

Forslag til mobilitetsplan 2023- 2026

Høringsudkast



Forord

Mobilitetsplan forankret i borgernes grønne ambitioner

Mobilitet handler grundlæggende om at kunne bevæge sig let fra A til B. Med denne Mobilitetsplan fremlægges for første gang en større undersøgelse af, hvordan borgerne i Frederikssund Kommune transporterer sig rundt i hverdagen. Transportvaneundersøgelsen giver værdifuld indsigt i lokale transporttendenser og peger på muligheder og begrænsninger for mobilitet fra ét sted til et andet i Frederikssund Kommune. Kan børnene cykle sikkert til skole? Er kollektiv trafik et attraktivt alternativ til bilen? Finder man let ladestander som elbilist?

At bevæge sig fra ét sted til et andet kræver energi, og i langt de fleste tilfælde stammer denne energi fra fossile brændsler. Derfor er mobilitet og kommunens klimainsats uløseligt forbundet. 28 % af de samlede danske udledninger i 2019 stammer fra transport, og mængden af trafik forventes at stige i de kommende år. I Frederikssund Kommune er det især personbilerne, der fylder i klimaregnskabet, hvor de i 2019 udgjorde ca. 60 % af CO₂-udledningen fra transportsektoren.

Elbiler og fossilfri kollektive transportformer er kommet godt i gang, men antallet af fossile køretøjer på vejene er i sidste ende afgørende. Elbiler forventes at

udgøre 17 % af den samlede bestand af personbiler i kommunen i 2030. Derfor er der også behov for andre tiltag til at understøtte klimavenlig transport. Det giver denne Mobilitetsrapport et ambitiøst bud på.

Byrådet har med Klimahandleplan 2020-2024 besluttet, at kommunen som geografisk enhed skal være CO₂-neutral i 2045. Skal vi nå dette mål, er der behov for at gå nye veje for at reducere udledninger fra transporten. Det kræver ændring af vores vaner og stor opbakning blandt alle involverede. Derfor baserer Mobilitetsplanen sig på en omfattende inddragelsesproces med fire borgersamlinger og en virksomhedsworkshop for at sikre den lokale forankring, der muliggør, at planen bliver en succes. Stor tak til alle borgere og virksomheder, der har deltaget i det store arbejde.

Vi håber, at Mobilitetsplanen vil bidrage til at gøre grønne mobilitetsformer mere attraktive og tilgængelige for borgere og virksomheder, så vi kan reducere transportsektorens klimapåvirkning og samtidig høste andre gevinster i form af øget sundhed, trivsel og bedre forbindelser på tværs af Frederikssund Kommune.

Tina Tving Stauning
Borgmester for
Frederikssund Kommune

Søren Andreasen Weimann
Formand for Klima,
natur og energi

Indholdsfortegnelse

Forord	2
Indledning	4
Processen	5
Mobilitetsregnskab	9
Virksomheder og Interessenter	14
Fire temaer og 20 konkrete anbefalinger	16
Borgersamlingens 20 anbefalinger	17
Cykeltrafik	18
Kollektiv trafik og samkørsel	19
Fossilfri transportmidler	20
De mindre byer	21
Sammenhæng med øvrige planer	22
Handleplan for grøn mobilitet	23
Handleplan for grøn mobilitet	24
Cykeltrafik	25
Kollektiv trafik og samkørsel	26
Fossilfri køretøjer	27
Mobilitet i de mindre byer	28
Tværgående indsatser	29
Bilag	30
Kildeliste	30

Indledning

Hvis vi skal opnå målet om Frederikssund Kommune som CO₂-neutral senest i 2045, er der behov for at tænke i sammenhængende grønne transportsystemer og en mere bæredygtig indretning af vores byer. Vores handlemønstre skal ændres, og vi skal fokusere på en grøn omstilling af vores transportvaner.

Med denne mobilitetsplan sætter vi rammerne for de kommende års indsatser for at reducere transportsektorens klimapåvirkning i Frederikssund Kommune. Herudover skal mobilitetsplanen bidrage til at udvikle den bæredygtige mobilitet i kommunen til gavn for borgere, foreninger og det lokale erhvervsliv. Dette er således hele Frederikssund Kommunes plan.

Planen indeholder fire temaer, der skal være styrende for de kommende års indsatser samt en række forslag til konkrete handlinger, der kan reducere klimapåvirkningen og øge den grønne mobilitet i kommunen.

Processen

Reduktion af klimapåvirkning kræver ændring af vores vaner og stor opbakning blandt alle involverede. Netop derfor har det været essentielt at involvere borgere og interessenter i arbejdet med mobilitetsplanen for at sikre den lokale forankring, der muliggør, at planen bliver en succes.

Mobilitetsplanen er således opstået på baggrund af en lang proces, hvor borgere, foreninger og erhvervsdrivende er blevet involveret og har bidraget med input til konkrete løsninger.

De nuværende transportmønstre i kommunen er kortlagt gennem en transportvaneundersøgelse, interviews med interessenter samt en workshop med erhvervsliv og kulturinstitutioner. Endelig er der gennemført en omfattende borgersamling, hvor borgerne har arbejdet intensivt med planen.

7.000 borgere er hørt

For at kunne udpege de rigtige indsatser har det været nødvendigt at kortlægge de nuværende transporttendenser i kommunen.

Derfor indledtes processen med en transportvaneundersøgelse i form af et spørgeskema, som blev sendt ud via e-Boks til alle borgere i kommunen.

Tilslutningen til spørgeskemaundersøgelsen var overvældende og mere end 7.000 borgere besvarede spørgeskemaet, hvilket giver et solidt datagrundlag for undersøgelsen.

I skemaet blev der spurgt generelt til folks nuværende transportvaner, bopæl og pendlerafstand, familieforhold, etc.

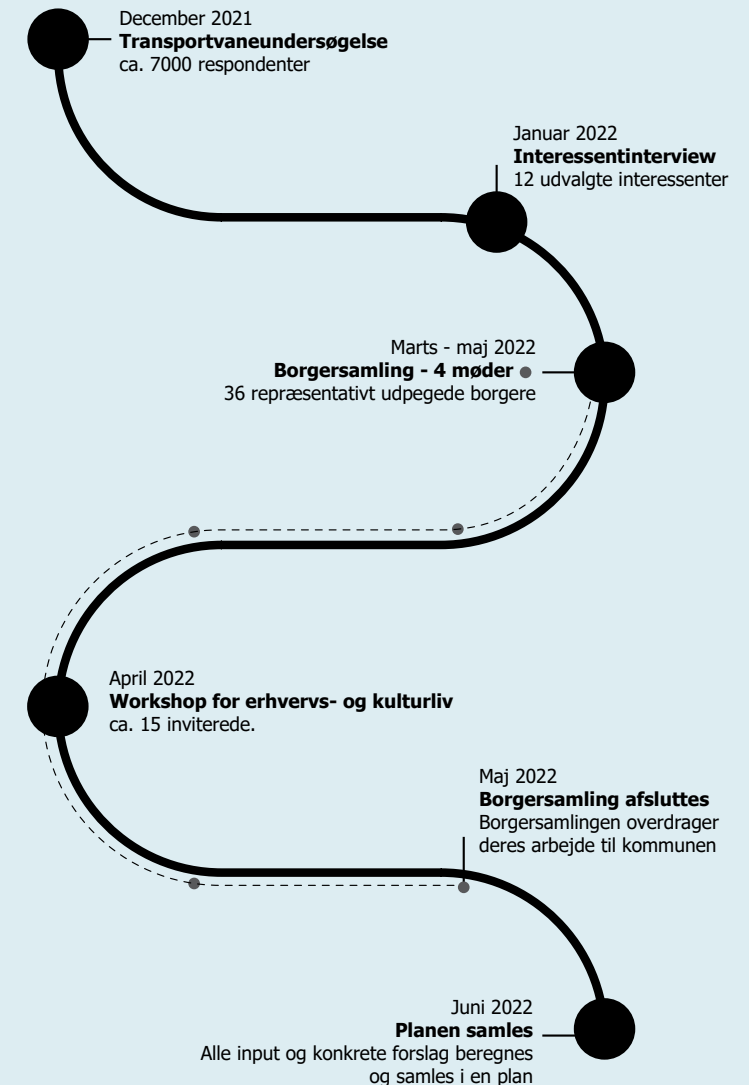
I afsnittet om mobilitetsregnskabet er fremhævet hovedresultater fra undersøgelsen.

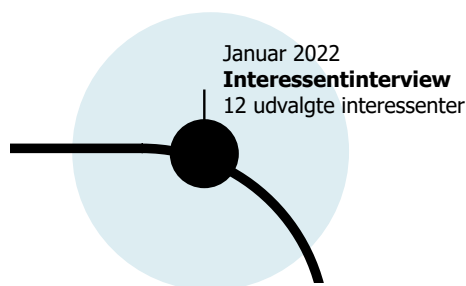
Ikke kun en plan for borgere med bopæl i kommunen

Mobilitetsplanens overordnede mål er at nedbringe CO₂-udledningen fra transporten i kommunen. Men den samlede transport stammer ikke alene fra borgere med bopæl i kommunen.

Her spiller også erhvervs- og kulturlivet en stor rolle, da de typisk henter ansatte og/eller besøgende fra omkringliggende kommuner.

Derfor er det bl.a. en væsentlig del for mobilitetsplanen at have input med fra virksomheder og kulturinstitutioner med adresse i kommunen.





Interviews med interessenter

I samarbejde med Frederikssund Erhverv blev der udpeget en række potentielle interessenter. Interessenterne blev udvalgt ud fra kriterier som eksempelvis antal ansatte/besøgende, interesse i selv at iværksætte grønne initiativer og lokalkendskab.

I løbet af februar og marts 2022 blev der gennemført interviews med:

- Haldor Topsøe
- Baisikeli
- Park Teateret
- Cykelcafeen
- Cyklistforbundet
- Teledyne
- Skibby aktive
- Campus
- Ældresagen
- Svanholm Gods



Workshop for virksomheder

Udover de gennemførte interviews blev der afholdt en workshop for kommunens virksomheder. Her arbejdede man med tiltag, som kan gøre det mere attraktivt for virksomhederne at fremme den grønne omstilling.

Borgersamling

Det er ikke usædvanligt for Frederikssund Kommune at inddrage borgere i kommunale beslutningsprocesser. Men ofte er det kompliceret at sikre, at det er en repræsentativ samling, som har medbestemmelse.

For at sikre at udviklingen af Frederikssund Kommunes Mobilitetsplan var forankret i hele Frederikssund Kommune, blev der sammensat en borgersamling.

En borgersamling er en samling af mennesker, som repræsenterer kommunen fordelt på alder, bopæl, køn og (i dette tilfælde) transportvaner. Samlingen mødes ad flere omgange og arbejder gennem demokratiske processer, hvor alle får mulighed for at dele ønsker og holdninger og i videst muligt omfang nå frem til en enighed om eventuelle emner.

I dette tilfælde blev Frederikssund Kommunes borgersamling inviteret gennem det indledende spørge-

skema, hvor mere en 7.000 borgere deltog. I spørgeskemaet kunne man tilkendegive interesse i at deltage i en videre inddragelsesproces, og borgernes ønske om deltagelse var stor. Det var derfor muligt at sammensætte en gruppe af tilfældigt udpegede borgere, som repræsenterede Frederikssund Kommune fordelt på alder, køn, transportvaner og bopæl.

Borgersamlingen bestod af 36 personer, som fordelte sig repræsentativt geografisk i kommunen – der var således en lille overvægt af borgere fra de større byer, hvor der bor flest. Men samtidig var borgere fra de mindre byer og fra alle hjørner af kommunen repræsenteret i samlingen.

Aldersmæssigt repræsenterede borgersamlingen ligeledes alle aldre – unge som gamle. Dog var ingen af borgersamlingens medlemmer under 18 år.

Herudover udgjorde samlingen en bred fordeling af pendlervaner. Medlemmerne repræsenterede således både borgere, som foretrækker at tage bilen, såvel som borgere som primært cykler eller tager offentlig transport.

Formålet med borgersamlingen var at komme med klare anbefalinger til, hvordan Frederikssund Kommune kan reducere transportens klimabelastning og forbedre mobiliteten i kommunen.

Processen for borgersamlingen

I alt mødtes borgersamlingen fire gange à tre timer ved hvert møde.

I løbet af de fire møder har borgersamlingens arbejde gennemgået en indsnævringsproces, hvor de ved hvert møde har fået en dybere forståelse for, hvordan deres anbefalinger kan påvirke adfærd, CO₂-udledninger og økonomi. Ved møderne har der desuden været oplæg ved eksperter, som har hjulpet samlingen med at kvalificere deres forslag.





Gruppearbejde ved den tredje borgersamling i april måned. Mødet blev afholdt på UNORD i Frederikssund

Mobilitetsregnskab

Resultat af transportvaneundersøgelsen

Frederikssund Kommune er en udpræget bilkommune. Langt de fleste borgere ejer eller har adgang til en bil, og mange har mere end én bil.

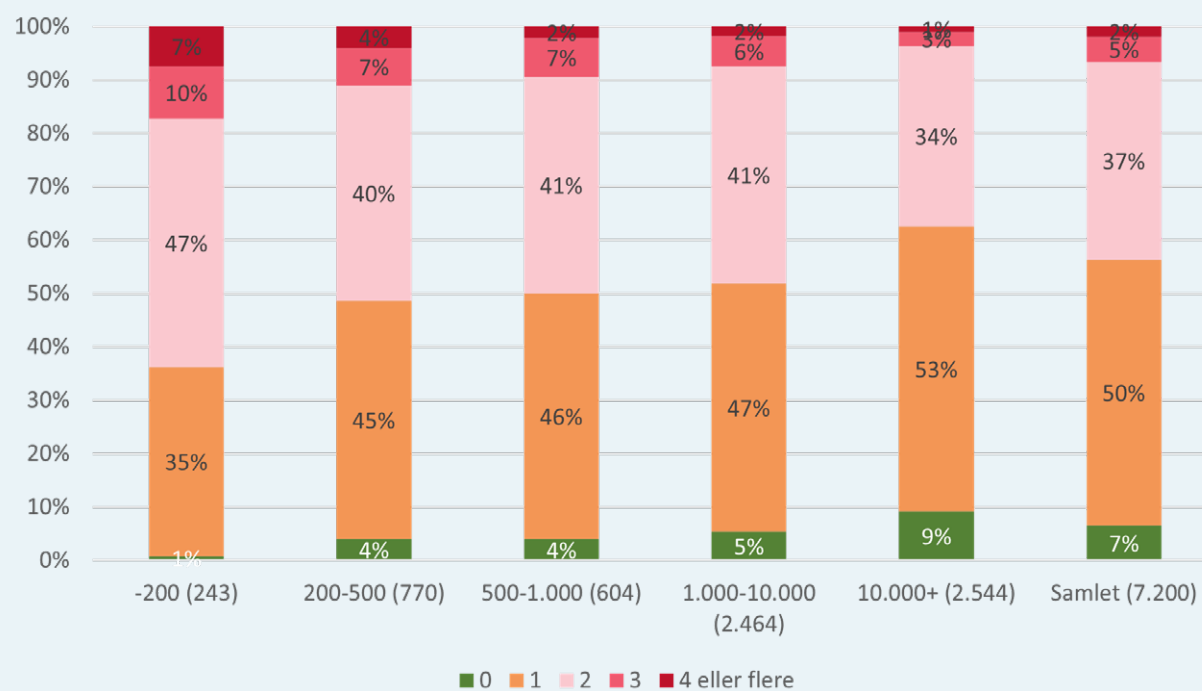
Bilen er typisk det primære transportmiddel og ofte også det hurtigste transportmiddel. Selv på de korte ture er der mange, der bruger bil.

Generelt opleves der stor tilfredshed med muligheden for at komme frem i bil og muligheden for at parkere. Kort sagt – det er let og godt at være bilist i Frederikssund Kommune.

Som udgangspunkt er alternativerne til bil gode. Frederikssund Kommune har allerede i dag et veludbygget stinet i dele af kommunen og en kollektiv trafikbetjening, der dækker de fleste byer. Generelt er der flere borgere, der er tilfredse end utilfredse med forholdene. Alligevel er der mange borgere, der hverken cykler eller bruger den kollektive trafik.

I det følgende præsenteres en række faktuelle forhold omkring mobiliteten i Frederikssund Kommune. Data stammer bl.a. fra Danmarks Statistik, spørgeskemaun-

BILEJERSKAB FORDELT PÅ BYSTØRRELSER



dersøgelsen og indsigter i hvordan borgerne bevæger sig rundt i kommunen på baggrund af oplysninger fra mobiltelefoner (teledata).

Adgang til transportmidler

Langt de fleste har bil

I spørgeskemaundersøgelsen har 93 % af borgerne angivet, at de har adgang til bil i deres husstand. 43 % har angivet, at de har adgang til to eller flere biler. Det er særligt i de mindre byer og på landet, at der er mere end én bil i husstanden.

Elbilen vinder frem

8 % af borgerne har en elbil i deres husstand, og 38 % af borgerne kunne forestille sig at skifte til en elbil inden for de næste 5 år.

Undersøgelsen viser, at de største barrierer for at skifte til elbil typisk er mangel på ladestander, pris og rækkevidde. Herudover er der en mindre gruppe, der vurderer, at elbiler ikke er mere miljøvenlige end moderne diesel- og benzinbiler. Dette på trods af flere undersøgelser, der dokumenterer, at en elbil er mere miljøvenlig end de mest moderne diesel- og benzinbiler.

Cyklen er ikke allemandseje

Næsten hver fjerde borger (22 %) ejer ikke en cykel. Det er særligt borgere over 65 år, der ikke ejer en cykel, men også en stor andel af borgere i aldersgruppen 25-34 år ejer ikke en cykel.

19 % af borgerne ejer en elcykel. Her er det særligt borgere over 55 år, der ejer en elcykel.

Rejsekort

76 % af borgerne har et Rejsekort eller periodekort til den kollektive trafik og har derfor adgang til billigere rejser med den kollektive trafik. Særligt unge i alderen 17-24 år har et Rejsekort eller periodekort.

Pendling

Mange pendler ud af kommunen for at komme på arbejde

Frederikssund er primært en udpendlingskommune. Dagligt er der op til 13.300 borgere, der pendler ud ad kommunen for at komme på arbejde, mens der er op til 7.000, der pendler ind i kommunen. Ca. 9.200 borgere har deres arbejdsplads i kommunen og pendler derfor internt i kommunen.

Ifølge Danmarks Statistik er den gennemsnitlige pendlingsafstand steget fra 21,7 km i 2008 til 24,1 km i 2019. I 2008 havde 30 % under 5 km til deres arbejdsplads, mens det kun er 26 % i 2019. I spørgeskemaundersøgelsen angiver 63 % af borgerne, at de har over 20 km til arbejde.

Det er primært Hillerød og Københavns kommuner, der pendles til. Herefter følger Ballerup, Egedal og Roskilde kommuner.

Bilen er hurtigst

På trods af stigende trængsel på de overordnede veje uden for kommunen er bilen fortsat det hurtigste transportmiddel.

En tur fra Frederikssund St. til Hillerød St. kan klares på 41 min. med bus i morgenmyldretiden, mens det tager ca. 24-40 min. i bil. En tur fra Skibby til Roskilde St. tager ca. 47 min. med bus i morgenmyldretiden, mens det tager ca. 26-40 min. i bil. Kun på rejsen fra Frederikssund St. til København H. er den kollektive trafik hurtigere i morgenmyldretiden. Her tager det 48 min. med S-toget, mens bilen typisk tager over en time.

¹ Teledata er data, der kan anvendes til at belyse overordnede bevægelsesmønstre for en given enhed, fx mobiltelefon i et givet tidsinterval.

Bilen er det primære valg

73 % af borgerne har bilen som det primære transportmiddel, mens 12 % benytter den kollektive trafik og 9 % cykler på arbejde og til uddannelse.

Cyklen bliver primært brugt på afstande op til 5 km. Her er det ca. 48 % af borgerne, der har cyklen som det primære transportmiddel. På afstande mellem 5 og 10 km er det 19 %, mens det på afstande over 10 km er under 4 %, der har cyklen som primære transportmiddel. Den kollektive trafik benyttes primært, når afstanden til arbejde overstiger 5 km. Her har 8-15 % af borgerne den kollektive trafik som det primære transportmiddel til arbejde.

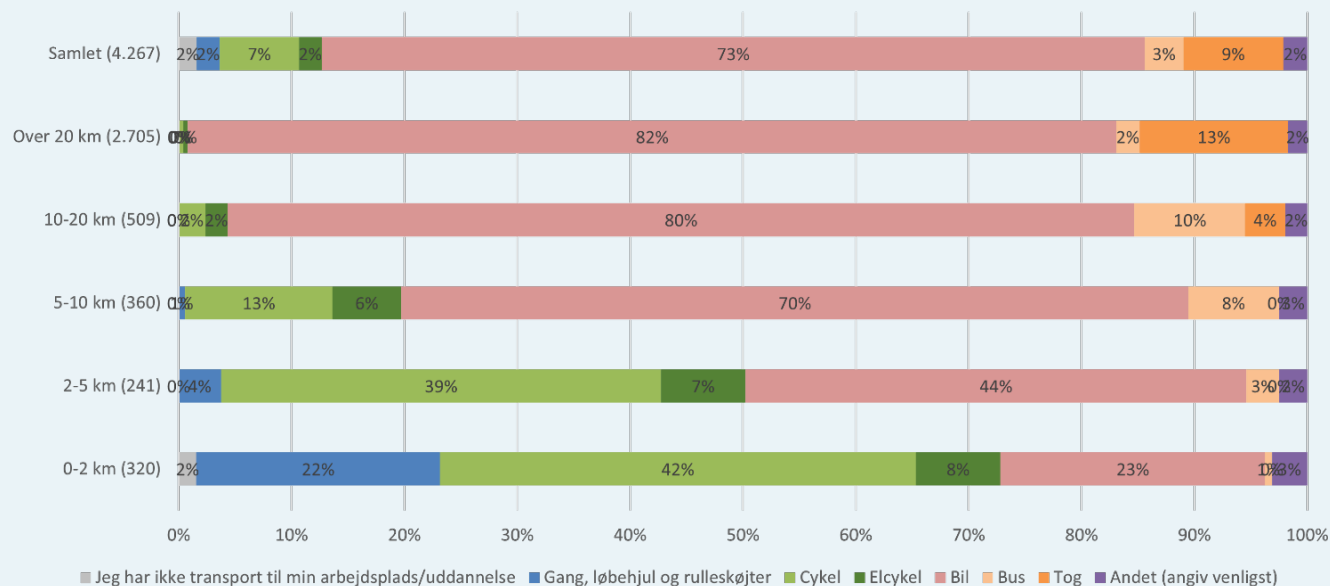
Fritidsture

Bilen er dominerende i de mindre byer

Teledata viser, at der hver dag foretages over 100.000 ture i Frederikssund Kommune. Fra den landsdækkende transportvaneundersøgelse ved vi, at langt størstedelen af turene er fritidsture, som bl.a. omfatter ture til indkøb, læge, biograf og sport.

Bilen er typisk det primære transportmiddel på fritidsturene. Således angiver 71 % af borgerne, at bilen er deres primære transportmiddel. 13 % angiver cykel, 7 % angiver gang og 7 % angiver bus og tog. Særligt i byer

PRIMÆRE TRANSPORTMIDDEL TIL OG FRA ARBEJDE/ UDDANNELSE
FORDELT PÅ PENGLINGSAFSTAND



med under 1.000 indbyggere er bilen den dominerende transportform, hvor over 80 % angiver bilen som deres primære transportmiddel. Mindre end én ud af ti borgere har gang eller cykel som deres primære transportmiddel i byer under 1.000 indbyggere.

Også på de korte fritidsture er bilen det primære valg. Alene i Frederikssund foretages der dagligt ca. 20.000 bilture under 2 km. Og 55 % af indkøbsture, hvor der er under 1 km til indkøbsstedet, foretages i bil.

Generel brug af cykel og kollektiv trafik

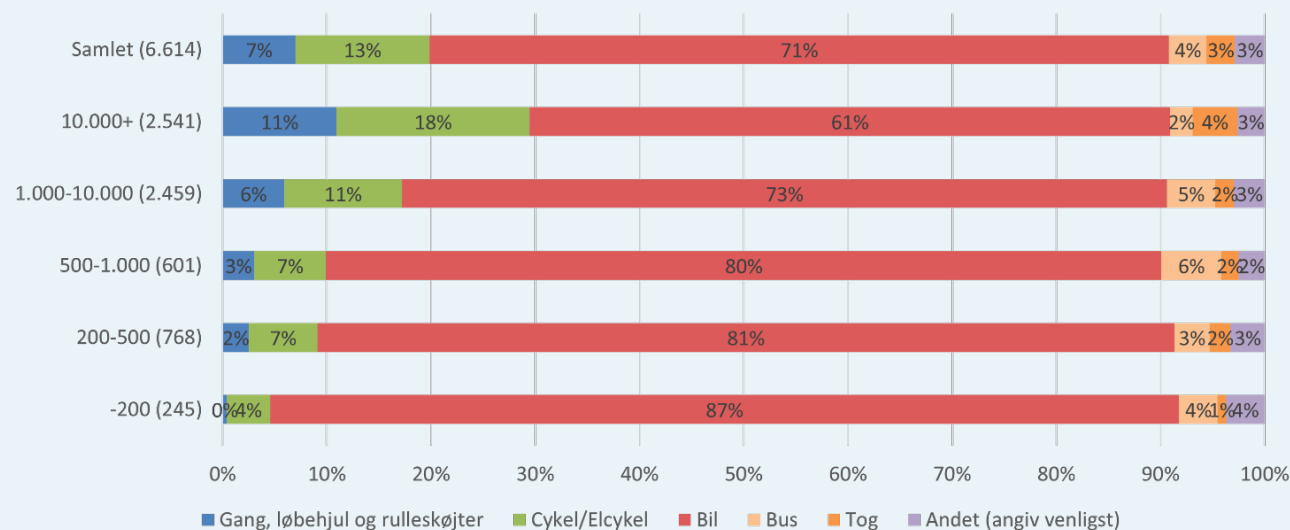
27 % af borgerne cykler aldrig

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 27 % borgerne aldrig cykler. I alt cykler 51 % af borgerne mindre end én gang om måneden. 35 % cykler én eller flere gange om ugen.

Det er primært borgere i Frederikssund, der er mest flittige til at cykle, mens brugen af cykel falder uden for byen. På landet og i de helt små byer (under 200 indbyggere) er det kun 20 %, der cykler mindst én gang om ugen.

Det er særligt borgere i alderen 25-34 år, der ikke bruger cyklen. 64 % i denne aldersgruppe cykler mindre end én gang om måneden.

PRIMÆRE TRANSPORTMIDDEL TIL TIL FRITIDSTURE
FORDELT PÅ BYSTØRRELSE



Få bruger bussen

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at det kun er en mindre del af borgerne, der benytter sig af busserne. 11 % af borgerne kører med bus mindst én gang om ugen, mens 77 % benytter bussen mindre end én gang om måneden.

Lidt bedre ser det ud med toget, hvor 13 % kører med tog mindst én gang om ugen og 69 % mindre end én gang om måneden.

Det er primært unge under 24 år, der benytter sig af busserne og toget.

Mobilitetsbehov og muligheder

Behovet for at transportere sig, og hvilke transportmuligheder man har, afhænger i høj grad af, hvor man bor i kommunen.

I de største byer i er der typisk et godt udbud af indkøbsmuligheder, servicefunktioner, uddannelsesmuligheder og adgang til kultur og fritidsfaciliteter. Dette begrænser behovet for transport. Endvidere er der også ofte gode alternativer til bilen i form af flere busforbindelser og adgang til et cykelstinet.

Anderledes forholder det sig i de mindre byer. Her er der ikke altid indkøbsmuligheder, servicefunktioner og en folkeskole. Dette koblet med, at der ofte også er få busforbindelser, og der mange steder ikke er et cykelstinet, der giver forbindelse til de større byer, giver oplevelsen af, at bilen er den eneste reelle transportmulighed i de mindre byer.

I flere af de mindre byer ses også, at byerne primært er indrettet på bilens præmisser og i mindre grad stimulerer til, at man går eller cykler rundt i byerne.



Foto: Frederikssund Kommune

Virksomheder og Interessenter

Resultat af workshop og interessentinterviews

Fælles for de 10 interviewede interessenter (se s. 5) er, at de alle bakker op om og finder det aktuelt med en mobilitetsplan, som arbejder med at nedbringe CO₂-udledningen fra transporten. Flere barsler endda allerede med grønne idéer som eksempelvis:

- Implementering af solceller på taget til brug for opladning af firmabilen
- Tiltag med delecykler eller samkørsel
- Etablering af elladestandere til besøgende eller ansatte

Workshop for virksomheder

På workshoppen blev det drøftet, hvad kommunen kan gøre for at nå vores klimamål med fokus på transport, og hvordan virksomhederne kan bidrage i den sammenhæng.

I alt deltog seks virksomheder ved workshoppen d. 20. april 2022:

- Haldor Topsøe
- JF Willumsens Museum
- Topsil Globalwafers
- Bautahøj Kursuscenter
- Jægerspris Slot
- Campus

På workshoppen var der desuden oplæg fra andre virksomheder, som allerede har arbejdet aktivt med grønne transport-dagsordener. Formålet var at inspirere og opfordre de deltagende til at netværke og dele gode erfaringer med andre virksomheder i kommunen. Ud over de seks virksomheder, deltog også Frederikssund Kommune som virksomhed med henblik på at komme med input til, hvordan kommunen som arbejdsplads selv kan bidrage til den grønne mobilitetsplan.

Viljen er der

Der var en generel opfattelse af, at det ville gavne både kultur- og erhvervsliv og gøre dem mere konkurrencedygtige, hvis de får bedre muligheder for at profilere sig gennem grønne tilbud og tiltrække ansatte/publikum via et stærkt udbud af grønne transportformer.

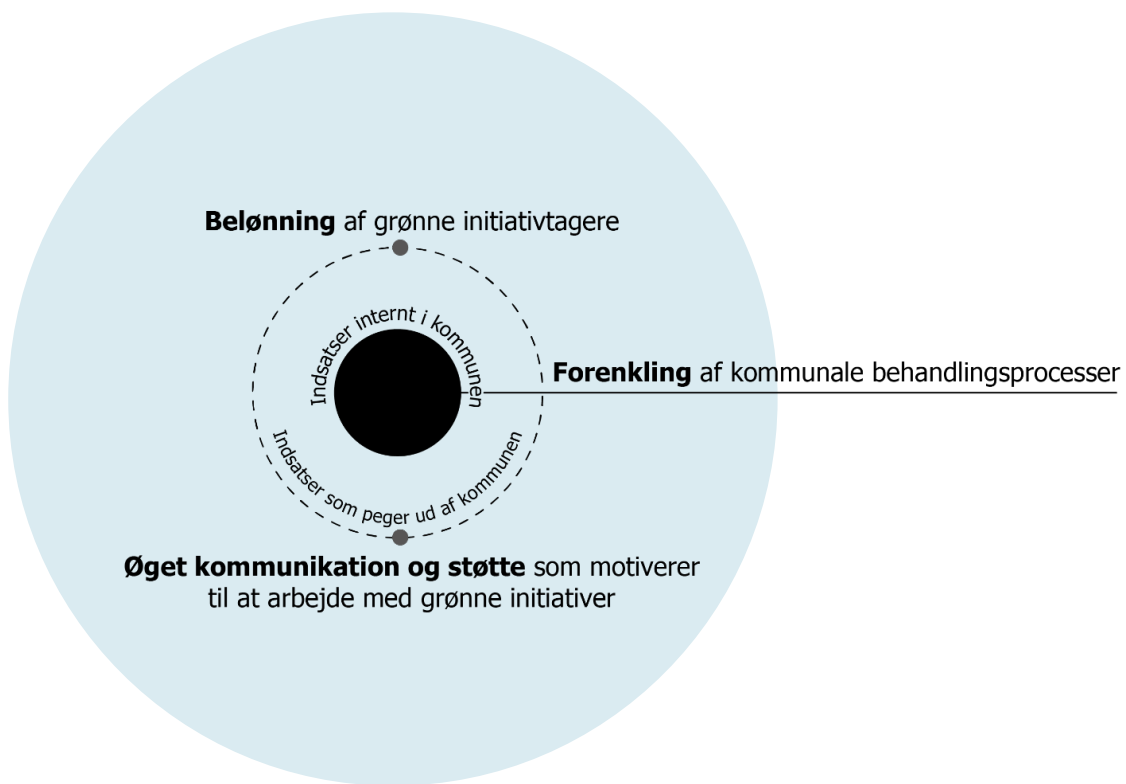
Nogle virksomheder kom med eksempler på initiativer, som de har opgivet, fordi den kommunale behandlingsproces var for omstændelig. Andre virksomheder havde gode idéer, som aldrig blev til noget på grund af travle hverdage og tidsmangel. Flere af virksomhederne har desuden ikke det økonomiske overskud til at gennemføre eventuelle ordninger selv. Men viljen er der!

Der er altså et behov for en bedre forståelse af, hvordan kommunen kan gøre det nemmere for virksomheder at fremme grønne initiativer – ellers risikerer vi, at de gode intentioner stranded ved idéen.

Desuden kan man med fordel motivere erhvervs- og kulturlivet til at arbejde med bæredygtig mobilitet gennem **øget kommunikation** som opfordrer, og måske endda **belønner**, de gode tiltag.

Der er en vilje og et momentum, som Frederikssund Kommune med fordel kan udnytte.

SÅDAN VIL VI UNDERSTØTTE VIRKSOMHEDERNE



Der arbejdes aktivt med grønne forslag til virksomhedsworkshop

Fire temaer og 20 konkrete anbefalinger

Resultatet af borgersamlingen

Størstedelen af borgersamlingen ønsker, at det fortsat skal være nemt at være bilist i Frederikssund Kommune. Men de grønne transporttilbud skal øges, så der dermed motiveres til en overflytning. Med udgangspunkt i egen drøftelser, ekspertoplæg og input fra erhvervslivet har Borgersamlingen udpeget **fire overordnede temaer samt 20 anbefalinger**. De fire temaer, Cykeltrafik, Kollektiv trafik og samkørsel, Fossilfri transportmidler og De mindre byer, danner rygraden i planen, og sammen med anbefalingerne danner de grundlaget for Mobilitetsplanens målsætninger for at reducere klimabelastningen og øge mobiliteten.

Cykeltrafikken skal fremmes - især skal der arbejdes med bedre skoleveje, så børn kan cykle sikkert og trygt i skole. Der skal desuden gennemføres flere kampagner som fokuserer på sundhedsgevinsterne ved at cykle.

De mindre byer skal prioriteres gennem flere lokale funktioner, hvilket Det kan mindske transportbehovet i lokalsamfundene. Derudover skal det forbedrede cykelstinet også forbinde de mindre byer med hinanden og med større byer, så det er muligt at benytte cyklen i stedet for bilen til eksempelvis indkøb og fritidsaktiviteter.

Den kollektive transport skal styrkes i form af bedre busforbindelser i udvalgte transportkorridorer samt til de mindre byer - og så skal undersøges, hvilken effekt billigere offentlig transport har på borgernes transportadfærd. Mobilitetsplanen skal arbejde med at styrke mulighederne for at vælge elbilen til, og kommunen skal selv gå forrest i udskiftningen af deres egen bilpark til **fossilfri køretøjer**. El-lade-infrastrukturen skal udbygges, så det er bedre muligheder for at lade sin el-bil.

De fire overordnede temaer og Borgersamlingens 20 anbefalinger er vist på næste side. Anbefalingerne er omsat til 20 konkrete forslag og beskrevet nærmere i et idékatalog, der er vedlagt som bilag til mobilitetsplanen.

I resten af planen vil vi redegøre for, hvordan vi gennem en række handlinger inden for hvert af de fire temaer vil gøre det nemmere for borgere og virksomheder at træffe det klimavenlige transportvalg i dagligdagen.



En af grupperne ved den første borgersamling i marts måned. Mødet blev afholdt på Frederikssund Gymnasium

Borgersamlingens 20 anbefalinger

Cykeltrafik	Kollektiv trafik og samkørsel	Fossilfri transport	De mindre byer
<p>Anbefalinger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hastighedsnedsættelse • Sammenhængende cykelstinet • Skolebørn på cykel • Øget vedligehold af cykelstier • Grøn transport i erhvervslivet • Kampagner for bevægelse 	<p>Anbefalinger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedre kollektiv trafik til Hillerød • Fra Skibby til Frederikssund på <20 min • Gratis bustransport for pensionister • Gratis lokalbusser • Opgradering af lokalbusser • Samkørsel på arbejdspladser 	<p>Anbefalinger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunal ladestander-politik • Fossilfri kollektiv trafik • Kommunale elbiler • Fossilfri godstransport – kommunale arbejdspladser • Fossilfri godstransport – alle transporter i kommunen • Nul-emissionszoner 	<p>Anbefalinger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byen rykkes ud til borgerne • Hjemmearbejde <div style="border: 1px solid #cccccc; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Sammenhængende cykelstinet</i> • <i>Skolebørn på cykel</i> • <i>Fra Skibby til Frederikssund på <20 min</i> • <i>Gratis lokalbusser</i> • <i>Opgradering af lokalbusser</i> </div>

Tabel 1: Anbefalinger markeret med gråt er gengivet to gange, da de har indvirkning på mere end ét tema.



Et af gruppemedlemmerne præsenterer ved den anden borgersamling i april måned. Mødet blev afholdt på UNORD i Frederikssund



En af grupperne ved den tredje borgersamling i april måned. Mødet blev afholdt på UNORD i Frederikssund



Cykeltrafik

Frederikssund Kommune har i dag et relativt veludbygget stinet. Det er bl.a. muligt at cykle på cykelsti fra Jægerspris gennem Frederikssund og videre til Slangerup. Afstandene i kommunen er generelt overkommelige på cykel – særligt på en elcykel er det muligt at komme langt omkring. Alligevel er der mange borgere, der aldrig eller kun sjældent cykler.

Generelt er 31 % af borgerne tilfredse med cykelforholdene, mens 18 % er utilfredse. Uden for de fire største byer er der dog flere borgere, der er utilfredse end tilfredse med cykelforholdene.

Spørgeskemaet og borgersamlingen viser, at borgerne efterspørger bl.a. mere sikre forhold for cyklister og flere cykelstier og cykelbaner, hvis de skal vælge cyklen. Der mangler dog også den sidste motivation, det lille skub, der får én til at vælge cyklen. Således har 30 % af borgerne angivet, at mere moti- og ønsket om et sundere liv er væsentlige årsager til at vælge cyklen.



Det vil vi

Vi vil arbejde for, at alle skal have mulighed for at cykle. Det skal være let og naturligt at vælge cyklen som transportmiddel.

Vi vil skabe et sammenhængende cykelstinet, så alle kan komme sikkert og trygt frem i kommunen - uanset om man er pensionist i et sommerhusområde i Hornsherred og skal ind til nærmeste by for at handle, en borger i Skibby, der vil tage en elcykel på arbejde i Frederikssund, eller man er elev i Skuldelev og skal i skole i Skibby.

Særligt for skolebørnene er det vores mål at skabe et cykelstinet, så alle børn har mulighed for selv at cykle sikkert til skole.

Vi vil indrette vores byer, så de stimulerer og motiverer til at cykle. Vi vil lave flere kampagner om fordelene ved at cykle. Vi vil kort sagt have flere til at vælge cyklen.



Kollektiv trafik og samkørsel

Frederikssund Kommune bruger årligt ca. 25. mio. kr. på busdrift. Der er etableret rutedrift i langt de fleste byer, og i de største byer er der typisk flere forskellige buslinjer at vælge imellem.

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

Den kollektive trafik uden for de større byer fremstår således ofte som et tilbud til dem, der ikke har andre muligheder, frem for et reelt alternativ til bilen.

Generelt er der dog flere, der er tilfredse end utilfredse med den kollektive trafik i kommunen. Det er særligt borgere i de fire største byer, og dem, der ofte bruger bussen, der er tilfredse. Borgere i de mindre byer, og dem, der aldrig benytter bussen, er de mest utilfredse.

For at få borgerne til at benytte den kollektive trafik mere, efterspørges særligt billigere billetpriser, kortere rejsetid og flere afgang.

Samkørsel

I de senere år er der kommet øget fokus på samkørsel som alternativ til den kollektive trafik. I dag sidder der primært én person i bilerne og mange skal samme vej. Samkørsel er dog fortsat ikke særlig udbredt. I Frederikssund Kommune er det kun 23 % af borgerne, der har prøvet samkørsel – og kun 11 % i forbindelse med pendling. 29 % af borgerne vurderer dog, at samkørsel kunne være en god mulighed i forhold til at begrænse brugen af egen bil.

Det vil vi

Vi vil arbejde for, at den kollektive trafik bliver attraktiv at bruge og et reelt alternativ til bilen. Det betyder bl.a., at vi vil arbejde for at øge antallet af afgang og skabe hurtigere forbindelser mellem vores byer og vores vigtigste nabobyer.

Vi vil bruge den kollektive trafik til at binde kommunen sammen.

Vi vil arbejde for at undersøge, hvilken effekt billigere offentlig transport har på borgernes transportadfærd, så prisen ikke fører til et fravalg. Særligt vil vi være opmærksomme på, om der er specielle kundegrupper, der har behov for en ekstra økonomisk håndsrækning.

Vi vil arbejde for at understøtte samkørsel og de eksisterende platforme, der er for samkørsel.

Kort sagt – vi vil have flere til at bruge den kollektive trafik og samkørsel.



Fossilfri transportmidler

I dag har ca. 8 % af borgerne en elbil. For størstedelen af borgerne er bilen dog et supplement til deres diesel- eller personbil.

På landsplan vurderes det, at elbiler i 2022 udgør ca. 1 % af bilparken. Det forventes, at andelen ændrer sig til henholdsvis 17 % i 2030 og 69 % i 2045.²

Omstillingen til elbiler sætter krav til udbuddet af ladestandere. Det er vigtigt, at det er let at få opladet sin elbil, hvis borgerne skal omstille sig fra fossile biler til elbiler.

I dag er der kun få offentlige ladestandere og borgerundersøgelsen viser også, at der er stor utilfredshed med muligheden for at oplade sin elbil uden for hjemmet.

Det forventes dog, at dette vil ændre sig markant de kommende år, da mange private aktører som supermarkeder og tankstationer har taget initiativ til at opstille ladestandere.

I Frederikssund Kommune opsættes ladestandere på et udvalg af de kommunale parkeringspladser inden 2025.

Det vil vi

Vi vil arbejde for at fremskynde omstillingen til elbiler og fossilfri køretøjer.

Vi vil gå foran som kommune og vise, at elbiler er fremtiden. Vi vil starte med at udskifte vores egen bilpark med fossilfri køretøjer, og vi vil sætte krav i fremtidige udbud af busdriften, at den skal være fossilfri.

Vi vil undersøge muligheden for at sætte krav til at fremtidige leverancer med vare- og lastbiler til kommunale arbejdspladser skal foregå med fossilfri køretøjer, og vi vil gå i dialog med Christiansborg for at presse på for et nationalt forbud mod fossile vare- og lastbiler.

Vi vil arbejde for opsætning af kommunale ladestandere og gå i dialog med private aktører og arbejdspladser for at høre, hvordan vi bedst kan hjælpe dem med den grønne omstilling.

Det skal være let og naturligt at være elbilist.

² Data for elbiler baseret på 'Klimastatus og -fremskrivning 2021 (KF21), Transportsektoren', se Kildeliste s. 44



De mindre byer

I dag er de fleste funktioner i Frederikssund Kommune koncentreret omkring byerne Frederikssund, Slangerup, Jægerspris og Skibby. I mange af de øvrige byer er der hverken indkøbsmuligheder, sportsfaciliteter, lægehuse, borgerservice mv.

25 % af befolkningen i kommunen bor uden for de fire største byer og må derfor transportere sig for at komme til de nævnte funktioner. Ca. 40 % af borgerne uden for de fire største byer har over 5 km til indkøb og kun ca. 10 % har under 1 km til indkøb. Til sammenligning har over 50 % af borgerne i de fire største byer under 1 km til deres indkøbsmuligheder.

Ofte er alternativerne til bil begrænsede. Bussen kører ofte kun én gang i timen og flere steder er der ingen cykelstiforbindelser til den nærmeste by med de nødvendige funktioner. Transporten foregår således oftest i bil. Mobilitetsregnskabet viser, at ca. 34 % i de mindre byer har prøvet at fravælge aktiviteter på grund af manglende transportmuligheder. Det er oftest de unge, der ikke har adgang til bil, der oplever at måtte fravælge aktiviteter.

Generelt er der flere borgere i de mindre byer, der er utilfredse end tilfredse med deres muligheder for transport. I alt er ca. 33-37 % utilfredse med deres transportmuligheder. Til sammenligning er det kun 12-17 % i de fire største byer, der er utilfredse.

Det vil vi

Vi vil arbejde for, at alle skal have gode muligheder for at transportere sig og leve deres liv, uanset hvor de bor i kommunen.

Frederikssund Kommune kan ikke diktere, hvor der etableres supermarkeder og lægehuse, men vi vil indgå i dialog med de pågældende aktører for at finde ud af, hvordan vi kan understøtte, at borgerne i de mindre byer får lettere adgang til flere funktioner. Vi vil arbejde for at gøre det attraktivt at bo i de mindre byer og for at skabe sammenhæng mellem by og land. Særligt vil vi arbejde for at styrke alternativerne til bil og skabe gode muligheder for at borgerne kan transportere sig bæredygtigt.

De nuværende løsninger dækker ikke alle behov, og derfor skal der fortsat udvikles og afprøves nye løsninger. Det kan være løsninger, som ikke alene er kommunens ansvar, men som i kombination kan sikre borgernes mobilitet.

Kort sagt vil vi arbejde for at reducere afhængigheden af en bil, hvis man bor i en mindre by.

Sammenhæng med øvrige planer

Mobilitetsplanen er en del-leverance til kommunens DK2020-klimaplan. Samtidig er der i Klimahandleplan 2020-2024 fastsat et mål om, at der senest i 2025 skal udarbejdes en Trafik- og mobilitetsplan.

Da DK2020-klimaplanen skal være vedtaget i foråret 2023 er arbejdet med Trafik- og mobilitetsplanen delt op i to faser. De mere 'klassiske' trafikplan-emner vil indgå i en samlet Trafik- og mobilitetsplan og afløse kommunens nuværende trafikplan, der udløber i 2025.

Mobilitetsplanen sætter klimamål for transportsektoren og danner grundlag for kommunens fremtidige klimaarbejde med at reducere CO₂-udledninger. Planen rækker med de fire valgte temaer ind i mange aspekter af den kommunale planlægning. Derfor vil indsatsene også blive medtaget og foldet ud i det kommende planstrategiarbejde.

Sammenfaldende indsatser, men også nye veje for mobilitet

Fleere af de mobilitetsindsatser, der lægges op til med denne mobilitetsplan, er sammenfaldende med indsatser, der er formuleret i allerede vedtagne politikker, strategier og handleplaner. Det drejer sig bl.a. om følgende planer og strategier:

- Klimahandleplan 2020-2024
- Trafikplan 2016-2025, herunder Cykelstiplan
- Sundhedspolitik 2022-2026
- Bosætningsstrategi 2050, Handleplan for Bosætningsstrategi
- Erhvervs og Vækstpolitik, Handleplan for Erhvervs og Vækstpolitikken
- Indkøbspolitik 2022-2026

Derudover indgår kommunen i en række tværkommunale og regionale samarbejder om projekter, der understøtter målet om at fremme grøn mobilitet. Det drejer sig bl.a. om Movias Mobilitetsplan, KKR-hovedstadens Klima VIP-projekter, samt Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen.

Borgersamlingens 20 anbefalinger viser nye veje for mobiliteten, og nogle forslag peger i en anden retning end vedtagne strategier og politikker for udviklingen af Frederikssund Kommune.

Mobilitetsplanen bygger således bro mellem borgersamlingens anbefalinger og gældende politikker og strategier med en række nye målsætninger og handlinger for grøn mobilitet, som det fremgår af handleplanen i det følgende kapitel.

Handleplan for grøn mobilitet



Handleplan for grøn mobilitet

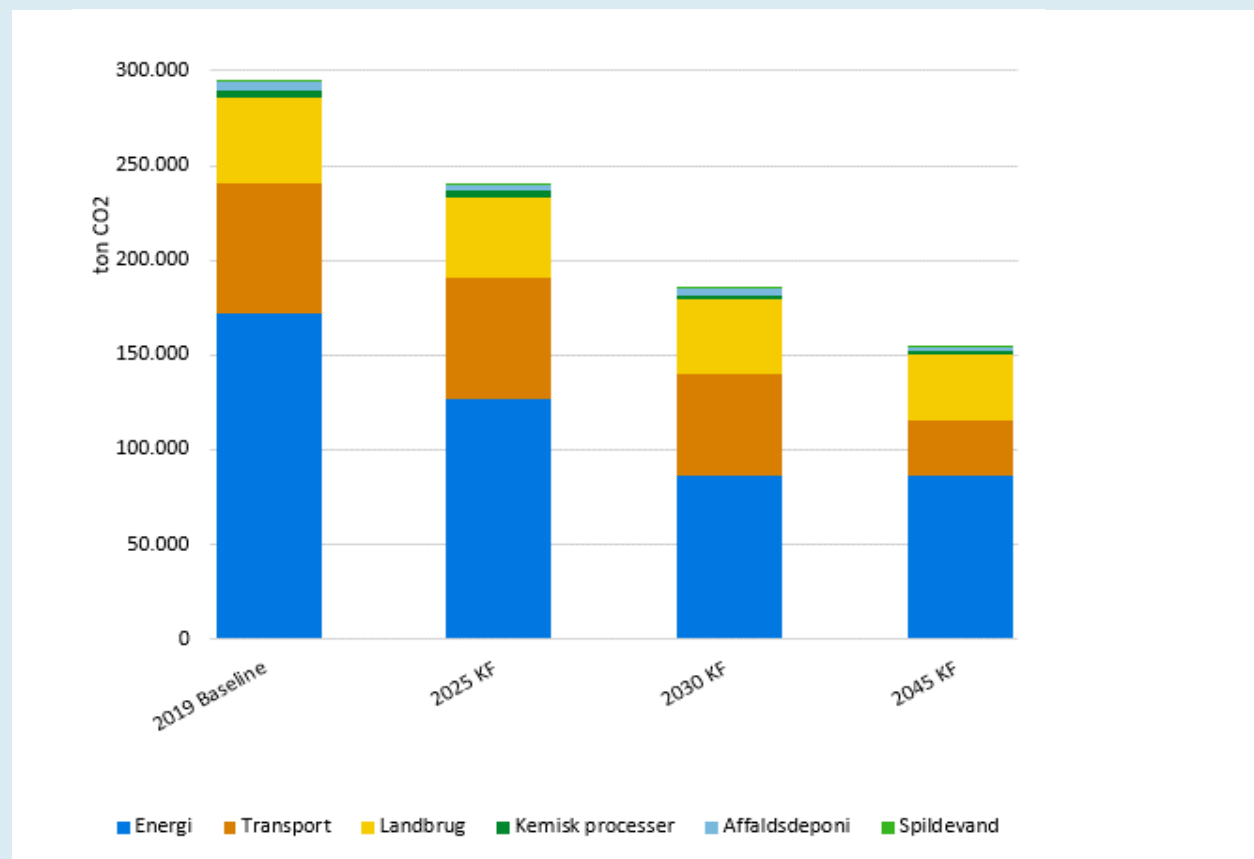
Frederikssund Kommune har et mål om, at kommunen som geografisk enhed er CO₂-neutral i 2045. Der er iværksat en række nationale tiltag for at nedbringe CO₂-udledningerne. For at sikre løbende opfølgning på den nationale klimaindsats, udarbejder Energistyrelsen årligt en fremskrivningsmodel baseret på vedtagne nationale tiltag.

Klimafremskrivningen for Frederikssund Kommunes geografiske opland viser, at det ikke er nok med nationale tiltag for at nå målet om en CO₂-neutral kommune i 2045. Der er behov for lokale tiltag, der kan reducere CO₂-udledningerne yderligere.

Handleplanen beskriver lokale handlinger, der kan reducere CO₂-udledningerne i Frederikssund Kommune.

Med gennemførelse af handleplanenes tiltag forventes at reducere med minimum 10.000 tons CO₂ i 2030.

Fremskrivning af CO₂-udledninger fordelt på sektorer (KF22)



Figuren viser udviklingen i CO₂-udledningen for Frederikssund Kommune fordelt på sektor frem mod 2045 med klimafremskrivning. Udledninger fra transport var 68.352 tons i 2019 og forventes at udgøre 29.312 tons i 2045.



Cykeltrafik

MÅL

Målsætninger

- Vi vil arbejde for, at alle skal have mulighed for at cykle
- Det skal være let og naturligt at vælge cyklen frem for bilen
- Alle skolebørn, der kan, cykler eller går til skole og til fritidsinteresser

Resultatmål

- 60 % af alle ture under 5 km foretages til fods eller på cykel i 2030 (mod 48 % på cykel i 2021)
- 35 % af borgerne ejer en elcykel i 2030 (mod 19 % i 2022)
- Antallet af skolebørn, der går eller cykler til skole i 2030 er minimum hhv. 25 % og 50 % (mod 17 % og 35 % i 2021)

HANDLINGER

NR	Handling	Beskrivelse	Opstart
1.1	Hastighedsnedsættelse	Hastighedsnedsættelser skal gøre cyklen mere konkurrencedygtig. Hermed kan bilister overflyttes til cykel på korte ture. Desuden udledes mindre CO ₂ , når biler kører ved lavere hastighed. Der tages udgangspunkt i erfaringerne fra igangværende forsøg med hastighedsnedsættelser.	2024
1.2	Sammenhængende cykelstinet	Bedre cykelinfrastruktur skal gøre det attraktivt at vælge cyklen frem for bilen. Dette gælder særligt for de kortere ture under 2-5 km og op til 10-15 km med en elcykel. Eksisterende prioriteringsværktøj til kommunens cykelstiplan skal opdateres, således at potentialet for at overflytte borgere fra bil til cykel vægtes højt. Der skal udarbejdes et årligt cykelregnskab, som følger udviklingen.	2024
1.3	Skolebørn på cykel	Bedre cykelinfrastruktur til grundskoler og andre uddannelsesinstitutioner skal gøre det sikkert at cykle og give børn mulighed for at være selvtransporterende. Nye cykelstiprojekter fra transportvaneundersøgelsen indarbejdes og prioriteres i kommunens cykelstiplan.	2023
1.4	Øget vedligehold af cykelstier	Øget vedligehold og drift af cykelstierne skal dels fastholde nuværende cyklisters transportvaner samt øge øvrige trafikanters motivation for at cykle. Der udarbejdes en inspektion af nuværende cykelstinet med henblik på at prioritere indsatsen.	2023
1.5	Grøn transport i erhvervslivet	Tiltaget skal få flere ansatte til at skifte deres bil ud med en cykel eller til at benytte kollektiv transport. Tiltage indebærer, at vi gennem øget kommunikation opfordrer, og måske endda belønner, de gode tiltag.	I gang Løbende
1.6	Kampagner for bevægelse	Kampagner skal stimulere til aktiv transport og minimere kørsel i bil. Kampagnerne 'Alle Børn Cykler' og 'Vi cykler til Arbejde' udbygges med lokale opfølgingskampagner forår og efterår. Kampagner målrettet kommunens foreningsliv skal understøtte at flere børn cykler til fritidsaktiviteter.	I gang Løbende
1.7	Test en elcykel	Gratis udlån af elcykler over en længere periode kan skabe nye, sunde og grønne transportvaner. Løbende igangsætning af pilotprojekter i samarbejde med borgere, kommunalt ansatte og virksomheder for at opnå indsigt og erfaring om barrierer og muligheder.	2024



Kollektiv trafik og samkørsel

MÅL

Målsætninger

- Den kollektive trafik og samkørsel er attraktivt at bruge og et reelt transportalternativ
- Vi vil skabe hurtigere forbindelser mellem trafikknudepunkterne i Frederikssund Kommune og de større byer i nabokommunerne
- Vi vil arbejde for, at det tager maksimalt 20 min. at komme fra by til by
- Vi vil arbejde for at gøre den kollektive trafik billigere
- Vi vil understøtte samkørsel

Resultatmål

- Mindst 25 % af borgerne benytter kollektiv trafik mere end en gang om ugen Frederikssund Kommune i 2030 (mod 11% i 2021)
- Mindst 15 % af pendlerne til Hillerød benytter kollektiv trafik på strækningen Frederikssund - Hillerød st.
- Mindst 25 % af borgerne benytter samkørsel i forbindelse med pendling i 2030 (mod 11 % i 2021).

HANDLINGER

NR	Handling	Beskrivelse	Opstart
2.1	Bedre kollektiv trafik til Hillerød	En større del af de daglige ture mellem Frederikssund og Hillerød skal ske med bus frem for bil for at reducere miljøbelastningen. Busforbindelse mellem Frederikssund og Hillerød opgraderes med flere afgange og rejsetiden reduceres ved at lave busfremkommelighedstiltag.	2025
2.2	Fra Skibby til Frederikssund på <20 min.	Flere skal vælge bus, når de skal rejse mellem Skibby og Frederikssund. Rejsetiden reduceres ved at lave busfremkommelighedstiltag på strækningen mellem Skibby og Frederikssund St.	2025
2.3	Opgradering af lokalbusser	Skal gøre den kollektive transport mere tilgængelig og attraktiv. Dette skal fastholde nuværende brugere og overflytte lokale bilister til lokalbusserne. Frekvensen for lokalbussernes afgange fordobles. Tiltaget omfatter linje 311, 312, 315, 316 og 318.	Løbende frem mod 2026
2.4	Fremme mulighederne for at kombinere kollektiv trafik med andre transportformer	Nemme skift og attraktive 'first-og-last-mile'-løsninger skaber en bedre sammenhængende rejse fra dør til dør. Der skal skabes bedre muligheder for at kombinere kollektiv trafik med grønne transportformer ved at forbedre faciliteterne og adgangen til trafikknudepunkter i kommunen. Der laves særskilt en knudepunktanalyse af de to S-togsstationer med henblik på at udvælge de bedste løsninger.	2023
2.5	Gratis bustransport for pensionister	Gratis bustransport for pensionister skal øge muligheden for at komme rundt i kommunen for denne gruppe borgere. Der iværksættes et pilotprojekt for at undersøge, om gratis bustransport for pensionister får flere til at benytte den offentlige transport.	2024
2.6	Gratis lokalbusser	Skal gøre den kollektive transport mere tilgængelig og attraktiv. Dette skal fastholde nuværende brugere og overflytte lokale bilister til lokalbusserne. Der iværksættes et pilotprojekt for at undersøge, om gratis bustransport får flere til at benytte den offentlige transport.	2026
2.7	Samkørsel på arbejdspladser	Samkørsel skal nedbringe antallet af biler på vejene og derved reducere CO2-udledningen. Samkørsel har særligt potentiale til at reducere de længere pendlingsture i bil. Vi vil deltage i fælles kampagner for samkørsel og prøve det af på kommunen som arbejdsplads	2023
2.8	Fremme delebilsordninger	Vi vil løbende undersøge potentialerne for at etablere delebilsordninger i kommunen og understøtte lokale aktører i at udbrede delebilsordninger.	løbende



Fossilfri køretøjer

MÅL

Målsætninger

- Det skal være let og et naturligt valg at være elbilist i Frederikssund Kommune
- Vi vil arbejde for at fremskynde omstillingen til elbiler og fossilfri køretøjer
- Vi vil arbejde for en fossilfri kollektiv trafik
- Vi vil arbejde for en fossilfri affaldsindsamling
- Kommunens egen bilpark skal være fossilfri
- Vi vil stille krav om fossilfri transport i egne udbud

Resultatmål

- Der er etableret offentligt tilgængelige ladestander til elbiler ved kommunens egne bygninger med mere end 20 parkeringspladser inden 2025
- Affaldsindsamling, busdrift og flextrafik er fossilfri senest i 2030
- Kommunens bilpark er fossilfri senest i 2030
- Varetransport til kommunens arbejdspladser foregår med fossilfri køretøjer senest i 2030
- Andelen af borgere, der anvender fossildrevne biler til og fra arbejde/uddannelse, skal falde fra 73% til 50% senest i 2030
- Andelen af borgere, der har fossildrevne biler som primært transportmiddel på fritidsture, skal falde fra 71% til minimum 50% i 2030
- Der er etableret en nul-emissionszone i Frederikssund By senest i 2040

HANDLINGER

NR	Handling	Beskrivelse	Opstart
3.1	Kommunal lade-stander-politik	Tiltaget skal fremskynde udskiftningen af fossile biler med elbiler og derigennem nedbringe CO2-udledningen i trafikken samt inspirere borgere og virksomheder til at udskifte deres fossile personbiler.	2023
3.2	Fossilfri kollektiv trafik	En udskiftning af busserne fra fossile busser til elbusser skal nedbringe Frederikssund Kommunes samlede CO2-udledning. Særligt den mest sundheds- og miljøskadelige partikelforurening vil blive betragteligt reduceret.	Løbende frem mod 2030
3.3	Kommunale elbiler	Omstillingen til en kommunal bilpark på el skal nedbringe CO2-udledningen i trafikken og inspirere borgerne til også at udskifte deres fossile privatbiler.	Løbende frem mod 2030
3.4	Fossilfri godstransport – kommunale arbejdspladser	Tiltaget indebærer, at vare- og lastbiltransport til kommunale arbejdspladser skal forgå med fossilfri køretøjer, hvilket skal reducere godstransportens CO2-udledning betragteligt.	2030
3.5	Fossilfri godstransport – alle transporter i kommunen	Tiltaget indebærer et forbud mod al fossil godstransport med vare- og lastbiler, hvilket vil reducere CO2-udledningen betragteligt. Kommunen skal aktivt arbejde for et nationalt krav.	2040
3.6	Nul-emissionszone	Tiltaget skal udskifte den fossile trafik i byen og fremskynde omstillingen til elbiler og derved reducere CO2-udledningen lokalt. Tiltaget omfatter oprettelse af en nul-emissionszone i Frederikssund by for at nedbringe CO2-udledningen og samtidig fremskynde den grønne omstilling til el. Zonen afgrænses af de nuværende byzonskilte.	2040



Mobilitet i de mindre byer

MÅL

Målsætninger

- Alle skal have gode muligheder for at transportere sig og leve deres liv, uanset hvor de bor i kommunen
- Vi vil arbejde for at skabe flere funktioner i nærområderne i samarbejde med borgere i lokalområdet og andre relevante aktører

Resultatmål

- Tilfredsheden med transportmuligheder i de mindre byer er steget til 50% i 2030 (mod ca. 30 % i 2021)
- Tilfredsheden med mobil- og internetdækningen i de mindre byer er steget til 85 % i 2030 (mod 61 % i 2021)

HANDLINGER

Nr.	Handling	Beskrivelse	Opstart
4.1	Flere funktioner i lokalområdet	De nuværende løsninger dækker ikke alle behov, og derfor skal der fortsat udvikles og afprøves nye løsninger i dialog med landsbyerne. Vi skal inddrage flere aktører, som kan bidrage med løsninger, der skaber nærhed til de funktioner, borgerne har brug for i hverdagen. Dette vil begrænse transportkilometer i bil og samtidig øge potentialet for at overflytte bilture til gang eller cykel. Tiltaget omfatter også forsøg med selvbetjente borgerservice i byer med mere end 500 indbyggere.	Løbende start i 2023
4.2	Hjemmearbejde	Mere hjemmearbejde skal dels reducere antallet af daglige pendlerture, og dermed CO2-udledningen, og dels undgå potentielle udvidelser af vejnettet. Kommunen sikrer god mobil- og internetdækning. Vi er bevidste om, at der er jobfunktioner, hvor det ikke er muligt arbejde hjemmefra	Løbende
4.3	Mobilitet i landområder	Forbedre mobiliteten de steder, hvor adgangen til kollektiv trafik er begrænset, fx gennem forsøgsordninger med Flextrafik, elcykler, samkørsel, delebiler, etablering af opsamlingssteder mv.	Løbende
4.4	Opgradering af busholdepladser i landsbyer	Det skal være trygt og komfortabelt at vente på bussen. I samarbejde med landsbyerne etableres centrale busholdepladser eventuelt i kombination med opsamlingssteder.	Løbende

Tværgående indsatser

MÅL

Målsætninger

- Vi vil arbejde for, at kommunens unge anvender grønne transportmidler til og fra deres uddannelsesinstitution
- I samarbejde med Frederikssund Erhverv finder vi løsninger, der kan fremme virksomhedernes brug af grønne transportmidler
- Vi vil arbejde for, at kommunens ansatte anvender grønne transportmidler til, fra og på arbejde
- Vi vil fremme mobilitetsfællesskaber og undersøge lokale, grønne løsninger på mobilitetsområdet

Resultatmål

- Der gennemføres en undersøgelse af de unges transportvaner og deres tilfredshed med transportmuligheder inden 2025
- En kommunikationsindsats gennemføres for at fremme brugen af grønne transportmidler i arbejdstiden
- Der gennemføres en undersøgelse af kommunens medarbejders transportvaner inden 2024
- Der gennemføres en analyse af cykelstiforbindelser fra trafikknudepunkter til erhvervsområder og Campus inden 2025
- Der gennemføres et pilotprojekt til fremme af lokale mobilitetsfællesskaber i én af kommunens landsbyer inden 2025

HANDLINGER

Nr.	Handling	Beskrivelse	Opstart
5.1	Dialog med de unge om transportvaner	I samarbejde med det nye ungeklimaråd vil vi undersøge og udvikle løsninger til, hvordan de unges adfærd kan påvirkes til at vælge grønne mobilitetsløsninger	2023 – løbende proces
5.2	Samarbejde med lokale virksomheder om omstilling af transportsektoren	I samarbejde med Frederikssund Erhverv vil vi tilskynde til en mere bæredygtig transportsektor og understøtte samarbejder om nye klimavenlige transportløsninger	2022 – løbende proces
5.3	Medarbejdernes transport	En transportvaneundersøgelse for kommunens medarbejdere skal bidrage med konkrete initiativer, der fremmer grønne transportvaner i arbejdstiden samt til og fra arbejde	2023
5.4	Mobilitetsfællesskaber	Kommunen indgår samarbejder med fx lokale fællesskaber, foreninger og landsbylaug for at fremme grønne mobilitetsfællesskaber, der udvikler nye grønne løsninger	2023 - løbende

Bilag

- Borgersamlingens idékatalog
- Mobilitetsregnskab

Kildeliste

- Danmarks Statistik, Statistikbanken, Befolkningstal
- Danmarks Statistik, Statistikbanken, Erhvervspendling
- Danmarks Statistik, Statistikbanken, Familiernes bilrådighed
- Google Maps (opslag om rejsetider for bil og cykel)
- Klimastatus og -fremskrivning, Energistyrelsen (2021)
- Rejseplanen (opslag om rejsetider for kollektiv trafik)
- Spørgeskemaundersøgelsen for transportvaner i Frederikssund Kommune
- Telia, Teledata
- Viegand Maagøe, Klimafremskrivning for Frederikssund Kommune, dateret 23.06.2022

KOLOFON

Titel:

Mobilitetsplan

Udgivelsesår:

2022

Udgiver:

Frederikssund Kommune
Torvet 2, 3600 Frederikssund

Fotos:

Frederikssund Kommune

