Fokusområde: Transport - bløde trafikkanter

nummer	handling	tiltag (hvad gør vi så)	uddybende beskrivelse /	Data - igangværende projekter / planer - hvad vi allerede gør huk dokumentation	inddragelse		mål 2030				mål 2050			
					samarbejdspartner	ressource / vindens personer	mål 2030	effekt + doumentation	beregning	effekt t/co2 årlv i 2030	mål 2050	effekt + doumentation	beregning	effekt t/co2 årlv i 2050
1	Etablering af cykelstier	Etablering af supercykelstier i eget traceé og etablering af og cykelstier langs veje.	Flytte persontransport fra bil til cykel Analyser, hvor der er størst potentiale – hvor får vi mest for pengene – hvor kan vi flytte flest folk fra bil til cykel og hvor vil det give mere tryg skolevej/trafiksikkerhed generelt. Prioritér – husk parametre som trafiksikkerhed ctr. CO2Budgetlægning og udførelse	Byrådet har allerede afsat midler til udarbejdelse af rapport og prioritering af cykelstianker Udover fokus på trafiksikkerhed bør der være fokus på klima. Kunne det være DK, når man vælger hvilke cykelstier, der skal laves først, at lade det være et parameter, hvor det er billigst at anlægge? Så får man hurtigst mest for pengene. Men så skal man også med de dyre strækninger til sidst.	Det vil give arbejde til lokale entreprenører.	Teknik & Miljø, Materielgård og Team Vej og Team Anlæg og Bygherre Rådgivende ingeniørfirma til udarbejdelse af rapport, prioritering og evt. udførelse	Anlæg 2 strækninger om året.	Vi kan ikke dokumentere, hvor mange bilister, der vil vælge cyklen i stedet for bilen alene forårsaget af anlæg af tryg cykelvej (en cykelsti). Men hver gang en bilist flytter sig over og bliver cyklist beregnes CO2-besparelsen at udgøre 175 g CO2/km (ref. Ørkolariet). Hvis dét alene at anlægge en cykelsti flytter 2 personer, der daglige cykler 10 km - hvor den gjvne strækning indgår, fra bil til cykel, beregnes CO2-besparelsen pr. anlagt strækning at udgøre: 2 personer x 10 kilometer x 175 g CO2 x 200 dage/år = 0,7 tons pr. strækning.	Se under dokumentation. Bemærk, at anlæg genererer CO2. Svært at regne på, kræver mere viden.	Anlæg 2 strækninger om året.	Vi kan ikke dokumentere, hvor mange bilister, der vil vælge cyklen i stedet for bilen alene forårsaget af anlæg af tryg cykelvej (en cykelsti). Men hver gang en bilist flytter sig over og bliver cyklist beregnes CO2-besparelsen at udgøre 175 g CO2/km (ref. Ørkolariet). Hvis dét alene at anlægge en cykelsti flytter 2 personer, der daglige cykler 10 km - hvor den gjvne strækning indgår, fra bil til cykel, beregnes CO2-besparelsen pr. anlagt strækning at udgøre: 2 personer x 10 kilometer x 175 g CO2 x 200 dage/år = 0,7 tons pr. strækning.	Se under dokumentation. Bemærk, at anlæg genererer CO2. Svært at regne på, kræver mere viden.
2	Forholdene for cyklister optimeres	Kontinuerligt fokus på forbedring af cyklisternes forhold. Såvel trafiksikkerhedsmæssigt som fremkommelighedsmæssigt. F.eks. tiltag som vrejens indretning – cyklestier – cykelbanner – cykelparkering - indretning af veje - sænkning af hastighed og andre hensyn til cyklisten	Eksempler: Frilandsvej, hvor forholdene i den ene ende er sublime for cyklister og i den anden ende opleves som farlige – forslag i den farlige ende kunne f.eks. være sænkning af hastigheden. Klip fra kommuneplanen : Cykelparkeringspladser skal placeres tæt på indgangspartiet til bygning og/eller bush, så det sikres, at cykelparkeringen er et reelt tilbud i dagligdagen. Parkeringsplatser skal være markerede, så det er tydeligt, at arealet er reserveret til dette formål og gerne indrettet med overdækning samt cykelstativ-eller lign. til henstilling af cykler. Cykelparkeringsarealer må ikke anvendes til andre formål som f.eks. henstilling af gadevarer eller udeservering. Parkeringsarealet skal indrettes, så det også er muligt at parkere specialcykler, f.eks. en ladcykel eller en handicapcykel med to forhjul.	Vinterregulativet er under revidering – der indtænkes fra vinteren 2022/2023 en opprioritering af rydning på cyklestierne	Der skal nærstuderes færdsels- og vejlovgivning, og der skal evt. koordineres med Vejdirektoratet - T&M, Vej og og Materielgård	Vi kan ikke dokumentere, hvor mange bilister, der vil vælge cyklen i stedet for bilen alene forårsaget af optimering af forholdene for cyklister. Men hver gang en bilist flytter sig over og bliver cyklist beregnes CO2-besparelsen at udgøre 175 g CO2/km (ref. Ørkolariet). Hvis dét alene at forbedre forholdene årligt flytter 2 personer, der herefter dagligt cykler 10 km, beregnes CO2-besparelsen at udgøre: 2 personer x 10 kilometer x 175 g CO2 x 200 dage/år = 0,7 tons	Svært at regne på, kræver mere viden.				
3	Mikromobilitetskørekole	Mulighederne for etablering af El-cykeli- og el-løbehjulskørekole undersøges nærmere. Findes det i fonvejen? Tilbyder kommuneuddannelsen et kommunalt tiltag? Det kunne måske være flex-jobbere eller andre "særlige" jobtagere, der blev uddannet undervisere? Er de ordinære kørekoler interesserede i at starte prøvehold?	Det vurderes, at mange borgere ser flere barrierer end fordele ved at købe en elcykel. De ønker ikke at undersøge, hvor man kan købe dem. Hvad man skal se efter. Hvor dyre de må være osv. Det vurderes tillige, at mange borgere kan føle sig klumrede. De ved slet ikke, hvordan de skal komme i gang. Om de kan finde ud af at betjene køretøjet. Endelig kan borgerne have brug for grundig undervisning i betjening af de apps, der mødte føge med, hvis man vil lease/leje el-cykler (uanset om det er arbejdspladsen eller en selv, der skal betale lejen)		Business Hjørring, Jobcenter Hjørring, køreskole, andre kommuner		Vi kan ikke dokumentere, hvor mange bilister, der vil vælge cyklen i stedet for bilen, alene ved succes med at motivere folk til at købe eller leje elcykel. Men hver gang en bilist flytter sig over og bliver cyklist beregnes CO2-besparelsen at udgøre 175 g CO2/km (ref. Ørkolariet). Hvis vi ønsker, at 20 personer om året erhverver sig en elcykel og i gennemsnit flytter sin transport fra bil til cykel 10 km om dagen, beregnes CO2 besparelsen at udgøre: 20 personer x 10 kilometer x 175 g CO2 x 200 dage/år = 7 tons	Svært at regne på, kræver mere viden.				
4	Smuteveje	Etablere smuteveje mellem knudepunkter og attraktive lokaliteter.	Seneste forskning indenfor mikromobilitet viser, at hvis vejen, ad hvilken folk skal vandre til og fra kollektiv trafik, er spændende, tryg, sikker, inspirerende, rar med mere, så er folk villige til at gå 70 procent længere, for at komme med kollektiv trafik. Oplandet til mange af vores knudepunkter er i dag præget af fortove langs trafikerede og stigende veje, som skrømmer fodgængere væk. Gode smuteveje kunne her få flere til at anvende den kollektive trafik og i det hele taget gøre naboområdet mere attraktivt. Hvis en smut-vej gør aftenden kortere, er det selvfølgelig ekstra godt. Ved lokalplanlægning kan smutvejene indtænkes fra det givne nye områdes "fødsel"	Der findes meget lidt data på dette område, så det kan formentlig kun skaffes ved at lave før og efter målinger de steder, hvor der laves tiltag. Men en aftandsforøgelse på 70 procent, vil kunne aflaskke hvilke lokationer, som kunne komme i spil. Særligt uddannelsesområdet omkring Skolevangen og Albert Ginges Vej i kombination med Hjørring Øst St. vil kunne beregnes.	Det vil ske i samarbejdet med lodsejere, planafdeling og vejafdeling.		etablringen af smuteveje er en naturlig del af vejprojekter og lokalplaner	Svært at regne på, kræver mere viden.				
5	Mikromobilitet	Vejudlæg redesignes, så der laves mindre plads til store hårde køretøjer, og giver mere plads til bløde trafikanter.	Mikromobilitetsløsninger ruller ind over os som en bølge. De er ikke blot en trend, som forsvinder igen. Gøres der ikke noget, opstår der kaos og i værste fald også ulykker. Det er tæt på nødvendigt, at begynde at tænke mikromobilitetsløsninger ind i den måde byrum og vejudlæg etableres fremover.	Der findes ikke megen data for dette område, men en del er begyndt at forske i det. Så pt. dukker der hele tiden nye data op. Det kan bedst måles ved at tælle før og efter at et tiltag er lavet, men det er svært at skelne mellem, om de nye brugere var kommet pga. tiltaget eller var kommet under alle omstændigheder.	Det vil ske i samarbejde med planafdelingen, vejafdelingen, materielgården samt NT. I forhold til at implementere mikromobilitetsløsninger som VOI, DonkeyRepublic m.fl. Samarbejde på tværs af kommunegrænsen.		skal være en naturlig del af planlægningen og anlægsprojekter	Svært at regne på, kræver mere viden.				
6	Skolekampagner	Skolekampagner som klimaindustri, at få flere børn til at cykle samtænkes med trafikskikkerhedstiltag, herunder "sundhed og klima" på skoleskemaet Kampagne rettet mod forældre Samarbejde med Politi Kampagne rettet mod børn Præmie for at cykle (eller gå) udtænkes	Hvis børnene cykler i skole, skal forældrene ikke køre vej ad skolen for at aflevere dem – med besparelse af CO2 til følge. Hvis sundhed og klima, bl.a. med fokus på selv at cykle i skole, kommer på skoleskemaet, vil det være motivationsfaktor for børnene, som også vil tage viden med hjem til forældrene (husk at slukke lyset, far ovo Jidden bag trafikskikkerhedskampagnen "Dit barn kan selv", der i årene 2020-2022 køre i de nordjyske kommuner kunne genbruges og tilpasses klimaviinklen. Kampagnen er rettet mod forældre (og store børn). -Samtidigt kunne man sætte ind overfor børnene ved at iværksætte cykeltræning og cykel-prøve – evt. i samarbejde med Politiet, OG - sætte sundhed og klima på skoleskemaet. Sjove 2-minutters tegnefilm med cykel og klima i fokus kunne samtidigt køre på skolernes info-skærme	Trafikskikkerhedskampagnen "Dit barn kan selv" i de nordjyske kommuner Rådet for sikker trafiks tilbag "Den lille cykelprøve", hvor skoler og Politi samarbejder	Politi Evt. de nordjyske kommuner Skolerne		at blinn ikke er det naturlige valg når børn skal følges i skole	Svært at regne på, kræver mere viden.				
7	Vandre og cykelstier	Sikre at Hjørring Kommune har et net af naturnære stier og ruter, der giver turistet og lokalbefolkningen mulighed for naturoplevelser. Og at stierne er tilgængelige - fysiks og online	der er eksisterde sti guides. Både i Hjørring kommune og udenfor	Blandet i GIS på Hjørring Kommune. Vestkystruten.	andre kommuner - destinationsselskaber - naturstyrelsen - dansk vandrelaug	vej, natur	tilgængelig fysisk og online.	Svært at regne på, kræver mere viden.						

nummer	kommunens rolle				tidsplan		ressourcer			værdikæde / bæredygtighed	barrierer	merværdi	adfærd	FN Verdensmål (delmummer)	Evaluering / opfølgning	ansvarlig	prioritering							
	ejer	facilitator	partner	myndighed	start	stop	økonomi	personale	andet (fx uddannelse)								CO2 (høj/lav)	effekt på adfærd (høj/lav)	bæredygtighed / værdikæde (høj/lav)	ressource r (stor/lille)	merværdi (stor/ lille)	barrierer (stor/lille)	samlet vurdering (1-10)	
1	x	x	x	x	2023 (Forbereden de) 2024 (Anlæg)	Aldrig	Cirkaprís for anlæg af enkeltrettet cykelsti langs vej (adskilt med grønsrabat) inkl. arealerhvervelse og projektering : 1 mio/km (altså 2 mio/km for cykelsti i nuværende bugge sider af vejen): Skal indgå i anlægsbudget ansøiag og dermed i prioriteringern	Stor opgave i en enkelt medarbejders opgaveportefølge. - indehoide i projektkantitetse		Der vil blive udledt mindre CO2 fra personbiler Det koster dog i anlægsfasen CO2 at anlægge cykelstier	Dyr engangsudgift til etablering. Det kræver suppleerende indsats – vanskift hos borgere (ikke mindst forældre)	•Vil på sigt medføre behov for færre p-pladser Sundere borgere - støtter godt op om Hjørring kommunes Sundhedspolitik Godt for cykelturisme Kan bidrage til mindre kødannelse og trængsel i myldretid og dermed færre trafikuheld og mindre behov for udbygning af infrastruktur til persontbiltransport (f.eks. veje, lyskryds, parkeringspladser osv.) Danner grundlag for forhåbentlig flere borgere på Cykel, herunder el-cykel, frem for i bilen Trafikskikkerhed for de bløde trafikanter Hvis der gøres en særlig indsats på dette område, så kan det tænkes ind i en bosætningsstrategi.	Det kræver en adfærdsændring/holdningsændring hos borgerne at få fuldt udbytte af etablering af nye cykelstier. Ergo det kræver bearbejdning af borgernes holdning til brug af transportmiddel. Kunne det være en mulighed at samarbejde med Rådet for Sikker Trafik om, at de i deres kampagner medtager en klimavinkel?	Delmål 3.4, delmål 3.6, delmål 8.9, delmål 9.1, delmål 9.4, delmål 11.2, delmål 11.3, delmål 11.6, delmål 11.7, delmål 13.1, delmål 13.2	2025		Team Vej, Team Anlæg og Bygherre	Lav	Mellem	Høj	Stor	Stor	Mellem	7
2	x	x		x	2024	Aldrig	skal indgå i anlægsbudgetønker og indgå i prioriteringen	1/4 årsværk om året. måske slås sammen med andre cykel-relaterede opgaver, så der bliver tale om ½. - indeholdt i de nuværende ressurcer		Jo bedre forholdene for cyklisterne er, jo bedre er grundlaget for at skifte bilturen ud med en cykeltur eller lade børnene cykle i skole. Eller undlade at købe bil nr. 2. Så dem måde spares der CO2.	Det kan tage lang tid, før industien kan måles i flere borgere på cykel	Nemmere at være cyklist Bedre trafiksikkerhed for cyklister Flere cyklister er godt i tråd med kommunens sundhedspolitik	Industien skal følges op med industi om at bearbejde og påvirke borgernes holdning til brug af transportmiddel	Delmål 3.4, delmål 3.6, delmål 8.9, delmål 9.1, delmål 9.4, delmål 11.2, delmål 11.3, delmål 11.6, delmål 11.7, delmål 13.1, delmål 13.2	2026		Park og Vej, Team Vej, Team Plan	Lav	Mellem	Høj	Stor	Stor	Mellem	7
3		x	x		2023	Aldrig				"Uddannelse" af flere potentielle el-cyklister vil dæne grundlag for, at flere vil overveje at undlade at køre bil eller skaffe bil nr. 2, hvilket kan bidrage til nedbringelse af CO2 udslippet	Kommunalfuldmagten ?	Det vil, hvis jobsøne kan organiseres via kommunens arbejdsmarkedsområde måske kunne give stor gevinst mhp at få folk i arbejde – og selvfølgelig stor gevinst for dem, der får arbejde	Der er jo nok, noget adfærd, der skal påvirkes, for at få folk til at "gå til undervisning"	Delmål 3.6, delmål 13.1, delmål 13.2	2025		team vej	Lav	Mellem	Høj	Mellem	Mellem	Lav	7
4	x	x	x	x	2023	Aldrig	ingår i driftsbudgettet. Evt ekstra skal indgå i anlægsbudgøntønker og indgå i prioriteringen	Arbejdstimer kan dækkes af nuværende bemanding.		Der vil blive udledt mindre CO2 for hver dag en borger benytter smuteje på cykel eller til fods frem for solokørsel i bil.	Der kan være lodsejere som ikke vil lege med.	Det vil generelt bidrage til et områdes popularitet og gøre det mere attraktivt.	Gode smuteveje kan markedsføres og nudges, så folk for øjnene op for muligheden.		2026		team vej	lille	mellem	mellem	Mellem	stor	Mellem	10
5	x	x	x	x	2022		skal indgå som en naturlig del af anlægsprojekterne og dermed indgå i anlægsbudgøntønkerne og indgå i prioriteringern.			Mikromobilitetsløsninger fungere som regel godt i kombination med kollektiv trafik, og er for nogle årsager til, at kollektiv trafik er en brugbar løsning. For dåise, sker der et fravalg af bilen.	Det kan være svært at overbevise folk der ikke selv anvender mikromobilitetsløsning er om, at det er vigtigt.	Kan formentlig age bosættelsen i visse områder. Flere vil tage sig en uddannelse, da det er nemmere at komme frem og tilbage. Det vil ske færre uheld sammenlignet med, hvis vi ikke gør noget.	Baggrunden for at anvende mikromobilitetsløsninger er sjældent bæredygtighed, men fleksibilitet, nemt, sjovt og sundt. Fokus skal derfor være på andre parametre end bæredygtighed for at opnå succes, og så kommer bæredygtighéden som en god afledt effekt		2026		team vej	lille	mellem	mellem	mellem	stor	Mellem	9
6	x	x			2023			inden for de nuværende ressurcer		Reduktion i forældrekørsel medfører reduktion i CO2-udslippet		•Børns trivsel optimeres mentalt idet de konstaterer, at de kan selv •Børns fysiske sundhed/helbred forbedres ved, at de kommer i skole ved brug af egen energi •Børns hjerne vil være mere frisk til indlæring, når de har været fysisk i gang inden timen •	Succes forudsætter at forældreadfærden kan ændres. Når forældrenes adfærd ændres, ændres børnenes adfærd, og børnene får en anden dundholdning til cykelen som transportmiddel		2025		tteam vej	lille	mellem	mellem	mellem	stor	Mellem	8
7	x	x	x	x	2022	?	drift og vedligehold	1/2 årsværk - vi gør det meget i forvejen		naturturisme - naturen i det hele taget - sundhed - naturoplevelser- benytte og besøktteise af naturen	økonomi - lodsejere - vedligehold af app - vedligehold af stier	se værdikæde	sundhed - mere viden om natur	natur + sundhed	forråret 2023		stitaskforce / team vej	lav	høj		mellem		mellem	5