

Inspirationskatalog

Nye mobilitetstilbud i regionens mindre byer og landområder

September 2022





Region
Syddanmark

Inspirationskatalog
- for nye mobilitetstilbud
i regionens mindre byer
og landområder
2022

Udarbejdet af Urban
Creators på vegne af
Region Syddanmark.

urban
creators

Fleksibilitet

Selskab Bæredygtighed

Tilgængelighed Logistik

Lige muligheder for alle

Fra A til B

Synlighed

Komfort

Frisk luft

Fremkommelighed

Service

Trængsel



Indhold

Nye mobilitetstilbud i regionens mindre byer og landområder	4
Kortlægning og status for regionens landområder	6
Tendenser for fremtidens mobilitet og den sammenhængende rejse	10
Læring og opsamling fra dialogproces	14
Hvordan matcher vi udbud og efterspørgsel? 10 gode råd til at styrke mobiliteten i de mindre byer og landområder	20
Casesamling	22
Mobilitetstilbud	27
Mobilitetsinfrastruktur	47
Nærhed til funktioner og aktiviteter	61
Opsamling og muligheder	66

Hurtig læsning af opsamling og anbefalinger?

- ➡ Spring til **side 20** for at læse opsamlingen på dialogprocessen med borgere, virksomheder, trafikselskaber og private mobilitetsudbydere.
- ➡ Spring til **side 66** for en samlet opsamling af muligheder for en styrket mobilitet i regionens mindre byer og landområder.

Nye mobilitetstilbud i regionens mindre byer og landområder

Dette inspirationskatalog udspringer af følgende fokusområder i Syddansk Mobilitetsstrategi:

"Vi vil understøtte syddanskernes muligheder for at træffe grønnere transportvalg"

"Vi vil fremme muligheder for bedre tilgængelighed i landområder og lokalsamfund"

"Vil vi øge kvalitet og fleksibilitet i den kollektive transport, herunder afdække potentialerne for sammenhæng mellem private og kollektive transportformer"



Behov for gentænkning af mobilitetstilbud

I regionens mindre byer og landområder er mulighederne for traditionel kollektiv transport anderledes end i de større byer, og reelle og attraktive alternativer til privatbilen kan opleves som få. Hvis borgerne i landområderne skal undgå en følelse af 'mobilitetsfattigdom', er der behov for at gentænke de kollektive transporttilbud og udforske nye, grønne og fleksible mobilitetskoncepter.

Dette kan ske gennem mere alsidige mobilitetstilbud og en stærk integration mellem den traditionelle kollektive transport og ny delemobilitet som flexprodukter, samkørsel, delebiler, pendlercykler mv. Disse nye mobilitetskoncepter kan også bidrage til, at det fortsat er attraktivt at bo, leve og arbejde i regionens mindre byer og landområder uden at skulle eje en eller flere biler.

Målet med inspirationskataloget og det arbejde, der ligger bag, har været at udforske og formidle mulighederne i nye mobilitetsformer og attraktive og agile alternativer til privatbilen med det mål at understøtte det gode og sammenhængende hverdagsliv i regionens landområder samt understøtte en 'grønnere' mobilitet.

Inspiration til gentænkning

De syddanske trafikselskaber, kommuner og lokalområder har alle samme udfordring og afsøger derfor muligheder for at skabe bedre mobilitet i landområderne.

Afgørende for en bedre mobilitet i regionens landområder er sammenhængen mellem borgernes behov og de tilgængelige mobilitetstilbud. Derfor har dialog med borgere og virksomheder med henblik på at identificere de reelle behov i forhold til at skabe bedre mobilitet i de mindre byer og landområder dannet platformen for dette inspirationskatalog. Ligeledes har dialog med regionens trafikselskaber og udbydere af nye mobilitetstilbud skabt et billede af muligheder og potentielle samarbejder for nye mobilitetstilbud. Målet har været at konkretisere de syddanske potentialer i f.eks. delebilsordninger, samkørsel, flexprodukter, pendlercykler mv. som supplement til den traditionelle kollektive transport.

Ambitionen har været at skabe et videngrundlag, der kortlægger, hvad de borgere og virksomheder, der bor, lever, arbejder og driver virksomhed i regionens landområder, efterspørger. Hvilke transportbehov de har i dag? I hvor høj grad imødekommer de nuværende transporttilbud deres behov og ønsker? Har de ønsker eller idéer til nye transporttilbud?

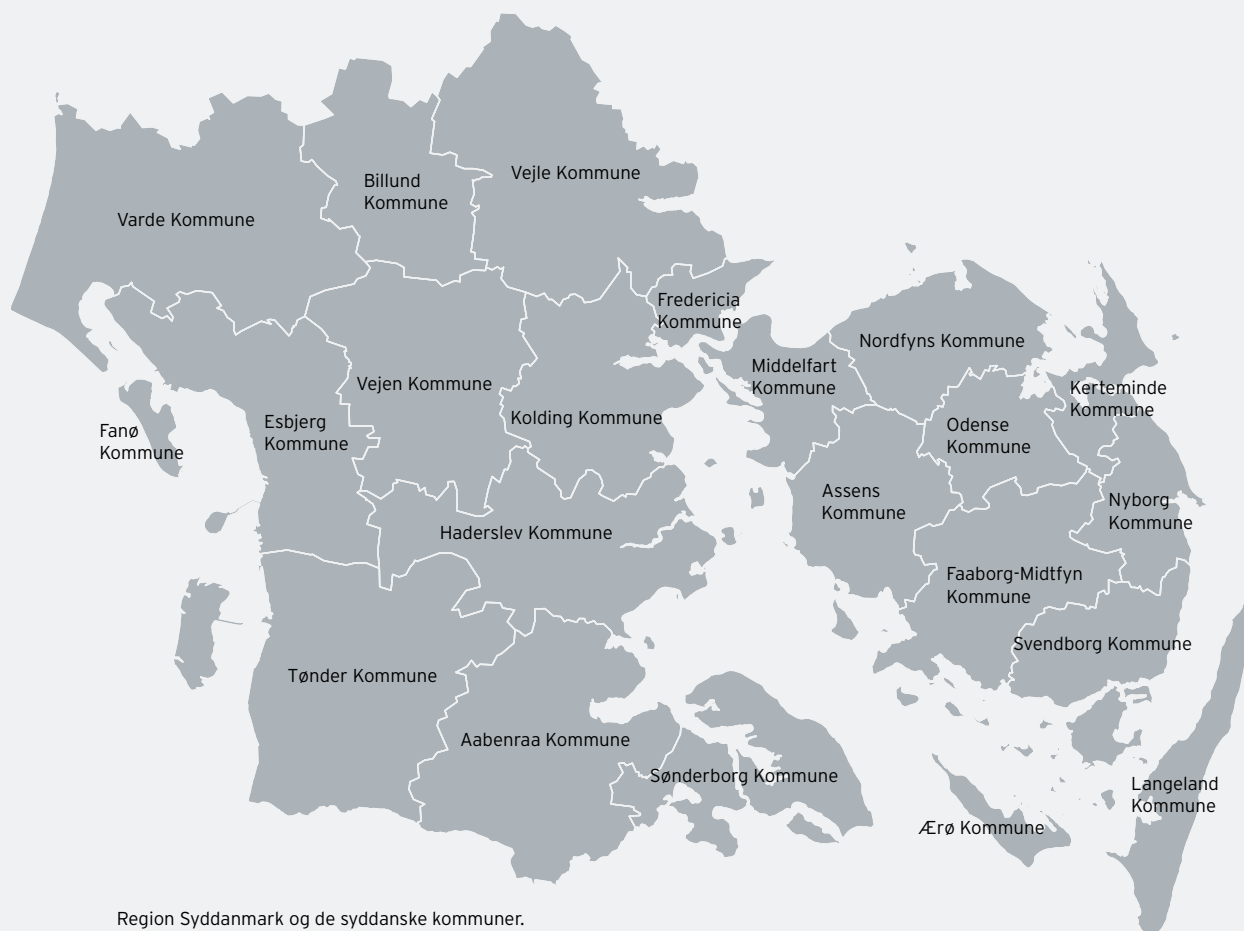
Oplever de transportmæssige barrierer til hindring for at bosætte sig eller drive virksomhed i de mindre byer og landområder?

Det har været et ønske at sætte fokus på såvel mobilitetsbehovene i regionens mindre byer og landområder og samtidig mulighederne for at vælge smartere, grønnere og/eller sundere mobilitetsløsninger.

Dette inspirationskatalog udgør et fælles

vidensgrundlag om mobilitetsmuligheder i mindre byer og landområder. Inspirationskataloget belyser potentialerne for at matche mobilitetsbehov og -udbud og har til formål at inspirere og kvalificere arbejdet med mobilitet blandt regionens aktører.

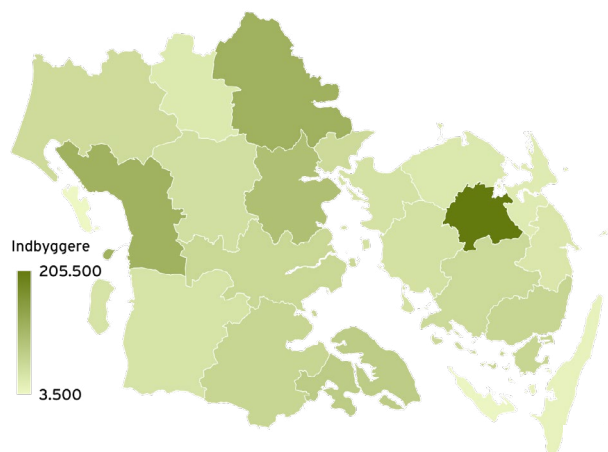
Inspirationskatalogets cases viser en vifte af mobilitetsmuligheder fra ind- og udland og formidler erfaring og læring fra tidligere gennemførte testprojekter og eksisterende mobilitetstilbud.



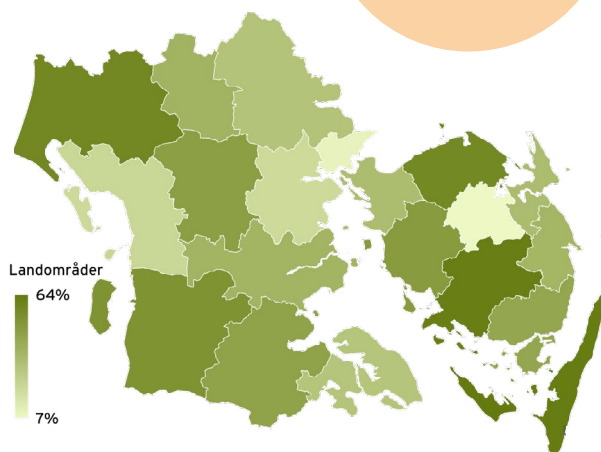
Region Syddanmark og de syddanske kommuner.

Kortlægning og status for regionens landområder

Hver 3. syddanser er bosat i regionens mindre byer og landområder



Indbyggere per kommune. Danmarks Statistik (DST), 2021.



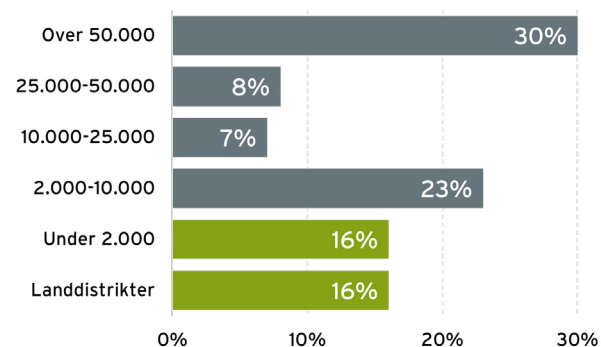
Andel indbyggere bosat i landområder og byer under 2.000 indbyggere. DST, 2021.

Region Syddanmark består af 22 kommuner, hvoraf de 12 er placeret i det sydjyske og 10 er placeret på Fyn. Geografisk er regionen en af landets største med ca. 200 km fra øst til vest og over 100 km fra nord til syd. Befolkningstætheden er flere steder relativt lav, hvor især det sydjyske landområde er tyndt befolket. De demografiske og bosætningsmæssige forhold i kommunerne har betydning for borgernes mobilitetsbehov og beskrives i det følgende.

Indbyggere

Region Syddanmark har omkring 1,2 mio. indbyggere, hvilket har ligget nogenlunde konstant de seneste ti år. Omkring hver tredje indbygger i regionen, knap 0,4 mio. indbyggere, er bosat i landområder eller mindre byer (under 2.000 indbyggere), omtrent ligeligt fordelt med ca. 0,2 mio. indbyggere i hver kategori. Samlet bor der omkring 6 % færre indbyggere i de mindre byer og landområder end for ti år siden, hvilket hænger sammen med den generelle urbanisering, hvor der ses en vandring fra landområderne mod de større byer. Dette understøttes af en generel stigning i antallet af indbyggere i regionens større byer, hvor byer med over 50.000 indbyggere de sidste ti år har fået 7 % flere indbyggere.

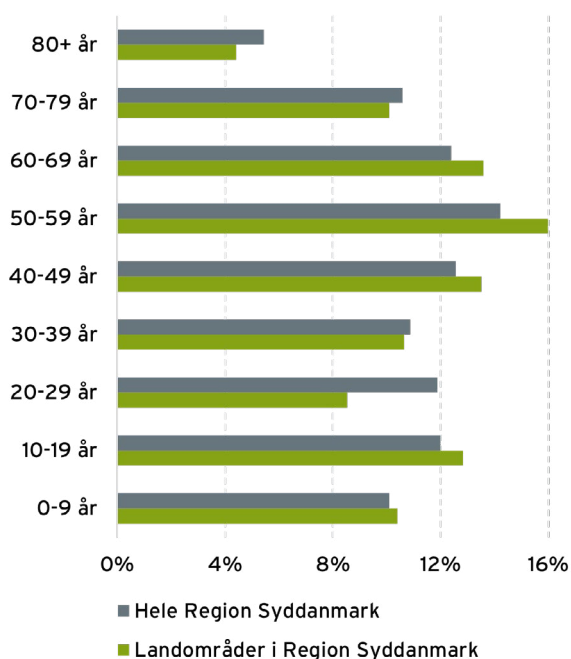
I seks af regionens kommuner bor mere end halvdelen af indbyggerne i landområder eller de mindre byer (de mørkest markerede på figuren ovenfor). Heraf er de fire beliggende i det fynske og to i det syd-/vestjyske. De kommuner med færrest indbyggere i landområderne er bykommunerne Odense og Fredericia, som adskiller sig ved, at kun hver tiende indbygger er bosat i de mindre byer eller landområder.



Indbyggere i Region Syddanmark fordelt efter bystørrelser. DST, 2021.

Der er i dag 6 % færre syddansker i de mindre byer og landområder end for 10 år siden

Der er kommet
27 %
flere seniorer
i regionen de
sidste ti år



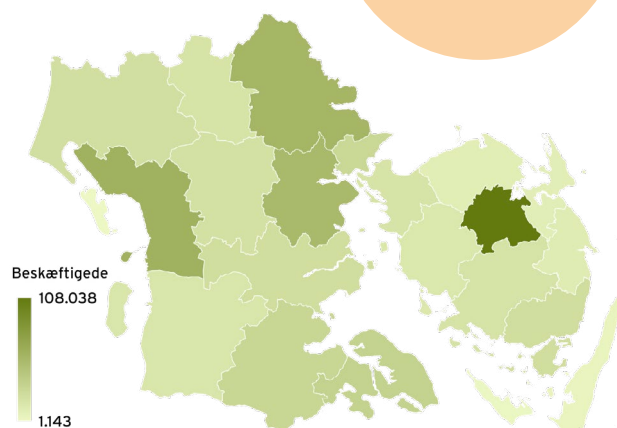
Aldersfordeling i pct. af antal indbyggere i hhv. hele Region Syddanmark og regionens landområder. Region Syddanmark, 2022.
Landidistrikter er her defineret som landidistrikter og byer med færre end 3.000 indbyggere

Kilde: "Det attraktive liv i landidistrikterne", Region Syddanmark, 2022

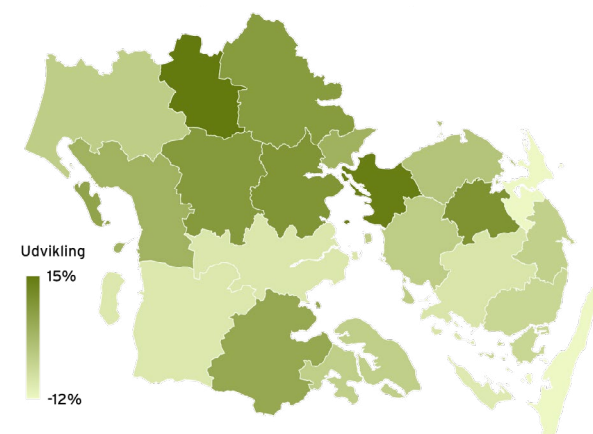
Alder

Ses der på aldersfordelingen er der lidt flere 0-19 årige og 40-69 årige bosat i landområderne end i regionen som helhed, men til gengæld færre unge i alderen 20-39 år. Dette er forventeligt, da hovedparten af unge under uddannelse søger mod byerne, hvor uddannelsesinstitutionerne er lokaliseret. Ses der på udviklingen i landområderne over de sidste 10 år, er antallet af unge under 24 år faldet ca. 17 %, mens antallet af seniorer (67+ år) er steget med 27 %. Andelen af indbyggere i den erhvervsaktive alder (25-66-årige) udgør lidt over halvdelen af befolkningen, hvilket er en smule højere i de mindre byer og landområder end i resten af regionen, men andelen er faldet med 8 % de sidste ti år.

Beskæftigelsen
stiger mest i
Trekantområdet



Beskæftigede per kommune. DST, 2020.



Udvikling i antal beskæftigede de sidste 10 år. DST, 2020.

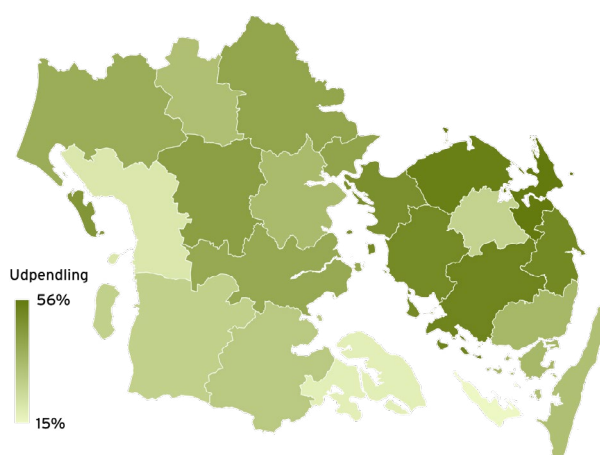
Beskæftigede

Der er ifølge Danmarks Statistik ca. 585.000 beskæftigede i Region Syddanmark i 2020, og ses der på udviklingen i antal beskæftigede over de sidste 10 år, ses en stigning på ca. 4 %. Der er dog en geografisk skævvridning, hvor flere yderkommuner oplever et fald i antallet af beskæftigede, hvorimod særligt kommunerne i Trekantområdet samt Odense og Aabenraa oplever en vækst i antallet af beskæftigede. Arbejdspladserne koncentrerer sig i dag i højere grad end tidligere i de større byer både lokalt og nationalt, og det giver borgerne i regionens mindre byer og landområder længere til arbejdspladserne, hvilket stiller nye krav til mobiliteten.

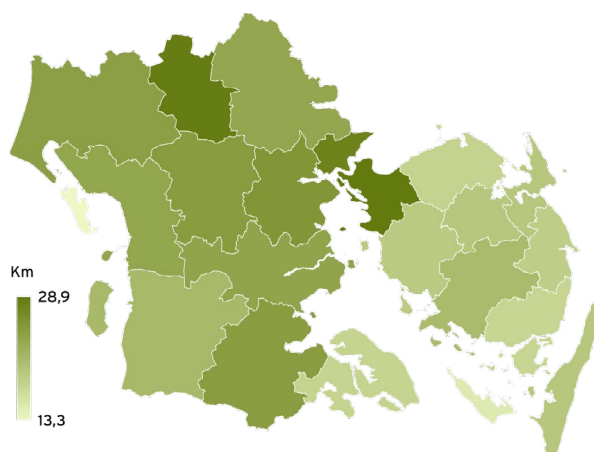
Pendling

De beskæftigede pendler især ud af bopælskommunen i de mindre befolkede kommuner. Over halvdelen af de beskæftigede fra især omegnskommunerne til Odense og fra Fanø pendler ud af kommunen. Modsat er udpendlingen lavere i kommunerne med regionens største byer; Odense, Esbjerg samt i Trekantområdet.

Pendlerne rejser i gennemsnit omkring 22 km om dagen, og det er især i de jyske kommuner og Middelfart, at pendlerturene er længst. Det er primært mænd, der pendler længst, hvilket er en generel tendens. Længere pendlerture er oftest lig med bilture, og i Region Syddanmark er bilen klart det foretrukne transportmiddel på pendlerture, der tager mere end 10 minutter.



Andel af udpendling. DST, 2020.

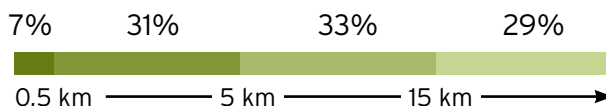
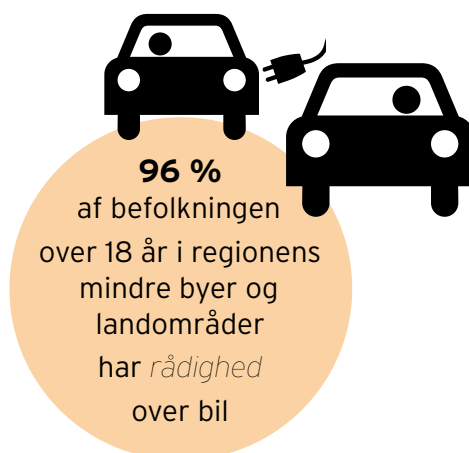


Pendlingsafstande per kommune. DST, 2019.

Bilrådighed

Bilrådigheden er generelt høj i regionen, hvor især kommuner uden de store byer og ikke-landfaste øer har mange biler. Tal fra DTU's Transportvaneundersøgelse viser, at i Region Syddanmark er det kun 12,2 % af befolkningen over 18 år, der bor i en husstand uden bil, hvilket er en højere bilrådighed end landsgennemsnittet, hvor det er 18,2 % af befolkningen over 18 år, der bor i en husstand uden bil.

Ses på bilrådigheden for de mindre byer og landområder i Region Syddanmark, er det kun 4 % af befolkningen over 18 år, der ikke har rådighed over bil. Dertil er andelen af familier med mere end én bil i landområderne stigende.



Bilture i regionens mindre byer og landområder opdelt på afstandsintervaller. Cykelpotentialeanalyse, COWI, 2019

Opsamling

Borgere uden bilrådighed - uanset hvor lille en andel der er tale om i landområderne - er afhængige af gode kollektive transportforbindelser, delemobilitetstilbud og/eller cykel for adgang til både arbejdspladser, uddannelse og ærinder. Når arbejdspladser, servicefunktioner og butikker centraliseres i de større byer, øges behovet for mobilitet hertil, hvilket rammer målgrupper uden adgang til bil, især unge, lavindkomstgrupper og ældre.

Samtidig opleves en stigende interesse for at kunne vælge en smartere, grønnere og/eller sundere mobilitet som alternativ til bilen - ikke på grund af manglende adgang til bil, men som et bevidst værdibaseret tilvalg.

Mobiliteten i de mindre byer og landområder er således påvirket af flere faktorer:

- Flere anskaffer bil, især i landområderne, hvor bilen hurtigt bliver en nødvendighed for de fleste (kun 4 % af befolkningen over 18 år bor i husstand uden bil).
- Faldende befolkningstal i de tyndt befolkede områder (-6 %) bidrager til at skabe svære vilkår for den kollektive trafik og delemobiliteter.
- Mange virksomheder søger mod de større byer, og servicefunktioner centraliseres, hvilket skaber behov for længere ture til arbejde, indkøb og ærinder, hvor eksempelvis cykling og gang er mindre oplagt.
- Faldende indtægter i den kollektive trafik og dermed færre midler til driften af den kollektive trafik rammer naturligt de ruter eller afgange, der har færrest passagerer. Dette betyder, at særligt de tyndt befolkede områder får dårligere adgang til den kollektive trafik.
- Forståelsen af begrebet 'kollektiv transport' er i bevægelse, og fremadrettet forventes en attraktiv og effektiv kollektiv trafik også at omfatte fleksible behovsstyrede løsninger, såsom flextrafik, delebils løsninger, samkørsel, delecycler mv., der i højere grad kan imødekomme et varierende behov for mobilitet og samtidig udnytte kapaciteten i den eksisterende mobilitet bedre.



Getty Images

Tendenser for fremtidens mobilitet og den sammenhængende rejse

Dette afsnit giver et langsigtet blik på mobilitetsbehovet og på de udfordringer og muligheder, der er forbundet med fremtidens mobilitet. Udviklingen af nye mobilitetsstilbud har et langt tidsperspektiv, og det er derfor vigtigt at forstå, hvilke tendenser der kan præge udviklingen for fremtidens mobilitet i mindre byer og landområder - både megatendenserne og de specifikke tendenser inden for mobilitet.

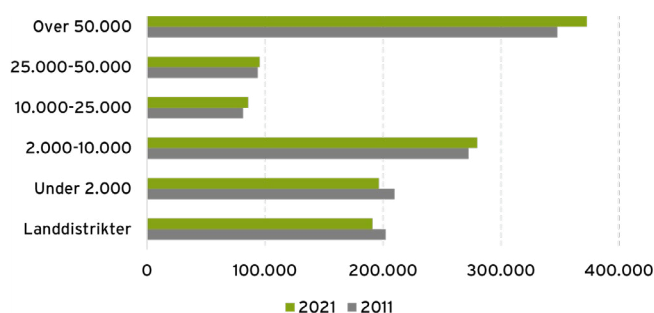
Megatendenser

Megatendenser er store globale bevægelser, der er så markante, at de påvirker samfundet over længere tid. Der er mange tendenser i spil med relevans for mobilitetsområdet - nogle relateret til demografisk udvikling og livsstil, andre relateret til teknologisk udvikling og nye forretningsmodeller. Nedenfor beskrives de vigtigste tendenser og et bud på deres indflydelse på fremtidens mobilitet.

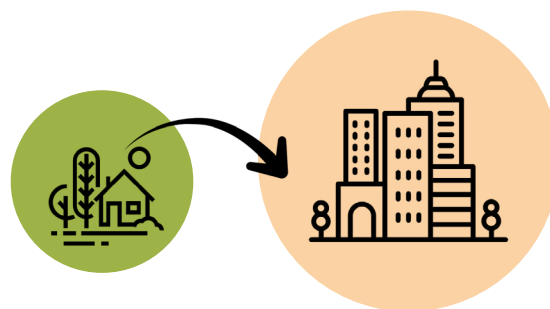
Urbanisering og globalisering

Urbaniseringstendensen, hvor flere bosætter sig i de større byer og færre bor i landområderne, forventes at fortsætte. Bevægelsen mod byerne skaber flere forskellige udfordringer. Mens de største danske byer kæmper med blandt andet boligmangel, trafikpropper, forurening og støj, kæmper landsbysamfund for at tiltrække indbyggere, der kan være med til at betale til kommunekassen og skabe liv og udvikling. Der er både en vandring mod byerne lokalt og nationalt, hvor der ses en befolkningsvækst i de større byer i kommunerne (hovedbyerne) samt befolkningsvækst i storbykommunerne. Dette betegnes som en 'dobbelt urbanisering' og ses også i Region Syddanmark.

Trekantområdet og Odense forventes at være drivere for befolkningsvæksten i regionen, og der forventes generelt en vandring mod de større byer samt oplandet hertil. De sydvestjyske kommuner og Ærø forventes at opleve tilbagegang i befolkningstallet, hvor der især kan komme affolkning af landområderne som følge af urbaniseringstendensen.



Udviklingen i antal indbyggere fordelt på bystørrelse fra 2011 til 2021. DST.



Dermed forventes grundlaget for kollektiv trafik i landområderne at svinde yderligere de kommende år, hvorfor alternative former for mobilitet er vigtigt at indtænke, både for at understøtte et mobilitetsudbud for borgere i landområderne uden adgang til bil og for at understøtte borgernes mulighed for at træffe grønnere mobilitetsvalg.

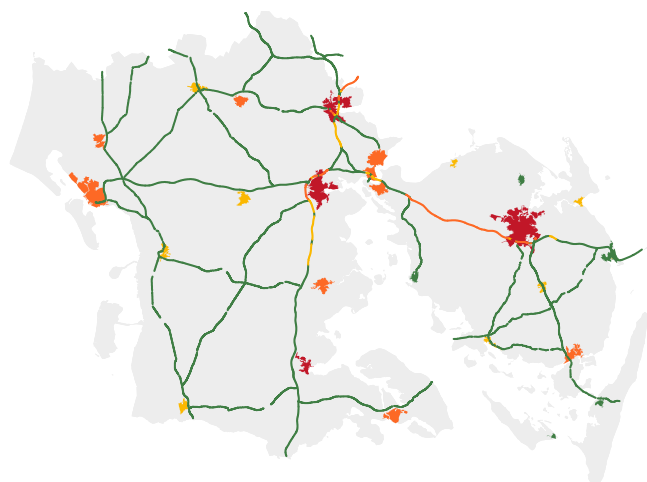
Trængsel i og omkring de større byer

Befolkningsvæksten i de større byer og en fortsat økonomisk vækst og stigende velstand vil betyde mere trængsel i og omkring de større byer, heriblandt Odense, Esbjerg og Trekantområdet, hvis den nuværende transportadfærd fortsætter (TRM, 2018).

Øget trængsel i og omkring de større byer har også betydning for mobiliteten for indbyggerne i regionens mindre byer og landområder, da borgerne her ofte skal transportere sig til de større byer for at arbejde, handle, besøge kulturaktiviteter mv.

En kortlægning af trængslen i Syddanmark fra 2018 viser, at der især er trængselsudfordringer på vejene i og omkring Odense, Trekantområdet (Vejle, Kolding og Fredericia) og Esbjerg. Der opleves også et øget pres på vejkapaciteten i de mellemstore byer som fx Sønderborg, Aabenraa, Haderslev, Varde, Billund og Svendborg.

Trængslen, som bilisterne oplever ved at sidde i kø på motorvejen eller ind til de store byer, er tidligere omregnet til samfundsøkonomiske tab. Denne forsinkelsestid har Vejdirektoratet i 2016 estimeret til 61.000 timer årligt alene i Region Syddanmark (VD, 2019).



Trængsel, statsvejnettet med belastningsgrad i 100. største time på året, hvilket typisk svarer til den mest belastede time på en almindelig hverdag. Belastningsgraden betegner udnyttelsen af vejens kapacitet

- Kritisk > 95 %
- Stor 80-95 %
- Moderat 70-80 %
- Lav < 70 %

Trængsel, morgentrafik i de viste byområder. %-graden angiver forsinkelsen i forhold til fri hastighed

- >20 % forsinkelse
- 15-20 % forsinkelse
- 10-15 % forsinkelse
- <10 % forsinkelse

Fremkommelighed med bil i Region Syddanmark. Vejdirektoratet og Region Syddanmark, 2019.



Getty Images

Flere ældre

De kommende år vil vi se en vækst i andelen af ældre, hvilket både skyldes lavere fødselstal og en længere levealder. Befolkningens aldring kan blive en af de mest betydningsfulde sociale forandringer i det 21. århundrede med konsekvenser for næsten alle sektorer i samfundet. Kortlægningen af Syddanmarks befolkning viser, at de ældre udgør en større andel af den samlede befolkning i landområderne, hvormed der bør være opmærksomhed på, hvilke behov de ældre har til mobilitet i fremtiden.

Dog er de ældre væsentligt mere mobile i dag og 67 % af de ældre i alderen 75-84 har i dag kørekort mod kun 37 % i 1998. En væsentlig forklaring er, at den nye generation er mere rutinerede bilister, der har haft kørekort siden ungdommen og har bedre helbred og funktionsevne end tidligere. De ældre kan i højere grad ses som en ressource, og flere ældre melder sig fx som frivillige. For at sikre god mobilitet for en voksende målgruppe er det vigtigt at fokusere på, hvad denne målgruppe efterspørger i dag og i fremtiden, og at inddrage dem i fremtidens mobilitet i landområderne.

Mindre årgange - konkurrence om arbejdskraften

Erhvervslivet i Danmark er de senere år for alvor kommet ind i en ny højkonjunktur med flere arbejdspladser og en ledighed, der falder år efter år. Efterspørgslen efter arbejdskraft er på sit højeste i 2022, og det vil få afgørende betydning for udviklingen i de kommende år, at store årgange vil gå på pension og erstattes af mindre årgange. Det betyder, at konkurrencen om arbejdskraft kan forventes at tiltage yderligere, selvom højkonjunktoren aftager igen. God adgang til veluddannet arbejdskraft, nærhed til uddannelses- og forskningsinstitutioner, attraktive omgivelser og en god trafikal opkobling er derfor vigtige parametre for mange offentlige og private virksomheder både nu og i fremtiden.

Digitalisering og hastig teknologisk udvikling

Digitalisering og automatisering revolutionerer i disse år transportsektoren verden over med en hastig teknologisk udvikling, der bl.a. omfatter

førerløse køretøjer, e-mobilitet, nye app-baserede services og robotteknologi. Sådanne smarte løsninger kan sikre en bedre udnyttelse af transporten og infrastrukturen. Der testes og udvikles på livet løs, og de nye løsninger vil potentielt kunne revolutionere, hvordan vi transporterer os rundt og finder frem til vores transportmidler og destinationer. Denne udvikling kommer alle typer af geografi til gode, også hvis man er i mindre byer eller landområder.

Tendenser inden for mobilitet

Fremtidens bæredygtige transport vil være baseret på digitale og teknologiske løsninger, og de globale tendenser går mod den sammenhængende og sømløse rejse. Fremtidens transport vil i høj grad være afhængig af digitaliserede systemer og platformsbaserede løsninger, der samler de forskellige transportformer i én mobilitetstjeneste (MaaS). Disse løsninger kan bidrage til et mere sammenhængende transportsystem til stor værdi for den individuelle rejse, mobiliteten og fremkommeligheden.

Førerløse køretøjer

Førerløse køretøjer anvendes både inden for den individuelle og kollektive transport, som pt. udvikles på forskellige måder. Der gennemføres tests med førerløse busser og færger med det formål at kunne drive kollektiv trafik uden lønomkostninger til en chauffør, hvilket vil halvere omkostningen for den kollektive trafik. Dog er kørehastigheden i dag for lav, og dermed er der lange udsigter til førerløse busser på de danske veje i form af 'traditionel' kollektiv trafik. Bilsektoren udnytter, at der stadig er bilister, der sidder bag rattet og tester derigennem hele tiden nye løsninger ift. at øge graden af selvkørende teknologi. Også her er der langt til helt førerløse køretøjer, men fremtiden forventes at byde på en høj grad af førerløs mobilitet.

E-handel og digitale serviceydelser

Udviklingen i e-handel og digitale serviceydelser går stærkt. Mange daglige gøremål kan klares hjemme foran pc'en hvilket kan være medvirkende til at reducere transportbehovet. Samtidig har e-handel dog medført en nedgang og ændring af de fysiske

butikker, der betyder, at folk skal køre længere for at komme til en fysisk butik, og at der bliver mindre liv og færre mødesteder i lokalsamfundene.

Grøn omstilling af transporten

Den grønne omstilling står højt på samfundets dagsordener, og med regeringens klimaaftale med regionerne er der fastlagt meget ambitiøse målsætninger om 70 % reduktion af CO₂ inden udgangen af 2030 og klimaneutralitet i 2050. Senest er Sønderborg Kommune udvalgt til EU's 100 Climate Neutral Cities-program. Den grønne omstilling handler også om at sikre en grønnere transportadfærd. For at nå klimamålene er der brug for en bred vifte af tiltag med både ny teknologi og adfærdsændringer.

Elektrificering af både individuel og kollektiv transport går stærkt i øjeblikket. Udbud af kollektiv trafik vil fremover alene være baseret på fossilfri teknologi (el eller brint), og der er efterhånden ikke forskel i prisen på dieselbusser og eldrevne busser, hvis både drift og indkøbspris medregnes. Af de nyregistrerede biler på landsplan i 2021 er 40 % af personbilerne el- eller hybridbiler, hvilket er en fordobling ift. året før.

Delebiler og samkørsel

Bilproducenter, it-virksomheder og udbydere af delebil- og samkørselstjenester indgår alliancer og arbejder med nye mobilitetskoncepter. Fælles for mange af de nye mobilitetskoncepter er, at de er baseret på en forretningsmodel, der kræver en stor befolkningstæthed. I yderområderne ses det i stigende grad, at der formes offentlige-private samarbejder mellem kommuner, trafikselskaber og samkørselstjenester. Det er derfor usikkert, hvornår og om disse services bliver en naturlig del af rejsekæden på de korte strækninger eller til arbejde. Mange er glade for friheden med egen bil, og de økonomiske incitamenter er ikke på nuværende tidspunkt store nok til at skubbe på en adfærdsændring.

Mobility as a Service (MaaS)

MaaS er et koncept, hvor brugerne ikke køber adgang til et enkelt transportmiddel, men i stedet abonnerer på en samlet service af mobilitetstilbud. MaaS kan udgøre et fleksibelt alternativ til privatejede biler, når brugeren får adgang til en bred vifte af mobilitetstilbud. Alle danske trafikselskaber er allerede godt i gang med at udvikle konceptet, bl.a. ved at udvide Rejseplanen til også at omfatte samkørsel, delebiler og delecycler. Udfordringen er først og fremmest at skabe et organisatorisk og økonomisk setup, der er attraktiv for alle interessenter.

Mikromobilitet

Mikromobilitet, såsom delecycler, ladcycler, løbehjul, segways og elektriske longboards, er i kraftig vækst i de større byer både i ind- og udlandet. I Region Syddanmark vil mikromobilitetsløsninger eksempelvis kunne skabe en fleksibel opkobling til kollektive knudepunkter. Men der er også en række udfordringer forbundet med de nye transportformer, bl.a. i forhold til trafiksikkerhed og opstilling og parkering i byrummene. Mikromobilitet kan også spille en rolle i de mindre byer ift. at øge den oplevede mobilitet og sammenhængen med den kollektive trafik. Særligt elcycler har et potentiale i landområder, da de øger rækkevidden for, hvor langt det er muligt at cykle for forskellige målgrupper, og de kan dermed være medvirkende til at fremme en grøn transportadfærd.

Læring og opsamling fra dialogprocessen

For at blive klogere på udfordringer og potentialer i forhold til fremtidens mobilitet i regionenes mindre byer og landområder har Region Syddanmark i samarbejde med Urban Creators gennemført en dialogproces med regionens borgere, virksomheder og trafiksselskaber samt private mobilitetsudbydere.

Proces og indhold i dialogprocessen

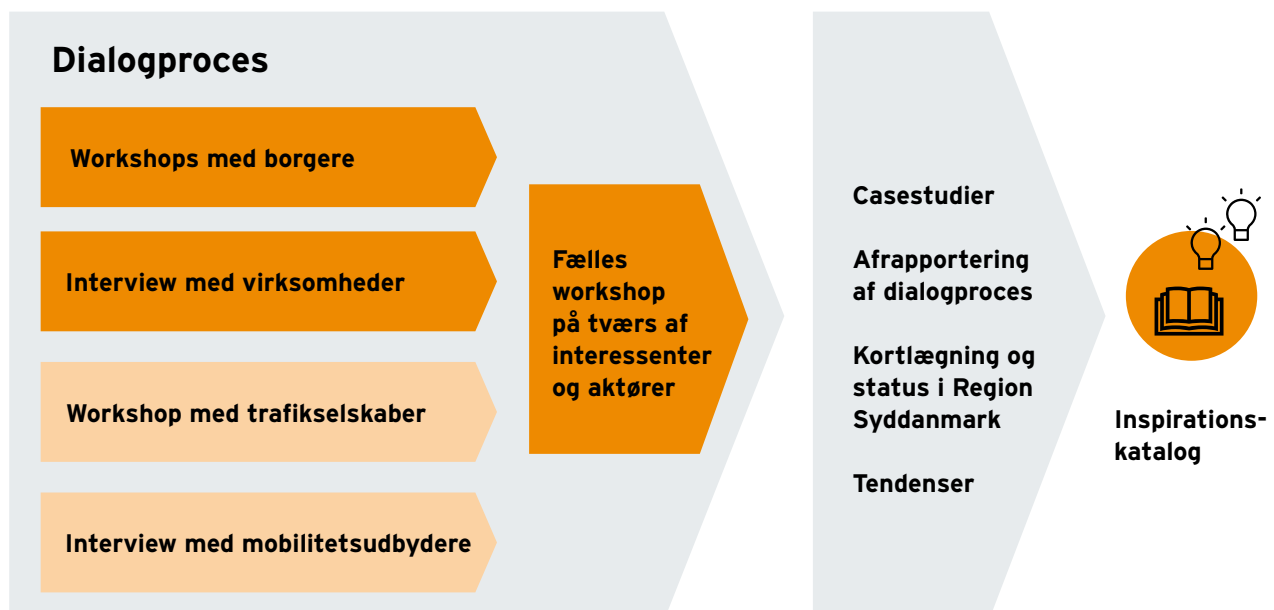
Dialogprocessen bestod af en kombination af workshops og interviews med de forskellige aktører. Processen har indeholdt følgende:

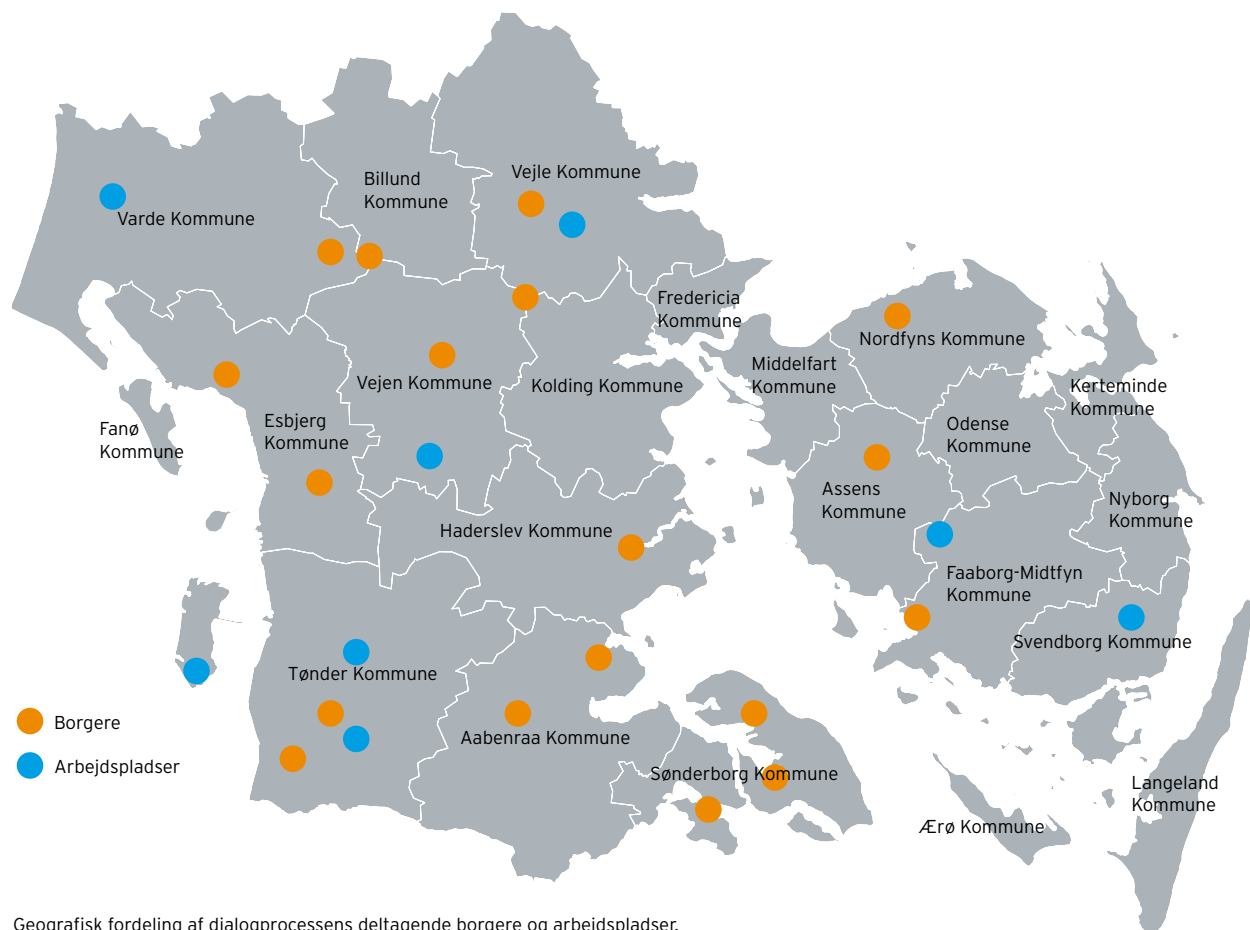
- **Borgerworkshops** med fokus på at afdække, hvad borgere efterspørger og ser af udfordringer og muligheder ved eksisterende og nye mobilitetstilbud. Borgerne var repræsentanter fra lokalråd, landdistriktsråd, borgerforeninger samt fra de syddanske passageråd. Borgerne var geografisk bredt repræsenteret i regionen (se kortet på side 15).
- **Workshop med trafiksselskaberne** FynBus og Sydtrafik med fokus på den efterspørgsel de oplever fra de syddanske borgere via deres kundeambassadørers løbende dialog med eksisterende og potentielle kunder. Endvidere

fokus på at give indsigter i eksisterende tilbud samt afdække trafiksselskabernes syn på muligheder og udfordringer for nye mobilitetstilbud.

- **Interviews med udbydere af nye mobilitetstilbud** inden for samkørsel (NaboGo og Ta'Med), delebiler (Byensbil, Tadaa! og Aura), delecykler- og løbehjul (DonkeyRepublic, Voi. og Tier) og (el)-cykel på abonnement/leasing (Two Wheel Company, Wheeling og Dania Bikes). Formålet var at afdække deres tilbud og syn på muligheder og udfordringer i forhold til at udbyde deres services i mindre byer og landområder.
- **Interviews med arbejdspladser** placeret i regionens landområder med fokus på at afdække ansattes og besøgendes transportbehov og arbejdspladsernes syn på deres rolle i forhold til mobilitet. De interviewede arbejdspladser varierede i type og størrelse og repræsenterede både administration, produktion, turisme, konference og uddannelse.
- **Tværgående workshop** på tværs af borgere, trafiksselskaber og udbydere af nye mobilitetstilbud med fokus på at matche identificerede mobilitetsbehov med mulige nye mobilitetsløsninger.

De følgende sider afspejler kort hovedpointer fra hver af de inddragede aktørgrupper.





Billeder fra dialogprocessen.



Pointer fra borgere

i regionens mindre byer og landområder



Udfordringer

Borgerne oplever mangel på sammenhæng og pålidelighed i den kollektive transport. Det opleves svært at kombinere forskellige kollektive transporttilbud - bl.a. opleves sammenhæng mellem ankomst og afgangse steder ikke optimal ift. at kombinere bus og tog.

Borgerne oplever barrierer ift. at anvende tilbud som Flex- og Plustur. Flextrafik bliver af mange opfattet som et tilbud til borgergrupper med særlige behov og ikke et tilbud for alle. Flextrafiktilbuddene er svære for borgerne at gennemskue, og det opfattes som besværligt og dyrt at bestille Flextrafik.

Borgerne oplever mangel på transporttilbud i ydertimer og weekender. Nedsækninger i kollektiv trafik har ført til nedlagte togstop og færre busser, særligt i ydertimer og weekender. Bussen kører ofte ikke efter kl. 18 og i weekender - hvis der ikke skal være bus, hvad skal der så være?

Borgerne oplever mangel på cykelstier i landområder, hvilket gør det utrygt at cykle på hele eller dele af rejsen.

Borgerne oplever mangel på service- og hverdagsfunktioner tæt på, fx borgerservice, læge, uddannelse, indkøb, m.m., og dermed et øget transportbehov til de nærmeste større byer.

Borgerne oplever bilen som frihed, og bilen ses som en nødvendighed for at få hverdagen til at hænge sammen. Mangel på attraktive alternativer gør det vanskeligt at skifte til en anden - grønnere eller sundere - mobilitetsform.



Potentialer

Et sammenhængende cykelstinet kan styrke potentialerne for flere (el)-cyklister både fra A til B og som til- og frabringetransport til den kollektive transport.

Kør-med-stoppesteder og synliggørelse af samkørselsmuligheder kan styrke potentialerne for (mere) samkørsel. Lettilgængelig og behovsstyret transport kan styrke mobiliteten i de mindre byer og landområder.

Et højfrekvent hovednet kan styrke potentialerne for flere kunder i den kollektive transport. Et hovednet, der effektivt forbinder de større byer, vil være et attraktivt tilbud, som borgerne i de mindre byer og landområder kan koble til/fra via attraktive first/last mile-løsninger, fx mikromobilitetstilbud.

Understøtning af initiativrige borgere i lokalområderne kan styrke potentialerne for implementering af nye mobilitetstilbud. Borgerne er gode til at bringe aktiviteter og funktioner til lokalområdet, men har brug for bl.a. økonomisk, juridisk og organisatorisk støtte fra fx. kommunen.

Pointer fra virksomheder

i regionens mindre byer og landområder



Udfordringer

Virksomhederne oplever, at bilen er en nødvendighed for deres medarbejdere. Det er en præmis for de ansatte, at transporten kan være besværlig – og dermed at bil næsten er en forudsætning.

Virksomhederne oplever, at transporttid har betydning for medarbejderne. Ture over 45 min per vej er der få af – og er transporten længere, oplever virksomhederne, at det ofte medvirker til jobskifte.

Virksomhederne oplever, at deres geografiske placering og de aktuelle mobilitetsmuligheder kan have betydning for tiltrækning af arbejdskraft. Dette gælder især for højtuddannede, men også ungarbejdere, der ikke nødvendigvis har en bil.

Virksomhederne oplever, at samkørsel kan være svært både på grund af manglende kritisk masse og grundet skæve arbejdstider, da antallet af udbudte ture på disse tidspunkter er få.



Potentialer

Adgang til el-ladestandere ved arbejdspladsen efterspørges i stigende grad og kan styrke potentialerne for en hurtigere omstilling til grønne drivmidler. Det er især noget, nyansatte spørger til. Samtidig er det virksomhedernes oplagte input til styrkelse af en grønne transport.

Information, kampagner og hjælp til koordinering kan styrke potentialerne for øget samkørsel. Samkørsel forekommer på privat initiativ og kunne potentielt ske i større udstrækning, hvis det blev understøttet. Virksomhederne oplever, at samkørsel kan skabe øget mobilitet for deres ansatte og være med til at styrke det sociale sammenhold blandt medarbejderne, men udtrykker, at de ikke har tid eller ressourcer til at tage en aktiv rolle i at organisere samkørslen.

Mulighed for at tilbyde firmacykler/leasing af cykler kan styrke potentialerne for at flytte flere til cyklen på hele eller dele af pendlingsturen.

Information om, og kendskab til, de behovstyrede og fleksible flextrafiktilbud kan styrke oplevelsen af en bedre mobilitet til/fra arbejdspladser i de mindre byer og landområder. Potentialet for, at medarbejderne vil benytte disse løsninger, vil øges, hvis tilbuddene gøres billigere og endnu mere fleksible at anvende.

Pointer fra trafikskaber

FynBus og Sydtrafik

Om borgernes efterspørgsel

Trafikskaberne oplever, at borgerne ofte efterspørger det, de kender, og gerne med flere afgang, kortere rejsetid og billigere pris. Alternativer til traditionel kollektiv transport er ikke umiddelbart i borgernes bevidsthed.

Trafikskaberne oplever, at kollektiv trafik med en fast køreplan giver en oplevet mobilitet og signalværdi for borgerne om, at deres lokalområde er prioriteret.

Trafikskaberne oplever modstand, når busruter nedlægges. Der er ofte et stort engagement for at beholde bussen i de mindre byer og landområder, også selvom den sjældent benyttes. Borgerne betragter en fast busrute som en værdi for lokalområdet og frygter, hvad en nedlæggelse vil betyde for områdets attraktivitet, områdets huspriser mv.



Udfordringer

Stor interesse omsættes ikke nødvendigvis til flere passagerer.

Trafikskaberne oplever ofte, at busruter og flere afgang efterspørges af borgerne, men den udtrykte interesse og konkrete efterspørgsel omsættes sjældent til den forventede mængde passagerer, hvis nye ruter og/eller afgang oprettes.

Trafikskaberne oplever en udfordring ift. den eksisterende lovgivning og deres muligheder for reelt at arbejde med nye mobilitetstilbud som samkørsel, delecycler m.m.



Potentialer

Trafikskaberne vil gerne tænke nyt. Store busser med få passagerer er både dyre og hverken til gavn for miljø eller klima. Der er derfor behov for nye løsninger, som bedre kan matche borgernes behov.

Trafikskaberne ser potentialer i, at flexprodukter og mere behovsstyrede ruter kan give en bedre mobilitet. Trafikskaberne håber, at flexprodukter og behovsstyrede ruter kan bidrage til at bibeholde en god mobilitet hos borgerne i de mindre byer og landområder. Samtidig vil de mere fleksible tilbud ofte også være til gavn for både miljø og økonomi.

Trafikskaberne ser muligt potentiale i nye mobilitetstilbud som fx samkørsel, delebiler og delecycler til at supplere den kollektive trafik. Nye mobilitetstilbud kan dække mobilitetsbehov på en smartere og mere effektiv måde, og trafikskaberne er åbne overfor et tættere samarbejde med private mobilitetsudbydere om attraktive rejser fra A til B.

Pointer fra mobilitetsudbydere

Samkørsel, delebiler, delecykler, løbehjul mv.



Udfordringer

Mindre byer og landområder er ikke et naturligt marked for de private mobilitetsudbydere. Flere af de private mobilitetsudbydere ser ikke de mindre byer og landområderne som et oplagt sted at skabe forretning, da borgere bor mere spredt, og det dermed er en udfordring at få en stor nok kritisk masse til at kunne skabe en rentabel businesscase.

Implementering af nye mobilitetsformer kræver startkapital og tovholdere i de mindre byer og landområder, hvor markedet ikke kan bære alene. Dette vil ofte kræve involvering af flere parter - såvel lokale som kommunale kræfter - og midler fra fonde, puljer eller sponsorer.



Potentialer

Enkelte mobilitetsudbydere udspringer fra problematikker i landområder og har således et større potentiale for at lykkes, da de taler direkte ind i en lokal udfordring. Her er der en klar ambition om at være med til at løse de manglende transportmuligheder i landområderne.

Lokalt engagement og forankring er nøglen til at skabe bedre mobilitet i de mindre byer og landområder. I eksisterende vellykkede projekter med implementering af nye mobilitetsformer har lokalt engagement og forankring været altafgørende for projekternes succes.

Samkørsels- og delecycel-udbydere ser et særligt potentiale i mindre byer og landområder ift. at udbrede elcykler og fylde de mange tomme bilsæder, der dagligt kører rundt.

Flere af de private mobilitetsudbydere ser mulige potentialer for deres services i landområder, men det kræver:

- » **tæt samarbejde med eksisterende kollektive transporttilbud**, hvor nye tilbud ses som forlængelse af de eksisterende mobilitetstilbud
- » **nye samarbejder og pilotprojekter på tværs af aktører** mellem private mobilitetsudbydere, trafikselskaber, kommuner, regioner, virksomheder og lokale borgerforeninger. Her spiller medfinansiering og lokale tovholdere/lokalt engagement en vigtig rolle
- » **ændrede nationale rammevilkår** i forhold til både lovgivning og økonomiske incitamenter.

Hvordan matcher vi udbud og efterspørgsel?

10 gode råd til at styrke mobiliteten i de mindre byer og landområder

På baggrund af dialogprocessens input og drøftelser på tværs af aktører er der herunder samlet 10 gode råd til at styrke mobiliteten i regionens mindre byer og landområder. Der findes ikke et quick fix - så var det allerede gjort - men en række fokusområder kan skabe bedre forudsætninger for en styrket mobilitet.

Hele 96 % af borgerne i regionens mindre byer og landområder har adgang til bil, og der er sjældent trængsel på vejnettet i de tyndere befolkede dele af regionen, så helt grundlæggende sikrer bilen en god mobilitet for langt de fleste borgere i de mindre byer og landområder. Men for de borgere, der ikke har adgang til bil, eller som ønsker at transportere sig grønnere eller sundere, er mobilitetsmulighederne begrænsede, og der er behov for at udforske mulighederne i alternative mobilitetstilbud. Mobilitetstilbud, som kan understøtte en grønnere, sundere, mere effektiv og smartere mobilitet.

● **Løsninger skal matche behov - forstå behovet og skræddersy løsningen**

Der er i dag relativt mange forskellige mobilitetstilbud på hylderne, som kommuner og lokale aktører kan igangsætte. Det, som er en god løsning ét sted, fungerer dog ikke nødvendigvis et andet sted. Det er derfor vigtigt at undersøge, kortlægge og forstå de specifikke lokale mobilitetsbehov, før der ses på løsningsmuligheder og implementeres nye mobilitetstilbud.

● **Samarbejder og partnerskaber danner platformen for succesfulde projekter**

Der er mange aktører knyttet til mobilitet, og der er behov for dialog og samarbejde på tværs af trafiksekskaber, private mobilitetsudbydere, kommuner, borgere, virksomheder, uddannelsesinstitutioner mv. for at sikre de bedst mulige mobilitetstilbud for borgerne i de mindre byer og landområder. Den gode mobilitet vil typisk sikres i en kombination af

flere mobilitetstilbud, og det er derfor afgørende, at de er koordinerede og udgør et samlet mobilitetsbillede. Dette gælder både ift. bedre sammenhæng mellem de eksisterende tilbud, men også i forhold til introduktion af nye first/last-mile-løsninger.

● **Udbred kendskab til eksisterende tilbud - informer om muligheder**

Under dialogprocessen fik flere borgere øjnene op for en bredere palet af mobilitetsløsninger end det, de kendte. Der findes en række mobilitetstilbud i dag, som ikke nødvendigvis er kendte hos borgerne, enten fordi de ikke er tilstrækkeligt markedsført eller falder uden for borgernes interessefelt. Dette gælder fx. Flextur og Plustur, som tilbyder behovsstyret kollektiv trafik, hvor de traditionelle busser ikke kører, og giver borgerne mulighed for at blive kørt fra A til B eller til/fra et givent stoppested. En øget informationsindsats kan være med til at give flere en reel forståelse for tilbuddene og dermed en bedre oplevet mobilitet. Tilsvarende er der flere af de private mobilitetsudbydere, der har mobilitetstilbud (samkørselstilbud, delebiler, delecycler mv.), som borgere ikke kender tilstrækkeligt til.

● **Understøt lokalt engagement - og skab ejerskab**

Der er behov for lokal forankring og ejerskab i forbindelse med implementering af nye mobilitetstilbud i de mindre byer og landområder. Dette fremmer kendskabet til tilbuddet og dermed brugen heraf. Men de lokale ildsjæle har brug for hjælp til igangsætning og drift af projekterne. Her er kommunerne en vigtig part ift. at understøtte med rådgivning, vejledning og proceshjælp omkring lovgivning, organisering, økonomi, kontakt til de rette aktører mv. Det er meget forskelligt, hvor aktive lokalsamfundene er i de mindre byer og landområder, og det vil ofte være lettere med nye projekter, hvor der i forvejen er et aktivt lokalråd eller lign. Involveres de lokale tidligt i processen, kan de fungere som

ambassadører for løsningerne. Foreninger og organisationer kan også indtænkes i arbejdet, og en mulighed er at lave en formaliseret mobilitetsforening, hvor ildsjæle og gode kræfter samles og kan understøtte hinanden.

- **Synliggør lokalområdets mobilitetstilbud og gør borgerne fortrolige med nye mobilitetsformer**

Kollektiv transport og delemobilitetsformer som landsbybusser, delebiler, delecycler mv. bør sikres en strategisk og central placering i de mindre byer og landområder for at blive set i hverdagen. Information og synlighed kan øge bevidstheden om de muligheder, som tilbydes, og introduktion og prøveture kan skabe fortrolighed og understøtte fremtidig brug.

- **Skab sammenhæng mellem de forskellige mobilitetstilbud**

Borgerne skal opleve et fælles 'mobilitetsbillede' på tværs af transportmidler og operatører/udbydere. Sammenhængen mellem de forskellige mobilitetstilbud (bus, tog, Flextur, Plustur, samkørsel, delebiler, (el)cycler, løbehjul mv.) er afgørende for borgernes oplevede mobilitet, og derfor bør der sættes fokus på hele rejsen fra A til B og de knudepunkter, hvor der sker skift mellem transportformer. Vigtigt for knudepunkterne er også infrastrukturen dertil, som sikrer, at borgerne let og smidigt kan 'koble sig på' den kollektive transport og eventuelle delemobilitetstilbud.

- **Minimer barrierer for brug**

Det skal være let og enkelt at anvende de forskellige mobilitetstilbud, da det ellers kan være en hindring for at komme i gang. Flextur og Plustur er et eksempel, hvor borgerne oplever oprettelse i systemet og bestillingstiden på 2 timer som hindringer for brug af tilbuddet, da det opleves som besværligt. Ved at øge tilgængeligheden og fleksibiliteten vil det opfattes som et langt mere attraktivt mobilitetstilbud.

- **Adfærdsændringer tager tid, vær tålmodig!**

Test- og pilotprojekter er en god måde at introducere nye mobilitetstilbud og giver borgerne mulighed for at teste nye mobilitetsformer, men adfærdsændringer tager tid, og der bør derfor sikres pilotprojekter af en varighed, hvor borgerne får en reel oplevelse af det nye mobilitetstilbud i deres hverdagstransport.

- **Sæt fokus på overgangen fra pilotprojekt til permanent tilbud**

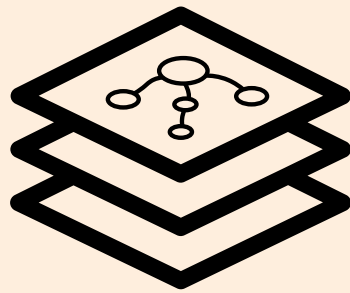
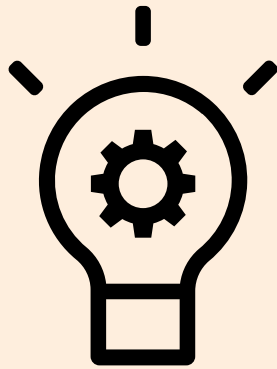
Pilotprojekter båret af puljemidler er sårbare, da ingen tør tilrettelægge deres hverdagstransport efter et mobilitetstilbud med udløbsdato. For at pilotprojekterne kan blive til permanente løsninger, er der behov for en plan for finansiering og drift af mobilitetstilbuddet. Det bør afklares, om tilbuddet kan fungere på markedsvilkår, eller om der er behov for løbende økonomisk og organisatorisk støtte eksempelvis via trafikselskabet, kommunen, en lokal mobilitetsforening eller andet. Der kan også ledes efter evt. lokale sponsorer, der økonomisk kan være med til at igangsætte og holde et mobilitetstilbud i gang. Ligeledes er der mulighed for at hente finansiering via fx. statslige puljer, landdistriktpuljer og private fonde, der understøtter bedre mobilitet i landområder.

- **Udfordr eksisterende lovgivning og skab bedre forudsætninger for nye mobilitetstilbud**

Lov om trafikselskaber bør udfordres og justeres for at fremme mulighederne for mere bæredygtig mobilitet samt bedre muligheder for at samarbejde med nye mobilitetstilbud som samkørsel, delebiler og delecycler. Lovgivningen i dag giver begrænsninger ift. hvilke alternative fleksible tilbud trafikselskaberne har mulighed for at tilbyde, og det samme er gældende for private udbydere af mobilitetsløsninger. Det bør være lettere for dem, der gerne vil tilbyde bæredygtig mobilitet, at introducere nye løsninger.

Casesamling

Eksempler på mobilitetstilbud i mindre byer og landområder



Casesamling - inspiration og læring

Der er god inspiration og læring at hente i mobilitetsprojekter fra ind- og udland.

Tiltagene i casesamlingen præsenterer såvel mobilitetstilbud som understøttende mobilitetsinfrastruktur og hvordan tilgængeligheden til funktioner og aktiviteter kan øges ved at rykke disse tættere på borgerne. Casesamlingen indeholder eksempler, men er ikke en udtømmende liste.

Hvordan øger vi tilgængelighed og mobilitet i regionens mindre byer og landområder?



Mobilitetstilbud



Mobilitetsinfrastruktur



Nærhed til funktioner og aktiviteter

Kollektiv trafik og flextrafik

Delebil og delebus

Cykler og øvrig mikromobilitet

Knudepunkter og stoppesteder

Stier og ruter

Digital infrastruktur (samkørselsplatforme)

Mobile enheder

Digitale funktioner

Casesamling

Tiltagene i casesamlingen inddeles i følgende indsatskategorier:



Mobilitetstilbud

Kollektiv trafik og flextrafik

1. Flexprodukter
2. Cyklen med i bussen
3. Førerløs teknologi

Delebil og delebus

4. Borgerdrevne landsbybusser
5. Delebiler i landområder

Cykler og øvrig mikromobilitet

6. Elcykler - udlån, leasing og foreninger
7. Landsbycykler
8. Delecykler og -løbehjul
9. Fri cykel over lønnen



Mobilitetsinfrastruktur

Knudepunkter og stoppesteder

10. Fra stoppested til mødested
11. Lokale design af busstop i åbent land
12. Blafferstop og 'kør med'-bænke

Stier og ruter

13. Cykelstier og -ruter på landet
14. Cykelparkering ved busstop

Digital infrastruktur

15. Samkørselsplatforme

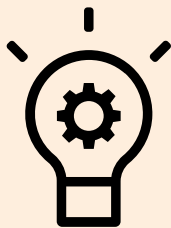


Nærhed til funktioner og aktiviteter

16. Mobile enheder med hverdagsfunktioner
17. Digitale funktioner



Sydtrafik



Mobilitetstilbud

Mobilitetstilbud er selve transporten og transportformen. Mobilitetstilbuddene præsenteret her dækker over tilbud inden for kollektiv trafik og flextrafik, delebiler og delebusser samt cykler og øvrig mikromobilitet

Initiativer for samkørsel er præsenteret i kategorien infrastruktur, da samkørsel i dag er tæt knyttet til de digitale platforme, som de udbydes igennem.

9 tiltag fordelt på 3 forskellige kategorier af mobilitetstilbud

Kollektiv trafik og flextrafik

1. Flexprodukter
2. Cyklen med i bussen
3. Førerløs teknologi

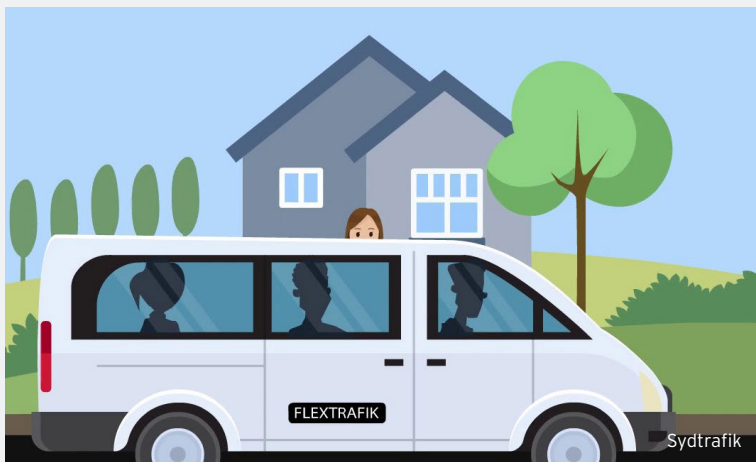
Delebil og delebus

4. Borgerdrevne landsbybusser
5. Delebiler i landområder

Cykler og øvrig mikromobilitet

6. Elcykler - udlån, leasing og foreninger
7. Landsbycykler
8. Delecykler og -løbehjul
9. Fri cykel over lønnen

Forskellige tilbud af flexprodukter



Med flexprodukter tilbydes kollektive transportmuligheder i områder og på tidspunkter, hvor grundlaget for at køre en fast busrute ikke er tilstrækkeligt stort. Derfor tilbydes de ofte i landområder. Fælles for ordningerne er, at de er behovsstyrede og skal bestilles på forhånd af kunderne.

Flexprodukterne kaldes 'flex', fordi de er fleksible og kan tilpasses forskellige transportbehov til forskellige målgrupper og turtyper. I Region Syddanmark tilbyder både Sydtrafik og FynBus 'Flextur' og 'Plustur'.

- » Flextur er kørsel fra adresse til adresse. Flex er samkørsel med andre, hvis der er flere, som har samme behov.
- » Plustur er kørsel mellem adresse og stoppested/stoppested og adresse og fungerer derfor som en forlængelse af rækkevidden på den klassiske kollektive trafik.
- » Telerute og Flexrute er bestillingskørsel mellem bestemte stoppesteder fx om aftenen eller i weekenden, når en busrute ikke busbetjenes.

Prisen for kunderne for Plustur og Telerute/Flexrute er typisk det samme som bus. Flextur er ofte dyrere med en km-pris som afhænger af startkommunen.

Hvorfor?

Give et mobilitetstilbud, hvor der ikke er kundegrundlag for en traditionel bus

Hvor?

Hele Danmark med forskellige navne som Flextur, Plustur, FlexUng, Flex/telerute, FlexJunior

Hvornår?

Eksisterende tilbud

Hvem?

Kommuner og trafik-selskaber

Læs mere og kontakt

sydtrafik.dk/flextrafik
fynbus.dk/flextrafik



Kan flexprodukter og behovsstyrede ruter give en bedre mobilitet?

Trafikselskaberne håber, at flexprodukter og behovsstyrede ruter kan bidrage til at bibeholde oplevelsen af god mobilitet hos borgerne i landområder og samtidig fungere som mere fleksible tilbud til gavn for både kunder, miljø og økonomi. Flexprodukterne giver en stor dækning, da det er for alle målgrupper og dækker hele regionen.

Hvad kræver det?

- » Finansiering af kommunerne
- » Planlægning og koordinering af trafikelskaberne.

Særligt relevant for

- » Landområder
- » Borgere uden bil
- » Børn og unge
- » Ældre.

Flexprodukter til børn og unge

Der findes også særlige ordninger til bestemte målgrupper, fx FlexJunior, hvor børn under 16 år i landområder kan rejse med FlexTur til halv pris, og FlexUng, hvor unge med ungdomskort kan rejse med FlexTur til halv pris.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Giver mulighed for mobilitet** på steder og tidspunkter, hvor der ikke er kundegrundlag for at køre en fast bus.
- » **Mange eksisterende muligheder** for forskellige flexprodukter hos trafikelskaberne, som kommuner kan sammensætte og tilpasse efter behov.
- » **Godt alternativ til tomme busser** for både økonomi, miljø og klima.

Udfordring(er)

- » **Manglende ensretning af forskellige flextilbud kan give forvirring for borgerne.** Der findes mange forskellige flexprodukter, som varierer på tværs af kommunegrænser i både tilbud, bestilling, tidsfrister og prisstrukturer.
- » **Manglende kendskab til og erfaring med flexprodukter blandt borgerne.** Der er blandt borgere et manglende kendskab til og erfaring med flexprodukterne, hvilket kan gøre det uoverskueligt og usikkert for borgerne at gå i gang med at bruge flex-tilbuddene.
- » **Manglende oplevet fleksibilitet for borgerne.** Flextilbuddene skal bestilles to timer i forvejen, hvilket gør, at mange borgere oplever tilbuddet som ufleksibelt. Hertil kommer, at der kan være flere passagererne i flextrafikkens biler, hvilket betyder, at der kan forekomme omvejskørsel og længere rejsetider.
- » **Flexprodukter opfattes som værende dyrt.** Dette kan sammen med andre barrierer, som fx oprettelsen, være med til at afholde borgerne fra at benytte flex-tilbuddene.
- » **Flexprodukter kan blive dyrt for kommunerne, hvis det bliver brugt meget,** hvilket skaber en udfordring omkring indførelse og markedsføring af flextilbuddene.

Cyklen med i bussen



Mulighed for at få cyklen med i bussen kan gøre det mere attraktivt at kombinere cykel og kollektiv transport. Cyklen med i bussen giver mulighed for at tilbagelægge længere afstande uden bil ved at kombinere en cykeltur med en bustur noget af vejen - eller for cyklister at bruge bussen som back-up, hvis benene er trætte, eller det regner.

Der er i dag gode muligheder for at tage cyklen med i bussen i Danmark. Reglerne og priserne for dette varierer dog på tværs af trafikskaber. Reglerne inden for Region Syddanmark varierer også på tværs af de to trafikskaber FynBus og Sydtrafik.

- » **Hos FynBus** er det muligt at tage cyklen med gratis i regionalbusser og bybusser i Odense og Svendborg. Hver bus har plads til 2 enheder, som både kan være cykel, kørestol, rollator eller barnevogn. Den kunde, som stiger på først, får fortrinsret, og chaufføren bestemmer, om der er plads til cyklen. Man må dog ikke have cyklen med i Odenses bybusser kl. 7-9 på hverdage. Cyklen må heller ikke komme med på lokale ruter, uddannelsesruter og i bybusserne i Nyborg og Middelfart.
- » **Hos Sydtrafik** er det muligt at tage cyklen med i de blå regionale busser i det omfang, der er plads i bagagerum eller cykelstativ (med undtagelse af én rute i Vejle). Dette koster en tillægsbillet svarende til en 2-zoners enkeltbillet. Det er ikke muligt at tage cyklen med i X-busser. Siden 1. marts 2022 kører et 2-årigt forsøg, hvor man gratis kan medbringe sin cykel i de gule bybusser i Esbjerg, Varde, Sønderborg, Aabenraa, Haderslev, Fredericia, Kolding og Vejle. I Esbjerg og Fredericia kan cykler dog ikke medtages i myldretiden.

Hvorfor?

Kombinationen af cykel og kollektiv transport kan understøtte den sammenhængende rejse og gøre cyklen mere attraktiv som del af den sammenhængende rejse med øget rækkevidde og fleksibilitet

Hvor?

Hos trafikskaber i hele Danmark. Dog undtagelser på specifikke ruter og tidspunkter på døgnet

Hvornår?

Eksisterende tilbud

Hvem?

Trafikskaber og kommuner

Læs mere og kontakt

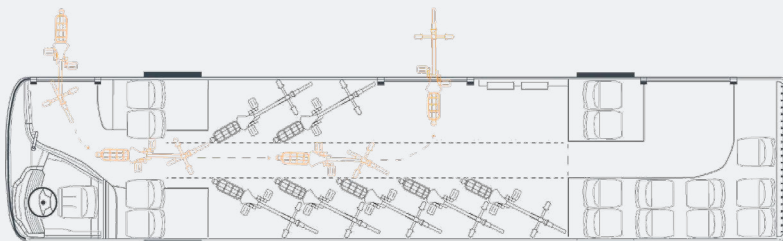
[FynBus](#), [Sydtrafik](#), [Passagerpulsens oversigt over cykelmedtagning](#)

Fuld cykelmedtagning, projektidé i Silkeborg

For at gøre cykelmedtagning til en reel og pålidelig mulighed for pendlere er der behov for at sikre, at der er plads til cyklen i bussen. Én måde at løse dette er ved at indrette bussen, så der sikres bedre plads til cyklerne. En idé, som bl.a. Silkeborg har arbejdet med. Idéen var at ombygge en bus og fjerne nogle af sæderne til fordel for cykelholdere, så der kunne blive plads til 5-10 cykler. Disse cykelzoner kendes bl.a. fra S-toget i København, hvor der er indrettet særlige zoner til cykler.

Forundersøgelsen fra 2018 viste interesse og potentiale for cykelbusser mellem Silkeborg og en række oplandsbyer. Undersøgelsen pegede på, at hvis cykelbussen skal blive et attraktivt alternativ til bilen, bør den køre med høj frekvens på en direkte rute og med få stop undervejs.

Idéprojektet har endnu ikke været testet, men har potentiale til at gøre cykel-bus-ture til et reelt og attraktivt alternativ til den daglige pendling.



Principskitse af cykelbussens indretning samt flowforløb. Cykelbussen har plads til 7-8 cykler og ca. 15 siddende passagerer. Silkeborg Kommune, 2018

Hvad kræver det?

- » **Re-design af busser tilpasset cykler** for større garanti for, at cyklen kan komme med bussen
- » **Evt. reservationssystem til cykler**, hvor passagererne kan se, inden de stiger på, om der er plads eller ej og dermed være garanteret en plads.

Særligt relevant for

- » **Turistområder og cykelturisme**
- » **Kombinationsrejsende og cykelpendlere**
OBS: Kræver øget garanti for, at der er plads til cyklen.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Kombination af cykel og kollektiv transport giver mulighed for at tilbagelægge længere afstande** uden bil og giver 'back-up' for cyklister.
- » **Boost af cykelturisme.** [Region Syddanmark](#) er den landsdel i Danmark med den største andel cykelturister, hvor knap 40 % af alle cykelturister drager til. Muligheden for at tage cyklen med i den kollektive transport kan bidrage til at gøre det endnu mere attraktivt at være cykelturist i regionen.
- » **Muligheden for at tage cyklen med i bussen giver mulighed for at benytte cyklen på både first og last mile**, og god cykelinfrastruktur til/fra stoppesteder understøtter attraktiviteten.

Udfordring(er)

- » **Manglende garanti for, at cyklen kan komme med.** Usikkerheden om hvorvidt cyklen kan være der med barnevogne mv., gør tilbuddet mindre attraktivt ved den nuværende medtagningssmulighed. Der er behov for sikkerhed og garanti for, at der er plads til cyklen, for at det kan blive et reelt pendleralternativ.
- » **Forskellige regler og priser** på tværs af trafikselskaber for at få cyklen med i bussen kan bidrage til forvirring og usikkerhed på ordningerne blandt borgere.
- » **Cykelmedtagning må ikke koste tid.** Øvrige kunder skal ikke opleve øget rejsetid grundet cykelmedtagning. Tidligere forsøg med cykler foran, bagpå eller i rum under bussen er eksempler på øget tid for kunderne og besvær for både passager og chauffør.
- » **Kræver god cykelinfrastruktur** til og fra stoppestederne.

Førerløse teknologi



Den førerløse teknologi har potentiale til at gøre den kollektive trafik mere rentabel ved på lang sigt at spare chaufførlønnen, som kan reducere omkostninger pr. km med op til **60 %. Teknologisk kan førerløse busser og færger også gøre den kollektive transport mere behovsstyret og fleksibel.**

Førerløse teknologi testes verden over, og siden ændringen af færdselsloven i 2017 er teknologien også blevet testet flere steder i Danmark. De fleste steder er førerløse busser blevet testet i bymiljøer, og test i Danmark i landområder udestår pt.

De førerløse busser kører i dag med lav hastighed og i afgrænsede områder, og chaufføren kan ikke undværes endnu. Dermed er der visse begrænsninger ved tilbuddet, der gør, at førerløse busser ikke er et reelt mobilitetstilbud i dag, men den konstante udvikling på området har spændende perspektiver.

I de indledende faser vil førerløse busser formentlig være mest relevante som first/last-mile-betjening ved at koble landsbyer til knudepunkter for den kollektive trafik. Dog kunne førerløse teknologi måske også have potentiale i tætliggende landsby-klynger hvor afstanden er relativt kort, fx under 5 km, og er forbundet med mindre veje med lave mængder biltrafik. Derudover kan førerløse busser også være relevante, hvor der er brug for faste korte kørsler til fx skole og fritid.

Førerløse færger kan på sigt eksempelvis være en løsning i det sydfynske øhav, hvor der er en del færgedrift i dag.

Hvorfor?

Smart transport med potentiale til at spare over halvdelen af omkostningerne og samtidig gøre mobiliteten mere behovsstyret

Hvor?

Busser: [Smartbus](#) (Aalborg Øst i boligområde), [LINC](#) (Danmarks Tekniske Universitet), [Nordhavn](#) (København i boligområde) og [Sygehusforsøgene](#) (Region Sjælland - Køge og Slagelse)

Færger: [Fjordbussen](#) (Aalborg, forventet i 2022), [Autoferry](#) (Trondheim)

Hvornår?

Særligt siden 2017 og kun som forsøgsprojekter i Danmark

Hvem?

Trafikselskaber, kommuner, førerløse busoperatører, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen (lovgivning), fonde

Læs mere og kontakt

Fx Aalborg Kommunes afdeling for [Mobilitet og Infrastruktur](#), [Movias forsøg med førerløse busser](#) eller [Ruter i Oslo](#)

Hvad kræver det?

- » **Ressourcekrævende:** Forsøg med førerløs teknologi er ressourcekrævende rent administrativt bl.a. ift. at få godkendelser og sikre, at den rette infrastruktur er til stede
- » **Ekstern (med)-finansiering** til test
- » **Samarbejde med kommune og trafikskelskab**, da det kræver stor indsigt i administrative processer at få tilladelser
- » **Kræver stadig en fører**, som dog ikke behøver at have hænderne på rattet, men skal kunne tage over med kort varsel (jf. eksisterende lovgivning).

Særligt relevant for (ud fra eksisterende teknologi og lovgivning)

- » **Hvor hastighed ikke vægter højt**, fx fritidsture og ærindeture
- » Hvor der er behov for at flytte en **mindre mængde personer** ad gangen (op til 10 personer)
- » Hvor der er behov for en **fast rute** – kun på sigt mere avanceret og behovsstyret betjening.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Potentiale til at reducere omkostninger** med op til 60 % ved at spare chaufførlønnen.
- » **Kan skabe bedre tilgængelighed** – folk på 60+ år ser ud til at være mest tilfredse med de selvkørende busser, da det giver dem en øget tilgængelighed til hverdagsfunktioner.
- » Kan på sigt gøre den kollektive trafik mere **behovsstyret og fleksibel**. Teknologien er i fortsat udvikling, og der vil formentlig ske meget over de kommende 10 år.

Udfordring(er)

- » **Fuldt fungerende førerløse busser har lange udsigter.** Førerløse busser er fortsat i en tidlig fase, og der kan være lang vej til, at busser kan køre helt førerløst med en tilstrækkelig høj hastighed og blandet med øvrig trafik. De førerløse busser, der indtil videre er testet i de danske pilotprojekter, har kørt på korte strækninger, med lav hastighed og i 'beskyttede miljøer' uden væsentlig anden trafik.
- » **Dyrt** (pt.) ift. antal kunder, der kan transporteres.
- » **Besværligt at komme i gang.** Det er en ressourcekrævende proces at få igangsat forsøg med førerløse busser, da det kræver mange administrative og lovgivningsmæssige tilladelser.

Borgerdrevne landsbybusser



Landsbybusser er små delebusser, som kan give øget mobilitet og fungere som et fleksibelt mobilitetstilbud. Ordningerne er særligt relevante, hvor de traditionelle kollektive mobilitetstilbud er få.

Fælles for eksisterende ordninger er, at de er borgerdrevne, med frivillige som kører bussen, og at man kører flere sammen i bussen. Der findes dog forskellige modeller for, hvordan landsbybusser kan implementeres og drives. De kan både være med eller uden fast chauffør samt med faste ture eller behovs-styrede. Landsbybusserne dækker det lokale transportbehov og understøtter særligt fritidsture, men kan med faste afgangene også understøtte mobilitet til hverdagsfunktioner.

Landsbybusser vil være et samarbejde mellem forskellige parter fx kommune, lokalområde og evt. trafikselskab.

Via de links, som ses til højre under 'Læs mere og kontakt', findes eksempler på betingelser for udlån og brug af landsbybusserne.

Hvorfor?

Styrke mobilitet og sammenhold i landsbyer, der har begrænset eller ingen kollektiv betjening

Hvor og hvornår?

På forsøgsbasis flere steder:

Landsbybus i

Sønderborg, forsøg: 2016, 2018-2019 og 2021-2022

Delebussen Frøen i

Jungshoved-Præstø, Vordingborg, 2017-i dag (finansiering til 2024)

Havbakkebussen ved

Mariagerfjord, 2019 - i dag (selvfinansierende)

'Vores Tur' Viborg

(Vridsted, Kjeldbjerg, Fjordklyngen, Vammen), 2018 (afsluttet)

Hvem?

Frivillige, landsbylaug, lokalråd, kommuner, fonde/puljemidler fra fx Trafikstyrelsen

Læs mere og kontakt

Landdistriktskoordinator i fx [Sønderborg](#), [Frøen i Jungshoved](#), [Havbakkebussen](#).



'Det er min livline'

...siger borgere, der bruger delebussen Frøen på Jungshoved. Delebussen har her givet mulighed for, at borgere uden bil er blevet boende i området, og andre har fundet Jungshoved attraktiv pga. delebussen og de mobilitetsmuligheder, den giver.

Hvad kræver det?

- » **Frivillige og/eller mobilitetsforeninger.** Ildsjæle til koordinering, kørsel og vedligehold af delebussen. Frivillige vil ofte være pensionister eller fx organiseret som del af den lokale sportsklub. Nogle steder etableres også en mobilitetsforening, som bl.a. står for landsbybusserne
- » **Kommune/fonde/puljer.** Finansiering til leasing af delebusserne. De økonomiske omkostninger til busserne er en årlig udgift på ca. 100.000-120.000 kr. pr. bus
- » **Bookingsystem.** I Jungshoved anvendes et analogt system, og i Sønderborg anvendes en eksisterende samkørselsapp.

Særligt relevant for

- » Områder, hvor der er **meget få mobilitetstilbud**, fx hvor flextrafik eller skoleruter er det eneste kollektive transporttilbud
- » Lokalsamfund med **kendskab og tillid til hinanden og gode frivillige ressourcer.**

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Øger mobiliteten i landsbyer** særligt for fritidsture og grupperejser.
- » **Tryghed og socialt sammenhold.** Ved at gøre en forskel for andre, får de frivillige chauffører selv noget igen gennem sociale relationer og et styrket lokalt fællesskab.
- » **Lokal forankring og ejerskab.** Landsbybusserne skaber en oplevelse af forbedret mobilitet for beboere i områderne, og fællesskabet omkring busserne giver en ejerskabsfølelse, som betyder, at der passes på busserne.
- » **Placér busserne et centralt sted i landsbyen,** så flest mulige chauffører lettest muligt kan nå hen til bussen, og så bussen bliver synlig i landsbybilledet.

Udfordring(er)

- » **Eksisterende lovgivning og forsikringsformalia kan give benspænd.** Eksisterende Lov om Trafikskadestiftelser og Kommunalfuldmagten giver benspænd, fx i form af at tilskud til en landsbybus kun kan gives i en projektperiode. Derudover er trafikskadestiftelserne meget begrænsede i, hvad de må involvere sig i. Dog kan kommunerne stadig give finansiering, hjælpe med opstart og organisering. Derudover kan lokale chauffører med fordel køre med et bestemt formål, fx indkøbsture hos den lokale købmand, for at overholde eksisterende lovgivning, da vedkommende ikke agerer buschauffør, men kører med et bestemt turformål.
- » **Fra pilot til permanent.** De fleste landsbybusser, der er i drift i dag, får tilskud fra kommune eller via fonde/puljer. Når denne økonomiske støtte ophører, så slutter projekterne også ofte.
- » **Fastholdelse af frivillige.** At basere sig på frivillige kræfter, et vedvarende engagement fra de frivillige og løbende fastholdelse af frivillige og hvervning af nye kan være udfordrende, men nødvendigt.

Delebiler i landområder



Delebiler kan give en styrket mobilitet i landområder for dem, som har kørekort, men ikke adgang til bil, eller dem, som kun har delvis adgang til bil.

En delebil er en bil, som kan deles af flere personer gennem en delebilsordning. Der findes forskellige ordninger for debiler i landområder, både borgerdrevne af foreninger og kommercielt drevne. De forskellige ordninger har forskellige prisstrukturer og indeholder fx medlemskab, afstands- eller tidsbaseret pris og/eller en selvrisiko ved skade.

Der findes flere delebilsforsøg i landområder, som har haft gode intentioner, men manglende succes. Hvor debilerne har været en succes, skyldes det, at landsbyerne selv har ejerskabsfølelse over bilerne, og at de løser et transportbehov for borgere i byen.

Hvorfor?

Give adgang til bil, når behovet er der, frem for at eje en bil som erfaringsmæssigt står stille i garagen det meste af tiden

Hvor og hvornår?

Flere steder rundt omkring i Danmark både på forsøgsbasis og som permanente ordninger

Hvem?

Delebilsforeninger (borgerdrevne) eller delebilsfirma (kommercielle), lokalråd, landsbylaug, kommuner, evt. lokale sponsorer (særligt virksomheder)

Læs mere og kontakt

Eksempler på delebilsfirmaer som opererer i landområder er [Byensbil](#) og [Tadaa](#) i bl.a. Vejle Kommune, Middelfart Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune. Derudover findes platforme for private udbydere af biler (fx [Gomore](#))

Eksempler på borgerdrevne delebilsforeninger: [Munksøgård Delebilforening](#), [Andelssamfundet i Hjortshøj Delebilklub](#), [Silkeborg Delebilklub](#)

Læs mere [her](#)



Tommelfingerregel for, hvor meget debilen skal bruges

Normalt vil det kræve, at bilen kører mellem 1.200 og 1.500 kilometer om måneden og er ude at køre cirka halvdelen af dagene. Hvis ikke bilen kommer mere ud, så kan der oftest ikke opbygges en businesscase omkring debilen, og den vil i stedet være afhængig af puljemidler, sponsorater o.lign. Se mere [her](#).



Den største kommercielle delebilsoperatør specialiseret i mindre byer og landområder har over 40 debiler fordelt på Fyn og i Jylland.

Hvad kræver det?

- » **Tid fra ildsjæle/foreninger** til organisering
- » **Evt. opstartsfinansiering** fra kommuner eller fonde og/eller medfinansiering fra lokale virksomheder
- » **Central p-plads og evt. ladeinfrastruktur:** Reserveret parkeringsplads centralt placeret i landsbyen – særligt for el-delebiler med ladeinfrastruktur
- » **Bookingsystem, adgang til nøgle** og evt. rengøringsaftaler.

Særligt relevant for

- » **Borgere med kørekort uden adgang til bil**
- » **Borgere med 'back-up bil' i indkørslen:** Borgere som ikke har brug for bil nr. 1 eller 2 på daglig basis
- » **Fritidsture og ærindeture**
- » Områder med et **vist tilbud af** kollektiv trafik, da delebilen således vil fungere som supplement til et allerede eksisterende mobilitetstilbud.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Lokal forankring - ildsjæle og foreninger med om bord.** Ildsjæle eller foreninger kan have afgørende betydning for en succesfuld delebilsordning i lokalsamfundet. Implementeres en delebilsordning på baggrund af interesse/forespørgsel fra lokalsamfundet fremfor en udefrakommende delebilsoperatør, har ordningen større chance for succes.
- » **Medfinansiering fra lokale sponsorer.** Ofte kræver opstart af en delebilsordning i lokalområdet en startkapital på omkring 30.000 kroner. Penge, der f.eks. kan komme fra kommunale puljer eller lokale sponsorer (fx et par lokale virksomheder), der så til gengæld får reklamer folieret på bilen. Dette bidrager både til at få økonomien til at løbe rundt, men også lokal forankring af delebilen.

Udfordring(er)

- » **Interesse er ikke nok,** der skal også være et behov for delebilerne. Der, hvor delebilsordninger klarer sig bedst, er hvor borgerne allerede har dækket deres daglige pendlingsbehov med fx kollektiv trafik, men af og til har brug for en bil i aften og weekend, hvor den kollektive transport ikke kører, eller til at kunne hente/bringe eller fragte noget.
- » **Distance til delebil og logistik:** Delebiler i mindre byer og landområder bør være strategisk placeret i lokalområder med god tilgængelighed for så mange borgere som muligt.
- » **Kan tage tid for delebilsordning at slå igennem,** særligt hvis mange allerede har adgang til flere biler i husstanden. Afsæt derfor gerne en så lang projektperiode som muligt, helst 3 år.

Elcykler – udlån, leasing og foreninger



Elcykel-initiativer kan tilbyde et sundt, grønt og fleksibelt mobilitetstilbud på de korte og mellemlange distancer. Flere på cyklen bidrager samtidig til at reducere trængslen på vejene.

Elcykelforening: I 2014 igangsatte Norddjurs Kommune et forsøgsprojekt med elcykler i landsbyerne Trustrup-Lyngby som del af deres mobilitetsstrategi. Elcyklerne blev testet af ni borgere, som benyttede elcyklen som transportform i et halvt år. Ordningen er blevet permanent, så lokalsamfundet har beholdt de fleste af elcyklerne som dele-elcykler. Derudover har borgerne, som deltog i forsøgsprojektet, etableret en lokal elcykelforening i 2016. Elcykelforeningen har til formål at skabe et fællesskab om at cykle og motivere andre til at cykle.

Lån en elcykel til arbejde: I Randers Kommune kan borgere, som har mere end 5 km til arbejde, låne en elcykel. Fokus er at få pendlere i bil på de mellemlange afstande (5-20 km) til at vælge aktiv transport i form af elcykel. En evaluering herfra viser, at ca. 20 % af 'lånerne' efterfølgende har købt deres egen elcykel til at cykle på arbejde, og at ca. 50 % overvejer at købe deres egen elcykel.

Der findes desuden udbydere, der tilbyder **leasing af (el)cykler** via arbejdsgiver, over lønnen, hvilket kan gøre elcykler tilgængelige for flere på tværs af indkomster. Fragt, reparationer og service er med i den samlede leasingaftale.

Hvorfor?

Giver mulighed for at tilbagelægge større afstande på cykel og gør cyklen attraktiv for flere uanset alder og fysisk formåen. Udlån og test giver mulighed for at afprøve, om elcyklen er noget for borgeren, før borgeren går ud og investerer, da elcyklen er relativt dyr i anskaffelse

Hvor og hvornår?

Eksisterende tilbud mange steder i landet eksempelvis:

Trustrup elcykelforening,
Norddjurs, 2014/2016 – i dag

Lån en elcykel til arbejde, Randers, 2010 – i dag

Leasing af (el)cykler hos Dania Bikes, Røddekro

Hvem?

Kommuner, lokale borgere, statslige puljer/fonde

Læs mere og kontakt

[Trustrup elcykelforening,](#)
[Lån en elcykel til arbejde,](#)
[Dania Bikes cykelleasing](#)



Internationalt studie - elcyklers klimapotentiale er størst på landet og i oplandsbyer

Et [studie](#) fra England viser, at elcykler kan bidrage til en relativt stor CO₂-reduktion per person, særligt blandt personer bosat i mindre byer og landområder.

Hvad kræver det?

- » **Kommunale midler og drivkræfter** er afgørende for elcykel-udlånsordninger. Kommuner og cykelhandlere står ofte for tildeling, udlånssystem, drift, vedligehold mv.
- » **Lokalt engagement.** I Trustrup-Lyngby samarbejdede kommunen med borgere og lokale borgerforeninger
- » **Cykelstier og cykelparkering.** Sammenhængende cykelstinet som er godt vedligeholdt og oplyst. Sikker cykelparkering med overdækning og med mulighed for at fastlåse cyklen.

Særligt relevant for

- » **Ture over 5 km.** Til ture, som er længere væk end nærområdet, og hvor afstandene er for store til at cykle med en 'rugbrødsmotor'. Fx viser resultater fra Randers, at ifølge elcyklisternes egen vurdering, så er halvdelen af deres primære ture mellem 5 og 10 km, og ingen af de primære ture er under 5 km.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Elcykel udvider rækkevidde og muligheder** for, hvor langt det er muligt at cykle, og flere cykler nu afstande, som de aldrig ville have cyklet med rugbrødsmotoren.
- » **Også sundhedseffekt med motor.** Selvom man bruger mindre energi på elcyklen, så viser en undersøgelse, at elcyklister har moderat eller intens fysisk aktivitet 95 % af tiden. Særligt er der en sundhedseffekt, hvis borgerne skifter fra bil til elcykel.
- » **Udlån af elcykel og synergiinitiativer.** I Randers har de haft succes med at kombinere elcykel-udlån med opgraderinger af den fysiske cykelinfrastruktur samt kommunikation og kampagner. At igangsætte flere indsatser på én gang kan give synergi og større effekt.
- » **Lokal forankring.** Allerede fra starten af forsøgsprojektet i Trustrup-Lyngby har borgerne været involveret i processen, hvilket har skabt en lokal forankring af cykelordningen.
- » **Større opland til den kollektive transport.** Med elcyklen udvides cykel-oplandet til den kollektive transport.
- » **Bedre mobilitet for ældre,** der kan være mobile længere og får bedre muligheder for at komme omkring, når de ikke længere kan køre bil.

Udfordring(er)

- » **At gøre elcyklen mainstream og overkomme imageudfordring.** Elcyklen er før i tiden blevet set som et hjælpemiddel til svagelige og ældre og som værende 'snyd'. I dag har elcyklen dog et andet image og en langt bredere målgruppe, og udvalget af elcykler appellerer til mange forskellige persontyper.
- » **Behov for et veludbygget cykelstinet.** Den fysiske cykelinfrastruktur er fortsat essentiel for mængden af cyklister. Hvor der er mangel på cykelstier, kan det være utrygt at cykle, særligt på trafikerede veje og mindre oplyste veje og stier. En god cykelinfrastruktur er afgørende for både alm. cyklister og el-yklister, og på elcyklen tilbagelægges ofte længere afstande, hvor et sammenhængende net af cykelstier er vigtigt.
- » **Elcykler kan være en dyr investering for enkeltpersoner.** Derfor kan elcykelforeninger, kommunale udlån af elcykler samt leasing af elcykler bidrage til at gøre elcyklen tilgængelig for flere.

Landsbycykler



(El)ladcykler kan give et grønt og sundt mobilitetsalternativ, når flere skal fragtes sammen, eller den store indkøbstur skal klares. De er dog relativt dyre i anskaffelse, og derfor har nogle landsbyer indkøbt dele-elladcykler, som udlånes til byens borgere, foreninger, børnehaver m.m.

Ladcykler kan være med til at dække mange forskellige behov for transport og kan dermed være et sundere og grønnere alternativ til bilen. Elcykler og herunder elladcykler har den fordel, at rækkevidden øges, og parkering kan ske, lige hvor det er nødvendigt.

Elcykler og ladcykler er dyre at anskaffe, hvorfor det er en fordel med landsbycykler, hvor byens borgere sammen råder over cyklerne, og flere får mulighed for at afprøve en ny mobilitetsform uden de store anskaffelsesomkostninger.

Hvorfor?

Adgang til el- eller ladcykler som et grønt alternativ til bilturen

Hvor og hvornår?

Eksisterende tilbud, bl.a.

Hellum landsbycykel, Rebild

Gørslev landsbycykel, Køge

Hvem?

Lokale borgerforeninger og landsbyforeninger, statslige puljer/fonde

Læs mere og kontakt

[Hellum Landsbycykel](#),
[Gørslev landsbycykel](#)



Hvad kræver det?

- » **Part, der kan eje cyklerne og stå for udlån.** I Gørslev er det en landsbyforening som har indkøbt elladcyklen, men det kunne også være en anden lokal forening, kommunen eller måske en lokal cykelhandler
- » **Puljer til etablering af cykelordningerne.** De konkrete initiativer er blevet medfinansieret af statslige puljer eller Agenda 21-midler, men det kunne også være drevet af kommunale midler, sponsormidler (mulighed for at påsætte reklamer på ladcyklen, som vil være tydelig i lokalområdet) mv.

Særligt relevant for

- » **Borgere uden bil eller borgere, hvor ladcyklen kan opfylde behovet, der ellers ville have betydet anskaffelse af bil nr. 2,** eksempelvis børnefamilier, hvor flere skal fragtes samtidig.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Landsbycykel med flere funktioner.** I landsbyen Gørslev i Køge Kommune bliver elladcyklen brugt af både borgere i lokalområdet, men også som mobilt kontor for Landsbyforeningen til fx at sætte opslag op og dele nyhedsbreve ud, til at give Børnehusets børn mulighed for at komme på tur og som transportmiddel for ældre borgere, der er gangbesværede.

Udfordring(er)

- » **Manglende cykelstier giver utryghed ift. at cykle.** Hvor der er mangel på cykelstier, kan det være utrygt at cykle, særligt på trafikerede veje og mindre oplyste veje og stier.
- » **Brug for lavere hastigheder i mindre byer.** Lavere hastigheder for biler kan bidrage til at gøre det mere trygt at bruge elladcykler – særligt hvor der ikke er cykelstier eller kun er cykelbaner.
- » **Tyverisikring og forsikring.** Elladcykler er dyre i anskaffelse, og det vil derfor være nødvendigt med sikker, gerne aflåst, parkering til ladcyklen.

Delecykler og -løbehjul



Delecykler og -løbehjul kan give en nem og fleksibel transportmulighed i mindre byer og landområder. I dag er delecykler og -løbehjul i landområder udbredt i turistområder, hvor lokale cykelturistforeninger og virksomheder driver delecyklerne med køb/leasing af cykler fra delecykeloperatør. Ligeledes kunne delecykler være et tilbud på first/last mile til arbejdspladser og skoler/uddannelsesinstitutioner.

Delecykler på Fanø

På Fanø er det en lokal virksomhedsejer af 'Fanø Firmaevent', som har startet Fanø Bikes. Formålet er at gøre cykeludlejning lettilgængeligt for gæster på Fanø. Det er både muligt at leje en cykel på timebasis og ugebasis fx i forbindelse med leje af sommerhus, hvor den står klar ved ankomst. Fanø Bikes tilbyder gratis levering af cyklen til sommerhuset, så besøgende kan opleve Fanø på cykel fra første feriedag. Fanø Bikes samarbejder desuden med Donkey Republic i forbindelse med deres timebasisudlejning, hvor cyklerne kan lejes på centrale lokationer rundt omkring på øen via Donkey Republics app.

Stevns Cykelturistforening

På Stevns har flere turistvirksomheder stiftet Stevns Cykelturistforening, som arbejder på at gøre det lettere at komme rundt på Stevns uden at køre i bil. Det er cykelturistforeningen, som driver delecykelordningen og har indkøbt cykler hos Donkey Republic, som kan lejes via deres app.

Hvorfor?

Let adgang til cykler og anden mikromobilitet, når der er behov, både for lokale og turister og både som kort- og langtidsleje

Hvor og hvornår?

Eksisterende tilbud siden 2019/2021 på fx. Fanø og Stevns

Hvem?

Lokale turistvirksomheder, turistforeninger, delecykeloperatører, kommuner

Læs mere og kontakt

[Fanø Bikes](#), [Stevns Cykelturistforening](#), Donkey Republic, Tier, VOI, Refurbish bike mv.

Delecykler og -løbehjul som first/last mile-løsninger. I pilotprojektet Kørmitt, drevet af DSB, testes elløbehjul som til-/frabringetransport til/fra togstationer for at gøre det mere attraktivt for medarbejdere at tage toget. Samarbejdet er mellem DSB, VOI-løbehjul og en række danske kommuner og virksomheder. Læs mere [her](#).

Hvad kræver det?

- » **Delecykeloperator eller lokal virksomhed/organisation/forening**, som kan se en businesscase og stå for det praktiske omkring indkøb, leasing og drift af cyklerne (kan være såvel alm. cykler, som elcykler og ladcykler)
- » **Udlejningssystem** via delecykeloperatørs eksisterende app-plattform eller lokalt system til formålet
- » **Arealer til delecykelstationerne.** På Fanø stiller kommunen eksempelvis kommunale områder til rådighed for parkering af delecyklerne.

Særligt relevant for

- » Turistvirksomheder og turistforeninger
- » Kommuner
- » Arbejdspladser
- » Trafikselskaber.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Grøn mobilitet på ferien.** Turister og besøgende kan komme omkring og opleve destinationen på ny måde med vind i håret og nærhed til naturen.
- » **Fleksibelt tilbud, der (også) imødekommer det spontane behov**, da cyklerne, ved et veludbygget delecykelnetværk, kan lejes mange steder, og man ikke behøver at ende samme sted, som man startede.
- » **Delecykler og -løbehjul kan understøtte et større opland til den kollektive transport**, da delecykler og -løbehjul eksempelvis kan sikre et transporttilbud fra stationen/stoppestedet til din destination. Tilbuddet kan såvel være en fast pendlercykel som en tmebaseret løsning til det mere spontane behov. Kommuner, trafikselskaber og virksomheder kan samarbejde om etablering af tilbuddene.

Udfordring(er)

- » **Ikke et naturligt marked.** I mindre byer og landområder (udenfor turistområderne) er der ofte ikke et naturligt marked for delecykler og -løbehjul, da borgerne bor mere spredt, og det derfor kan være en udfordring at opnå en kritisk masse, som sikrer en rentabel business case
- » **Kræver lokalt engagement og samarbejder for at kunne etableres i de mindre byer og landområder.** Er der ikke en business case, vil en delecykel /-løbehjulsordning være afhængig af lokalt engagement og lokale kræfter til organisering, drift og vedligehold samt puljemidler eller sponsorater til implementering.

Fri cykel over lønnen



Getty Images

For at understøtte sunde og grønne transportvalg kan arbejdsgivere tilbyde en cykel over lønnen som et medarbejdergode, på samme måde som firmabil og fri telefon.

På samme vis som med firmabil leaser arbejdsgiver en cykel hos et cykelleasingfirma og stiller den til rådighed for medarbejderen, som beskattes af leasingprisen over lønnen. På den måde kan arbejdsgivere både understøtte medarbejdernes sunde og grønne transportvalg, samtidig med at de tilbyder et nyt personalegode, som kan give medarbejderen ekstra livskvalitet. Medarbejderen betaler skat af cyklen (alm. cykel, elcykel, ladcykel mv.) og får en cykel i god kvalitet inklusiv service og forsikring.

Hvorfor?

Attraktivt tilbud om grøn transport og mulighed for at køre på en lækker cykel til en favorabel pris. Samtidig øges medarbejderes sundhed

Hvornår?

Eksisterende tilbud - særligt siden 2018

Hvem?

Virksomheder og medarbejdere

Læs mere og kontakt

Cykelleasingfirmaer:
fx [JOOLL](#), [Two Wheel Company](#)
Arbejdsgivere: fx [Gubra](#)



Inspiration: Lovpligtig mobilitetsplan for virksomheder

Det kan være en udfordring at få arbejdsgivere til at interessere sig for at understøtte grøn transport hos medarbejderne. Det kan særligt være en udfordring i landområder, hvor trængsel ikke fylder så meget, og det i højere grad forventes, at medarbejderne kører i bil. Men der er rent faktisk kr/øre at spare på bundlinjen ved at sætte fokus på en mobilitetspolitik for virksomheden - sundere medarbejdere, færre sygedage, grønnere profil, højere produktivitet mv.

Relevant inspiration kan derfor tages fra Frankrig, hvor det siden 2018 har været lovpligtigt for virksomheder med over 100 ansatte at udarbejde en mobilitetsplan med fokus på grøn medarbejderpendling. Planen skal godkendes af de lokale trafikelskaber. Erfaringerne herfra er, at mobilitetsplanerne særligt bidrager til flere cyklister og samkørende. Læs mere [her](#).

Inspiration: Virksomhed giver 2.000 kr. i bonus til medarbejdere, som cykler til arbejde

Tankvognsproducenten VM Tarm i Vestjylland giver 2.000 kr. i økonomisk bonus til arbejdere, der cykler til arbejde mere end 100 gange i løbet af et år eller samlet tilbagelægger mindst 300 km. Læs mere [her](#).

Hvad kræver det?

- » **Arbejdsgiver betaler for cykelleasing til medarbejdere.** Elcykel koster ca. 500-1.000 kr. per md. at give inkl. forsikring og serviceaftale. Cykler uden el koster ca. 200-300 kr.
- » **Medarbejdere betaler beskatning for cyklen.** Elcykel koster ca. 250-500 kr. per md. for medarbejderen i beskatning. Cykler uden el koster ca. 100-200 kr. i beskatning.

Særligt relevant for

- » Arbejdsgivere
- » Pendlere.

Læringspunkter

Potentiale(r)

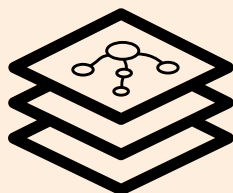
- » **Sundere transportvaner med færre sygedage.** Udover at det er godt for miljøet at transportere sig på en cykel, er det også godt for sundheden. Derfor kan cykeltiltag som cykel over lønnen også bidrage til færre sygedage for medarbejderne og dermed sikre en bedre produktivitet.
- » **Branding og CSR for virksomhed.** At tilbyde cykel over lønnen kan bidrage positivt til en arbejdsgivers branding og arbejdspladsens grønne profil. I biotekvirksomheden Gubra har cykelleasing eksempelvis været en del af en generel indsats for at få flere medarbejdere til at vælge cyklen og for at styrke virksomhedens grønne image.
- » **Nemt for medarbejderne at komme i gang.** Elcykler er relativt dyre og derfor en stor investering for enkeltpersoner at foretage, men ved at etablere en leasingordning gør virksomheden det let for medarbejderne at omstille deres daglige transport til såvel alm. cykel som elcykel.

Udfordring(er)

- » **Pendlere med over 12 km** mister befordringsfradrag, når de får elcykel som medarbejdergode. Læs mere [her](#).
- » **Medarbejdere skal stadig betale skat af cyklen,** som kan være en barriere. Staten, fx i Belgien, skattefritager godtgørelser til ansatte, der cykler på arbejde.
- » **Manglende interesse fra arbejdsgivere** til at igangsætte og understøtte grønnere transport hos medarbejderne, på trods af at det flere steder er dokumenteret, at det betaler sig, og der er penge at spare på bundlinjen.



Reis via hub



Mobilitetsinfrastruktur

Mobilitetsinfrastruktur er både den fysiske og digitale infrastruktur, som skal til for at understøtte og muliggøre de forskellige mobilitetstilbud. Tiltagene præsenteret i det følgende dækker såvel mobilitetsinfrastruktur inden for knudepunkter og stoppesteder som stier og ruter, og digital infrastruktur, som eksempelvis samkørselsplatforme.

6 cases fordelt på 3 forskellige typer af mobilitetsinfrastruktur

Knudepunkter og stoppesteder

- 10. Fra stoppested til mødested
- 11. Lokale design af busstop i åbent land
- 12. Blafferstop og 'kør med'-bænke

Stier og ruter

- 13. Cykelstier og -ruter på landet
- 14. Cykelparkering ved busstop

Digital infrastruktur

- 15. Samkørselsplatforme

Fra stoppested til mødested



Når et stoppested kombineres med et bymiljø og hverdagsfunktioner, gør man det mere attraktivt at benytte stoppestedet og den kollektiv trafik. Samtidig kan det bidrage til en positiv effekt på det omkringliggende bymiljø.

Ved at omdanne et stoppested til et mødested skaber man en synergi mellem byliv og mobilitet. Dette gør rejsen og ventetiden mere attraktiv for dem, der benytter stoppestedet, men også for de mennesker, som bruger byrummet. Dette kan gøres ved at tilføje flere funktioner til stoppestedet som sociale tilbud, indkøbsmuligheder, praktiske gøremål osv.

På Bramming Station har man fx arbejdet på at gøre ventefaciliteterne mere behagelige ved at indrette dele af stationsbygningen som dagligstue med spisebord, sofagruppe, gulvtæpper, strikkesøj, spil, bøger og lignende.

I Siddeburen i Holland har man kombineret et stoppested, en kirke og et multicenter, hvor der findes en række forskellige hverdagsfunktioner, såsom et bibliotek og et sundhedscenter.

Flere steder i Danmark arbejdes der med knudepunktsudvikling, og særligt i de mindre byer og landområder har stoppesteder og lignende et potentiale til at blive 'et sted' i byen/området, der kan kombineres med andre funktioner og tilbyde merværdi til lokalområdet.

Hvorfor?

Skaber mere liv på knudepunkter, giver mulighed for at gøre ventetiden mere attraktiv og giver merværdi til lokalområdet

Hvor og hvornår?

Eksisterende

Siddeburen, Groningen, Holland, 2016/2018 - i dag

DSB Stationsstue fx i Bramming, 2021 - i dag

Hvem?

Siddeburen:

Reis via Hub (regionalt knudepunktskoncept og organisation), MFC Siddeburen (multifunktionelt centrum), lokalsamfundet, Groningen provins [mfl.](#), lokale aktører og virksomheder

DSB Stationsstue:

DSB, Esbjerg Kommune (udlejer lokaler til DSB)

Læs mere og kontakt

[MFC Siddeburen](#), [Reis via Hub](#)

[Bramming Banegård](#)

Hvad kræver det?

- » **Samtænkning af byudvikling og mobilitetsstrukturer** og dermed et samarbejde på tværs af aktører og forvaltninger i kommunerne
- » **Lokale eller kommunale aktører** til at drive evt. funktioner i knudepunktet.

Særligt relevant for

- » **Mindre byer og lokalområder**, der savner liv og aktivitet i lokalområdet
- » **Trafiksekskaber, private mobilitetsudbydere og kommuner**, som arbejder med etablering af knudepunkter og merværdi ved stationer og stoppesteder.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Skaber aktivitet og tryghed ved stationer og stoppesteder.** At der er mennesker og funktioner ved stoppesteder og stationer skaber tryghed for den rejsende samt aktiviteter at tage sig til i ventetiden.
- » **Multifunktionel anvendelse.** Både Siddeburen og Bramming er eksempler på, hvordan kombinationen af flere faciliteter kan skabe attraktion for både de lokale og de rejsende.
- » **Lokal involvering af landsbyens borgere.** I Siddeburen er etableringen og udformningen af knudepunktet sket i tæt samarbejde med en gruppe lokale initiativtagere. Ved at involvere lokalsamfundet skabes der lokal forankring, hvilket skaber større ejerskab og anvendelse af stoppestedet.
- » **Koncept genbruges, men tilpasses efter de lokale behov.** DSB's stationsstuer er allerede etableret i Rungsted og Haslev, men indretningen af stationsstuerne og tilbuddene knyttet til stationsstuerne varierer og bliver tilpasset efter de lokale behov og ønsker.

Udfordring(er)

- » **Samle lokale drivkrafter og ressourcer** samt fastholde disse på lang sigt. Både i Siddeburen og Bramming har initiativerne krævet lokal drivkraft og engagement.
- » **Finde private aktører eller foreninger**, der vil gå ind som part i det at skabe et mødested (fx café, forsamlingshus eller fitness).
- » **Finde offentlige funktioner**, der vil gå ind som part i det at skabe et mødested (fx bibliotek, musikskole eller sundhedscenter), især da disse funktioner og aktører ikke (nødvendigtvis) er interesseret i de mindre byer og landområder.
- » **For små mængder trafik.** Aktiviteten fra mobiliteten kan være for begrænset til at det lykkes at skabe et mødested.
- » **Manglende areal til knudepunktsudvikling.** Stoppesteder er mange steder placeret i små lommer langs vejen, og arealerne omkring er ikke nødvendigvis mulige at byudvikle og inddrage som en del af stoppestedet/knudepunktet.

Kunststoppesteder i åbent land



BUS:STOP - Rintala Eggertsson Architects

Kunststoppesteder kan synliggøre busstoppene og fungere som pejlemærker i landskabet. Det kan også gøre rejsen og ventetiden mere spændende for brugerne samt bidrage til et lokalområdes identitet.

Etablering af kunststoppesteder kan både ske på kommunalt initiativ som fx i Krumbach i Østrig, hvor kommunen driver processen i samarbejde med forskellige aktører, eller som i Lemvig Kommune, hvor kommunen overgiver ansvaret til lokalsamfundet.

I Krumbach stod kommunen overfor at skulle renovere busstoppestederne i det åbne land. I stedet for at etablere nye standardløsninger gik teknikforvaltningen sammen med kulturforvaltningen og borgere fra lokalområderne for at tænke busstoppestederne på en ny måde. Dette resulterede i, at de sammen arrangerede en konkurrence blandt internationale arkitekter om at udvikle syv kreative busskure til landområder i kommunen.

I Lemvig Kommune har man tidligere tilbudt, at landsbyer kan overtage ansvaret for vedligehold af deres lokale stoppesteder og dermed givet dem mulighed for at sætte deres personlige præg på dem. Kommunen supplerede de lokale med mindre midler til materialer, fx maling.

Hvorfor?

Øge synligheden omkring den kollektive trafik og gøre ventetiden mere attraktiv

Hvornår og hvor?

Afsluttede projekter

BUS:STOP, Krumbach, Vorarlberg i Østrig (2011)

Lokalt ansvar for stoppesteder, Lemvig Kommune

Busstop i bl.a. København og London

Hvem?

Kommunen, internationale arkitekter, lokalsamfundet

Læs mere og kontakt

[BUS:STOP](#)

Lemvig Kommune



Busstop med identitet og oplevelser: I København har man tidligere etableret en række buslæskure med sedumbepantning på taget for at styrke et grønt image, og i London har man etableret busstop med interaktive skærme, hvor bl.a. en Pepsi Augmented Reality-reklame skaber overraskende oplevelser, mens man venter på bussen. Andre steder er der etableret gynger o.lign. i buslæskuret, som skaber mulighed for anderledes venteoplevelser. Kun fantasien sætter grænser.

Hvad kræver det?

- » **Ekstra midler iff. standardløsninger,** men som oftest kan midlerne til gengæld hentes i flere (kommunale) kasser, når der samarbejdes på tværs af forvaltninger
- » **Samarbejdspartnere, sponsorer og/eller puljemidler** kan sikre arbejdskraft og midler, der kan understøtte udviklingen af individuelle nytænkende og interessante stoppesteder
- » **Engagement og frivillighed** fra lokalsamfundet og borgere - enten til drift og vedligehold eller til udvikling af designs.

Særligt relevant for

- » Landsbysamfund og landområder
- » Turistområder
- » Kommuner
- » Trafikselskaber.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Lokal identitet og branding.** Det kan styrke et landdistrikts identitet og branding at lave et specielt design. BUS:STOP i Østrig har fx fået international opmærksomhed og blev i 2014 tildelt en national arkitekturpris og pris for bedste branding og markedsføring.
- » **Nedbryde silotækning og samarbejde på tværs.** BUS:STOP-projektet blev etableret, da buskurene skulle renoveres, men i stedet for at opføre klassiske buskure indgik kommunens tekniske forvaltning et samarbejde med kulturforvaltningen for at tænke buskure på en ny måde. Dette ledte til en konkurrence blandt internationale arkitekter om udformningen af de syv specielle buskure i kommunen.
- » **Samskabelse med forskellige aktører.** I BUS:STOP-projektet var det partnerskaber og samarbejdet mellem arkitekter/designere, borgere, offentlige myndigheder og virksomheder, som resulterede i det unikke design.

Udfordring(er)

- » **Kræver vedvarende lokalt engagement og frivillighed,** hvis borgerne skal overtage ansvaret for drift og vedligehold af stoppesteder. Fx er der i dag ikke længere nogen landsbyer, som har en aftale med Lemvig Kommune om lokalt ansvar for busstop (medio 2022).
- » **Drift af nye designløsninger.** Busstop i åbent land er ofte etableret med standardløsninger, som kræver mindst mulig vedligeholdelse, og derfor kan der være modstand mod at etablere nye designs, som måske har et større driftbehov.

Blafferstop og 'kør-med'-bænke



Fysiske samkørsels- og blafferstoppesteder kan bidrage til at synliggøre muligheden for at køre sammen og samtidig understøtte mulighederne for den spontane samkørsel.

At blaffe og køre sammen er til gavn for den enkeltes pengepung og sociale liv samt på samfunds niveau til gavn for trængsel, miljø og klima. Derudover kan det styrke den sociale sammenhængskraft i et lokalområde. Det kan være en fleksibel måde at transportere sig på, især for folk uden adgang til bil og unge, som bor i landområder. Fysiske blafferstoppesteder synliggør samkørsel og kan være med til at nudge til at samkøre frem for den mere 'usynlige' digitale samkørsel, der organiseres via samkørselsplatforme.

Blaffernationen arbejder for at udbrede blafferkultur i Danmark ved fx at lave partnerskaber med kommuner og landsbyer om etablering af blafferstoppesteder samt undervisningsforløb og teambuilding.

Hvorfor?

Synliggøre samkørsel, skabe opmærksomhed og organisere opsamlingssteder

Hvor?

Flere steder i Danmark fx Sønderborg, Odsherred, Næstved og Roskilde

Hvornår?

Eksisterende

Skilte siden 2017, officiel skiltning fra marts 2022

Hvem?

Kommuner, lokalsamfund, lokalråd, sogneråd

Læs mere og kontakt

[Blaffernationen](#), [Kør-mæ-bænke i Sønderborg Kommune](#)



Officielt skilt til blafferstoppested: I marts 2022 blev skiltet 'Blafferstoppested' officielt godkendt af Vejdirektoratet i bekendtgørelse for vejafmærkning. Læs mere [her](#).



Kør-mæ-bænke i Sønderborg: I Sønderborg Kommune blev der i 2018 opstillet 12 'Kør-mæ-bænke' i et samarbejde mellem kommune og landsbylaug. Læs mere [her](#).



Hvad kræver det?

- » **Udpegnning af gode samkørselsstop,** hvor samkørselsbænke eller blafferstoppesteder kan etableres
- » **Godkendelse fra kommunen/Vejdirektoratet** til opsætning af skiltning for blafferstoppested
- » **Puljemidler** til skiltning, bænke m.m. fra kommunen, statslige puljer, fonde el.lign.
- » **Plan for/aftale omkring drift og vedligehold af blafferstoppestedet, samkørselsbænken mv.** fx. lokale kræfter som landsbylaug, lokalråd el.lign.
- » **En informationsindsats,** der fortæller om de etablerede samkørselsstop og mulighederne for samkørsel.

Særligt relevant for

- » Folk uden adgang til bil
- » Unge mellem 16 og 18 år
- » Folk, der ønsker at transportere sig grønnere og/eller kan lide den sociale dimension af samkørsel
- » De mange bilister med tomme sæder i bilen (ifølge DTU's Transportvaneundersøgelse fra 2021 sidder der i gennemsnit 1,32 personer i bilerne på de syddanske veje).

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **At samkøre kan styrke social sammenhængskraft.** At blaffe og køre sammen i mindre byer og landområder kan facilitere møder og samtaler mellem borgere i lokalsamfundet.
- » **At samkøre kan være en fleksibel transportform** for folk uden adgang til bil og unge uden kørekort, som bor i de mindre byer og landområder.
- » **Blafferstoppesteder og 'Kør-mæ-bænke' kan synliggøre en usynlig infrastruktur,** som findes i form af tomme bilsæder.
- » **Blafferstoppesteder og samkørselsbænke** kan fungere som opsamlingspunkt for såvel den organiserede som den uorganiserede samkørsel.

Udfordring(er)

- » Hvis blafferstoppestedet eller 'Kør-mæ-bænke' placeres et for øde sted uden god belysning, så kan det **føles utrygt** at vente her.
- » **Folk kan føle sig utrygge ved at blaffe/samkøre**
- » **Stærkt samarbejde mellem kommune og Landsbylaug** har været vigtig for at få 'Kør-mæ-bænkene' stillet op i Sønderborg Kommune.

Cykelstier og -ruter på landet



Et sammenhængende cykelstinet kan styrke mobiliteten for både cykelpendlere, skolebørn, unge til fritidsaktiviteter, motionscyklister og turister. Samtidig kan det understøtte kombinationsrejser med kollektiv trafik.

I dag er der mange kommuner, der primært investerer i cykelstier indenfor bygrænsen. Det betyder, at der ofte mangler et sammenhængende net, der binder de enkelte bysamfund sammen. Cyklen er en rigtig god måde at øge mobiliteten, da cyklen ligesom bilen kører, når der er et behov, og direkte fra A til B. Elcykler er med til at øge rækkevidden af, hvor langt det er muligt at cykle, og er dermed et alternativ til bil nummer to. Samtidig er flere på cyklen godt for både folkesundheden, klimaet, trængslen og samfundsøkonomien.

Der vil være behov for et sammenhængende cykelstinet af høj kvalitet for, for alvor, at kunne fremme cyklisme i de mindre byer og landområderne.

Hvorfor?

En god og sikker cykelinfrastruktur er afgørende for at få flere til at vælge cyklen, både fra A til B og som til- og frabringetransport til den kollektive transport

Hvor og hvornår?

Eksisterende

Banestier fx [Ringe](#) eller [Grindstedbanen](#), Varde, Esbjerg, Vejen og Billund, 2021 - igangværende

[2 minus 1 veje](#) forskellige steder i hele Danmark

[Dobbeltrettede stier](#) forskellige steder i hele Danmark

Hvem?

Kommuner, regioner, Banedanmark (ved banestier), statslige puljemidler, Vejdirektoratet (særligt nationale cykelruter), turistforeninger, private jordejere og landmænd

Læs mere og kontakt
[Håndbog i cykeltrafik](#)

[Cykelambassaden om finansiering](#)

Læs mere om banestier i Danmark [her](#)



Infrastruktur til cykelstier og ruter kan have forskellige design i landområder afhængig af typen af rute, vejenes udformning og omgivelserne. De typiske design af cykelruter vil være med:

- » **Ensrettet cykelsti** på hver side af vejen
- » **Dobbeltrettet cykelsti** langs vej eller i eget tracé væk fra veje med biler
- » **Delt gang- og cykelsti**, hvor cyklister og gående deles om stien
- » **2-minus-1-veje** med ét kørespor til biler, som kan anvendes af biltrafik i begge retninger, som giver plads til en ekstra bred kantbane til cyklister og gående samt vigeplads for to modkørende biler.

Hvad kræver det?

- » **Økonomi til anlæg af cykelstier og -ruter.** Ofte vil finansieringen findes i en kombination af statslige puljemidler og kommunale midler, alternativt som rent kommunale midler. I visse tilfælde kan finansieringen også findes via EU-puljemidler eller private fonde
- » **Samarbejde på tværs af administrative grænser.** På de lange stræk, der går på tværs af kommunegrænser, kræver det et samarbejde med nabokommunen, og for banestier et samarbejde med Banedanmark.

Særligt relevant for

- » Cykelpendlere
- » Børn og unge (skole og fritid)
- » Motionscyklister
- » Turister.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Fra banesti til cykelstier.** I landområder, hvor der tidligere har været jernbane, er der flere steder et uforløst potentiale til at skabe et rekreativt tilbud til borgere og turister. Fx arbejdes der med banestier flere steder på Fyn, og de fire kommuner Varde, Billund, Vejen og Esbjerg har i 2021 overtaget Grindstedbanen med formålet at omdanne den til en rekreativ sti.
- » **Bedre cykelstier giver flere cyklister.** Evalueringer fra de første otte supercykelstier i Region Hovedstaden viser, at cykeltrafikken i gennemsnit stiger med 23 %, når en rute opgraderes til en supercykelsti. 14 % af de nye cyklister kørte tidligere i bil.
- » **Flere på cyklen giver sundhedsgevinster** for både den enkelte og samfundet.
- » Med en **kommunal cykelstrategi eller cykelstiplan** kan cykelindsatsen i mindre byer og landområder styrkes. Med en plan kan kommunen fx udvælge strækninger, som er egnede til cykeltrafik.
- » **Formaliseret samarbejde på tværs af kommunegrænser og region.** Flere steder i Danmark er der etableret tværkommunale/regionale cykelsamarbejder, som arbejder for at styrke cyklismen og udbygge cykelinfrastrukturen, så det bliver mere attraktivt at vælge cyklen. Disse samarbejder kan særligt styrke arbejdet med de såkaldte 'Supercykelstier', der strækker sig over længere afstande og på tværs af kommunegrænser.

Udfordring(er)

- » **Begrænsede økonomiske midler.** Cykelstier i Danmark ses i høj grad som et kommunalt anliggende, og de statslige nationale cykelpuljer, der giver mulighed for at søge medfinansiering, er langt fra store nok til at dække behovet.
- » **Puljer giver ikke penge til drift.** De fleste puljer giver et tilskud til anlæg, men ikke penge til den efterfølgende drift, som kommunen derfor løbende skal sætte penge af til.
- » **Areal til rådighed, hvor cykel- eller gangsti skal etableres.** Når det ikke er kommunen, der ejer jorden, hvor en cykelsti skal etableres, så kræver det, at andre jordejere opgiver areal. Dette kræver derfor samarbejde med lokale jordejere om at opkøbe/opgive areal, og hvis det ikke er muligt, så kræver det ekspropriation fra kommunens side.

Cykelparkering ved busstop



For at være et godt alternativ til bilen skal kombinationen af cykel og kollektiv transport bedre kunne konkurrere med bilens direkte dør-til-dør-fordel. Det er vigtigt, at brugerne oplever, at det er nemt, sikkert og smidigt at kombinere cykel og kollektiv transport.

Siden 1990'erne har der været fokus på at forbedre kombinationen af cykel og kollektiv transport, særligt via etablering af bedre cykelparkering. Bedre cykelparkeringsforhold kan gøre det tryggere for rejsende at efterlade deres cykel hele dagen ved et busstop eller en station. Dette bidrager både til et løft i kvaliteten af rejsen for eksisterende kombinationsture og kan bidrage til at tiltrække nye cykel-kollektiv-rejsende til gavn for trængslen og miljø/klima. Velorganiseret cykelparkering i en god kvalitet og med plads til lad- og elcykler samt mulighed for overdækket/aflåst cykelparkering kan være med til at øge attraktiviteten af cykelparkeringen og den kollektive trafiks opland. Ligeledes spiller god cykelinfrastruktur til og fra stationen/stoppestedet en nøglerolle.

Hvorfor?

Øge muligheden for og incitamentet til at kombinere cykel og kollektiv trafik

Hvor og hvornår?

Over hele landet i alle typer geografi

Hvem?

Kommuner, lokale borgere, statslige puljer/fonde, trafiksselskaber

Læs mere og kontakt

[Movias Superskift-koncept og guide](#)

[Cyklistforbundets Cykelparkeringshåndbogen](#)



Idé: Cykelbokse til at låse cykler ind og lægge cykelhjelme m.m.

I blandt andet Holland og Belgien er cykelbokse (bikebox) udbredt flere steder. De kan i mindre byer og landområder gøre det attraktivt for pendlere at cykle længere til busstop, da det kan blive tryggere at parkere dyrere elcykler og racercykler. Derudover er der ofte bedre plads i mindre byer og landområder til større cykelparkeringsløsninger som fx cykelbokse. Disse findes også flere steder i Danmark bl.a. i Aarhus og Randers i forbindelse med samkørselspladser ved motorvejsnettet.

Hvad kræver det?

- » **Kommunale midler** til etablering, drift, planlægning og evt. tilladelser
- » **Puljemidler** til medfinansiering fra statslige puljer, fx cykelpuljen
- » **Et stærkt samarbejde** mellem kommune, trafikselskab, evt. lodsejere og lokalområdet i forbindelse med tilrettelæggelse og udformning
- » **Udpegnin af (strategiske) cykelstoppesteder**, hvor der skal være særligt fokus på gode forhold for cyklister.

Særligt relevant for

- » **Borgere, som benytter/kan benytte cyklen i kombination med den kollektive transport**, pendlere, børn og unge i deres transport til skole og uddannelse mv.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Cykelparkeringen skal være placeret synligt, lettilgængeligt, tæt på stoppestedet og med gode adgangsforhold.** Det skal være let og intuitivt for cyklisterne at benytte cykelparkeringen. Det er vigtigt at have fokus på, hvor cyklisterne kommer fra, og hvor de skal hen, når de kommer tilbage med bussen. Cykelparkeringen skal placeres på cyklistens naturlige rute mod målet og ikke efter.
- » **Trafiksikkerhed og oversigtsforhold.** Det er desuden vigtigt at tænke på trafiksikkerhed og oversigtsforhold generelt ved design af løsningerne.
- » **Normer for cykelparkering i kommunale planer.** Det er lettere at få succes med at lave god cykelparkering ved busstop, hvis normer for etablering af cykelparkering ved busstoppesteder skrives ind i relevante kommunale politikker, strategier og planer. Normerne kan med fordel variere efter type busstop og by/land.

Udfordring(er)

- » **Finansiering til drift og vedligehold.** De fleste puljer giver ikke penge til drift og vedligehold, hvilket betyder, at kommunen skal finde penge hertil i driftsbudgettet.
- » **Føles mindre smidigt at skifte mellem cykel og bus.** Sammenlignet med en station står cyklen oftere på den forkerte side af vejen, når man skal hjem igen. Det gør, at skiftet fra cykel til bus kan føles mindre smidigt end skiftet til et tog. Derfor bør der fokuseres på ikke kun selve busstoppet, men også dets omgivelser, og planlægges gode adgangsforhold og trygge vejkrydsninger ved busstop og cykelparkering.
- » **Manglende social tryghed.** Busstop i tyndtbefolkede områder kan komme til at føles øde, da der vil være færre mennesker i nærheden. God belysning og velholdt cykelparkering kan bl.a. bidrage til større tryghed.
- » **Et cykelstativ er ikke længere bare et cykelstativ - indtænk mange typer af cykler og forskellige behov.** Nogle borgere har en relativt billig cykel, som de blot skal kunne parkere hurtigst muligt, før de stiger på bussen, hvorimod andre har dyre cykler, som stiller andre krav til fx overdækket og aflåst cykelparkering. I dag benyttes mange typer af cykler, og det er derfor vigtigt, at både racercyklen, bedstemorcyklen, mountainbiken, ladcyklen og elcyklen kan parkeres let og ubesværet. Det stiller større krav til den valgte cykelparkering.

Samkørselsplatforme



Med samkørselsplatforme er det muligt at gøre det lettere at køre sammen til gavn for både den enkeltes pengepung og sociale liv og på samfunds niveau for trængsel, miljø og klima.

Med en samkørselsplatform kan man enten efterspørge eller tilbyde et lift. Platformen matcher derefter folk, der skal samme vej. De digitale samkørselsplatforme drives både af lokale borgergrupper og private firmaer – eller i et samspil herimellem.

Forskellige platforme med forskelligt fokus

Der findes forskellige platforme med forskellig fokus, fx har NaboGo og Ta'Med primært fokus på hverdagstransporten (pendling, fritid og ærinder) og fokuserer på samarbejder med virksomheder, kommuner og uddannelsesinstitutioner, hvorimod GoMore primært har fokus på de længere ture på tværs af landet og i højere grad henvender sig direkte til slutbrugeren.

Mange tomme bilsæder viser potentiale for samkørsel

Der er mange bilejere i Region Syddanmarks mindre byer og landområder, og størstedelen kører alene i bilen. Dette giver mange tomme bilsæder, der kører rundt – og et stort potentiale for, at flere kan køre sammen. Der er i gennemsnit kun 1,32 person i hver bil på de syddanske veje, og samtidig holder bilerne stille i indkørslen mange timer hver dag.

Hvorfor?

Muliggør samkørsel ved at matche rejserelationer og dermed finde en samkørselsmulighed for både chauffør og passager

Hvor?

Bruges forskellige steder over hele Danmark, fx Sønderborg, Faaborg-Midtfyn, Middelfart, Assens, Vejle og Kolding

Hvornår?

Siden 2000'erne, flere nye initiativer siden 2020 med fokus på samkørsel til hverdagstransport

Hvem?

Lokalsamfund, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, kommuner, samkørselsudbydere og Rejseplanen

Læs mere og kontakt

Eksempler på eksisterende samkørselsplatforme: [NaboGo](#), [Ta'Med](#), [Pendlr-app](#), [CommuteApp](#), [MinLandsby-app](#), [GoMore](#), [Rejseplanen](#), [Nordjyllands Trafikselskab](#), [Pendlernet](#)



Perspektiv: Nordjyllands Trafikselskab har en mission om at inspirere billister til en grønnere transportadfærd og opfordrer til at benytte sig af samkørsel samt kombinere samkørsel med den kollektive trafik. Derfor har de, sammen med Region Nordjylland og de nordjyske kommuner, igangsat et samarbejde med både NaboGo og GoMore for at udbrede kendskabet til samkørsel og forlænge rækkevidden af den kollektive trafik. Samkørsel er ligeledes blevet integreret i Rejseplanen sammen med de øvrige behovsstyrede produkter som Plustur og Flextur. Målet er bl.a. at understøtte mobiliteten i de mindre byer og landområder.

Hvad kræver det?

- » **Valg af samkørselsudbyder/-platform.** Forretningsmodellerne for de forskellige udbydere varierer lidt. Det kræver derfor en forundersøgelse af de forskellige platformes fordele og ulemper, inden der indgås en aftale. Alternativt kan et lokalområde etablere sin egen samkørselsordning/-platform
- » **Lokale ambassadører,** der hjælper med at få samkørselsordningen i gang og skaber ejerskab og fællesskab omkring ordningen
- » **Finansiering til information og kampagner** ved opstart og til fastholdelse af samkørsel
- » **Evt. finansiering af skiltning, kør-med-bænke mv.** til at synliggøre samkørsel i landområder (se initiativ nr. 10).

Særligt relevant for

- » Lokalsamfund
- » Kommuner
- » Trafikselskaber
- » Pendlere: Virksomheder og uddannelsesinstitutioner.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Kommunikative indsatser og lokal forankring er nødvendig.** De kommunikative indsatser med lokal forankring gennem rådgivning af ambassadører, events, konkurrencer m.m. er centrale for at få samkørsel til at fungere i landområder.
- » **Mest effektivt at udbrede via ambassadører.** Det er mest effektivt at udbrede samkørsel gennem lokale ambassadører, som kan opfordre til samkørsel, fx lærere, chefer eller landsbyrepræsentanter, samt når venner og naboer opfordrer hinanden.
- » **Integration af bl.a. samkørsel i Rejseplanen.** Fra 2021 omfatter Rejseplanen også samkørsel, bybiler og delecykler, så brugere får præsenteret transportmuligheder med disse transportformer i kombination med kollektiv transport. Målet er at styrke mobiliteten ved at tilbyde flere muligheder for at komme fra A til B.

Udfordring(er)

- » **Samkørsel sker ikke af sig selv,** og en app er ikke nok til at få folk til at køre sammen. Der er også brug for facilitering af lokale kræfter og kampagner for at få folk til at køre sammen samt et godt samarbejde mellem parterne, fx lokalsamfund, kommuner og virksomheder.
- » **Kritisk masse er nødvendig.** Der skal være en kritisk masse lokalt, for at samkørsel fungerer. Nogle samkørselsplatforme har erfaring med, at der minimum skal være omkring 40 aktive chauffører i et lokalområde. En mulig måde at opnå kritisk masse er også ved at lave en målrettet indsats hos (store) virksomheder eller virksomhedsklynger, eller at flere landsbyer i samme område går sammen for at sikre en kritisk masse.



Getty Images



Nærhed til funktioner og aktiviteter

Når vi transporterer os, er det ofte med et formål om at nå hen til forskellige funktioner og aktiviteter. Derfor kan tilgængeligheden også øges og transportbehovet begrænses ved i stedet at få funktioner og aktiviteter tættere på borgerne i de mindre byer og landområder. Dette afsnit præsenterer forskellige tiltag, som gør behovet for transport mindre gennem mobile enheder med hverdagsfunktioner og digitale funktioner.

2 cases der bringer funktioner og aktiviteter tæt på

- 16. Mobile enheder med hverdagsfunktioner
- 17. Digitale funktioner

Mobile enheder med hverdagsfunktioner



Hvis flere funktioner er tilgængelige decentralt i mindre byer og landområder, så reduceres transportbehovet. Eksempelvis kan biblioteksbusser betyde, at borgerne kan undvære turen ind til den nærmeste større by for at låne bøger. De mobile enheder vil typisk indeholde 'midlertidige' funktioner, der er til stede 2-4 gange om måneden.

I takt med urbaniseringen og at flere flytter fra de tyndtbefolkede områder, mister de mindre byer butikker og servicefunktioner som fx læge, ungdomsklub, bibliotek mm. Det betyder både, at der bliver længere til hverdagsfunktioner, men også at mange af de uformelle mødesteder i lokalsamfundet forsvinder. For at imødegå denne udfordring har man flere steder testet mobile enheder, fx pop-up-købmand, mobil ungdomsklub, lægepraksis og bogbus, der kører ud og servicerer borgerne i de mindre byer. Det samme udbud kan således servicere flere landområder og mindre byer, hvorved ressourcerne bruges bedre.

Nogle af disse initiativer er kommunalt finansieret evt. med statslige puljemidler. Andre initiativer drives i højere grad på privat initiativ med opbakning fra frivillige i lokalsamfundene som fx Møltrup gårdbutik, der kommer ud til mindre oplandsbyer i Midtjylland, hvis frivillige tager chauffør- og kassefunktionen. Der findes også kommercielt drevne mobile ostehandlere og fiskebiler.

Hvorfor?

Bringer hverdagsfunktioner ud i landområderne og øger dermed tilgængeligheden

Hvor og hvornår?

Bogbusser i jyske byer, del af projektet 'Det gode liv i landområderne', 2010-2013

Den Mobile Lægepraksis, 2020-2022

Mobil ungdomsklub, 2022-

Rullende gårdbutik i Midtjylland, eksisterende

Hvem?

Kommuner, biblioteker, gårdbutikker, statslige puljer, lokale aktører og frivillige

Læs mere og kontakt

[Danmarks Biblioteksforening](#)

[Gårdbutikken Møltrup](#)

[Mobil ungdomsklub](#)

[Den Mobile Lægepraksis](#)



Hvilke andre funktioner kunne forestilles på hjul til mindre byer og landområder?

Aftenskole? It-undervisning til ældre? Kontorlokaler? Ungdomsklub? Legestue? Fritidsaktiviteter? Lægepraksis? Sundhedshuse? Blodbank?

Hvad kræver det?

- » **Investering i en mobil enhed** samt indretning af denne til en bestemt funktion samt at drifte enheden
- » **Statslig medfinansiering og kommunale midler.** Bogbusserne i Midtjylland var fx støttet af Kulturstyrelsens Udviklingspulje, og kommunerne har bidraget med et tilsvarende beløb til støtten
- » **Frivillige til drift af chauffør- og kassefunktion.** I Møltrup mobile gårdbutik kører de på invitation rundt til oplandsbyer, såfremt der er frivillige som varetager chauffør- og kassefunktionen
- » **Kommunikation** om, hvornår funktionen er til stede i lokalområdet, og hvilke muligheder det giver borgerne.

Særligt relevant for

- » Mindre byer
- » Offentlige servicefunktioner
- » Mindre private erhvervsdrivende og butikker.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Mødested.** Enheden kan blive et midlertidigt samlingspunkt, særligt i områder hvor der ikke er et forsamlingshus, købmand eller lignende funktioner.
- » **Bibeholde serviceudbud på landet.** Tendensen har været at centralisere funktioner og serviceudbud, men det skaber også en stor kløft mellem by og land. Den kløft kan mindskes, hvis servicefunktionerne ikke permanent flyttes, men transformeres til mobile enheder, som er tilgængelige periodevis.
- » **Hjælp til offentlige services i bogbussen.** I bogbusserne har borgerne eksempelvis også kunnet få hjælp til offentlige services og støtte til at blive selvhjulpne på nettet.

Udfordring(er)

- » **Udvælge relevante funktioner, der vil fungere godt som mobile enheder.** Ikke alle funktioner vil fungere godt som mobile enheder, så der kan være behov for at teste forskellige funktioners potentiale, og der skal tænkes kreativt og i nye muligheder.
- » **Finde private virksomheder,** som vil tage ud til de mindre byer og landområder, da de kan være i tvivl om, de kan tjene nok i disse områder.
- » **Finde lokale kræfter** til de funktioner, der kræver lokal involvering
- » **Undgå, at det 'kanibalerer' de faste funktioner,** der findes i området ved at overgå til mobile funktioner, der ikke er tilgængelige hver dag.

Digitale funktioner



Med digitale funktioner er det muligt helt at spare turen, hvilket både kan spare tid for den enkelte, være til gavn for miljøet og være medvirkende til at reducere trængsel. Særligt i mindre byer og landområder kan det være en fordel at have muligheden for at spare turen, da afstandene ofte er længere.

Særligt COVID-19 har rykket ved vores opfattelse af, hvad der kan lade sig gøre 'remote', lige fra hjemmearbejde til kaffe med familien og telemedicinsk behandling. Fx var videokonsultationer hos lægen en eksotisk sjældenhed i januar 2020, mens der i april 2020 blev gennemført ca. 10.000 videokonsultationer om ugen. En undersøgelse fra Dansk Industri viser, at i starten af 2020 var der cirka 100.000, som arbejdede hjemme på en almindelig arbejdsdag. Den nye normal efter COVID-19 er estimeret til 200.000.

Der er i dag en del services - både offentlige og private - der kan klares online. Dette er bl.a. digital borgerservice, bibliotek, apotek, online møder med bank/pension, dagligvarehandel via app med tilpasset levering og meget andet.

Hvorfor?

Reducere transport og tidsspilde på ærinder, der kan klares online

Hvor og hvornår?

Hele Danmark, siden 2000'erne - og særligt efter COVID-19

Hvem?

Offentlige institutioner, private serviceudbydere og operatører af digitale platforme

Læs mere og kontakt

Digital borgerservice, [Danske Patienter om telemedicin](#), [Arbejds- miljølovgivning om hjemmearbejde](#)

Hvad kræver det?

- » **Gode og stabile internetforbindelser**
- » **Nye digitale platforme** og programmer til videoopkald
- » **It-kompetencer.** Det kan kræve nye kompetencer at lære nye online programmer at kende og særligt for ældre borgergrupper.

Særligt relevant for

- » Borgere med langt til offentlige services og/eller et bredt butiksudbud
- » Arbejdsgivere og pendlere.

Læringspunkter

Potentiale(r)

- » **Onlinemuligheder sparer turen.** I dag kan en lang række aktiviteter klares hjemme foran pc'en - hjemmearbejde, møder, indkøb, offentlige services mv. - og dermed reduceres transportbehovet.
- » **Gevinster ved hjemmearbejde for arbejdsgivere.** 8 ud af 10 virksomheder åbner for mere hjemmearbejde efter COVID-19, viser en undersøgelse blandt Dansk Industris medlemmer i januar 2022. Årsagen skyldes fastholdelse af medarbejdere og bedre work-life-balance.
- » **Gevinster ved hjemmearbejde for medarbejdere.** Øget fleksibilitet, mindre transporttid, færre afbrydelser og bedre tid til fordybelse.
- » **Nye understøttende tilbud for hjemmearbejde.** Fx indførte alle landets trafikselskaber i 2021 Pendler20, som er et pendlerkort, hvor man kan rejse 2-3 gange om ugen på samme strækning og derved imødekommer pendlere, som både arbejder ude og hjemme.
- » **Digitale offentlige funktioner har vist deres (effektive) potentiale,** og der er en stigende accept af og efterspørgsel efter bl.a. digital borgerservice, telemedicinske konsultationer mv. I en travl hverdag er det en gave, at flere funktioner kan klares foran pc'en og udenfor normal åbningstid.

Udfordring(er)

- » **Udbredelse af digital infrastruktur.** Ikke alle har adgang til hurtige internetforbindelser, og særligt i de mindre byer og landområder kan det være en udfordring at få etableret en tilstrækkelig god internetforbindelse.
- » **Ældre borgere** kan have svært ved at lære at bruge nye digitale funktioner, og det er derfor afgørende med vejledning og 'uddannelse', i takt med at flere og flere funktioner skal klares digitalt. En spørgeundersøgelse fra sommeren 2021 viser dog, at 4 ud af 10 i alderen 60 til 80 år gerne vil have muligheden for digitale konsultationer med deres praktiserende læge. Til sammenligning er det 6 ud af 10 i alderen 18-39 år.
- » **Hjemmearbejde medfører omkostninger for arbejdsgivere,** fx nye arbejdsgange og nyt arbejdsudstyr til hjemmearbejdet.
- » **Hjemmearbejde kan medføre 'omkostninger' for medarbejdere** i form af manglende kollegialt og socialt samvær og ringere fysiske arbejdsforhold på hjemmearbejdspladsen sammenlignet med kontoret.

Opsamling og muligheder

**Vejen til styrket mobilitet
i regionens mindre byer
og landområder**

Opsamling

Målet med dette inspirationskatalog har været at udforske nye muligheder for at optimere syddanskernes mobilitet og etablere et videngrundlag, som kan inspirere og kvalificere det fremadrettede arbejde for et bredere mobilitetsudbud i regionens mindre byer og landområder.

Mobiliteten er afgørende for det gode liv og får hverdagslivet til at hænge sammen. Regionens borgere skal i skole, til uddannelsesinstitutioner og på arbejde og skal købe ind, dyrke fritidsinteresser, i biografen og besøge venner og familie. I de mindre byer og landområder er mobilitetstilbuddene - udover anvendelse af bilen - ofte få. Der er behov for at tænke nyt og udforske de syddanske potentialer i nye og mere fleksible mobilitetsformer for at kunne imødekomme lokale mobilitetsbehov og -ønsker.

Casesamlingen viser, at der er mange spændende mobilitetstilbud 'på hylden'. Der har været gennemført mange pilotprojekter på området, og der er dermed en god mængde inspiration og læring at bygge videre på. Samtidig viser erfaring, at nødden endnu ikke er knækket, og at de mange mobilitetstilbud kun i begrænset omfang lever videre efter deres testperiode, når den eksterne finansiering ophører. Det skyldes, at mobilitetstilbuddet ikke benyttes i tilstrækkelig grad til, at det kan være selvfinansierende, og det skyldes formentlig også, at tilbuddet ikke i tilstrækkelig grad matcher behovet i det enkelte lokalsamfund. Kunsten - og udfordringen - er at matche udbud og efterspørgsel og implementere de rette tilbud i den konkrete kontekst. Der er ikke én løsning, der passer til alle. Og der er intet quick-fix.

Derfor er processen omkring implementeringen af nye mobilitetstilbud i de mindre byer og landområder - som supplement til eller erstatning for bilen - helt afgørende. Samarbejde og partnerskaber mellem fx lokalområde/borgere, virksomheder, trafikselskaber, private mobilitetsudbydere, kommuner og region danner platformen for succesfulde projekter.

Det er vigtigt at fokusere på de lokale behov og udfordringer for derudfra at skræddersy løsningen ud fra de forskellige mobilitetstilbud. Kendskabet til eksisterende tilbud skal udbredes, og evt. nye løsninger/tilbud skal designes lokalt og med en stor grad af lokalt ejerskab og forankring for at kunne blive succesfulde.

Selvom casesamlingen viser flere gode muligheder og potentialer for at øge mobiliteten, er det samtidig et faktum, at 'car is king' i de mindre byer og landområder, hvor hele 96 % bor i en husstand med adgang til bil. Bilen skaber en god grundmobilitet for hovedparten af borgerne, men der er fortsat borgere uden bil og borgere, som har et ønske om at transportere sig grønnere og/eller sundere, hvis betingelserne herfor var bedre. Derfor skal vi være nysgerrige på de syddanske potentialer i nye mobilitetstjenester såsom delebilsordninger, samkørsel, flexprodukter, pendlercykler mv. Ønsker vi at give borgerne reel mulighed for at vælge grønnere og/eller sundere transportformer, er der behov for at introducere attraktive alternativer til privatbilen, som kan konkurrere med bilens fordele. Det skal være nemt og lettilgængeligt. Der bør derfor tænkes i et bredt udbud af mobilitetstilbud, undersøges hvilke tiltag der kan være med til at supplere den samlede mobilitetspalet og sikres bedre sammenhæng på tværs af transportformer.

Det er vigtigt at slå fast, at nye mobilitetsløsninger formentlig ikke kommer til at revolutionere transportfordelingen i regionens mindre byer og landområder her og nu - vaner tager tid at ændre - men det kan være med til at skubbe på en udvikling mod en mere bæredygtig mobilitet, hvor bilen (eller bil nr. to) på sigt ikke er nødvendig for det gode hverdagsliv i de mindre byer og landområder.



HVAD SKAL DER TIL FOR AT ARBEJDE MED STYRKET MOBILITET I DE MINDRE BYER OG LANDOMRÅDER?

1. **LØSNINGER SKAL MATCHE BEHOV**
FORSTÅ BEHOVET OG SKRÆDDERSY LØSNINGEN
2. **SAMARBEJDER OG PARTNERSKABER**
DANNER PLATFORMEN FOR SUCCESFULDE PROJEKTER
3. **UDBRED KENDSKABET TIL EKSISTERENDE TILBUD**
INFORMER OM MULIGHEDER
4. **UNDERSTØT LOKALT ENGAGEMENT**
SKAB EJERSKAB
5. **SYNLIGGØR LOKALOMRÅDETS MOBILITETSTILBUD**
GØR BORGERNE FORTROLIGE MED NYE MOBILITETSFORMER
6. **SKAB SAMMENHÆNG MELLEM DE FORSKELLIGE
MOBILITETSTILBUD**
7. **MINIMER BARRIERER FOR BRUG**
8. **ADFÆRDSÆNDRINGER TAGER TID, VÆR TÅLMODIG!**
9. **SÆT FOKUS PÅ OVERGANGEN FRA PILOTPROJEKT TIL
PERMANENT TILBUD**
10. **UDFORDR EKSISTERENDE LOVGIVNING OG SKAB BEDRE
FORUDSÆTNINGER FOR NYE MOBILITETSTILBUD**



Getty Images

LINKS

TIL YDERLIGERE INSPIRATION

- » **Region Syddanmark. 2020. Syddansk Mobilitetsstrategi.**
Link: regionsyddanmark.dk
- » **Region Syddanmark. 2022. Det attraktive liv i landdistrikter.**
Link: regionsyddanmark.dk
- » **Gate 21. 2021. Bæredygtig mobilitet.**
Link: gate21.dk
- » **Gate21. 2021. 30 arbejdspladser går sammen om samkørsel.**
Link: www.gate21.dk
- » **Moving People**
Link: movingpeople-greatercph.dk
- » **Moving People, oversigt over mobilitetsudbydere**
Link: movingpeople-greatercph.dk/kom-i-gang/find-din-gronne-mobilitetsudbyder/
- » **Midttrafik. 2022. eksempelsamling - En samling af mobilitetsprojekter.**
Link: midttrafik.dk
- » **Midttrafik. 2022. Mobilitetshåndbogen - En håndbog til hjælp ved formulering og implementering af mobilitetsprojekter.**
Link: midttrafik.dk
- » **Movia. Mobilitet og livet uden for de større byer.**
Link: moviatrafik.dk
- » **Movia. 2013. Superskiftet - En guide til planlægning af gode skifteforhold mellem cykel og bus.**
Link: edagsorden.regionh.dk
- » **Movia. 2019. Præsentation af projekt kollektiv mobilitet uden for de større byer.**
Link: movingpeople-greatercph.dk
- » **FynBus**
Link: fynbus.dk
- » **Sydtrafik**
Link: sydtrafik.dk

