

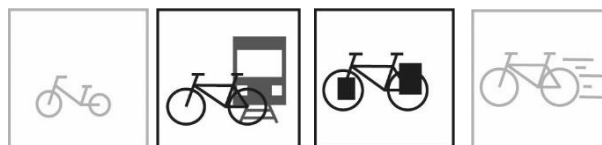
Analyse af data (Movia) der skal vise mulighederne for opgradering af faciliteter for kombinationsrejsende. Derefter kan mulige opgraderinger af cykelfaciliteter omkring stoppesteder sættes i gang.



11. Cykelfaciliteter på Jernbanevej - analyse

Budgetoverslag: 50.000 kr.

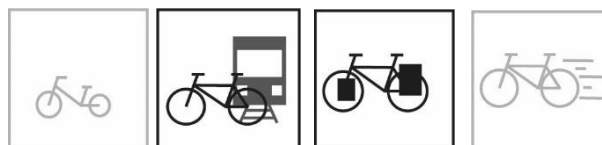
Der mangler cykelfaciliteter på Jernbanevej, analysen skal vise hvor og hvad, der kan etableres. I Investeringsplanen for bykernen, er Jernbanevej udpeget som et indsatsområde.



12. Cykelparkering

Budgetoverslag: 3.000.000 kr.

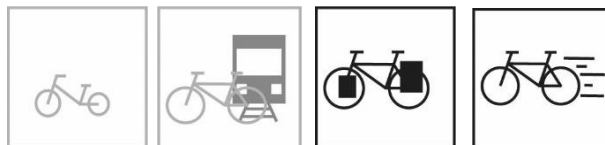
Der opprioriteres cykelparkering på både stationer og i centrum.



13. Grusbelægning på stien ved Rørtang

Budgetoverslag: 600.000 kr.

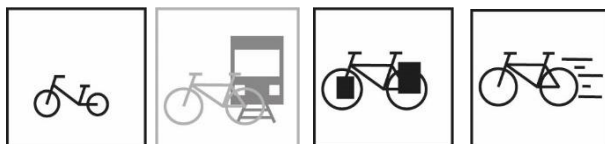
På stien fra Agnetevej til Kongevejen lægges nyt grus.



14. Belægning på sti under motorvejen – analyse

Budgetoverslag: 40.000 kr.

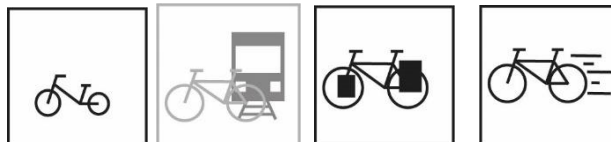
Analyse af muligheden for at gøre stiføringen under motorvejen fra Espergærde til Kvistgård, mere attraktiv at benytte.



15. Cykelsti Nordre Strandvej

Budget overslag: 16.100.000 kr.

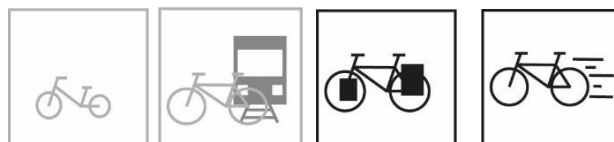
Etablering af manglende cykelsti på dele af Nordre Strandvej. Cykelstien tilgodeser pendling fra kystbyerne, og forbedre adgangen til de rekreative områder for både borgere og besøgende. Den samlede investeringen er delt op i 8 delstrækninger af varierende pris. De første tre delstrækninger koster henholdsvis 1.420.000 kr., 650.000 kr. og 1.650.000 kr.



16. Cykelsti Lappen

Budget overslag: 3.600.000 eller 4.600.000 kr.

Cykelsti på Lappen er en forlængelse af cykelstien på Nordre Strandvej (punkt 11). Der er udarbejdet et prisoverslag på to løsninger: Forslaget til 3,6 mio. kr.

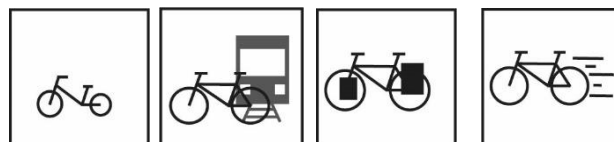


indebærer et svagt snoet vejforløb på eksisterende vejprofil. Dette forslag betyder, at al parkering nedlægges på Lappen. Forslaget til 4,6 mio. inddrager ca. 2 meter af det grønne anlæg ud for Marienlyst slot til en forsætning af kørebanen. Forsætningen giver mulighed for anlæg af 95 meter parkeringsbane – ca. 16 parkeringspladser. Forsætningen af kørebanen forudsætter en 40 km/t hastighedsbegrænsning på strækningen.

17. Cykelstiinspektion

Budget overslag: 100.000 kr. pr. år

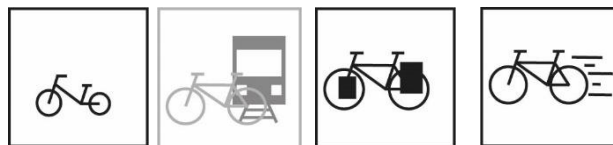
Der skal 1 gang om året laves en inspektion af Helsingør Kommunes cykelforbindelser. Inspektionen foretages af en cyklist, der registrerer,



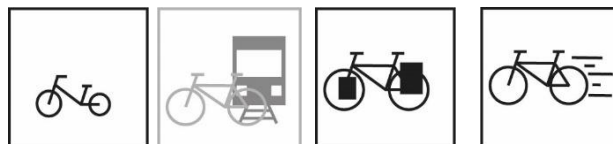
hvor der er fejl og mangler eller belægningsskader på cykelinfrastrukturen. Inspektionen skal både se efter jævnhed men også inspicere gravearbejder. Kortlægningen skal danne grundlag for, at højne niveauet på retableringer efter gravearbejder.

18. Opsætning af fodhvilere i kryds**Budget overslag: 4.000 kr. pr. stk.**

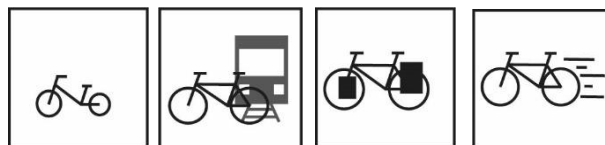
Opsætning af fodhvilere i udvalgte kryds. Fodhvilere gør ophold for rødt i kryds mere behagelige for cyklister. Derudover bidrager de til, at cyklister overholder stoplinjer ved krydset.

**19. Opsætning af cykelpumper****Budgetoverslag: 23.000 kr. pr. stk.**

Opsætning af cykelpumper på strækninger med mange cyklister. Cykelpumperne gør det nemmere at være cyklist.

**20. Asfalt på udvalgte cykelstier i kommunen****Budgetoverslag: 100.000 kr. pr. år**

Midlerne skal ses som supplement til det eksisterende asfaltbudget.

**21. Supercykelsti Kongevejen****Budgetoverslag: afventer fordelingsnøgle med staten**

Forbindelsen mellem Hillerød og Helsingør er en del af visionsplan 2018-2045 for supercykelstier. Supercykelsti på Kongevejen afventer

undersøgelse af fordelingsnøgle mellem stat og kommune, udført af supercykelstisekretariatet. Budgetoverslag afventer supercykelstisekretariatets undersøgelse.

**22. Supercykelsti Strandvejen****Budgetoverslag: 6.000.000 Kr.**

Helsingørruten er en forbindelse fra København til Helsingør langs kysten. I Helsingør Kommune kræves det, at der opgraderes på cykelstierne fra kommunegrænsen mod Fredensborg Kommune til Mørdrupvej.



22. Cykelsti på Esumvej (Nygård – Esum sø) - forundersøgelse Budget overslag: 150.000 kr.

Esumvej er en del af det prioriterede hovedrutenet. Cykelstien tilgodeser pendlere i kommunen og er med i fingerplanen som et missing link, der binder knudepunkter sammen på tværs af fingrene. Strækningen vil skabe adgang til det rekreative areal omkring Esumvej. Cykelstien kan deles op i 2 faser. (Nygård til Hornbækvej, Hornbækvej til Esum (kommunegrænsen mod Gribskov Kommune). Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.



23. Cykelsti Gammel Hellebækvej - forundersøgelse Budget overslag: 100.000 kr.

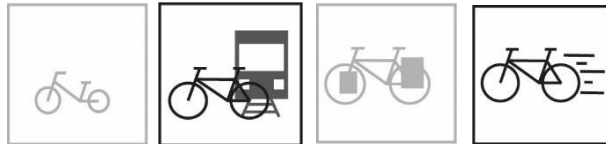
Fra det nye stadion til Gefionsvej er der planlagt cykelforbindelse. Fra Gefionsvej til Claesensvej mangler stadig cykelforbindelse.



Cykelforbindelsen vil tilgodese besøgende til stadion og rekreative formål. Der er en regional cykelrute på strækning med høj rekreativ værdi. Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.

24. Cykelstier Hornbækvej – forundersøgelse Budgetoverslag: 150.000 kr.

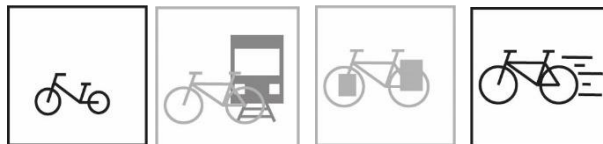
Cykelbaner på Hornbækvej opgraderes til cykelstier med græsrabatter. Forbindelsen er en del af det prioriterede



hovedrutenet. Strækningerne kan deles op i delstrækning med en sti fra Kvistgård til Tikøb og en delstrækning fra Tikøb til Hornbæk. Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.

25. Cykelstier Stubbedamsvej Budgetoverslag: 5.400.000 kr.

Stubbedamsvej er udpeget som forbindelse i det prioriterede hovedrutenet. I 2013 blev der etableret cykelbaner som

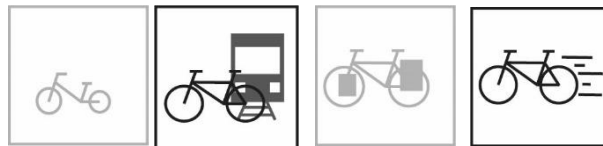


forsøgsordning, og permanent godkendt i 2015. Cykelbanerne har generelt bidraget til bedre trafikadfærd på Stubbedamsvej, men utrygheden for cyklister i alle aldre er stadig stor.

26. Cykelfaciliteter på Søndermarken - forundersøgelse

Budgetoverslag: 150.000 kr.

Forbindelsen tilgodeser lokal trafik. Med udviklingen af Espergærde erhvervsområde vil forbindelsen skabe bedre adgang til Espergærde station. Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.



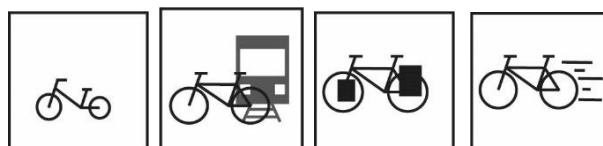
27. Krydsningspunkter - Forundersøgelse

Budgetoverslag: 300.000 kr.

Flere steder i kommunen er stikrydsningerne ikke optimale. Føgende krydsninger bør undersøges:

- 1) Klostermosestien – Gurrevej
- 2) Agnetevej – Flynderupgård.
- 3) Agnetevej v. ophør af dobbeltrettet sti Espergærde
- 4) asfalterede områder i skillerabatter på Esumvej (skovadgange på begge sider)
- 5) Kronborg Ladegårds Vej – Klostermosestien.

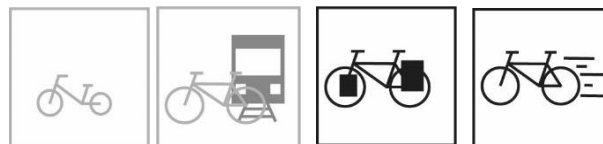
Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.



28. Tunnel under Agnetevej og lokalbanen - forundersøgelse

Budgetoverslag: 300.000 kr.

En sikker krydsning af Lokalbanen ved Agnetevej har tidligere været drøftet i samarbejde med Lokalbanen og Forsyning Helsingør. Krydsningen skal undersøges grundet trafikdrab på banestrækningen og stor mængde trafik henover banen til fritidsformål, ved uautoriseret og uhensigtsmæssig krydsning af banen over skinnerne. Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.



29. Cykelfaciliteter på Holmenevej – forundersøgelser

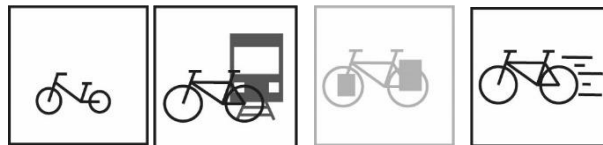
Budgetoverslag: 100.000 kr.

Holmenevej er udpeget som primær forbindelse. Forbindelsen vil skabe en sammenhæng mellem Skindersøvej, Saunte og Hornbæk. Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.



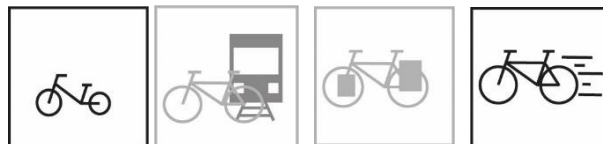
30. Cykelforbindelser på Kofod Anchers Vej – forundersøgelse Budgetoverslag: 100.000 kr.

Der er cykelfaciliteter i sydgående retning på Kofod Anchers Vej og buslommer med cykelprioritering på begge sider. Bedre vilkår for cyklister i nordgående retning undersøges. Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.



31. Cykelfaciliteter på Klostermosevej (syd) – forundersøgelse Budgetoverslag: 400.000 kr.

Grundet den trange plads på kørebanen ved tunnelføringen bruges fortovet ofte af cyklister. Priser på anlæg afhænger af forundersøgelsens resultat.

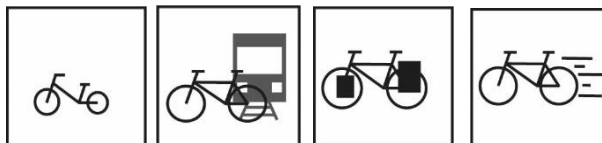


Kampagner og kommunikation

32. Kampagner (borgerrettet)

Budgetoverslag: 300.000 kr. pr. år

Udarbejdelse og gennemførelse af kampagner og kommunikation rettet mod borgerne.



33. Kampagner (erhvervsrettet)

Budgetoverslag: 30.000 kr. pr. år

Udarbejdelse og gennemførelse af kampagner og kommunikation rettet mod erhvervslivet.



Referencer

- Helsingør Kommunes, CO2-kortlægning som geografisk område 2017, August 2018.
- Helsingør Kommune, Mobilitetsplan 2015-2020, 2015
- Helsingør Kommune, Fælles handleplan for styrket trivsel og mental sundhed 2017-2022, 2017
- Danmarks Statistik, BIL800
- Helsingør Kommune, Cyklistplan 2010, 2010
- Region Hovedstaden, Cykelregnskab
- Vejdirektoratet, Cykelregnskab
- Megafon, Den nationale cyklistundersøgelse Helsingør Kommune, August 2018
- Megafon, Cyklistundersøgelse i Helsingør Kommune, En del af Den nationale Cyklistundersøgelse 2016, 2016
- Helsingør kommune, Skolevejsanalyse 2015, 2015
- Sekretariatet for Supercykelstier, Visionsplan Supercykelstier 2017-2045, januar 2018
- Vejregler.dk
- Helsingør Kommune, Kommuneplan 2019
- TU data 2018
- Movias analyse af Helsingør Kommunes Busrutenet